

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

5 июля 2018 г., четверг, № 27 (6034)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ УСТОЙЛІВАГА РАЗВІЦЦА Ў

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

Организация поддерживает Цели устойчивого развития

Монумент нашей памяти



В канун Дня Независимости Республики Беларусь, 28 июня, в деревне Жуков Луг Минского района состоялось торжественное открытие памятного знака ветеранам дорожного хозяйства, внесшим вклад в Победу над немецко-фашистскими захватчиками и послевоенное восстановление и развитие сети автомобильных дорог Беларуси. Церемония прошла при участии заместителя премьер-министра Республики Беларусь Анатолия Калинина и министра транспорта и коммуникаций Анатолия Сивака.



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»
Фото Александра ЛУЦЕВИЧА, «ТВ»

Инициатором создания памятного знака всем поколениям дорожников выступил Совет Республиканского общественного объединения ветеранов дорожного хозяйства. Идею поддержала коллегия Департамента «Белавтодор» и трудовые коллективы дорожных организаций.

В 2010 году был объявлен конкурс на лучший проект монумента. По результатам двух туров лучшей признали творческую работу архитектора Армена Сардарова и скульпторов Александра Финского и Виктора Заведеева.

Памятный знак представляет собой два пластических объема криволинейной формы высотой более 8 метров, устремленных в небо. Они олицетворяют полотно двух дорог: старой Минск – Москва и современной Минск – Национальный аэропорт Минск. Именно на этой трассе на территории ЛДД-53 ДЭУ № 5 РУП «Минскавтодор-Центр» было решено установить новую архитектурную форму. По замыслу авторов, образ символизирует связь прошлого и будущего. В нижней части знака располагаются скульптурные горельефы, отображающие вклад дорожников в Великую Победу и послевоенное восстановление народного хозяйства.

– Многие годы мы мечтали о том, чтобы труд белорусских дорожников был воплощен в каком-то значимом монументальном символе, – прокомментировал Армен Сардаров. – Ветераны восприняли идею создания знака как что-то абсолютно кровное и родное. Это наш общий проект. Беларусь была и остается дорожной державой. 2000 лет назад здесь проходил путь «из варяг в греки». На территории нашей страны, связавшей запад и восток, север и юг, сходились люди и судьбы.

Окончание на стр. 2-3

Гордимся!

Указом Президента Республики Беларусь от 26 июня 2018 г. № 255 на Республиканскую доску Почета занесены победители соревнования за 2017 год. В их числе – организации транспорта.

За достижение в минувшем году наилучших показателей победителями признаны и занесены на Республиканскую доску Почета в сфере социально-экономического развития открытое акционерное общество «Автобусный парк г. Барановичи», по экономии ресурсов – транспортное республиканское унитарное предприятие «Витебское отделение Белорусской железной дороги».

Обновленная Республиканская доска Почета открылась в Минске в канун Дня Независимости, 29 июня. На площади Государственного флага по этому поводу состоялся торжественный митинг, на котором чествовали победителей.

ОАО «Пинский автобусный парк»

ПОКУПАЕТ

у организаций и предприятий

ОТРАБОТАННЫЕ МАСЛА

+375 29 609-76-33

Специальное разрешение (лицензия) на право осуществления деятельности, связанной с воздействием на окружающую среду, № 33140/2008 от 14.08.2012 г.

УНП 200298320

Прямая линия

7 июля 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
- Сверильные машины
- Виброплиты
- Резчики швов
- Раздельщики трещин
- Бензорезы
- Профессиональный электроинструмент

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

Выпускник-2018

В добрый путь!

30 июня в Минске прошел республиканский бал выпускников учреждений высшего образования. На главный выпускной страны были приглашены и шестеро лучших выпускников двух транспортных вузов – Белорусского государственного университета транспорта и Белорусской государственной академии авиации. За несколько часов до бала молодые люди побывали в Управлении Белорусской железной дороги, где встретились с руководством отрасли.



Фото Александра БАЧИЛО

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Доброго пути выпускникам пожелали министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, которые, кстати, являются выпускниками БелГУТа, а также заместитель директора Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Артем Сикорский, ректор БелГУТа Юрий Кулаженко и проректор БГАА по воспитательной работе Артем Шегидевич.

Уверенности в себе, принципиальности, ответственности и успешного продвижения по службе пожелал ребятам Анатолий Сивак:

– Годы учебы в своих вузах вы всегда будете вспоминать как самое прекрасное время. А 1 августа у вас начнется совсем другая жизнь, где нужно проявить лучшие свои качества.

Для этого, по словам Владимира Морозова, на Белорусской железной дороге есть все возможности и условия. Будь то движенец, водитель или строитель. Успехи в работе во многом зависят от трудолюбия и целеустремленности

молодых, отметил Артем Сикорский. Ведь без них – активных, с горящими глазами, неиссякаемым желанием что-то сделать, изменить, придумать, совершенствовать – невозможны все те проекты, которые сегодня реализуются в авиации. К примеру, Евгений Быстрицкий, окончивший военный факультет академии авиации, получил специальность инженера по технической эксплуатации беспилотных авиационных комплексов. Выпускник механического факультета БелГУТа Павел Буйленков уже после третьего курса понял, что хочет заниматься наукой. Свою трудовую биографию он начнет в испытательном центре железнодорожного транспорта «СЕКО» БелГУТа.

Впрочем, все ребята – целеустремленные и творческие личности, проявившие себя не только в учебе, но и в общественной жизни своих вузов. И сегодня они, вдохновленные важностью избранной профессии и яркими идеями, готовы вносить свой значимый вклад в развитие транспортной отрасли.

Подробно о встрече читайте в следующем номере «ТВ».



Никто не забыт

Окончание. Начало на стр. 1

Монумент нашей памяти

Заказчиком строительства выступило РУП «Минскавтодор-Центр». В мае этого года работы по установке памятного знака были завершены. Открытие обелиска состоялось 28 июня. Обращаясь к участникам торжественной церемонии, заместитель премьер-министра Республики Беларусь Анатолий Калинин подчеркнул символичность момента:

– Наше мероприятие проходит накануне Дня Независимости Республики Беларусь, отмечаемого в день освобождения Минска от немецко-фашистских захватчиков. Такого рода события объединяют, помогают ощутить себя частью единого народа, который способен преодолевать большие трудности, который много раз побеждал врага, терпел лишения, но оставался сильным и мужественным.

Анатолий Калинин также заметил, что автомобильные дороги во все времена являлись залогом успешного экономического развития государства. Поэтому их строительство, как и мостов, всегда будет высоким и почетным делом.

О том, какую важную стратегическую роль играли дороги в годы войны, говорил министр транспорта и коммуникаций Анатолий Сивак. Успех наступательных операций Красной Армии часто зависел от своевременного их восстановления и

наведения переправ через реки. На военных дорогах трудились люди с высочайшим чувством гражданского долга.

– Мы свято чтим память героев, не вернувшихся с той страшной войны, преклоняем колени перед ветеранами, которые внесли большой личный вклад в восстановление сети дорог в послевоенные годы.

Слова искренней благодарности министр адресовал авторам памятного знака, а также всем тем, кто активно участвовал в реализации проекта: руководителям дорожных организаций, РООВДХ.

Заместитель председателя Минского областного исполнительного комитета Виктор Сиренко акцентировал внимание на появлении на Минщине еще одного памятника. Особую символичность руководитель области усмотрел в том, что знак находится на той же трассе, что и Курган Славы:

– Подвиг тружеников-дорожников в годы войны достоин высочайшего почитания. Никто не должен быть забыт.

Ветеран дорожного хозяйства, бывший министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог БССР (1991–1994) Станислав Яцута поблагодарил всех участников создания монумента за энтузиазм и настойчивость. Результат этих коллек-

тивных усилий теперь виден всем. Размещенный у важнейшей республиканской трассы знак заметен при движении в обоих направлениях.

Дорожники уверены: его установка положит начало новой доброй традиции. На площадке перед монументом работники дорожного хозяйства будут проводить торжественные мероприятия и встречи, напутствовать молодых на добросовестный труд в отрасли, показывая на конкретных примерах, какой славный путь пройден дорожниками разных поколений.

На территории Беларуси военные действия развернулись с самых первых дней войны. Отступление войск и одновременная эвакуация гражданского населения вглубь страны создали на дорогах перегрузки и заторы, которые привели к огромным трудностям.

К осени 1941 года основная часть дорожной сети оказалась под оккупацией. На территории, где дислоцировались фронтовые тылы и армия, дороги с твердым покрытием практически отсутствовали.

В этот трудный для страны период в составе Красной Армии были созданы дорожные войска. Они принимали участие во всех крупных операциях. Под огнем противника строили и восстанавливали автодорожные

коммуникации, обеспечивая продвижение наших войск, боевой техники, подвоз боеприпасов, продовольствия, эвакуацию раненых, решали множество других боевых задач.

В ходе войны численность дорожных войск возросла до 220 тысяч человек. Работы выполнялись дорожно-строительными, мостостроительными и дорожно-эксплуатационными батальонами, подчиненными четвертому управлению уполномоченного НКВД СССР на Западном фронте. В мае 1942 года эти батальоны влились в Управление автотранспортной и дорожной службы (УАДС) фронта.

Согласно статистике военных лет, в период с 1941 по 1945 год дорожно-мостовые части дорожных войск отремонтировали 71 575 км дорог, построили и восстановили 682 902 км мостов, 5049 км дорог с каменным и 9688 км – с деревянным покрытием.

Дорожно-эксплуатационные части обеспечивали текущий ремонт и эксплуатацию содержания дорог. За годы войны бойцы этих подразделений отремонтировали на пунктах технической помощи 797 100 единиц автомашин и воинского транспорта, обеспечили питанием 30 712 700 военнослужащих, следовавших по дорогам, приняли в пунктах обогрева и отдыха 3 124 700 человек, оказали помощь в дорожных медпунктах 1 152 700 раненым и больным красноармейцам.

Принято считать, что наступательные операции Красной Армии не были бы успешными без поддержки дорожных

Сотрудничество

Одна встреча –
несколько решений

Как мы уже сообщали, 27 июня в Бресте состоялась встреча министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолия Сивака и министра инфраструктуры Республики Польша Анджея Адамчика. В результате переговоров стороны подписали межправительственное соглашение, условия которого нацелены на оптимизацию дорожного движения между двумя государствами путем организации совместного содержания пограничных мостов. Документ заменил действующий ранее.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»



Встреча министров проходила в конференц-зале станции Брест-Центральный. Главы делегаций изначально выразили взаимную заинтересованность в тесном сотрудничестве. Анджей Адамчик, в частности, отметил, что Беларусь является очень важным партнером для Польши и состояние пограничной инфраструктуры должно соответствовать уровню добрососедских отношений между странами. Поэтому пришло время ее развивать.

Акцент сделали на техническом состоянии белорусско-польских мостов, от которого напрямую зависит работа пограничных пунктов пропуска. Дальнейшие действия, предпринятые в соответствии с новым соглашением, позволят повысить безопасность дорожного движения и ускорить его поток.

После переговоров и церемонии подписания документов министры сообщили о решении построить новый мост на пограничном переходе «Домачево – Словатичи».

– Сейчас было подписано только первое соглашение из целого пакета документов

на строительство нового моста в Домачево. Работы начнутся не ранее чем через два года, но источники финансирования проекта мы обсудили уже сегодня, – сказал Анатолий Сивак.

Анджей Адамчик подтвердил его слова, добавив, что работа над названным объектом действительно уже решенный вопрос и сейчас дело только за формальным решением для подписания последующего соглашения.

Напомним, в 2016 году на проезд по мосту через Западный Буг установили ограничения, так как русловый пролет был в ненадлежащем состоянии. Через несколько месяцев сооружение закрывали для проведения ремонтных работ. Анатолий Сивак высказал общее с польским коллегой мнение: еще один ремонт не даст желаемого результата, поэтому надо строить новый мост – с большим количеством полос, который не будет создавать проблем для движения транспорта.

Далее министр затронул тему железнодорожного транзита:

– Нам нужно успевать за тем потоком контейнерных перевозок, который идет из Китая в Европу и обратно. Поэтому мы установили определенные ориентиры: 40 пар поездов на переходе «Брест – Тересполь» вместо действующих четырнадцати.

Также Анатолий Сивак сообщил, что с этой же целью стороны ведут переговоры о возможности строительства третьего железнодорожного моста.

– В случае реализации этого проекта на Шелковом пути расширим ту узкую горловину, что сейчас является препятствием для сообщения Европы и Азии. Если вести речь о практических работах, скажу, что начали бы строить уже завтра. Однако мы связаны определенным порядком подготовительных этапов и согласованием проекта, которые нужны совместно, – прокомментировал Анджей Адамчик.

– Мы находимся на таком этапе сотрудничества и взаимопонимания экспертов, что точно не увеличим стандартный инвестиционный цикл. Весь процесс до ввода объекта в эксплуатацию займет

немногим более трех лет, – уверил Анатолий Сивак.

Напоследок министр поблагодарил польского коллегу за возможность присоединиться к новому трансевропейскому маршруту Via Carpatia, который соединит порты Балтийского и Черного морей и пройдет по территории нескольких стран, включая Польшу, Литву, Хорватию, Румынию, Словакию, Болгарию и Грецию.

– На пересечении трассы А2 возле Бяла-Подляски и пути Via Carpatia мы имеем один из самых крупных транспортных узлов Европы. Предполагаем, что оттуда в недалеком будущем появится возможность в эксперецс-режиме добраться до Словакии, Венгрии. Via Carpatia соединяется и с морскими портами, такими как Риека, Констанца, Варна. Благодаря поддержке партнеров по Евросоюзу и, конечно, ближайших соседей – Украины и Беларуси он может превратиться в один из главных транспортных коридоров Европы, – сказал в заключение польский министр.

войск. В период подготовки к наступлениям дорожное управление проводило разведку маршрутов планируемого движения автотранспорта и определяло объем необходимых людских и материально-технических ресурсов для обеспечения проезда в установленный срок. Так, во время Белорусской наступательной операции группировка дорожных войск состояла из 45 отдельных дорожно-строительных, 27 отдельных мостостроительных и 20 дорожно-эксплуатационных батальонов, а также трех военно-дорожных управлений. Если в начале войны дорожные части имели на руках лишь топоры и лопаты, то постепенно в их распоряжение стали поступать дорожно-строительные, мостостроительные и транспортные машины и механизмы. Но не только применение техники позволяло поддерживать высокие

темпы дорожно-мостового строительства. На военных дорогах работали люди высокого гражданского долга, профессионалы своего дела, которые ежедневно демонстрировали образцы трудового героизма.

За успешное выполнение заданий правительства и командования по дорожному обеспечению наступательных операций Красной Армии орденами и медалями награждены 55 дорожных частей и более 21 тысячи бойцов рядового, сержантского и офицерского состава дорожных войск. 25 частям присвоены почетные наименования – Днепровских, Борисовских, Неманских, Виленских, Кенигсбергских, Ковельских, Гданьских, Прутских, Карпатских.

С первых дней освобождения Беларуси дорожники включились в работы по восстановлению дорожного хозяйства, которому война на-

несла колоссальный ущерб. Были полностью разрушены 26% (3000 км) дорог с твердым покрытием.

Ощущался острый недостаток транспортных средств. Строительные грузы перевозились в основном на тележках-двуколках, тачках, санях. Одной из важных задач было восстановление поголовья лошадей. Решалась она довольно успешно: к 1953 году оно увеличилось до 740,3 тысячи в сравнении с 638,3 тысячи в 1946-м. Автомобильный транспорт, который пришел на смену гужевому, существенно ускорил темпы дорожного строительства.

Восстановление сети было завершено к 1956 году, когда общая протяженность автомобильных дорог республики составила 71 000 км, 40 000 из которых – общего пользования.

– Этот памятный знак – всей большой семье дорожников. Символично, что установлен он в год 20-летия областных автодорог. Сегодня мы можем оценить их вклад в развитие дорожной сети и сравнить, какими были республиканские дороги 20 лет назад и какими стали сейчас, – заметил ветеран дорожного хозяйства Василий Яковлев. – Мероприятие собрало дорожников и ветеранов со всей республики. Мне хотелось бы, чтобы наша дорожная семья всегда была едина. Ведь когда мы вместе, то можем решать самые сложные задачи.

Фото с мероприятия – на стр. 8–9



Назначения

Приказом министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 июня 2018 года № 46-к Григорий Иванович ВЕРЕМКО назначен на должность начальника Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Григорий Иванович родился 12 мая 1958 года в деревне Жуки Кобринского района Брестской области. В 1980-м окончил Белорусский институт механизации сельского хозяйства по специальности «инженер-механик».

Свою трудовую биографию Григорий Веремко начал в Кобринской райсельхозтехнике старшим инженером. С тех пор работал в разных должностях в силовых структурах и контрольно-надзорных органах. Является кавалером медали «За безупречную службу».

В Транспортную инспекцию Григорий Иванович пришел с должности начальника департамента безопасности ЗАО «БСБ Банк».

Обновление

Третий – из семейства «Эмбраеров»

29 июня в Национальном аэропорту Минск приземлился самолет Embraer-195 в новой ливрее «Белавиа», который прибыл с завода-изготовителя (г. Сан-Жозе-дус-Кампус, Бразилия).

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Воздушное судно произведено в рамках договора, подписанного ОАО «Авиакомпания «Белавиа» и бразильской авиастроительной компанией «Эмбраэр» на 52-м Международном авиасалоне Ле-Бурже в июне 2017 года. В апреле в Минск уже прибыл с завода-изготовителя первый авиалайнер (Embraer-175), в мае – второй (Embraer-195).

Все самолеты авиакомпания приобрела в собственность за счет средств кредитования Банка развития Республики Беларусь и Бразильского банка развития (BNDES).

Таким образом, завершился третий этап реализации масштабного инвестиционного проекта по обновлению флота авиакомпании. В течение 2014–2018 годов «Белавиа» приобрела в собственность восемь современных высокоэффективных воздушных судов – три Boeing 737-800 и пять – Embraer-175/195, что способствовало значительному омо-

ложению воздушного флота «Белавиа». Сейчас средний возраст самолетов составляет 14 лет.

Прибывший Embraer-195 рассчитан на перевозку 107 пассажиров в двухклассной конфигурации: 11 мест – в салоне бизнес-класса, 96 – в экономичном. Концепция салона гарантирует максимальный комфорт для пассажиров за счет конфигурации кресел 2+2 в экономклассе обслуживания и 2+1 – в бизнес-классе, где имеется жесткая перегородка и увеличено расстояние между креслами.

Современные Embraer-195 отвечают запросам интенсивного роста пассажиропотока авиакомпании, обладают высокой топливной эффективностью и позволяют снижать себестоимость перевозок, наращивать частоты выполнения регулярных рейсов по уже имеющимся направлениям и открывать новые рейсы.

Новый самолет планируется использовать почти на всех рейсах маршрутной сети белорусской авиакомпании.

На земле и в небе

И он серебряным качнул крылом...

Авиаторы – люди суеверные. Они не фотографируются перед полетом, не показывают пальцем в небо и никогда не говорят «последний», если речь идет о полете либо самолете. Крайний – вот их определение. Журналисты, собравшиеся на небольшой брифинг, прошедший на Минском заводе гражданской авиации № 407 в минувший четверг, спросили главных специалистов предприятия: можно ли назвать Ту-134 более удобным для восприятия читателями словом «последний»? Им было отвечено: нет, лучше «крайний»...

Елена ВИНОГРАДОВА

Сейчас завод № 407 находится в ситуации, которую обыватель называет: на чмоदानах. Предприятие окончательно сворачивает производство и закрывает старую площадку в аэропорту Минск-1. Ту-134, принадлежащий Сибирскому научно-исследовательскому институту гражданской авиации, на момент нашей беседы уже находился на аэродроме и готовился к вылету. Он стал крайним в огромном списке самолетов, которые за десятилетия были отремонтированы или прошли техническое обслуживание на Минском авиаремонтном.

– Больше эта взлетно-посадочная полоса не примет и не выпустит ни одного борта, – сказал заместитель генерального директора завода Юрий Бондарев. А далее речь пошла о перспективе предприятия. В частности, он отметил, что уже сегодня на территории Национального аэропорта Минск работает новый большой ангар, в котором могут ремонтироваться одновременно шесть и более воздушных судов типа Ту-134.

Более того, на предприятии планируют обслуживать современные воздушные суда – «Боинг-737». Начаты предпроектные работы по строительству цеха покраски самолетов. Специалисты авиаремонтного в данное время проходят обучение по ремонту и обслуживанию этих судов. Закупается оборудование. Остается получить европейский сертификат.

– Обычно на это уходит два года, – подчеркнул Юрий Бондарев.

Начальник летно-испытательной станции летчик-испытатель Степан Яцкевич рассказал о том, как проводятся испытания отремонтированных и прошедших техническое обслуживание самолетов. И подчеркнул, что это очень ответственный момент, от которого зависит святое святынь – безопасность полетов. Сначала нужно оценить самолет еще на земле. Устойчивость, управляемость во время полета, работу всех систем проверит экипаж летчиков-испытателей. И только потом принимается решение по каждой системе воздушного судна: готов к испытаниям в небе! Кстати, именно Степан Яцкевич и «благословил» российский борт к полету.

Конкурс

Проверка на пунктуальность

Национальный аэропорт Минск подвел итоги конкурса пунктуальности авиакомпаний за май.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В номинации «Авиакомпании, выполняющие 100 и более рейсов ежемесячно» самым пунктуальным перевозчиком признана российская UTair с показателем пунктуальности 91,5%. Она выполнила без задержек 108 из 118 рейсов. Среди авиакомпаний, которые совершают каждый месяц менее ста рейсов, самой пунктуальной названы «Азербайджанские авиалинии». Показатель пунктуальности Azal в мае составил 94,4%. 17 из 18 рейсов были выполнены без задержек.

В объективе – MSQ

В Национальном аэропорту Минск подвели итоги фотоконкурса «MSQ в объективе!».

Конкурс проводился с 19 по 22 июня. В нем участвовали фотоработы, сделанные 15 июня во время споттинг-сессии. В Instagram @minsk_national_airport был размещен пост с подборкой лучших снимков. При голосовании необходимо было указать порядковый номер понравившейся фотографии.

Конкурс поддержало около тысячи человек. 25 июня путем подсчета голосов были определены три победителя. Первое место присуждено споттеру Игорю Квятковскому, второе – фотографу Евгению Мойсевичу, третье – Денису Рябцевичу.

Ознакомиться с работами споттеров можно по ссылке <https://www.facebook.com/MinskNationalAirport/>



Итак, настал кульминационный момент: Ту-134, сверкающий и нарядный, как юбилейный рублик, ожидал провожающих на летном поле. А провожать его ни много ни мало вышел весь коллектив предприятия. Самолет отрулил на стартовую позицию, затем направился на взлетно-посадочную полосу. Разрешение на взлет дано, и «тушка» отрывается от земли. Все происходит стремительно настолько, что мы не успеваем заметить, качнул ли на прощание самолет крылом. Зато видим, как машут руками устремляющемуся ввысь борту все, кто сделал и этот, и многие следующие полеты судна не только возможными, но и безопасными с технической точки зрения.

...Шум моторов становится все дальше, а на летном поле стало совсем тихо. Так

тихо бывает, когда заканчивается, уходит в историю что-то очень важное и большое. Но проходит минута – и все расходятся по своим рабочим местам. Ее, работы, сейчас у минских авиаремонтников очень много. И она очень хлопотная: разобрать, собрать, упаковать, отправить. И отправиться самим – в новую жизнь, новую веху предприятия со старой и славной историей.

Что же до аэропорта Минск-1, то и его ждет новая и уже совершенно другая история – с жилыми домами и всякого рода центрами, со свадьбами и крестинами и всем тем, чем полна и прекрасна наша повседневная жизнь. А в качестве памятника всем делам и победам, которые вершились на этом месте, останется здание аэровокзала Минск-1.



Дата

Белорусскому трамваю – 120!

Значимое для всего отечественного электротранспорта событие произошло в Витебске 120 лет назад. В июне 1898 года в городе на Двине был пущен первый в Беларуси трамвай. За свою большую историю он пережил немало и стал визитной карточкой города.



Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Каким был первый трамвай, сколько стоил проезд и почему профессия кондуктора была в топе самых опасных, рассказывает экспозиция музея истории трамвая. Здание, где он располагается, тоже построено в те давние годы.

В рамках «Славянского базара в Витебске» в музее ждут новых посетителей. А еще гости музыкального фестиваля смогут насладиться атмосферой праздничного города во время трамвайной экскурсии. Особенно

туристам нравятся вагоны, расписанные в духе супрематизма. Или пресловутая «буханка» – легендарный РВЗ-6М2.

Всего в Витебском трамвайном депо сегодня эксплуатируется 99 вагонов, из них 11 – специальных. Общая протяженность девяти маршрутов составляет без малого 213 км. Ежедневно вагон проезжает около 300 км. Сегодня водителями трамвая в городе работает 165 человек, большинство из них – женщины.

Трамваи в Беларуси, помимо Витебска и Минска, есть еще в Новополоцке и Мозыре.

Подробнее о становлении витебского трамвая читайте в следующих номерах газеты.

Юбилей – прекрасная вершина

5 июля Лариса Морская, заместитель начальника РТУП «Белорусское речное пароходство» по экономике, отмечает 55-летний юбилей.

Всю свою трудовую деятельность Лариса Федоровна посвятила речному транспорту. В 1985 году, после окончания Ленинградского института водного транспорта, молодым специалистом пришла она в речной порт Мозырь. На разных производственных участках работала добросовестно, инициативно, качественно, что способствовало ее профессиональному росту. В 2004 году Лариса Морская стала заместителем начальника пароходства, курирующим вопросы экономики.

За более чем 30 лет работы в системе водного транспорта своей активной трудовой деятельностью Лариса Федоровна снискала уважение коллег и доверие руководства. Профессиональные знания, ответственность, целеустремленность и высокий авторитет позволяют ей решать сложные вопросы, возникающие в работе предприятия. В пароходстве хорошо знают, что, обратившись к ней, всегда встретят понимание и компетентность.

Юбилей – прекрасная вершина, позволяющая оценить пройденный путь, в том числе трудовой. А путь этот – яркий пример служения речной отрасли, верности и преданности однажды и навсегда выбранному делу.

**УВАЖАЕМАЯ
ЛАРИСА ФЕДОРОВНА!**

Примите самые искренние поздравления с Вашим днем рождения. Пусть этот праздник подарит Вам радость и отличное настроение!

Желаем крепкого здоровья, успехов, оптимизма и энергии, настойчивости в повседневной работе и новых трудовых успехов. Пусть Ваш труд на благо пароходства приносит профессиональное удовлетворение и радость, в семье царят счастье и благополучие, а Ваше сердце всегда будет согрето теплом и уважением родных и близких Вам людей.

**Коллектив
РТУП «Белорусское
речное пароходство»**

Качество услуг

Просто красавица

Современная Ветка с населением более 8 тысяч человек находится в 15 километрах от Гомеля. Город был образован в 1685 году (по другим источникам, в 1682-м) староверами – беженцами из Центральной России.

В 1986 году в результате катастрофы на Чернобыльской АЭС Ветка и район подверглись сильному радиоактивному загрязнению. 59 населенных пунктов были отселены, некоторые из них захоронены. Из севооборота выведена третья часть земель. Тем не менее город живет и развивается. Свидетельство тому – обновленная два года назад после реконструкции автостанция, которая в этом году отметит 45-летие. Сегодня она – просто красавица!



Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Новый отсчет времени для автостанции райцентра начался, когда ветковский филиал № 11 ОАО «Гомельоблавтотранс» стал производственным участком филиала «Автобусный парк № 6» ОАО «Гомельоблавтотранс». Два года назад новый владелец сразу же взялся за реконструкцию обветшавшей за долгие годы существования автостанции, вложив в нее порядка 290 тысяч рублей. В результате ветковчане и гости райцентра получили современное здание с просторным залом ожидания, в котором установлены удобные кресла, монитор с интерактивным расписанием прибытия и убытия автобусов и маршруток. Транслируются телеканалы кабельного телевидения ZALA, на стендах – необходимая пассажирам информация. К тому же в помещении автостанции работает хорошо обустроенный санузел. Еще один предназначен для пассажиров с ограниченными возможностями. Для персонала автостанции и водителей оборудованы удобные рабочие места, имеется комната отдыха со всем необходимым набором бытовой и оргтехники.

– Ветка – городок небольшой, но движение пассажирского транспорта здесь активное, – рассказывает начальник производственного участка «Ветка» филиала «Автобусный парк № 6» ОАО «Гомельоблавтотранс» Оганнес Айвазбян, – в среднем 85 отправок в день. Коллектив автостанции, а это три кассира билетных, старший кассир, два контролера перронных и уборщица, обслуживает 23 пригородных маршрута общей протяженностью 734 километра. Ежедневно автобусы привозят и увозят около тысячи пассажиров. Если сравнивать пассажиропоток на автостанции Ветка с другими станционными сооружениями в области, то больше он только на Гомельском объединенном автовокзале. Ветка – почти пригород Гомеля, и наши автобусы постоянно перевозят жителей и студентов райцентра в Гомель на работу, учебу. Кто-то едет на рынок, кто-то – погулять по парку или сходить в кино...

– У нас на автостанции действительно все очень изменилось, – рассказывает старший кассир Татьяна Кацубо. – Повсюду чистота и порядок, работники несут свою «вахту» в красивой форменной одежде. Наш небольшой, но очень дружный и работоспособный коллектив в довольно напряженном трудовом ритме ежедневно обслуживает до 1200 пассажиров, а в выходные – и до 1500 человек!

По словам заместителя директора филиала «Автобусный парк № 6» Сергея Ленивко, культуре обслуживания пассажиров на предприятии уделяется первостепенное значение:

– Мы провели большую работу по реконструкции автостанции в Ветке и рады за наших пассажиров, которым находиться здесь всегда удобно и комфортно.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Существует ряд мнений о происхождении названия города. Говорят, он был назван Веткой, поскольку русло реки Сожа здесь разветвляется, как ветка дерева. Другие считают, что во время прихода старообрядцев на месте поселения были густые, ветвистые хвойные леса. Если верить третьей гипотезе, старообрядцы спасались на плотах по реке от погони царского войска. После долгих дней путешествия они, положившись на милость Бога и вознеся свои молитвы, пустили по течению реки ветку дерева. После того как ее прибило волнами к левому берегу Сожа, старообрядцы, обнаружив, что место это сильно заболочено, стали рубить свои первые избы на возвышенностях, находившихся в некотором отдалении от русла реки.

В Ветке расположен уникальный музей народного творчества, в котором выставляется коллекция старообрядческих икон.

ХРОНИКА БУДНЕЙ

Зеленая страда

Государственное предприятие «Выдря», которое поддерживается витебскими железнодорожниками, и сельскохозяйственный филиал «Клевцы» КУП «Витебскоблдорстрой» первыми в Лиозненском районе завершили уборку трав первого укоса.



Виктор КОНОВАЛОВ («Клевцы») испытывает новую косилку.



Александр ТРУХАЧЕВ – один из передовиков ГП «Выдря».

Наши – в лидерах

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как рассказал начальник отдела сельскохозяйственного производства Лиозненского райсельхозпрода Александр Угнев, ГП «Выдря» раньше других сельхозорганизаций района вывело на поля кормоуборочную технику.

На луговых угодьях в хозяйстве работали ежедневно по три косилки. После двухдневного подвоявания скошенную массу собирал и измельчал комбайн, за рулем которого находится один из передовиков предприятия – Александр

Трухачев. В прошлом году он на зеленом конвейере района занял третье место.

– Начали мы с семенников трав, которые по технологии необходимо подкосить. А там и остальные кормовые культуры подошли. Потом убрали сенокосную смесь с люцерной, – рассказал директор предприятия Николай Стежкин. – В этом году акцент сделали на бобовых: их подсеяли на 326 гектарах, из них 120 гектаров отдали люцерне, остальные – клеверу.

Относительно благоприятные погодные условия позволили получить неплохой выход зеленой

массы. К тому же травы, которые идут на закладку, – первого и второго года. В среднем они дают 230 ц/га. С двух укосов в хозяйстве планируют положить на хранение 6600 тонн сенажа, 500 тонн сена. Большую часть, конечно же, с первого.

Всего с учетом комплекса с круглогодичным содержанием животных в ГП «Выдря» необходимо создать как минимум полуторагодовой запас кормов. По заданию райсельхозпрода это 28 ц к. ед. на условную голову. Но, по словам Николая Стежкина, возможно, получится заготовить

даже больше – за счет кукурузного силоса. В этом году под царицу полей площадь увеличили на 150 га.

А вот лидерство на заготовке кормов в сельскохозяйственном филиале «Клевцы» связано с приобретением новой сельскохозяйственной техники. Вместо практически вышедшей из строя старой косилки приобрели новую – польскую Pronar PDT340. Выбор пал именно на нее из-за оптимального сочетания цены и качества.

Новоприобретение испытывает в действии Виктор Коновалов.

Возле агрогородка он скашивает смесь клевера с тимофеевкой, которая здесь уродилась весьма неплохой. Виктору Александровичу за долгие годы работы трактористом-машинистом в различных организациях доводилось управлять всякими машинами с разнообразными прицепными агрегатами, в том числе косилками. Поэтому первоначальное мнение у него уже сложилось:

– Она лучше других, с которыми имел дело, копирует рельеф. И камней не так боится, как наши. Мне нравится. Но выводы делать пока рано – надо подольше поработать.

Забота

Спасибо, ветераны!

В преддверии празднования Дня Независимости Республики Беларусь представители Гомельского отделения Белорусской железной дороги посетили на дому ветеранов Великой Отечественной войны, состоящих на учете собственного хозяйства отделения.



Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Ветеранов тепло и сердечно поздравили председатель первичной профсоюзной организации Сергей Житников, председатель первичной ветеранской организации Нина Маслюкова, ведущий специалист сектора идеологии и социально-культурной работы Людмила Сироткина и секретарь первичной организации ОО «БРСМ» отделения железной дороги Мария Николаева.

В настоящее время на учете в собственном хозяйстве – девять ветеранов, из них в Мозыре и Речице проживают по одному человеку и семь – в Гомеле. К сожалению, тех, кто прошел Великую Отечественную, с каждым годом становится меньше. Эти люди, которым мы обязаны мирным небом над головой и просто тем, что можем жить без разрывов снарядов и бомб, без лишений и потерь, заслуживают самого искреннего уважения и внимания.

Ветеранам Великой Отечественной войны были вручены праздничные открытки и цветы от

имени начальника Гомельского отделения железной дороги и первичной профсоюзной организации.

Нелегкий, героический жизненный путь старшего поколения заслуживает глубочайшего почтения. Эти люди и сегодня остаются примером верного служения Родине. Мужество, стойкость, целеустремленность и огромное трудолюбие помогли им с честью пройти через испытания Великой Отечественной не только на полях сражений и в тылу, но и в годы послевоенного возрождения.

Все мы в неоплатном долгу перед поколением победителей. Пройдут годы, но героические события той страшной войны

не исчезнут из народной памяти. В них мы будем черпать нашу гордость за прошлое и настоящее, за национальное достоинство державы.

И теперь, глядя на пример старшего поколения, молодые труженики отрасли должны делать все возможное, чтобы над нашей прекрасной и любимой страной было чистое и мирное небо.

День Независимости Республики Беларусь – это праздник единства нашего общества, мира и стабильности, величия и стойкости белорусского народа, мужества и героизма, преемственности поколений, уважения традиций. Он еще раз напоминает нам, что судьба Родины, ее настоящее и будущее зависят от каждого из нас.

Ветераны войны от всей души поблагодарили руководство Гомельского отделения Белорусской железной дороги, профсоюзной и ветеранской организаций за заботу и внимание. Большая радость для каждого ветерана – ощущение того, что их дела и помыслы остаются жить в сердцах молодежи. Это вселяет уверенность в том, что будущее страны – в надежных руках.

Купалье

За папараць-кветкай

едут в Александрию на автобусе, поезде и авто

Праздник «Купалье» («Александрия собирает друзей») в этом году пройдет 7–8 июля.

Все желающие смогут без проблем добраться до места его проведения. Для этого ежегодно специалисты выстраивают удобную транспортную логистику. В Александрию можно доехать на поезде, автобусе или личном автомобиле.

Так, составлены графики и расписание движения железнодорожных поездов региональных линий и автомобильного транспорта, которые увязаны с началом и окончанием всех мероприятий. Причем в Могилеве специально для тех, кто прибудет в ночное время, от железнодорожного вокзала организуют дополнительные рейсы отдельных маршрутов городского транспорта.

Приехать на Купалье в агрогородок Александрия, на границе Могилевской и Витебской областей, можно поездами региональных и межрегиональных линий из Могилева, Орши, Гомеля, Витебска, Кричева и Полоцка, которые делают остановку на станции Копысь. Всего в дни проведения праздника будут организованы 18 дополнительных поездов региональных линий по маршрутам Орша – Копысь – Могилев и Могилев – Копысь – Орша и обязательная остановка на станции Копысь всех проходящих по графику пассажирских поездов, а также дополнительные автобусные маршруты Могилев – Александрия и Шклов – Александрия.

Для тех, кто приедет на праздник на собственном транспорте, обустроены автомобильные стоянки, от которых на специальных автобусах можно добраться до места его проведения.

Все мероприятия проходят на берегу Днепра, русло которого служило колыбелью культуры многих славянских народов, а водная артерия некогда была неотъемлемой частью большого торгового пути «из варяг в греки». Издревле река соединяла белорусов, россиян и украинцев. Она и сегодня остается важнейшей коммуникационной осью. Это способствует взаимовыгодному торгово-экономическому и социально-культурному сотрудничеству приднепровских регионов Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины, расширению межрегиональных интеграционных связей.

В основу праздника положена идея показа развития купальских традиций в мировом пространстве и времени, а также культурный обмен между разными государствами в области национальной самобытности стран-участниц.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

5 июля 2018 г., четверг, № 27 (1412)



В планах – еще пять

К 2020 году на Гомельщине будет отремонтировано порядка 1054 километров автомобильных дорог.

Людмила КОПАТЬ, «ДБ»

По информации заместителя генерального директора КПРСУП «Гомельоблдорстрой» Сергея Дюка, в этом году дорожный налог позволит предприятию отремонтировать порядка 140 километров местных дорог.

В планах коллектива еще и реконструкция пяти мостов – в Гомельском, Жлобинском, Рогачевском, Октябрьском и Ельском районах. Кстати, в прошлом году силами облдорстроя было обновлено четыре моста и более 350 километров автодорог. Всего же на балансе КПРСУП «Гомельоблдорстрой» находится 10 115 километров местных дорог.

Засияет мост цветами флага

К празднику «Купалье», который проходит на берегу Днепра в Шкловском районе в начале июля, готовятся на протяжении всего года. Свой вклад вносят и дорожники.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

Как рассказали в РУП «Могилевавтодор», в порядок приведены все маршруты следования делегаций. Работники ДЭУ № 71 и 74 провели ямочный ремонт, обновили горизонтальную разметку, произвели уборку и окоску обочин и полос отвода, а также благоустроили автобусные остановки, стоянки и площадки отдыха.

– Главным объектом стал мост, соединяющий агрогородок Александрия Шкловского района и городской поселок Копысы Оршанского, – рассказали собе-

седники. – Здесь проводились работы по обновлению внешнего вида сооружения: покраска опор, перильного ограждения и железобетонного парапета моста.

Но главное – мост засияет по-новому: в этом году немного изменилась концепция его украшения. Так, в оформлении подсветки используются все цвета национального флага. Подходы и само сооружение декорированы гирляндами из световых шнуров зеленого и красного цвета, а нижняя часть карниза подсвечивается прожекторами белого. Опоры украшены светодиодными консолями в виде купальского букета.

Идем вперед!

Коллектив жлобинского филиала «ДРСУ № 149» КПРСУП «Гомельоблдорстрой», во главе которого стоит опытный дорожник и энергичный руководитель Михаил Червонцев, работает стабильно, четко и слаженно.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Несмотря на трудности, которые встречаются в повседневной работе, коллектив уверенно смотрит в будущее и из года в год достигает высоких производственных показателей. Дорожная сеть, находящаяся на балансе филиала, – одна из самых протяженных в области: 600 километров, а также 400 километров улиц в сельских населенных пунктах.

Большое внимание уделяется местным автодорогам и их эстетическому виду. Это работа не одного дня – она ведется планомерно и целенаправленно, с применением новых технологий. В минувшем году произведен ремонт асфальтобетонного покрытия на автодороге Солоное – Истопки, подъездов к населенным пунктам Китин, Добровольца, выполнена поверхностная обработка подъезда к д. Нивы. Велась также подсыпка улиц в деревне Бобовка, проводились другие работы.

В этом году автомобильные дороги местного значения и подъезды к населенным пунктам преображаются буквально

на глазах. Это касается автодороги Солоное – Стрешин, на двух участках которой произведена укладка асфальтобетона, а также Стрешин – Ляды, где выполнен текущий ремонт. На автодороге Белица – Луки – Лукский устроена тротуарная дорожка, здесь появилась новая автобусная остановка. Кроме того, регулярно проводятся скашивание травы на обочинах и откосах, окраска автопавильонов, уборка мусора, вырубка кустарника в полосе отвода, ямочный ремонт, замена дорожных знаков и другие работы. В планах на текущий год – ремонт моста на автодороге Папоротное – Великий Лес, а также асфальтобетонного покрытия на местной транспортной артерии Жлобин – Радуща.

В коллективе ДРСУ № 149 – немало замечательных тружеников, настоящих профессионалов своего дела. Они не просто трудятся на дороге, а улучшают ее эксплуатационные качества, чтобы пользователям было комфортно ездить по транспортным артериям. При выполнении работ по текущему ремонту высоким мастерством отличаются прораб Андрей Рябиков, машинист асфальтоукладчика Александр Сашков, машинисты катка

Андрей Руденко и Владимир Гонченко, дорожные рабочие Анатолий Пацкевич, Владимир Старпкин, Николай Медведев, Николай Новик и другие.

Работая на дорожной сети, коллектив ДРСУ-149 использует все резервы, которые умело и грамотно ставит на службу производства. Большим подспорьем в этом является производственная база, включающая в себя асфальтобетонный завод, цех по производству вибропрессованных изделий – бортового камня и тротуарной плитки, установку по дроблению щебня. Выпуск данной продукции наращивается, и спрос на нее всегда есть как у филиалов, входящих в состав КПРСУП «Гомельоблдорстрой», так и у прочих организаций.

Как известно, ремонт автомобильных дорог местного значения финансируется из нескольких источников, в том числе от взимания пошлины за выдачу разрешения за допуск транспортных средств к участию в дорожном движении.

Гомельщина всегда отличалась хорошими дорогами. И в данном регионе страны эту тенденцию постараются сохранить и впредь.



Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 4 июля, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 32 километра тонкослойных покрытий и 288 километров шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки и «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на республиканских дорогах имеются 11 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 22 тысяч километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано 262 тысячи квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 377 учетных ДТП, в которых погибло 114 человек и 429 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 364 ДТП, в которых погибло 86 и было ранено 444 человека.

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.

ПАМЯТЬ



ПАМЯТНЫЙ ЗНАК ПОСВЯЩЁН ВЕТЕРАНАМ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, ВНЕСШИМ ВКЛАД В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 ГОДОВ И ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ПАМЯТЬ



ОТРАНАМ ДАРОЖНИКАМ ПРЫСВЯЧА



Больше фото – на transport-gazeta.by

НА КЛЮЧЕВЫХ ОБЪЕКТАХ



М6: жаркие будни

Закономерно, что в современных условиях дорога – двигатель прогресса и синоним заботы. На автодороге М6 Минск – Гродно дорожники создают комфортные условия для передвижения не только транспортных средств и пешеходов, но и земноводных.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

В Щучинском районе, на 197-м километре, строится переход для земноводных. В гродненском направлении по правой стороне магистрали находится заболоченная территория, к этому водному островку и стремятся лягушки. Их миграции происходят в связи со сменой сезона и снижением численности насекомых – земноводным тогда приходится отправляться на поиски пищи. Лягушки движутся к водоему обычно со средней скоростью 3–4 метра в минуту. Важно не позволить им выпрыгнуть на проезжую часть, ведь такая траектория движения для них смертельно опасна.

По подсчетам специалистов, если по дороге проезжает одна машина в минуту, то во время сезонной миграции под колесами умирает до 95% популяции земноводных. Сейчас в минском направлении по левой стороне магистрали дорожниками устраивается коридор из барьерных блоков к переходу для земноводных. С каждой стороны дороги длина коридора составит 513 метров. По нему земноводные и должны попадать в переход, часть которого уже смонтирована.

Участок автодороги М6 км 193 – км 197,5, включая переход для земноводных, – место приложения сил работников ДСУ № 18 ОАО «Дорожно-строительный трест № 6». В зимний период здесь были устроены нижняя и верхняя части земполотна с устройством прослойки из нетканого геотекстильного полотна. В настоящее время устраивается дорожная одежда под асфальтобетон. Позже, когда по оси дороги установят барьерные блоки, будет уложен и верхний, заключительный, слой асфальтобетона.

– Все наши люди, которые трудятся на объекте, ответственные и исполнительные, поэтому выделить кого-то сложно – со своей работой они справляются хорошо, – говорит прораб Дмитрий Перелайко.

Мы направляемся к перекрестку Можейково – Василичи, где одна из бригад выполняет устройство островков безопасности: устанавливает бортовой камень на бетонное

основание. Легкими точными взмахами выглаживается бетон, чтобы не было пористости. Устраивает и уплотняет бетонный замок Андрей Курпик. Руками работать хорошо, да и головой тоже, смеется он.

И вот уже через пару минут установленный дорожный борт на бетонном основании рабочие быстро закрывают полотном. Раскроют его, когда бетон схватится – на следующий день. Тем временем продолжается работа на другой стороне островка безопасности. С



Машинист автогрейдера Юрий КОВРАХ. Его отец работал на грейдере, и сын Юрия тоже хочет продолжить семейную традицию.

помощью штыкования уплотняется бетонное основание, укрепляется опалубка. После снятия ее на следующие сутки в бетонном замке должно быть как можно меньше пористости.

– Самые ответственные задания выполняем только мы. Нам это очень нравится, – рассказывает Александр Добко, который пятый сезон работает в бригаде.

К установке бортового камня тоже надо подходить очень тщательно. Спрашиваю у Иосифа Криштоповича (он пятнадцатый год трудится в управлении) о предпочтениях в выполнении заданий.

– Нет такого, – говорит он. – Все операции отработаны, не надо давать никаких указаний. Каждый знает, чем будет заниматься, видит, когда надо помочь другому.

– Согласованность действий и надежные коллеги – результат не только опыта, – замечаю я.

– Люди такие подобрались – те, кто работает со здоровым рвением и душой, – отвечает Иосиф Иосифович.

– Стараемся свою работу выполнять на совесть, – говорит Вячеслав Хритоненко, который 14 лет трудится на строительстве дорог, из них два года – с этой бригадой.

– В своих ребятах уверен на все сто процентов. Работы не боятся. Здорово, когда

спокоен за людей, которые знают весь технологический процесс, выполняют все без напоминаний и очень качественно, – добавляет Дмитрий Перелайко.

Здесь же, на перекрестке Можейково – Василичи, находится рабочий городок дорожных строителей. Мой взгляд сразу концентрируется на устройстве над вагончиком – солнечных батареях. Направляемся туда, дабы узнать, какой комфорт дорожникам обеспечивается с помощью возобновляемой энергии.

– Для электроснабжения бытовых вагонов служат солнечные батареи. Их зарядки хватает на целый день для компьютера, принтера, чайника, микроволновой печи. Каждый день подвозится вода в бытовые помещения и на места работ. Тепло здесь и в холодное время благодаря печке на дровах, – объясняет Дмитрий Александрович.

Интересуюсь у прораба, есть ли у него какое-то особое ощущение, ведь идет реконструкция такого важного международного коридора.

– Любый объект – значимый, будь то М6 или городская либо сельская дорога. Надо выполнять в полной мере свои обязанности, – поясняет он.

Дмитрий Александрович знает, о чем говорит. Его трудовая биография – путь постепенного карьерного роста, со ступеньки на ступеньку. Такой проходят многие дорожники. Был техником, геодезистом, мастером, старшим мастером. Параллельно повышал свою квалификацию в Брестском государственном техническом университете.

– Скажу честно, на всех должностях посвоему сложно. К примеру, четыре года не работал в Гродно – только на объектах, которые находятся за пределами областного центра. Конечно, задачи у нас ответственные, но, с другой стороны, все это очень увлекает, если ты по-настоящему любишь свое дело, – признается собеседник. – Когда пришел 13 лет назад в ДСУ № 18, работа меня очень увлекала. И до сих пор она вызывает такие же положительные эмоции. Конечно, отчасти благодаря позитивной атмосфере в коллективе. Он у нас дружный.

Вновь вместе с Дмитрием Перелайко выходим на М6. Надо отметить, что на протяжении всей реконструируемой дороги установлены временные знаки, которые предупреждают о проведении строительных работ и указывают максимально разрешенную скорость движения. Для безопасности опасные участки закрыты водоналивными

блоками. По левой полосе участка с ровным шумом идет асфальтоукладчик – он устраивает щебеночное основание (ЩОС-2). Ориентир для машиниста – струна, натянутая на флажках.

На асфальтоукладчике работает Сергей Романчук – дорожник с более чем 20-летним стажем. На устройстве щебеночной смеси (а это работа не из легких) – профессионал машинист автогрейдера Юрий Коврах. В ДСУ № 18 – с 1990 года.

– Сейчас требования к дорогам жесткие – к толщине, уклону, уплотнению. И все это точно-точно надо соблюдать, – отмечает Юрий Иванович. – Мой отец 35 лет отработал на грейдере в ДСУ № 18. Сын Алексей сейчас тоже на М6, трудится на тракторе на участке возле Щучина. В будущем планирую



Андрей КУРПИК всегда выполняет свою работу качественно.

ет пересесть на грейдера. Так что машинист автогрейдера – это у нас семейная профессия. Когда был маленький не раз приходил к отцу на работу, наблюдал за ним. Неподдельный интерес у меня вызывала техника, поэтому очень радовался, если он разрешал потрогать рычаги. Сын Алексей также бывал у меня на работе и, конечно же, с детства имел о ней представление. Сегодня у него есть еще права категории С, но все же он хочет пересесть именно на грейдера.

В это время экскаватор и бульдозер убирают лишний растительный грунт с полосы отвода. В дальнейшем он будет использоваться для рекультивации нарушенных земель.

И вот уже для доуплотнения ЩОС-2 пошел тяжелый пневмокаток. После этого контроль за качеством выполнения работ на участке проведут инженеры технадзора, которые должны дать добро на укладку асфальтобетонной смеси.

...Пока готовился этот материал, на всем протяжении 4,5-километрового участка был устроен нижний слой покрытия из асфальтобетона ЩКА. В настоящее время на этом участке перенаправлено движение на новую полосу, и дорожники уже приступили к работам по фрезерованию покрытия правой полосы, возведению земляного полотна, устройству водопропускных труб.



Растительный грунт в дальнейшем будет использоваться для рекультивации нарушенных земель.

II ЕВРОПЕЙСКИЕ ИГРЫ – 2019

Спортивный праздник –
в гости к нам!

За 365 дней до начала II Европейских игр Национальный олимпийский комитет Беларуси и фонд «Дирекция II Европейских игр 2019 года» провели в здании штаб-квартиры НОК выездную пресс-конференцию. О ходе подготовки к самому крупному для нашей страны спортивному форуму рассказал заместитель директора фонда «Дирекция II Европейских игр 2019 года» Анатолий КОТОВ.



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Одна из самых узнаваемых во всем мире символика – пять олимпийских колец: синее, желтое, черное, красное и зеленое. Переплетенные друг с другом, они символизируют пять частей света: Европу, Азию, Африку, Америку, Австралию и Океанию.

До 2015 года европейский континент оставался единственным, где не проводились мультиспортивные соревнования общеконтинентального формата. Другие континенты уже давно имели собственные региональные игры.

– Нам не хватало именно этого, пятого олимпийского кольца, – было ясно выразился спикер. – И мы очень рады, что в 2015 году оно зажглось на нашем континенте. Первые Европейские игры прошли в столице Азербайджана городе Баку в июне 2015-го. Мы горды тем, что получили право во второй раз провести этот форум в Минске. Вместе с Европейским олимпийским комитетом постараемся подарить всем замечательный спортивный праздник, на котором лучшие атлеты смогут показать самые высокие результаты.

Уже известно, что будут представлены 50 стран Европы, Игры соберут более 8 тысяч официальных участников и 4 тысячи спортсменов.

Программа фактически сформирована. Она включает соревнования по 15 видам и 23 дисциплинам. К примеру, велоспорт будет представлен гонкой на шоссе и на треке. Пройдут состязания по всем видам гимнастики: художественной, спортивной, прыжкам на батуте, акробатике, акробатике. Во всех классических дисциплинах будет стрельба – от пулевой до стендовой. Кроме того, в Минске состоятся четыре

официальных чемпионата Европы по разным видам спорта.

В течение 10 дней будет разыграно более 200 комплектов медалей. Даже Олимпийские игры в Пхенчхане не были столь масштабными, поскольку на них было задействовано меньше спортсменов, разыгрывалось меньше наград, проходили соревнования по меньшему количеству дисциплин.

– По сравнению с Играми в Баку у нас даже немного меньше видов спорта, – акцентировал внимание представитель дирекции. – Но наши соревнования – для спортсменов топ-уровня, особенно тех, кто планирует завоевать заветную путевку на Олимпиаду в Токио-2020. Соревнования в 10 видах спорта станут квалификационными к XXXII Олимпийским играм. Это огромный шанс в первую очередь для наших спортсменов достойно представить страну на самом главном старте четырехлетия.

Соревнования пройдут на крупнейших спортивных сооружениях Минска, включая стадион «Динамо», «Минск-Арену», «Чижовка-Арену».

Анатолий Котов подчеркнул, что специально к Играм в столице ничего не строилось. В Беларуси уже имеется хорошо развитая спортивная инфраструктура, а существующие арены принимали не одно соревнование европейского и мирового уровня.

Местом для проживания участников определена студенческая деревня. Здесь завершается строительство двух новых общежитий. После Игр отремонтированные здания с современной комфортной инфраструктурой перейдут в пользование белорусских студентов.

Стремительно растет число волонтеров. На момент проведения пресс-конференции было подано 7,5 тысячи заявок. Много волон-

теров из России. Они уже имеют опыт Олимпийских игр в Сочи, а сейчас заняты на чемпионате мира по футболу. Белорусы также стажировались на спортивных объектах в Российской Федерации. По словам спикера, это самая активная сила проекта. Именно эти люди будут первыми встречать гостей.

Открытие форума состоится 21 июня 2019 года на стадионе «Динамо», реконструкция которого недавно завершилась. Глубоко символично, что главное спортивное событие года примет объект с олимпийской историей: в 1980 году на минском стадионе проходили матчи по футболу московской Олимпиады.

В преддверии форума в Минске будет организован ряд тестовых

проверок, и оценить спортивные объекты. Тестовые соревнования начнутся в августе.

Партнеры из Европы оценивают работу Дирекции II Европейских игр 2019 года в первую очередь по готовности к организации спортивных мероприятий. Но этим деятельностью фонда далеко не ограничивается. Есть целый ряд других самостоятельных функциональных направлений работы, как то: маркетинг, коммуникации, организация питания, транспортное обеспечение...

Так, разработан комплексный план транспортного обслуживания участников и гостей спортивного форума. Официальным перевозчиком станет городское предприятие

Транспорт

• Время действия: 19 июня – 1 июля 2019 года, 07.00-22.00

Маршрут 1: центральный транспортный узел – деревня спортсменов – 7 км, интервал – 15 мин., 0 остановок, время в пути – 12 мин.

Маршрут 2: центральный транспортный узел – МКСК «Минск-Арена» – 8 км, интервал – 15 мин., 5 остановок, время в пути – 20 мин.

Маршрут 3: центральный транспортный узел – ДС «Уручье» – 12 км, интервал – 30 мин., 2 остановки, 30 мин.

Маршрут 4: центральный транспортный узел – МКСРК «Чижовка-Арена» – 12 км, интервал – 30 мин., 2 остановки, время в пути – 30 мин.

• 42 км – протяженность основных маршрутов

• 85 км – протяженность альтернативных маршрутов

• более 300 брендированных автомобилей и автобусов



соревнований разного уровня (от национальных до международных) по всем 15 видам спорта. Местом их проведения станут те же арены, которые в 2019 году примут участников II Европейских игр. Таким образом, спортсменам предоставляется возможность и свои силы

«Минсктранс». Брендированные автобусы с символикой Игр уже можно увидеть в белорусской столице.

Исключительно для транспортного обслуживания запланирована закупка около 300 новых автобусов. Кроме того, 300 автомобилей будут работать в режиме специального

такси, чтобы перемещение между спортивными объектами (один из самых сложных для гостей и участников вопросов) осуществлялось максимально быстро и комфортно.

– Мы постарались сформировать так называемые кластеры. Их будет порядка четырех. Время перемещения между любыми спортивными объектами, за исключением гребного канала, не превысит полчаса. А это фактически шаговая доступность.

Совместно с Министерством транспорта и коммуникаций и городской администрацией разработан проект оптимизации городских маршрутов, которые свяжут между собой все спортивные объекты и будут доступными прежде всего для лиц, вовлеченных в проведение и освещение мероприятий.

Планируется также выделение специальных полос для движения спецтранспорта. После завершения Игр по ним будет перемещаться общественный транспорт столицы.

– То есть все, что мы делаем для успешного проведения и организации Игр, как наследие останется и будет служить людям, – подчеркнул Анатолий Котов.

Кроме того, на время проведения спортивного форума в Беларуси вносятся коррективы в режим платных дорог. Плата за автомобили массой до 3,5 тонны взиматься не будет. Сделано это для максимально комфортного и беспрепятственного перемещения иностранных гостей по территории нашей страны.

– Мы существенно продвинулись за последние месяцы по многим направлениям. Со всеми ведем интенсивные переговоры. Скажу так: мы не готовы провести спортивные игры завтра, но будем готовы провести их в 2019 году, – заверил представитель дирекции.

Заметим, что как раз во время масштабного спортивного форума в Беларуси будет отмечаться традиционный славянский праздник Купалье. Отсюда и логотип II Европейских игр – мифический символ ветви папоротника.

– Мы желаем всем, кто приедет в Минск в любом качестве (спортсмен, тренер, представитель прессы), найти свой цветочек папоротника, чтобы исполнились самые светлые мечты, – таково пожелание фонда «Дирекция II Европейских игр».



В моде – мультимодальность

Мультимодальные, интермодальные, комбинированные, смешанные – все это синонимы фактически одного понятия, обозначающего перевозки грузов или пассажиров несколькими видами транспорта.

Принято считать, что интермодальность в транспортной сфере способствует повышению эффективности ее работы, а также снижает негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Смешанные перевозки уже давно снискали популярность в странах Европы. Согласно статистике, примерно 11% пассажирских перевозок совершается с использованием высокоскоростного железнодорожного и авиационного транспорта. Задача на ближайшее десятилетие – приблизиться к 25%.

В современной транспортной системе многих государств во главе угла не конкуренция между различными видами транспорта, а преодоление конфликта интересов между ними. Если отдельные транспортные средства не в состоянии осуществить перевозку по планируемому пассажиром маршруту, удовлетворить имеющийся спрос должны логистические цепочки, сформированные на основе оптимального сочетания услуг различных видов транспорта.

Белорусская транспортная наука связывает перспективы развития отечественного транспорта именно с мультимодальностью. Маршрутная сеть сегодня построена таким образом, что железнодорожный и автомобильный транспорт порой конкурируют между собой, – отмечает заведующий отделом стратегических исследований транспортной деятельности БелНИИТ «Транстехника» Валерий Миленский.

По мнению ученых, разумная интеграция различных видов транспорта могла бы повысить эффективность работы отрасли в целом. БелНИИТ «Транстехника» провел исследование маршрутной сети столичной агломерации. Выводы говорят о целесообразности сокращения протяженности автобусных маршрутов в Минск из ряда населенных пунктов. Оптимальный вариант – доставка пассажиров автобусами с периферии в те точки, где они смогут пересесть на железнодорожный транспорт, который и доставит их в столицу. Полигонов для организации комбинированных маршрутов на территории нашей страны немало.

Следует заметить, что пассажирской службой Белорусской железной дороги предпринимаются определенные шаги в направлении разви-

тия смешанных перевозок. Еще в 2015 году в рамках Белорусской транспортной недели и круглого стола «Проблемы и перспективы развития пассажирских перевозок в Республике Беларусь» железнодорожники озвучили перед коллегами-транспортниками свои предложения по созданию совместных комбинированных маршрутов.

До этого, в 2014 году, в постановление Совета Министров «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта» были внесены изменения, которые регламентируют организацию смешанных перевозок. В частности, дано их определение. Это перевозки, предусматривающие возможность организации прямого смешанного сообщения с участием других видов транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь путь следования, что исключает необходимость обращения пассажиров к разным перевозчикам.

Принятие нормативной правовой базы открыло новые перспективы для развития смешанного сообщения. В конце 2016 года Белорусская железная дорога и ОАО «Брестоблавтотранс» предложили пассажирам новую услугу.

Теперь из Минска в Каменец и обратно можно добраться на железнодорожном и автомобильном транспорте по проездному документу, приобретенному у одного перевозчика. Маршрут включает в себя проезд на поезде № 607 Минск – Брест и автобусе № 379 Брест – Каменец. Автобус ожидает пассажиров непосредственно на пригородном железнодорожном вокзале в Бресте. А значит, им не надо добираться до автовокзала, что значительно экономит и силы, и время. Аналогичным образом организован проезд в обратном направлении: на автобусе № 384 Каменец – Брест, далее на поезде № 652 Брест – Минск. Билеты приобретаются либо в любой железнодорожной кассе, либо на автостанции в Каменце.

При запуске этого комбинированного маршрута транспортники заверили: если услуга будет востребована, она придет и в другие районные центры страны, чтобы в

удобном формате связать их со столицей или областными центрами.

И вот в апреле прошлого года Белорусская железная дорога и ОАО «Гомельоблавтотранс» организовали смешанные перевозки по маршруту Петриков – Муляровка – Гомель и в обратном направлении. Из областного центра до станции Муляровка пассажиры следуют поездом № 609 Гомель – Гродно. На пригородном железнодорожном вокзале осуществляется пересадка в автобус № 201 Муляровка – Петриков.

Оформить проезд в прямом направлении можно в любой кассе Белорусской железной дороги, осуществляющей продажу проездных документов на поезда межрегионального сообщения. Билеты на обратную дорогу – на автобус, следующий рейсом № 202 Петриков – Муляровка, и поезд № 610 Гродно – Гомель – можно приобрести на автостанции райцентра.

Пожалуй, единственный минус этого маршрута – продажа билетов только по полному и детскому тарифам. Льготные проездные документы в смешанном сообщении не оформляются.

В заключение о том, какие порой неожиданные перспективы открывают варианты мультимодальности.

На тематической панели «Модернизация транспортной и логистической инфраструктуры» Министерской конференции по тематике взаимосвязей и совместимости в регионе ЦЕИ, которая прошла в прошлом году в Минске, представитель Strategy Partners Group (Москва) Михаил Нохрин рассказал о важных стратегических инициативах, реализованных в сфере общественного транспорта в российской столице.

Приемлемый тариф, удобная система оплаты, безопасный и комфортный подвижной состав, продуманное расписание движения, а еще скорость перемещения – вот, собственно, что надо пассажиру.

Про отдельно выделенную полосу движе-

ния для общественного транспорта, которая позволяет без пробок, заторов и конфликтов с личным транспортом перевозить горожан, сказано и написано достаточно. Маршрутный транспорт плох лишь тем, что не может доставить пассажира до подъезда. Это позволяет сделать такси. И потому в Москве на выделенную полосу допущены не только автобусы и троллейбусы, но и автомобили-такси, помогающие преодолевать так называемые первую и последнюю мили пути. И это тоже своего рода мультимодальная поездка.

Но это еще не все. Важнейшая часть программы правительства Москвы по повышению транспортной доступности города – каршеринг и велопрокат.

Каршеринг – краткосрочная аренда автомобилей, используемых для коротких внутригородских поездок, с поминутной или почасовой оплатой. Автомобиль может быть возвращен в любом из пунктов обслуживания. При наличии в мегаполисе большого количества автоматизированных пунктов аренды каршеринг предоставляет пассажиру свободу выбора между общественным транспортом и автомобилем.

Велопрокат – еще одна полезная и, казалось бы, непривычная для мегаполиса вещь. Но именно она добавила москвичам немало

удобств. Городской велосипед – это тоже транспорт последней мили, который дает возможность сокращать расстояния: от дома до метро, от автобуса до железнодорожной станции.

Число станций велопроката в Москве постоянно растет. И появляются они в тех местах, где наиболее востребованы, где горожанам удобно брать велосипеды для транспортных целей. В 2016 году в российской столице на велосипедах было совершено более полутора миллионов поездок.

Специальное мобильное приложение предлагает маршруты с использованием самых разных модальностей, соединяя в единую комбинацию такси, каршеринг, велопрокат и общественный транспорт, чем достигается существенное сокращение времени передвижения по мегаполису. Москвичи утверждают, что связки «метро + велопрокат», «каршеринг + велопрокат» работают идеально.

О своем личном опыте мультимодальных перевозок с использованием городского велосипеда Михаил Нохрин сказал так:

– Отказавшись от личного автомобиля, за пять поездок я сжег 260 килокалорий, спас 0,3 дерева и сэкономил 2394 рубля. Этот инструмент позволяет осознать, сколько ценностей мы сможем приобрести, используя общественный транспорт.



Топливо



Бензин по осени считают

Жесткие ограничения ввоза топлива в Польшу в баках грузового автотранспорта – одна из причин возникающих очередей в белорусских автодорожных пунктах пропуска на границе с Литвой и Латвией. Ведь на этих направлениях международные перевозчики могут въехать в Евросоюз заправленными под завязку, а это важный фактор при существенной разнице стоимости солярки у них и у нас.

Впрочем, польская сторона не намерена останавливаться на регламентированном в настоящее время значении объема ввозимого топлива. В начале текущего года громом среди ясного неба прозвучало сообщение о том, что Министерство финансов Польши направило в Совет министров проект нормативного правового акта о внесении изменений и дополнений в законы «Таможенное право» и «Об акцизном налоге». В нем предусматривалось снижение нормы ввозимого на территорию страны топлива в баке грузового автотранспорта, которое не облагается дополнительными платежами, с 600 до 200 л, а в специальных емкостях (канистрах) – со 100 до 10 л. При этом оговаривалось, что предлагаемый лимит защитит польский рынок от притока дешевой солярки, импортируемой из третьих стран, повысит конкурентоспособность польских перевозчиков на рынке. Вступление в силу изменений планировалось с 1 июня.

Обозначенный срок миновал, а об окончательном решении заявлено не было. Ситуацию по данному вопросу прояснило Посольство Республики Беларусь в Польше, которое письмом от 04.06.2018 № 02-16/595 проинформировало Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» о следующем.

Министерством финансов Польши подготовлен проект внесения изменений в законы о таможенном праве и об акцизном налоге, которыми предусматривается ограничение 200 литрами ввоза топлива в бак транспортного средства без уплаты НДС, таможенных пошлин и акцизного сбора. Это приведет к значительному снижению ввоза топлива в страну для использования его в личных целях и перепродажи, что повлечет рост покупок на АЗС Польши, увеличение доходов компаний, производящих и продающих топливо и, в конечном счете, приток доходов государства на 220 млн польских злотых ежегодно. Также данная мера предотвратит недобросовестную конкуренцию и уравнивает условия работы транспортных фирм.

Законопроект поддержали Общепольский союз работодателей автомобильного транспорта, организация «Транспорт и Польская логистика», объединения производителей и продавцов топлива. Против выступили Ассоциация международных автоперевозчиков Польши ZMPD и ряд иных профессиональных объединений, которые, в свою очередь, посчитали, что предлагаемые изменения снизят конкурентоспособность польских фирм и увеличат очереди на границе из-за длительных проверок.

По итогам рассмотрения проекта Совет министров Польши указал Минфину на необходимость более подробного расчета последствий применения закона в части увеличения расходов транспортных фирм, а также описания методики расчетов доходов/расходов польских фирм после вступления документа в силу. Министерство инфраструктуры страны обозначило надобность более глубоко анализировать соответствие предложенного проекта нормам соглашений о международных автомобильных перевозках с иностранными государствами, а также учесть мнение национальных организаций автомобильных перевозчиков.

Согласно электронному бюллетеню публичной информации Совмина Польши срок рассмотрения законопроекта перенесен на третий квартал текущего года. До принятия окончательного решения какого-либо изменения норм ввоза топлива не будет.

В соответствии со статьей 108 Регламента ЕС 1186/2009 государства – члены Евросоюза могут национальным законодательством вводить ограничения на ввоз топлива. Польша – не единственная регулирующая объемы страна. Так, во Франции согласно национальной норме ARRETE действует ограничение 200 литров на бесплатный ввоз топлива в баках большегрузных автотранспортных средств, прибывающих из государств, не являющихся членами Евросоюза. Данная норма достаточно жестко контролируется при въезде в страну.

Стоянка

Некуда деться грузовикам

С 1 июля на национальных объектах обслуживания в сети автомагистралей Дании ограничат время парковки грузовых автомобилей.

Граница

«Каменный Лог» – без пробок

Нынешние суточные возможности «Каменного Лога» составляют одну тысячу единиц грузового автотранспорта, столько же – легкового и 60 автобусов. Здесь периодически возникают заторы, и международные автоперевозчики вынужденно простаивают в километровой пробке.

Реконструкция позволит устранить проблему «колейки» на границе. По завершении работ пропускная способность составит шесть тысяч транспортных средств в сутки: 3500 легковых, 2400 грузовых и 100 автобусов.

Впервые предусмотрена реверсивная 32-канальная (по 16 в каждом направлении) система для оформления транспорта. То есть в зависимости от количества машин число каналов можно будет изменять по направлениям на въезд/выезд. Также в «Каменном Логе» внедрят технологию автоматизированного электронного распределения автомобилей, установят стационарный инспекционно-досмотровый комплекс.

Проведение работ по реконструкции, естественно, увеличит нагрузку на другие автодорожные пункты пропуска на белорусско-

По информации дорожного управления страны, принятое решение направлено на предотвращение длительных стоянок: теперь грузовой автомашине отведено не более 25 часов парковки. Ограничение распространяется на все 90 национальных объектов обслуживания в сети автомагистралей.

В случае превышения установленного времени будет применен повышенный общий уровень платы за парковку с 510 до 2000 датских крон, а за нарушение правил стоянки на въездах/выездах к объектам обслуживания размер штрафа вместо 1000 составит 3000 датских крон.

На белорусско-литовской границе в пункте пропуска «Каменный Лог» в следующем году начнется реконструкция, что позволит в дальнейшем увеличить его пропускную способность.

литовской границе, тем не менее в Государственном таможенном комитете заверили, что перераспределение транспортных потоков особых проблем не создаст.

Реконструкция сопредельного литовского пункта пропуска «Мядининкай» планируется также с 2019 года и ориентирована на трехлетний период.

По правилам

Таможенный стоп

Государственная дума РФ приняла в окончательном чтении законопроект, которым вводится административная ответственность водителей за невыполнение требований сотрудников таможенных органов об остановке транспортного средства. В соответствии со ст. 12.25 КоАП РФ предусматривается штраф от 500 до 800 рублей.

Также предусматривается изменение в ст. 23.8 КоАП РФ «Таможенные органы» в части наделения должностных лиц таможенных органов полномочиями рассматривать дела об административных правонарушениях в указанной сфере.

Напомним: сотрудники российской таможни получили право останавливать автотранспортное средство с целью проверки перевозимого товара и соответствующих сопроводительных документов без участия сотрудников ГИБДД в июле 2017 года на основании федерального закона № 232. При этом изменения в КоАП РФ, предусматривающие административную ответственность, были отложены «на потом».

Тахограф

«Умные» вместо цифровых

Также обсуждался вопрос организации контроля транспортных средств международных перевозок, оснащенных смарт-тахографами, с использованием глобальных навигационных спутниковых систем и технологии выделенной короткодиапазонной связи.

Страны Евросоюза придерживаются максимально быстрого внесения изменений в соглашение ЕСТР с последующим внедрением нового оборудования на грузовом коммерческом и пассажирском автотранспорте. Представители бизнеса международных

Федеральный закон № 232, в частности, определяет: если масса снаряженного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, таможенные органы могут останавливать их самостоятельно в зонах таможенного контроля, созданных вдоль Государственной границы Российской Федерации, а также на территории Дагестана, Ингушетии, Кабардино-Балкарии, Карачаево-Черкессии, Северной Осетии, Чечни, Алтайского и Ставропольского края, Астраханской, Брянской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Псковской, Самарской, Саратовской, Смоленской, Тверской, Тюменской и Челябинской областей.

Эксперты по работе экипажей транспортных средств международных автомобильных перевозок (ЕСТР) на сессии в Женеве (Швейцария) рассмотрели включение в соглашение ЕСТР положений об использовании «умных» (смарт) тахографов на территории государств-участников.

транспортных услуг государств Восточного региона считают, что данное решение ущемит интересы стран – участниц соглашения ЕСТР, не являющихся членами ЕС, и отразится на их рыночной конкурентоспособности.

В настоящее время обсуждение и рассмотрение вопроса перенесено на уровень рабочих групп. Тем не менее предполагается, что окончательное решение не заставит себя долго ждать и ориентировано оно будет на позицию Евросоюза.

Подготовил Александр ЛУЦЕВИЧ, «ТВ»

Россия

Полетим в Китай по рельсам?

В декабре прошлого года, в День китайского инвестора во Владивостоке, China Railway Dongfang Group презентовала свой инвестиционный проект по строительству скоростной железной дороги Владивосток – Муданьцзян.

В апреле китайские компании China Railway Dongfang Group, Prestige Frontier Limited и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта подписали соглашение о намерениях строительства. И вот 27 июня администрация края сообщила: врио губернатора Приморья Андрей Тарасенко заявил о готовности российской стороны проектировать и создавать колею для вышеупомянутой скоростной магистрали.

Ожидается, что дорога будет иметь проектную рабочую скорость 250 километров в час, построят 12 новых железнодорожных станций с общей протяженностью путей 380 километров. Планируемый объем инвестиций в проект – около 12 миллиардов долларов.

«Антизаячья» система

В Новосибирске для повышения сбора доходов решили установить турникеты в салонах подвижного состава общественного транспорта. В течение года бескондукторной системой оснастят более 100 трамваев и троллейбусов «Горэлектротранспорта». Всего в городе работает около 280 троллейбусов и 130 трамвайных вагонов.

Затрудняющие проход пассажиров барьеры будут состоять из входного турникета-трипода, установленного вблизи передней двери и выходных пропускных устройств, смонтированных в виде калиток и установленных в салоне перед выходами всех дверей, кроме передней. Калитки позволят проходить только в одну сторону – на выход. Выходное устройство должно работать совместно с системой датчиков, которые разблокируют его при открывании двери и при приближении человека к выходу из салона. Они блокируют попытки несанкционированного прохода снаружи без оплаты проезда.

Выходное пропускное устройство, расположенное в двери с пандусом для маломобильных граждан, будет при активации пандуса разблокироваться водителем вручную – при помощи ключа или специальной карты.

Установленный рядом с турникетом-триподом валидатор регистрирует оплату, которая производится с помощью транспортных или банковских карт и мобильных устройств. В дополнение к нему в кабине водителя устанавливается терминал для оплаты наличными. Через него также можно открывать турникет-трипод, если пассажир привез оплату у водителя.

В прошлом году коммунальное предприятие «Горэлектротранспорт» закупило 424 платежных устройства для безналичной оплаты проезда стоимостью 24 тысячи рублей за штуку. Они будут использоваться в трамваях и троллейбусах, которые не оборудуют турникетами.

Тестировать новую систему оплаты проезда в общественном транспорте Новосибирска начали в середине декабря 2017-го. Оборудование установили в одном из трамваев, полученных в 2016 году из Москвы. Напомним, в столице Российской Федерации с 16 июня турникеты отключены во всех трамваях. К сентябрю планируется освободить от них троллейбусы и автобусы.

Узбекистан

Мусор дорожает

В Узбекистане будет значительно увеличен размер штрафа для водителей и пассажиров за мусор, выброшенный из любых транспортных средств.

Если раньше виновные платили за это от 17 224 до 86 120 сумов (от двух до 11 долларов), то вскоре сумма составит от 86 120 до 516 720 сумов (от 11 до 65 долларов).

Штрафовать будут и за транспортировку твердых и жидких бытовых отходов на неспециализированном автотранспорте. В виде исключения разрешат перевозку крупногабаритных бытовых и строительных отходов, а также растительного мусора. Проект закона находится на обсуждении на портале regulation.gov.uz.

Украина

Автобаны, неолайнеры и порты...

21 июня Министерство инфраструктуры Украины совместно с проектом технической помощи AASISTS «Поддержка имплементации Соглашения об ассоциации и национальной стратегии в секторе транспорта Украины» презентовали транспортную стратегию Украины до 2030 года – Drive Ukraine.

Над программой работали два года. 30 мая стратегию одобрило правительство.

«Национальная транспортная стратегия – это новое видение для Украины: транспорт должен стать драйвером ее развития и социальных преобразований... Она предусматривает постройку 10 автобанов, концессионных дорог, более 100 комплексов весового контроля, уменьшение травматизма на дорогах на 90%, смену маршруток на неолайнеры, строительство 50 аэропортов, замену всего парка железнодорожных вагонов и локомотивов, вывод украинских портов в топ-100 лучших в мире, увеличение почтовых услуг на 70%. Это транспортный прорыв», – приводит «Укринформ» слова министра инфраструктуры.

Владимир Омелян также заявил, что стратегия Drive Ukraine 2030 – это превращение Украины в развитую, высокотехнологичную и инновационную страну благодаря развитию сферы транспорта и инфраструктуры, применению новейших технологий.

Латвия

Общественный транспорт. Без общества

Курсирующий по Даугаве общественный транспорт всего за 15 минут мог бы перевозить пассажиров между рижскими микрорайонами Мангальсала и Болдерай. Чтобы проделать тот же путь на машине, нужно около часа.



Недавно городские планировщики провели дискуссию на тему водного транспорта в Риге, в ходе которой предложили возможные маршруты (например, от Центрального рынка до Луцавсалы и от Национальной библиотеки до Старой Риги), обсудили цены и оплату. Естественно, цена не должна быть выше, чем на другие виды общественного наземного транспорта.

Vesti.lv пишут, что жители Риги согласны пересечь на лодки и кораблики, если рейсы будут регулярными, а цены – не слишком высокими. Однако владельцы прогулочных катеров, курсирующих по подобным маршрутам, утверждают: особого спроса на их услуги нет.

Представители Rigas satiksme и порта также заявляют, что пассажиров на водных перевозках, скорее всего, будет крайне мало что недостаточно для общественного транспорта.

Впрочем, городские планировщики надеются, что водный транспорт начнет свое движение по Даугаве уже этим летом.

Vesti.lv также напомнили: в октябре прошлого года главный архитектор Риги Гвидо Принцис утверж-

дал, что водный общественный транспорт является реальным решением проблемы пробок, основная причина которых – загруженность мостов. Спасать столицу от транспортного коллапса архитектор собирался за счет паромного и лодочного сообщения через Даугаву.

Горожане не сильно обрадовались такому предложению и стали активно выражать недовольство в социальных сетях, называя водные пассажироперевозки возвращением Латвии в средние века. Рижане предлагали столичным властям заняться дорогами, а не заставлять всех пересаживаться на лодки.

Тем не менее Рижская дума идею одобрила и поручила Rigas Satiksme оценить возможность запуска пассажирских катеров по ряду направлений. Основной вопрос заключался в том, насколько выгоден данный проект, ведь финансировать его будут из бюджета городской думы.

ООО Rigas Satiksme планировало рассмотреть возможность налаживания круглогодичных водных перевозок между микрорайонами Болдерай, Вецмилгривис и Ильгюциемс и летних водных перевозок между Луцавсалою и Кенгарасом.

Квест

Семь ключей старца Фура

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Дети работников Гомельского вагоностроительного завода стали участниками увлекательного и познавательного квеста по мотивам популярного телешоу «Форт Боярд».

Веселый спортивный праздник состоялся на базе отдыха «Кленки» – в сосновом бору на берегу Сожа. Он проходил во второй раз, претендуя на то, чтобы стать доброй традицией предприятия. Участников встречали «моряк» и «старец Фура». Собрав семь ключей, надо было добыть сокровища. Команда отгадывала

загадки, наполняла ведра водой, собирала дорожку из одежды. Дети охотно проявляли свои таланты: играли в импровизированный боулинг, рисовали, пели, танцевали. А их родители пытались на ощупь определить, какие именно инструменты (для мам) и крупы (для пап) находились в секретных мешочках. Затем семь собранных

ключей «старец Фура» обменял на один большой – от сокровищницы. Как и в телешоу, конфеты сыпались сверху, а дети весело собирали их в майки и кепки, соревнуясь, кто вынесет как можно больше сладостей.

Завершился квест сытным обедом для участников и гостей праздника.



Советы врача

До ста сорока. И не выше!



Об этом мы уже писали. Об этом через многочисленные источники информации предупреждают медики... Однако до сих пор можно услышать что-то вроде: «У меня «рабочее» давление 150, и я себя нормально чувствую». Такой подход опасен! Запомните: уровень артериального давления 140/90 мм рт. ст. и выше считается для взрослого человека повышенным.

Наиболее частые жалобы при повышении АД:

- головные боли пульсирующего характера в затылочной области, головокружения;
- мелькание мушек перед глазами;
- плохой сон;
- нарушения зрения;
- боли в области сердца.

Правила измерения артериального давления:

- полностью выпустить воздух из манжеты;
- между манжетой и поверхностью плеча должен проходить палец;
- быстро накачать воздух в манжету до 60 мм рт. ст., затем по 10 – до исчезновения пульсации;
- выпускать воздух из манжеты со скоростью 2 мм рт. ст. в секунду;
- регистрируется АД, при котором вновь появляется пульс;
- полностью выпустить воздух из манжеты.

При повышенном давлении надо ввести изменения в питание:

- исключить острые блюда и приправы, соленья, маринады;
- изменить кулинарную обработку;
- ограничить употребление поваренной соли;
- ограничить общее количество свободной жидкости;
- увеличить потребление продуктов с высоким содержанием калия, магния.

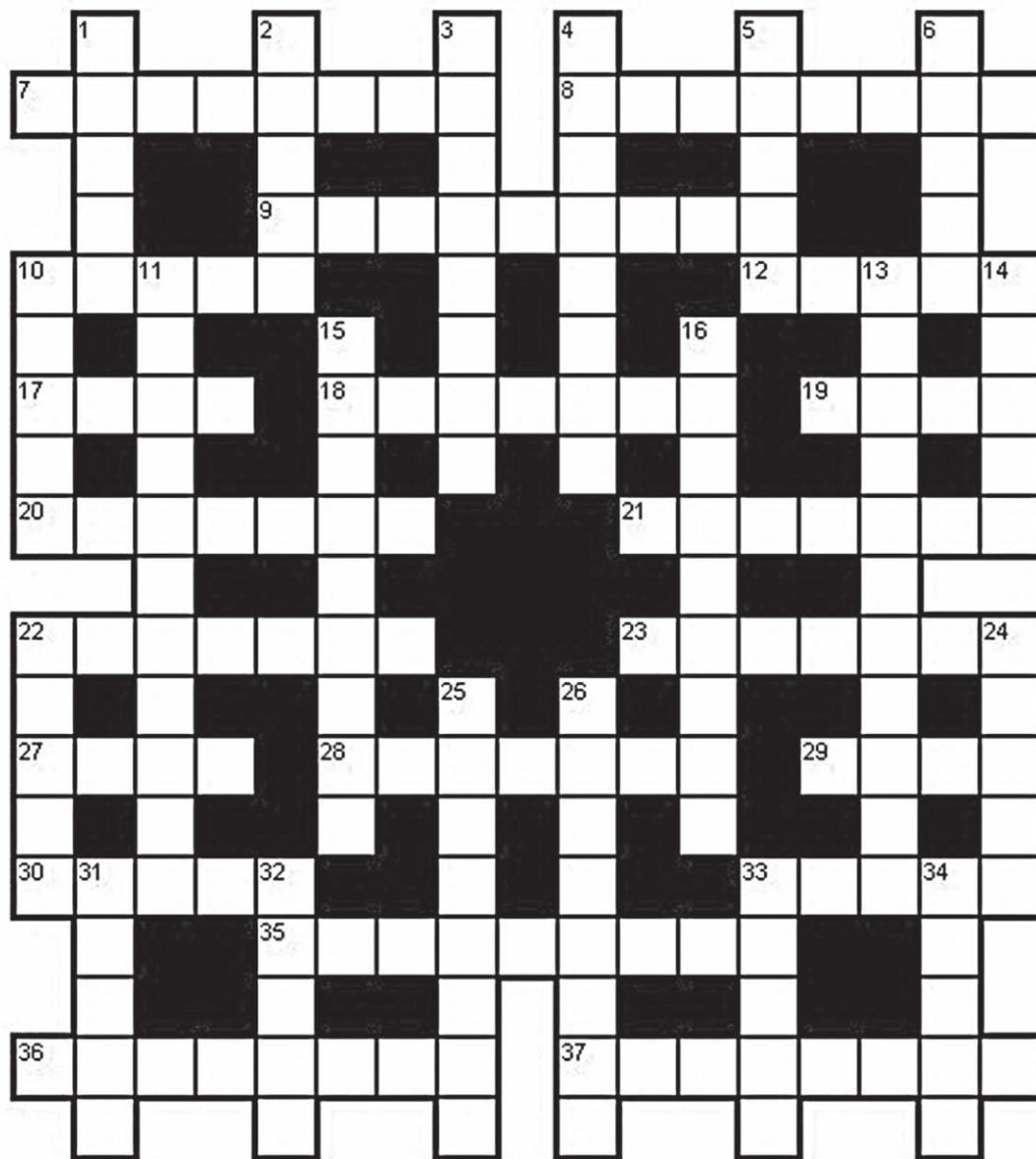
Людмила НОВИК,
валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Полет бабочки. 8. Город в Беларуси, на реке Березине. 9. Упругие волны с частотами ниже слышимых человеком. 10. Род жесткой переносной кровати на пляже. 12. Река в Индии. 17. Туловище человека. 18. Громкий, судорожный плач. 19. Пожитки. 20. Стихотворение В. Маяковского. 21. Приобретенный товар. 22. Поместье – в латиноамериканских странах. 23. Похищена Черномором у Руслана. 27. Ценный рыбный продукт. 28. Итальянский композитор, автор симфонической поэмы «Фонтаны Рима». 29. Самый активный галоген. 30. Скот под началом пастуха. 33. Потери от стихийного бедствия. 35. Популярный герой детективных романов начала XX столетия. 36. Драматург («Последний посетитель», «Завтрак с неизвестными»). 37. Оратор – на языке наших дедов.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Спортивный снаряд. 2. Плот из легких бревен. 3. Поэма Вольтера. 4. Басня Крылова. 5. Плод дерева. 6. Поклонник, ценитель изящного. 10. Прибалтийское государство. 11. Подставка, ящик или корзинка для комнатных цветов. 13. Производственное учреждение, завод, фабрика, мастерская. 14. Последняя буква кириллицы. 15. Вид пехоты в европейских армиях в XVII–XX веках. 16. Постановление, принятое в результате обсуждения вопроса. 22. Приток Кубани. 24. Организм, который может существовать только при наличии свободного кислорода. 25. Известная русская актриса XIX века. 26. Чрезмерная строгость в соблюдении нравственных принципов. 31. Самый высокий мужской голос. 32. Спектакль, который всегда идет только по нотам. 33. Газета итальянских коммунистов. 34. Французский писатель и философ эпохи Просвещения.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Полет бабочки. 8. Город в Беларуси, на реке Березине. 9. Упругие волны с частотами ниже слышимых человеком. 10. Род жесткой переносной кровати на пляже. 12. Река в Индии. 17. Туловище человека. 18. Громкий, судорожный плач. 19. Пожитки. 20. Стихотворение В. Маяковского. 21. Приобретенный товар. 22. Поместье – в латиноамериканских странах. 23. Похищена Черномором у Руслана. 27. Ценный рыбный продукт. 28. Итальянский композитор, автор симфонической поэмы «Фонтаны Рима». 29. Самый активный галоген. 30. Скот под началом пастуха. 33. Потери от стихийного бедствия. 35. Популярный герой детективных романов начала XX столетия. 36. Драматург («Последний посетитель», «Завтрак с неизвестными»). 37. Оратор – на языке наших дедов.

Опера. 33. «Унита». 34. Руссо.

Предприятие. 14. Ижика. 15. Ренадерья. 16. Резолюция. 22. Афица. 24. Аароб. 25. Асенкова. 26. Ригоризм. 31. Тенор. 32.

13. Жардинберка. 13. «Обезьяны». 5. Фрукт. 6. Эстет. 10. Литва. 11. Жардинберка. 13.

1. Копье. 2. Салик. 3. «Ерипада». 4. «Ерипада». 5. Фрукт. 6. Эстет. 10. Литва. 11. Жардинберка. 13.

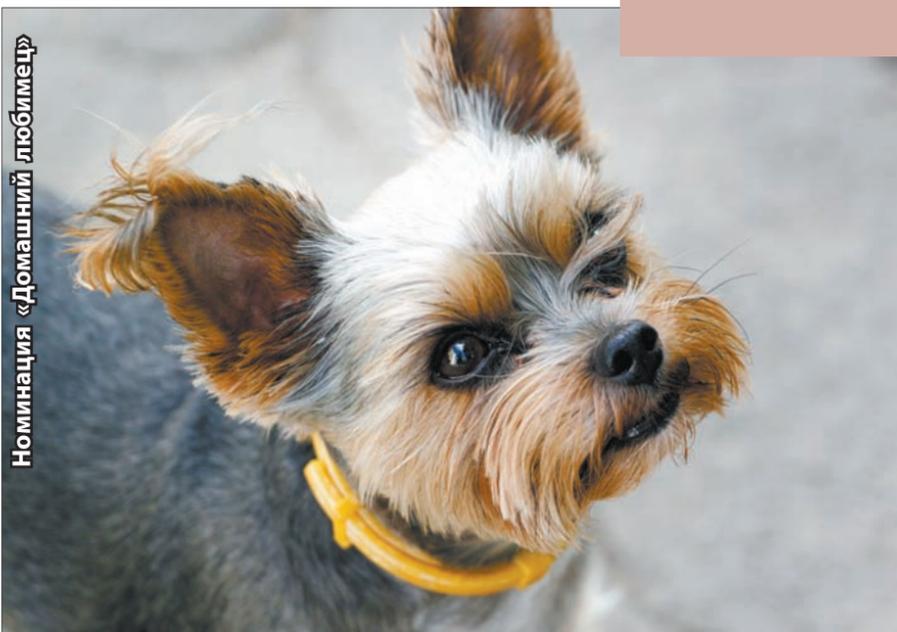
Дворец. 37. Знатокуст.

«Авиация». 21. Поклюка. 22. Асьенда. 23. Людмила. 27. Икра. 28. Респити. 29. Фтор. 30. Стадо. 33. Ущерб. 35. Линкертон. 36.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Порхание. 8. Бобрыйск. 9. Инфразвук. 10. Лежак. 12. Талти. 17. Торс. 18. Рыдание. 19. Вещи. 20.

Конкурс

Номинация «Домашний любимец»



Верный друг

Победитель конкурса, проводимого нашей газетой в минувшем году «Соберем результат-2017», учащийся ГУО «Лицей № 10 г. Минска» Андрей Хомич рассказывает о своем любимце – йоркширском терьере Отелло:

– История появления в нашей семье питомца, вероятно, не покажется такой уж оригинальной. Я с детства хотел собаку, но это желание подерживала только мама. Уговорить папу нам удалось лишь к моему 14-летию. Выбор породы был на маме, но к заводчикам мы поехали вдвоем.

Как назло, незадолго до нашего приезда обещанную нам собаку отдали другим людям. Зато показали маленький комочек, который легко помещался на ладошке. Домой мы привезли щенка йоркширского терьера, миниатюрность которого в сочетании с кличками, вписанными в его родословную, вызвала по меньшей мере улыбку. Нашего малыша – щенка Марии и Бреда – звали... Отелло.

Отику (так мы называем нашего любимца) уже 4 года. Он очень добрый и дисциплинированный, но старается выглядеть серьезным и даже важным. Пес знает много команд, среди которых есть и необычные. А еще он очень смелый. Несмотря на мой рост – больше двух метров, при необходимости он готов защищать меня. У окружающих грозный лай маленькой собачки вызывает только уважение.

Но самое удивительное – то, что больше всех Отю полюбил мой папа. Более того, они понимают друг друга, что называется, с полувзгляда.

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

1. Выберите интересную фотографию, где изображен ваш питомец, а лучше – вместе с вами или в окружении семьи, близких людей, сослуживцев либо коллег.
 2. Напишите номинацию, в которой хотите принять участие, назовите кличку собаки и расскажите о ее лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях.
 3. Представьте сами, указав место работы, должность и контактный телефон.
 4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес: tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220034.
- Питомцев-победителей ждут хорошие, а главное, нужные призы, которые однозначно порадуют и их хозяев.

Это интересно

Первая туристическая

эта поездка была организована 5 июля 1841 года

Лето – самое удобное и популярное время для туризма. И тепло, и день длиннее, и много фруктов, солнца, возможностей загорать, купаться, ездить на экскурсии. Одним словом, получать новые впечатления. Именно летом, в июле 1841-го, состоялась первая в мире групповая туристическая поездка. Ее устроитель – британский предприниматель Томас Кук.

В 1840 году он узнал об открытии железнодорожной ветки, которая должна проходить возле его города. Будучи проповедником и активным борцом с повальным в тогдешней Англии пьянством, он решил, что это – возможность сделать что-то значимое для пропаганды трезвого образа жизни. По его настоянию железнодорожная компания Midland Counties Railway предоставила специальный поезд для «безалкогольной» поездки своих единомышленников в Лафборо, где должен был состояться съезд ассоциации трезвенников центральной Англии. Кук подошел к этому со всей ответственностью и изобретательностью и очень тщательно подготовился к

предстоящей поездке. Он договорился о культурной программе и о питании в Лафборо, напечатал и распространил билеты и рекламные плакаты. Родным городом решил не ограничиваться, разослав и в другие места приглашения.

И вот 5 июля 1841 года в девяти вагонах 570 человек отправились в первую групповую поездку. На вокзале в Лафборо друзья из разных городов объединились в огромную процессию, после чего проследовали в городской парк, где для них были организованы питание (чай и сэндвичи с ветчиной), танцы, игра в крикет, а также трехчасовой митинг. В Лейстер поезд вернулся около 11 вечера – вся станция была заполнена го-

рожанами, приветствовавшими борцов с пьянством.

Поездка имела колоссальный успех, которому способствовали мероприятия по пропаганде и формированию общественного мнения, привлечению

большого числа участников. Вдохновившись, Кук решил организовать новые путешествия. Основным принципом для него было получение максимально возможной выгоды для наибольшего количества людей по самой низкой цене.

Томас Кук лично сопровождал туристов во всех поездках. Многие пассажиры, впервые путешествовавшие по железной дороге, сильно нервничали, опасаясь за свое здоровье и сохранность своего имущества. Для них Кук был отцом родным, инструктируя, утешая и демонстрируя собственную уверенность.

Кстати, он постоянно проводил экскурсии для бедных. Стоимость для взрослых составляла всего шиллинг, для детей – шесть



пенсов. А после первой поездки железнодорожники в рекламных целях начали предоставлять Томасу Куку скидки, которые позволяли организовывать развлекательные поездки и для людей с весьма ограниченными финансовыми возможностями.

В 1850-х появились маршруты по многим европейским городам. В 1865 году Кук открыл для соотечественников Новый Свет, а для американцев – родину их предков. Деятельность осуществлялась через агентство «Томас Кук и сын». Кук был признан изобретателем туризма, а основанное им агентство получило всемирную известность.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Редакция газеты

TRANСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

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

Телефоны:

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

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

отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

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

Индекс 64121

Подписано в печать 04.07.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 12 852 экз. Заказ 2399.
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

