

# ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

12 июля 2018 г., четверг, № 28 (6035)



**МЭТЫ БЕЛАРУСІ** Ўстойлівага развіцця ў

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

Организация поддерживает Цели устойчивого развития

## Партнерство в смоленском формате

**В октябре исполнится два десятилетия со дня заключения первого соглашения между администрацией Смоленской области России и правительством Беларуси о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве.**



Год от года растет взаимная заинтересованность в дальнейшем углублении двусторонних экономических связей, развитии производственной и технологической кооперации нашей страны и Смоленщины. Всестороннее партнерство, укрепление контактов происходят как на правительственном уровне, так и с каждым белорусским регионом в отдельности, о чем заключены

соответствующие соглашения. Добрососедские отношения подвигают к развитию новых форм сотрудничества в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве, торговле, способствуют улучшению транспортного сообщения.

6 июля в Смоленске прошло очередное заседание рабочей группы по сотрудничеству Беларуси и Смоленской области под

председательством министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолия Сивака, являющегося куратором со стороны правительства, и заместителя губернатора российского региона Ростислава Ровбеля. В состав нашей делегации вошли представители транспортного и машиностроительного комплексов, пищевого, аграрного сектора, академической сферы. Под

стать был и круг обсуждаемых вопросов: возведение объектов промышленного и жилищного назначения, транспортное сообщение, инвестирование, поставки современной пассажирской и специализированной техники, машин и оборудования, выращивание и переработка сельхозкультур, промышленная кооперация.

По итогам форума состоялась рабочая встреча Анатолия Сивака

и губернатора Смоленской области Алексея Островского, где были конкретизированы отдельные аспекты взаимовыгодного сотрудничества. Выражено обоюдное мнение, что имеющийся потенциал в промышленной, сельскохозяйственной, строительной и транспортной сферах необходимо развивать, а результатом должны стать конкретные практические действия.

Окончание на стр. 3



УНП 192199782

**VOLVO TRUCKS. 20 ЛЕТ В БЕЛАРУСИ. ЮБИЛЕЙ У НАС - ПОДАРКИ ВАМ!**

**VOLVO FH**  
ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ

ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

- При покупке 3-х и более тягачей - на выбор:
- гарантия 3 года или 450 000 км
- двигатель 500 л.с.
- адаптивный круиз-контроль с системой экстренного торможения

МЫ БЛАГОДАРНЫ ЗА ВОЗМОЖНОСТЬ БЫТЬ ЧАСТЬЮ ВАШЕЙ ИСТОРИИ.



Volvo Trucks. Driving Progress

ИООО «ВольвоГрупБЛР»  
г. Минск, ул. Притыцкого, д.79, офис 509  
тел. +375 (29) 125 95 45, + 375(44) 563 55 63

## Прямая линия



14 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**

Наш сайт: [www.transport-gazeta.by](http://www.transport-gazeta.by)

Филиалы государственного предприятия «Минсктранс»

**РЕАЛИЗУЮТ**  
**запасные части**  
**и материалы**  
**сторонним организациям**

С полным перечнем ТМЦ можно ознакомиться на сайте:  
[minsktrans.by](http://minsktrans.by)

УНП 190500306

**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**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Мозаично-шлифовальные машины</li> <li>Резчики мягкой кровли</li> <li>Станки для резки камня</li> <li>Сверильные машины</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Виброплиты</li> <li>Резчики швов</li> <li>Раздельщики трещин</li> <li>Бензорезы</li> <li>Профессиональный электроинструмент</li> </ul>
--	---

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

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

## Пассажирские перевозки

## По новым правилам

**Собрание с юридическими и физическими лицами, осуществляющими перевозку пассажиров в нерегулярном и регулярном сообщении, прошло вчера в Гомеле. Его провела ассоциация транспортных перевозчиков.**

**На вопросы перевозчиков ответил заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Дмитрий Соцкий.**

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

В ходе мероприятия рассмотрен ряд вопросов, включая новый Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Обсуждались также перспективы развития автомобильных перевозок пассажиров в регулярном и нерегулярном сообщении, контроль транспортной деятельности при осуществлении перевозок с учетом нововведений в законодательстве, обязанности и ответственность автомобильных перевозчиков в соответствии с новыми правилами.

Подробнее о ходе мероприятия – в следующих номерах «ТВ».

## Спорт

## Между Амулем и Хазаром

**Посольство Туркменистана в Республике Беларусь совместно с общественным объединением «Белорусская автомобильная федерация» (БАФ) и спортивной командой «МАЗ-СПОРТавто» провело 11 июля в конференц-зале гостиницы «Беларусь» брифинг, посвященный международному авторалли «Амуль – Хазар 2018».**

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

TURKMEN DESERT RACE «AMUL – HAZAR 2018» – новое уникальное ралли, включенное в спортивный календарь Международной автомобильной федерации (FIA).

Это грандиозное спортивное событие символизирует собой заинтересованность Туркменистана в развитии международных транзитно-транспортных коридоров и создании мультимодальных маршрутов. Особый статус масштабному автоспортивному проекту придает непосредственное участие в нем Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова, который не только выдвинул идею таких состязаний, но и лично патронирует ее воплощение в жизнь.

Гонка по маршруту Амуль – Хазар пройдет с 11 по 15 сентября. К участию в ней допускаются легковые и грузовые автомобили, а также квадроциклы класса SSV. Трасса длиной в 1500 км проляжет через пустыню Каракумы, а также другие живописные места страны. Финишируют соревнования на берегу Каспийского моря – в Национальной туристической зоне «Аваза».

По мере поступления информации «Транспортный вестник» будет сообщать читателям о предстоящем ралли-рейде.

## Образование

## Китайский интерес

**Белорусскую государственную академию авиации посетила делегация Сианьского современного научно-технического института контроля технологий Китайской Народной Республики.**

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Семь китайских специалистов прибыли в Беларусь в рамках образовательной программы по беспилотным летательным аппаратам, организованной Институтом Конфуция по науке и технике БНТУ. Это единственный в нашей стране обладатель сертификата государственного управления по делам иностранных специалистов на право проведения тренинговых программ для граждан Китая.

Представителей Сианьского института интересуют достижения Беларуси в области производства и эксплуатации беспилотных авиационных аппаратов. В программе 14-дневной стажировки – курс лекций на базе БНТУ, посещение научно-производственного центра многофункциональных беспилотных комплексов Национальной академии наук Беларуси, двух белорусских предприятий, занимающихся производством беспилотников, а также Белорусско-китайского индустриального парка «Великий камень», где в скором времени будет запущен большой проект по беспилотным летательным аппаратам.



Кроме того, гости посетили межфакультетскую лабораторию, где курсанты различных специальностей выполняют практические и лабораторные работы.

С представителями китайской делегации встретился проректор по воспитательной работе Артем Шегидевич. Он поблагодарил их за визит в академию и выразил надежду на дальнейшее взаимовыгодное и интересное сотрудничество.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

## Историю пишем вместе

**В следующем году Белорусская государственная академия авиации готовится отметить свое 45-летие. В связи с этим силами энтузиастов по крупицам восстанавливается история альма-матер. Она и ляжет в основу книги об учебном заведении.**

На сайте академии размещено объявление, в котором бывших выпускников МАТУГА – МГВАК – БГАА (названия учебного заведения в разные годы. – Т. А.) призывают присылать фотографии, интересные истории и всевозможную информацию об учебном заведении и о себе.

В издании запланированы следующие разделы: историческая справка; фотографии разных лет; воспоминания выпускников и сведения о них.

Создатели книги обращаются ко всем, чей жизненный путь связан с МАТУГА, МГВАК или БГАА, с просьбой принять посильное участие в проекте.

Информацию и материалы можно направлять на адрес: [rammina@mail.ru](mailto:rammina@mail.ru), [okoptik@mail.ru](mailto:okoptik@mail.ru).

## Посланники далекой Венесуэлы

**В последний день июня в Белорусской государственной академии авиации встречали делегацию из Боливарианской Республики Венесуэла. Зарубежные гости приехали в нашу страну с целью ознакомления с организацией подготовки авиационных специалистов.**

В составе делегации – вице-министр образования по вопросам обороны генерал-лейтенант Тито Хосэ Урбано Мелеан, военно-морской и военно-воздушный атташе при Посольстве Боливарианской Республики Венесуэла в Республике Беларусь бригадный генерал Гильермо Сегундо Барбоса Эредия, помощник вице-министра образования по вопросам обороны майор Леонель Антонио Мендес Лабрадор, а также майор Жан Карло Мендес Сальседо.

Гости прошли по академии с экскурсией, посетили учебные аудитории и научные лаборатории, где ознакомились с уникальным оборудованием для профессиональной подготовки курсантов.

По итогам визита генерал-лейтенант Тито Хосэ Урбано Мелеан оставил памятную запись в Книге почетных гостей. Он пожелал академии авиации дальнейшего развития и процветания и выразил надежду на будущее плодотворное сотрудничество.

Марина ЛИТВИНА, начальник отдела международных связей Белорусской государственной академии авиации

Александр ЛУЦЕВИЧ, «ТВ»  
Окончание. Начало на стр. 1**6 июля в Смоленске прошло очередное заседание рабочей группы по сотрудничеству Республики Беларусь и Смоленской области.**

Смоленская область занимает второе место среди субъектов Центрального федерального округа РФ по объему товарооборота с Беларусью. В 2017-м взаимная торговля достигла 4 млрд 162 млн долларов США, увеличившись на 13,7% к уровню предыдущего года. Белорусский экспорт возрос на 31%, импорт из Смоленской области – на 8,9%. По итогам первого квартала 2018-го товарооборот отображает тенденцию роста, составив 1 млрд 126 млн долларов США. Для сравнения: 10 лет назад годовой оборот товарами был на уровне 800 млн долларов США.

– Доля республики в товарообороте региона – порядка 59%, – отметил заместитель губернатора Ростислав Ровбель. – Между Смоленщиной и Беларусью на уровне области и муниципальных образований заключено более 300 договоров. Необходимо наращивать темпы, расширять и интенсифицировать сотрудничество.

Министр транспорта и коммуникаций Анатолий Сивак отметил рост уровня добрососедских отношений, в том числе за счет подключения новых участников:

– Благодаря совместным решениям, расширению спектра обсуждаемых вопросов результаты будут улучшаться.

Каждое заседание рабочей группы проходит исключительно в деловом формате. На нынешнем представители промышленного комплекса и бизнеса вновь подчеркнули ориентированность на активное сотрудничество по экономическим и социальным направлениям, в выстраивании партнерских отношений в машиностроении, нефтехимии, энергетике, на транспорте, в строительстве, сельском хозяйстве. Деловые контакты с белорусской стороной налажены более чем у двух тысяч смоленских предприятий и организаций. При этом, по информации администрации региона, около пяти тысяч представителей малого и среднего предпринимательства нашей страны зарегистрировали свой бизнес на смоленской земле. В настоящее время здесь действуют более ста транспортных предприятий международных перевозок грузов с белорусским капиталом, в которых – свыше трех тысяч единиц автомобильной техники и порядка шести тысяч водителей.

В ходе заседания рабочей группы представители Смоленской области обозначили свое видение пяти основных аспектов. Это – расширение возможностей международного аэропорта Витебск для организации полетов на курорты Краснодарского края и в города России; развитие взаимодействия в сельскохозяйственной отрасли, в том числе по выращиванию и возделыванию льна с применением белорусского посевного материала и сельхозтехники; поддержка за счет действующих финансовых программ малого и среднего бизнеса; участие в V форме регионов России и Беларуси, который состоится на Могилевщине в сентябре; сотрудничество в научной и образователь-

ной сферах, поддержка инициатив молодых ученых.

– Реальный экономический потенциал Беларуси ориентирован на дальнейшее развитие сотрудничества в поставках продукции машиностроения – грузовой, специальной, пассажирской техники – с привлечением различных схем финансирования, а также на партнерство в транспортно-логистической сфере, – обратил внимание участников форума Анатолий Сивак. – Видится взаимодействие в строительстве и проектировании жилых, производственных, социальных объектов с использованием строительных материалов белорусского производства. Агропромыш-



## Партнерство в смоленском формате

ленный комплекс Смоленщины может быть обновлен и пополнен тракторной и сельскохозяйственной техникой, выпускаемой на предприятиях республики. Актуальны производство и переработка сельхозпродукции, обеспечение жителей высококачественными продуктами питания. Есть прогресс результативного взаимодействия, к сотрудничеству подключаются новые участники, и этот процесс должен выходить на новый уровень.

В рамках форума активно обсуждались различные направления интенсификации сотрудничества между Республикой Беларусь и Смоленской областью. Ощущалась потребность представителей бизнеса и промышленно-экономического сектора двух стран в регулярности формата таких встреч, поскольку они придают сотрудничеству большую динамику, позволяют решать вопросы и устранять проблемы.

По завершении заседания состоялась рабочая встреча губернатора Смоленской области Алексея Островского и министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолия Сивака. На ней были подведены итоги формата рабочей группы и затронуты другие резонансные темы.

В частности, речь шла об организации межрегионального пассажирского железнодорожного сообщения бизнес-класса от Минска до Смоленска с одной остановкой – в Витебске. Это востребовано не только в части доставки пассажиров в аэропорт Витебск, трудовой миграции, но и в других вопросах, в том числе касаются межродственных связей жителей двух стран. В данном контексте обсуждались тех-

ническая и тарифная проблематика, допустимость обращения на уровень Союзного государства с предложением включения решения задачи в межгосударственную повестку ближайшего заседания.

– В Беларуси сформирована концепция развития областных аэропортов, что позволит системно выстроить работу, – сообщил Анатолий Сивак. – В ней прописаны и наши договоренности со Смоленской областью.

В продолжение темы губернатор российского региона акцентировал внимание на равнозначной заинтересованности обеих сторон в возможности продажи билетов гражданам третьих стран на пассажирские поезда формированием из Минска, Полоцка, Витебска и других белорусских городов, что позволило бы нивелировать финансовые и временные потери пассажиров и повысить имидж железнодорожных администраций.

Руководство Смоленской области выступило с инициативой совместной организации чартерных и регулярных авиарейсов из международного аэропорта Витебск в ряд российских регионов.

– Как минимум три города – Сочи, Калининград, Санкт-Петербург – будут востребованы с точки зрения пассажиропотока и практически стопроцентной заполняемости воздушных судов, – заметил Алексей Островский. – Нам важно помочь смолянам в наилучшей логистике, а белорусской стороне, делается, выгодно получение аэропортом дополнительных финансовых ресурсов. Вопрос – в привлечении авиакомпаний, их заинтересованности в осуществлении перелетов.

Ремаркой на встрече прозвучала информация об уже отработанной схеме организации авиaperелетов на маршруте Витебск – Калининград – Витебск. За год со дня открытия рейсом воспользовалось более 1,3 тысячи пассажиров, чуть менее 600 из которых – смоляне. Кроме того, было упомянуто, что в настоящее время одна из российских авиакомпаний разрабатывает направление Санкт-Петербург – Витебск – Сочи как единый маршрут.

Мы определим в рабочем порядке направления, период времени, частоту рейсов. Нам интересно данное предложение в том числе и с точки зрения привлечения белорусского клиента к вылету из этой воздушной гавани. Если смоленский бизнес будет заинтересован в совместном управлении витебским аэропортом в части развития не только пассажирских, но и грузовых перевозок, думается, такая возможность и условия могут быть рассмотрены.

Еще одной темой диалога губернатора и министра стала кооперация промышленных предприятий Смоленской области и Республики Беларусь. Потенциальным совместным направлением видится развитие сотрудничества между Вяземским заводом железобетонных шпал и Белорусской железной дорогой в поставках металлоконструкций, железобетонных шпал, закладных элементов, бруса для стрелочных переводов, а также между Сафоновским электромашиностроительным заводом (Смоленская область) и белорусским производителем наземного городского электрического транспорта холдингом «Белкоммунмаш» по совместному производству гибридных двигателей, оборудования для электробусов.

В завершение встречи губернатор Алексей Островский поблагодарил министра транспорта и коммуникаций Анатолия Сивака за конструктивный разговор и достигнутые договоренности. Оговорено провести следующее заседание рабочей группы по сотрудничеству в январе-феврале будущего года в Минске, на котором планируется подвести итоги совместной работы.

# Всегда на связи!

## В Могилеве открыт контакт-центр Белорусской железной дороги.



**Наша стальная магистраль активно развивает сферу пассажирских перевозок. Очередным шагом на пути к совершенствованию качества обслуживания пассажиров стало открытие 7 июля в Могилеве контакт-центра, работающего на всю республику.**

**В торжественном мероприятии приняли участие первый заместитель председателя Могилевского городского исполнительного комитета Александр Потемкин, начальник БЖД Владимир Морозов, а также представители операторов связи организаций Республики Беларусь, сотрудники и ветераны стальной магистрали.**

**Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»**

– Коллектив Белорусской железной дороги работает без выходных и праздников, предоставляя качественные и надежные услуги, – отметил в своем приветственном слове Владимир Морозов. – При создании контакт-центра были учтены идеи специалистов различных служб БЖД, чтобы по единому стандарту решать вопросы организации пассажирских перевозок, а также опыт Могилевского отделения дороги, которое первым организовало единое информационное обеспечение своих вокзалов. Поэтому данный объект реализован именно здесь.

Владимир Михайлович подчеркнул: открытие контакт-центра будет способствовать повышению доступности услуг для лиц с ограниченными физическими возможностями, а именно обеспечит комфортность их пребывания как на территории вокзала, так и в подвижном составе, оказание оперативной помощи.

– Воплотить в реальность идею создания контакт-центра удалось достаточно быстро, – сказал руководитель магистрали. – Ее начали обсуждать в конце 2016-го, в прошлом году были проведены работы по проектированию и разработке, а сегодня уже состоялась технологическая презентация с практически 80-процентным охватом территории Республики Беларусь.

Говоря о повышении качества обслуживания пассажиров, Владимир Морозов отметил, что сегодня реализуется комплекс мероприятий по развитию электронных продаж, совершенствованию системы оформления проездных документов, развитию системы информационно-справочного обслуживания, организации эффективной системы поддержки пользователей. Кроме того, бело-

русская магистраль активно сотрудничает с мобильными операторами по реализации программы, касающейся расширения охвата покрытия железнодорожных трасс, что позволит предоставлять в новых подвижных составах услугу Wi-Fi.

Начальник БЖД выразил огромную благодарность всем, кто принимал участие в



реализации данного проекта, в частности, коллективу Могилевского отделения. Здесь же, на перроне железнодорожного вокзала, он вручил отраслевые награды работникам, внесшим достойный вклад в создание контакт-центра.

Значимость этого объекта для могилевчан и не только отметил первый заместитель председателя Могилевского городского исполнительного комитета Александр Потемкин.

– Это и создание новых рабочих мест, и инвестиции в развитие областного центра, – резюмировал он. – Важно, что коллектив белорусской магистрали в своем устремлении сделал более комфортной услугу для пассажира, где во главу угла поставлен человек.

После церемонии разрезания ленточки гости мероприятия ознакомились с работой центра – в просторном двухэтажном здании разместилось два операционных зала на 45 рабочих мест.

В большом и просторном помещении одного из них операторы в наушниках, сидя за мониторами компьютеров, непрерывно

отвечают на вопросы звонящих со всей страны. Вот, к примеру, оператор рассказывает пассажиру, как лучше добраться до Слуцка, а молодой человек консультирует по вопросам расписания поездов. Работа не останавливается ни на минуту, а значит, услуги контакт-центра востребованы и нужны. Об этом свидетельствуют и цифры: только за июнь сотрудники обработали порядка 90 000 звонков.

В каждом из залов размещены экраны с трансляцией в online-режиме показателей работы. Современное программное обеспечение позволяет контролировать, анализировать посредством мониторинга и статистических отчетов как показатели работы центра в целом, так и каждого отдельного сотрудника.

При реализации проекта применялись современные программно-технические решения, обеспечивающие высокую отказоустойчивость и масштабируемость, такие как «тонкие клиенты», IP-телефоны, отказоустойчивый серверный кластер, си-



стемы виртуализации, базы знаний. Управление обработкой нестандартных вопросов организовано через «тикетную» систему.

За счет внедрения единых стандартов, перехода к поддержке продаж, осуществляемых через дистанционные каналы, например, сайт <http://poezd.rw.by>, в режиме реального времени, равномерного распределения входящих вызовов по всем «активным» рабочим местам, индивидуального подхода к каждому сотруднику с учетом его профессиональных знаний и навыков, возможно-

с данных терминалов можно связаться с оператором (дежурным) контакт-центра для получения необходимой справочной информации. Доступна связь и людям с ослабленным зрением – рядом с механической кнопкой вызова размещена надпись шрифтом Брайля, поясняющая, что здесь можно сделать аудио- и видеозвонок.

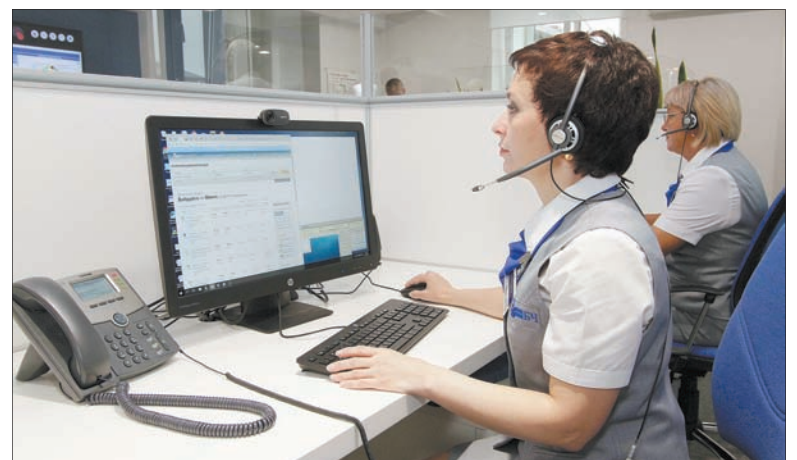
В контакт-центре посменно работает 70 человек. По словам его начальника Виктории Гавриловой, каждый оператор прошел строгий конкурс.

– В один из наборов из 180 желающих было выбрано 40 человек. На протяжении двух с половиной месяцев они изучали азы профессии. После экзамена на работу приняли лишь пятнадцать, – рассказывает Виктория. – Помимо четкой дикции и приятной внешности, здесь требуются инициативность, активность и коммуникабельность. Мы ведь не только предоставляем справочную информацию, но и помогаем разрешить ситуации, возникающие на вокзалах и в поездах, поэтому

нужно уметь быстро среагировать и помочь пассажиру.

Обучение сотрудников продолжается, ведь уже в 2019-м штат контакт-центра увеличится до 119 человек. Параллельно идет работа по повышению квалификации – две группы обучаются на курсах иностранных языков. В следующем году Беларусь принимает II Европейские игры, а значит, специалисты должны быть готовы оказать помощь гостям из-за рубежа.

Уже в сентябре услуги контакт-центра станут доступны пассажирам Брестского отделения белорусской магистрали. К марту 2019-го подключится Минское отделение, а проект выйдет на полную мощность – в месяц его специалисты смогут обрабатывать до миллиона звонков.



Связаться с контакт-центром можно по телефону 105, через раздел «Обратная связь» на сайте <http://poezd.rw.by>, e-mail: [brail@rw.by](mailto:brail@rw.by). Для оказания ситуационной помощи лицам с ограниченными физическими возможностями – по телефонам: +375 222 39-25-47 (Белтелеком), +375 29 739-25-47 (МТС), +375 29 659-25-47 (velcom).

Фото автора и Александра БАЧИЛО

# Атлант, который держит небо

## Национальный аэропорт Минск торжественно отметил свое 35-летие.



**Торжественное собрание коллектива по случаю юбилея напоминало теплый семейный праздник. Провести его решили не в помещении, а на улице, рядом с аэровокзальным комплексом. Красиво и оригинально украсили импровизированную сцену, организовали праздничную фотозону.**

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

**Т**оржественное собрание открыл генеральный директор Дмитрий Меликян.

Он напомнил некоторые вехи истории. 1 июля 1982 года из аэропорта Минск-2 был выполнен первый пассажирский рейс по маршруту Минск – Симферополь. А ровно через год в этот же день в соответствии с решением Министерства гражданской авиации СССР создан II Минский объединенный авиаотряд, что и положило начало истории аэропорта Минск-2.

За 35 лет изменилось очень многое. Нет больше на карте мира той большой страны под названием СССР. Зато существует независимое государство – Республика Беларусь. Национальный аэропорт развивался как ее неотъемлемая часть. Насколько успешно это происходило, свидетельствуют многочисленные дипломы, грамоты, сертификаты, почетные звания. К примеру, в прошлом году он признан лучшим аэропортом стран-участниц СНГ с объемом перевозок более 1 млн пассажиров, подтвердил звание лауреата Премии Правительства Беларуси за достижения в области качества, стал дипломантом премии Содружества Независимых Государств за достижения в области качества и услуг.

Неузнаваемо изменился и внешний облик воздушной гавани. Она прирастает новыми территориями. Сегодня здесь ведется ответственное строительство – второй взлетно-посадочной полосы.

В 2005 году, когда Дмитрий Меликян пришел на работу в аэропорт, численность коллектива составляла 1250 человек. Сегодня их – более трех тысяч.

О своем предприятии Дмитрий Шаликович говорит тепло и с любовью: душевный, домашний аэропорт, откуда приятно отправляться в полет и куда любо-дорого

возвращаться. В этом – заслуга людей, которые трудятся здесь, создавая предпосылки для роста и развития, а также ветеранов, стоявших у истоков создания аэроузла. К слову, 39 человек из ныне работающих на предприятии начали свою трудовую деятельность 1 июля 1983 года.

От имени Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций участников торжественного собрания приветствовала и.о. директора Ирина Морозова.

– Какая бы сложная задача ни ставилась перед коллективом предприятия, она всегда успешно выполнялась, – подчеркнула Ирина Викторовна. – Сегодня Национальный аэропорт Минск – главный воздушный порт Республики Беларусь. По техническим характеристикам, оснащению, технологическому оборудованию он не имеет себе равных в республике и находится в числе лучших аэропортов стран СНГ. На протяжении всей своей истории обеспечивает устойчивое увеличение объемов обслуживания пассажиров и обрабатываемых грузов. Благодаря самоотверженному труду работников развивается потенциал предприятия, обеспечивается без-

железной дороги, где более 16 тысяч работающих, и ОАО «Интеграл», где работает свыше 5 тысяч человек.

Перспективы развития столичного аэропорта очень значимы для нашей страны. А потому пожелание главы администрации аэропортовцам – и дальше приносить пользу государству.

О том, что Национальный аэропорт стал уютным домом для многих организаций и служб, которые работают на его территории, говорил начальник таможи «Минск-2»



О своем предприятии Дмитрий МЕЛИКЯН говорит тепло и с любовью.

Андрей Михалькевич. Таможенники и авиаторы несут службу рука об руку. По сути, это единый организм.

– С самых давних времен люди связывали будущее с развитием торговых путей, деловых и культурных связей, – продолжил Андрей Михалькевич. – Будущее нашей страны во многом зависит от развития Национального аэропорта Минск. Авиация – это возможность шагнуть далеко вперед.

Начальник таможи подарил коллективу символический сувенир «Крылья удачи», а сотрудники таможи посвятили песню о жизни между небом и землей, что в равной степени относится и к служащим аэропорта, и к таможенникам.

Погранслужба также тесно связана с Национальным аэропортом Минск буквально с самого первого международного рейса.

– Спасибо вам за ваш труд, за то, что и нас подстегиваете к развитию, – поблагодарил начальник отряда пограничного контроля «Минск» полковник Николай Воловодов. – За 5 лет, что я работаю в должности начальника отряда, штат нашего подразделения в аэропорту увеличился в два раза. Ежедневно пограничники оформляют более 13 тысяч пассажиров, которые пересекают границу. Раньше о таком количестве и не мечтали. Мы идем вперед вместе с вами. Многие аэропорты могут позавидовать технологическим процессам, уровню обслуживания пассажиров в Национальном аэропорту Минск. Недавно здесь побывала делегация коллег-пограничников из Евросоюза. Они ознакомились с процессом оформления пассажиров на прилете и вылете, а также транзитных пассажиров. И очень высоко оценили организацию работы: все четко, понятно, просто.

Свою толику в копилку теплых слов и пожеланий в адрес коллектива аэропорта внес и Минский отдел внутренних дел на воздушном транспорте. Приветственный адрес зачитал начальник отдела подполковник милиции Сергей Курилов.

Гости подготовили к юбилею аэропорта не только праздничные речи. Были вручены почетные грамоты и объявлены благодарности Департамента по авиации, Государственного пограничного комитета,



Юбилей аэропорта собрал множество его работников и друзей.

Администрации Октябрьского района Минска, ГУВД Мингорисполкома, таможи «Минск-2». В общей сложности был отмечен труд более 80 сотрудников аэропорта.

Завершающим аккордом официальной части стало награждение людей, не работающих в аэропорту, но тоже влюбленных в небо. Накануне юбилейной даты главная воздушная гавань страны провела споттинг-сессию. Фотоработы споттеров были выложены в Instagram. В их оценке и голосовании приняло участие более тысячи человек. Тройку финалистов фотоконкурса «MSQ – в объективе!» – Игоря Квятковского, Евгения Мойсевича и Дениса Рябцевича – также пригласили на торжество в Национальный аэропорт Минск.

Хотелось бы отметить и конференс мероприятия – очень теплый, добросердечный, с элементами тонкого юмора.

– Говорят, из депрессии есть два выхода – вокзал и аэропорт. Аэропорты не любить невозможно. В них – особенная атмосфера, – сказал ведущий праздника Дмитрий Шунин. – Национальный аэропорт Минск как огромный атлант, который поддерживает небо на руках. У вас невероятная профессия: вы каждый день делаете людей на шаг ближе к мечте.

Слова, с которыми трудно не согласиться.



В праздничный день были вручены почетные грамоты и благодарности Департамента по авиации.

опасность полетов, поддерживается имидж Национального аэропорта как главных воздушных ворот Беларуси.

Поздравить авиаторов с юбилеем приехал и глава Администрации Октябрьского района города Минска Анатолий Жуковский:

– 35 лет – пусть и не круглая, но значимая дата, когда можно подвести определенные итоги. – За эти годы трудовой коллектив аэропорта увеличился более чем в два раза. По численности он сегодня третий в районе – после Минского отделения Белорусской

## ФЕСТИВАЛЬ ИСКУССТВ

Сегодня в торжественной обстановке официально откроется шумный, пестрый и многоголосый Международный фестиваль искусств «Славянский базар в Витебске». Но на практике город уже с понедельника живет в движении – на первый взгляд хаотичном, но на деле организованном по высшему разряду: к моменту открытия фестиваля уже прошли первые сольные концерты и состоялись некоторые крупные мероприятия. Но речь сегодня – не о них. Нас больше интересует организация работы транспортных предприятий, а также вопросы обеспечения транспортной безопасности.



# Добро пожаловать в Витебск!

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

### ВСТРЕЧИ У ПОЕЗДА

Как принято считать, всякий город начинается с вокзала. Витебск не исключение.

Самые стойкие журналисты, приехавшие на фестиваль, по традиции встречают поезд международных линий Москва – Полоцк. В этом году он прибывает в Витебск в 07.39. Чаще всего именно на нем приезжают из России многие артисты, принимающие участие в официальном открытии мероприятия. Уже даже трудно сказать, кто из современных творческих личностей не побывал на перроне в Витебске.

Ежедневно поезда встречают представители дирекции фестиваля, и в город «входят» звезды всех величин. Капризные и не очень. К автомобилям и водителям артисты тоже нередко предъявляют определенные требования. Но в большинстве стандартные: автомобиль должен быть комфортным, исправным и чистым, водитель – вежливым, молчаливым, некурящим и не пользоваться телефоном во время движения.

### СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЕЗД И СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ

Вполне удовлетворяют гостей и услуги, предоставляемые Белорусской железной дорогой.

Во время «Славянского базара в Витебске» между Минском и Витебском курсирует специальный поезд межрегиональных линий бизнес-класса № 644/643 с удобным графиком движения. Состав отправляется со станции Минск-Пассажирский в 12.32, прибывает в Витебск в 16.14. После концерта гости фестиваля искусств на нем же могут вернуться в Минск. Из Витебска он отправляется в 01.32 и прибывает в столицу в 05.38. Поезд к «Славянскому базару», который пользуется особым спросом у пассажиров, белорусская магистраль назначает уже восьмой год подряд.

Кстати, БЖД взяла на себя и расходы по доставке именитых гостей фестиваля. На эти цели выделено 200 тысяч рублей. Многие творческие коллективы Культурно-спортивного центра Витебского отделения задействованы в многочисленных уличных концертах, которые традиционно проводятся в разных точках города.

### АВТОБУСЫ – ПО РАСПИСАНИЮ. И ЗАКАЗУ

Возить именитых гостей фестиваля выпала честь и водителям филиала «Автобусный парк № 1 г. Витебска» ОАО «Витебск-облавтотранс», который выиграл тендер на право осуществления этой деятельности. Они доставляют артистов от концертных площадок к гостиницам и наоборот, отвозят на турбазы и экскурсии по городу и области, на железнодорожный вокзал в Орше, через который проходят почти все поезда на Москву с западного направления, а также в Национальный аэропорт Минск.

Как подчеркнул директор автобусного парка № 1 г. Витебска Андрей Русакович, для этих целей выделены автобусы MA3-151, MA3-251 и MA3-241, а также микроавтобусы «Ивеко». Все водители обучены, приобретены «Зеленые карты».

По словам Андрея Иосифовича, работа по подготовке к «Славянскому базару» в автопарке велась в течение полутора месяцев. Главное внимание уделялось техническому состоянию автобусов, их внешнему виду, чистоте в салонах. Произведена покраска колесных дисков. Все водители и кондуктора прошли соответствующий инструктаж – от выстраивания диалога с неадекватным пассажиром до вопросов обеспечения транспортной безопасности.

В фестивальные дни автобусный парк работает в круглосуточном режиме. С 9 по 18 июля общественный транспорт будет ходить до трех часов ночи. На доставке жителей, гостей и участников праздника искусств в ночное время будут задействованы автобусы № 1, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 18.

Зрители могут быть уверены: после ночных концертов на ближайшей от площади Свободы остановке по пути следования их будет ожидать общественный транспорт, и они смогут без проблем добраться в самые отдаленные точки города. Кроме того, работает мобильная диспетчерская, которая определяет обстановку и корректирует движение исходя из пассажиропотока в режиме реального времени. Другими словами, если концерт будет идти дольше, автобусы подождут.

Помимо этого, в Витебске будет курсировать дополнительный пригородный автобус, совершающий рейс по маршруту Витебск – Здравнево – музей-усадьба Ильи

Репина». Как сообщили в ОАО «Витебск-облавтотранс», запланировано три рейса с отправлением от автовокзала в 10.00, 12.30, 15.00. Через 5 минут автобус уже в центре города – возле Ратуши, где предусмотрена остановка. В Здравнево – стоянка 40 минут. Этого времени достаточно, чтобы ознакомиться с экспозициями. Таким образом, любой желающий может посетить музей-усадьбу Ильи Репина и просто побыть за городом. Места там действительно красивые. Не зря художник в свое время облюбовал для себя именно этот участок земли.

Автобусы филиала, задействованные на обзорных экскурсиях по городу, в день будут выполнять несколько рейсов.

### ДЛЯ ТРАМВАЕВ – ОБНОВЛЕННЫЕ ОСТАНОВКИ

Экскурсии по городу можно совершить и на трамвае. Трамвай для Витебска – это больше, чем транспорт, это еще и его история. Достаточно сказать, что первый в Беларуси трамвай зазвенел именно на витебской мостовой 120 лет назад. Традиционно в музее витебского трамвая в фестивальные дни проводятся экскурсии.

Как рассказал директор филиала «Городской электрический транспорт Витебска» Василий Павлючков, в центре города обновлены остановочные трамвайные площадки. Ведется замена защитного барьерного ограждения и на других участках. Полностью работы должны завершить к концу года. Планово ведется и работа по улучшению эксплуатационных качеств путей и контактной сети.

Во время фестиваля филиал «Городской электрический транспорт Витебска» тоже работает в круглосуточном режиме. По ночам задействованы маршруты троллейбусов № 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11 и трамваев – № 1, 2, 7, 8. Трамваи после ночных концертов в Летнем амфитеатре отправляются с остановочных пунктов через 20 минут после окончания концертов с интервалом движения 10 минут во всех направлениях с площади Победы. Подвижной состав возвращается в парк только с конечных пунктов с подбором пассажиров на всех остановках по пути следования.

### ...И САМОЛЕТЫ

Задействована в этом году и воздушная гавань фестивальной столицы. Как рассказал начальник участка сервиса меж-

дународного аэропорта Витебск Сергей Глебо, к услугам гостей – обновленное помещение зоны вылета.

Вначале на свой сольный концерт прилетела на самолете бизнес-класса певица Зара. Два рейса из витебской воздушной гавани осуществит во время фестиваля авиакомпания «Белавиа», выступившая его спонсором. После концерта, посвященного Дню Союзного государства, и концерта-закрытия она отправит «Боинг-737» на Москву. На борту будут известные российские исполнители, принимающие участие исключительно в этих мероприятиях. Ожидаются и другие рейсы.

### ГАИ ГАРАНТИРУЕТ

Сотрудники Госавтоинспекции в фестивальные дни работают по усиленному варианту несения службы. Все делается ради того, чтобы не допустить на улицах города каких-либо чрезвычайных ситуаций. Госавтоинспекторы постараются, чтобы движение было управляемым и безопасным.

В ГАИ подчеркнули, что подготовка к работе во время фестиваля началась за месяц до его открытия. Определены гостевые стоянки для автотранспорта, согласованы его маршруты, время перекрытия движения через центральную часть города, методы работы личного состава, профилактические мероприятия и многое другое. Учитывались все нюансы, ведь в деле обеспечения безопасности людей мелочей не бывает.

Как сообщил журналистам начальник УВД Витебского облисполкома Иван Кубраков на брифинге возле Летнего амфитеатра, в этом году задействовано больше мототранспорта для патрулирования, обеспечения дорожной безопасности и общественного порядка. Причем мотопатрули дежурят не только в Витебске. Их уже можно увидеть на республиканских трассах.

16 июля в Витебске, на площади Победы, всех желающих ждет интерактивная акция Министерства внутренних дел «За безопасность вместе!». Весь день будет работать площадка ГАИ для детей и взрослых. Все желающие смогут увидеть экстремальное вождение служебных автомобилей и показательные выступления ОМОНа.

## Профессионалы

## Уметь поймать мгновение

**...Так сними, сними меня, фотограф! – пела в своей песне Алла Пугачева. Чтобы взгляд был полон превосходства, а модель светилась от счастья, недостаточно просто иметь хороший фотоаппарат. Только талант и упорный труд помогают достичь цели и определенного уровня. Так было с фотокорреспондентом Центра научно-технической информации Белорусской железной дороги Александром БАЧИЛО. Он стал лучшим в республиканском конкурсе «Белорусский мастер – 2018».**

Победа, признается Александр Васильевич, была неожиданной. Когда объявили его фамилию, он не сразу понял, что речь идет о победителе. До этого никогда в конкурсах не участвовал. Хотя, признается, не очень и расстроился, если бы занял другое место.

– Для первого тура нужно было предоставить свои работы, в том числе несколько серий, объединенных темой или сюжетом: максимум 20 фотографий, – рассказывает Александр Бачило. – Поскольку в разные годы я работал в различных изданиях, то отобрал снимки всех периодов. Получилось несколько тематических серий: железнодорожная и спортивная. Были также этюды и портреты. Первыми оценили мои конкурсные работы, конечно же, жена и дочери. Хотя снимки им в целом понравились, без корректив не обошлось. Кое-что я заменил...

Известие о выходе в финал придало Александру Васильевичу определенную уверенность. Но главным на тот момент было желание попробовать свои силы, познакомиться с другими финалистами, может, чему-нибудь у них научиться.

Финальная часть проходила на базе минской фотостудии «Вилия». Нужно было снимать портрет при искусственном

освещении. Каждый конкурсант работал с моделью в течение получаса, затем садился за компьютер, просматривал фотоснимки, выбирал пять лучших и представлял их на суд компетентного жюри. У Бачило они оказались самыми удачными. Может, еще и потому, что во время съемки он делал акцент не на количестве, а на качестве.

Фотографией Александр Васильевич увлечен с детства:

– Когда мне было пять лет, отец купил фотоаппарат «Зоркий-4» и начал вести летопись семьи. Тяга к фотосъемкам передалась и мне, причем ко всему процессу. Любил ночами печатать снимки под красным светом. В этом было что-то романтическое, притягивающее и интригующее. В школьные годы ходил в фотокружок, поскольку тогда это было единственной возможностью научиться хорошо фотографировать. Не расставался с фотоаппаратом и в армии: сослуживцы сложились и купили «Зенит» для снимков в дембельские фотоальбомы. Фотокамера была со мной и на сверхсрочной службе...

Начальник полкового клуба посоветовал молодому человеку идти в военную журналистику. Так и произошло. Мой собеседник окончил Львовское высшее военное политическое училище. В бытность СССР это была известная кузница военных журналистов и культпросветработников. В армейской газете в Нижнем Новгороде Александр Бачило писал и делал снимки к своим материалам: предпочтение отдавал фоторепортажам. Постепенно перешел только к иллюстрации материалов других корреспондентов. После увольнения в запас вернулся в Минск.

В Центре научно-технической информации Александр Васильевич – уже 17 лет. В его обязанности входит содержание и обновление фотоархива БЖД. Поэтому снимать приходится различные железнодорожные объекты, мероприятия, события, людей труда. Самая сложная, конечно, портретная съемка. Она требует определенного мастерства,



умения найти контакт с людьми, расположить к себе. Поэтому для души ему милее пейзажи.

Есть у Александра Бачило и свои авторитеты в мире фотографии:

– Из пейзажистов нравятся работы нашего белорусского фотографа Сергея Плыткевича, особенно его панорамные фото красивейших мест Беларуси с высоты птичьего полета. А из репортеров преклоняюсь перед мастером фотографии Юрием Ивановым, известным еще со времен СССР. Он снимает необычно и убедительно.

Для тех, кто хочет фотографировать, стать профессионалом в этой области, найти свой стиль, у Бачило есть несколько полезных советов:

– Желаете научиться хорошо фотографировать – фотографируйте везде и всегда. Здесь главное – умение думать (что и как снимать) и желание учиться (на своих ошибках и опыте коллег). Будь наблюдательным. Держа в руках камеру, старайся уловить это самое мгновение. Смотри свои работы и сравнивай с другими. Не принимай близко к сердцу неудачные попытки, продолжай снимать, совершенствуйся. Здесь, как и в любой другой работе, важны трудолюбие и упорство.

Диана ПОЗНЯК,  
студентка факультета журналистики  
Белорусского государственного университета

## Молодежь

## Будущее отрасли

**Как мы уже сообщали в прошлом номере газеты, шесть недавних студентов двух транспортных вузов – Белорусского государственного университета транспорта (БелГУТ) и Белорусской государственной академии авиации (БГАА) благодаря своим успехам в учебе были приглашены на республиканский бал выпускников. Перед тем как отправиться на этот вечер, им посчастливилось встретиться с руководителями отрасли, пообщаться, поделиться своими мечтами и планами на жизнь.**

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Анатолий Сивак пожелал молодым людям успешной карьеры, уверенности в себе, принципиальности. Не исключил, что кто-то из них в будущем станет министром:

– Вы, конечно, люди особенные – добились в учебе лучших показателей. Это говорит о том, что вы достаточно серьезно трудитесь и этот труд не был в тягость. Он вам был приятен. А значит, вы сможете проявить себя и на рабочих местах.

В том, что они лучшие, убеждаешься, прочитав характеристики и пообщавшись с выпускниками. Средний балл новоиспеченных транспортников за весь период обучения составляет от 8,2 и выше. Они целеустремленные, яркие, активные, полны желания созидать и совершенствовать мир.

Выпускник механического факультета БелГУТа Павел Буйленков, к примеру, краснодипломник. По итогам экзаменационных сессий он неоднократно представлялся к стипендии совета вуза имени профессора Н.З. Криворучко и дважды – к именной стипендии имени Ф. Скорины. С 2015 года состоит в перспективном кадровом резерве Гомельского облисполкома. Павел – кандидат в мастера спорта по скалолазанию, совершил восхождение на Эльбрус.

С отличием окончили тот же вуз Екатерина Никитко (специальность «таможенное дело») и Анастасия Урбан («организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте»). Катя – участник волонтерских акций, солистка вузовского студенческого клуба имени заслуженного деятеля культуры Республики Беларусь О.С. Ковалю, увлекается вольной борьбой. У Насти средний балл за время учебы со-

ставлял 9,39. Ей трижды назначались стипендии Президента Республики Беларусь.

Екатерина Калюта тоже выпускница БелГУТа, училась на электротехническом факультете (специальность «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»). Отличную учебу девушка успешно совмещала с научной работой. На последнем курсе Катя стала финалистом конкурса «Мисс Беларусь – 2018». Причем участие в нем происходило одновременно с написанием диплома.

За время обучения на факультете гражданской авиации в Академии авиации Виолетта Бауэр имела средний балл успеваемости 9,05. Принимала активное участие в общественно значимых и культурно-досуговых мероприятиях, научно-исследовательской и работе органов курсантского самоуправления.

Выпускник военного факультета того же вуза младший сержант Евгений Быстрицкий активно занимается легкой атлетикой и пропагандирует здоровый образ жизни. В его послужном списке – благодарности за участие в параде войск Минского гарнизона, приуроченном ко Дню Независимости Республики Беларусь, в соревновании МЧС «Студенты. Безопасность. Будущее» и многочисленных научно-практических конференциях, а также за подготовку научно-исследовательской работы «Пустельга».

Обращаясь к будущим коллегам, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов отметил: успех выпускников двух транспортных вузов – это хорошая реклама не только для учебных заведений, но и для тех, кто только стоит

перед выбором своего жизненного пути:

– Вы олицетворяете престижность профессии, а ваша жизненная позиция, выраженная через участие в научных и общественных мероприятиях, и успехи заслуживают уважения.

По словам Владимира Михайловича, на БЖД сегодня работают специалисты 180 специальностей на 400 должностях. Это говорит о том, что у нынешних школьников и абитуриентов, неравнодушных к стальной магистрали, – большой выбор. Сделавшие его уже несколько лет назад 195 выпускников БелГУТа уже в августе вольются в многотысячный коллектив Белорусской железной дороги.

Заместитель директора Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Артем Сикорский выразил уверенность, что у таких ребят, как они, целеустремленных, творческих, неравнодушных, трудовая биография будет яркой и интересной.

Участники встречи побывали на экскурсии в святой святой Белорусской железной дороги – центре управления перевозками, а также в дорожной энергодиспетчерской службы электрификации и электроснабжения, ознакомились с их технической оснащенностью и организацией работы.

В заключение – фото на память. Этот день действительно знаменательный. Ребятам будет что вспомнить: выпускной бал, экскурсия по Минску, общение с ровесниками и людьми, достигшими в жизни немалых высот. Не каждый в самом начале своего трудового пути имеет возможность лично получить напутствие руководителей отрасли.

# ДОРОЖНИ БЕЛАРУСИ

12 июля 2018 г., четверг, № 28 (1413)

**Основные задачи дорожников неизменны во все времена: содержание автомобильных дорог в надлежащем состоянии и обеспечение пользователям бесперебойного и безопасного проезда. На их выполнение направлены все усилия коллектива филиала «ДРСУ-152» г. Калинковичи КПРСУП «Гомельоблдорстрой», который возглавляет Яков Мендель.**

## ...И молодеет КОЛЛЕКТИВ

**Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»**

Сегодня за ДРСУ-152 закреплено 689,8 км автодорог местного значения, а также 254,7 км улиц в населенных пунктах. С выходом Указа главы государства № 307, согласно которому предусматривается увеличение финансирования строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта местных автодорог, калинковичские дорожники отдадут приоритет «врачеванию» своих транспортных артерий. С марта текущего года ведутся работы на автодороге Калинковичи – Озаричи через Капличи, протяженность которой составляет 40 км. После устранения ямочности здесь произойдет поверхностная обработка покрытия. Участки, на которых потрудились дорожники, становятся не только приятными глазу, но и привлекательными и комфортными для пользователей.

– Работы на данной автодороге планируем завершить в августе, – отмечает прораб Дмитрий Исаев. – А пока на ней идет текущий ремонт, который со знанием дела выполняют машинист асфальтоукладчика Василий Дейкун, машинист катка Александр Алексеев, Василий Крек, асфальтобетонщики Валерий Шестунов, Павел Новицкий и другие.

Должное внимание будет уделено и автомобильной дороге Домановичи – Мироненки – граница Светлогорского района. Работы на этой транспортной артерии начинаются буквально на днях. Здесь будет устранена ямочность и выполнена поверхностная обработка. В ближайших планах коллектива также капитальный ремонт автодороги Озаричи – Казанск – Козловичи и ремонт моста через реку Крапивинку в Речицком районе на подъезде к д. Комсомольск.

ДРСУ-152 располагает парком дорожно-ремонтной техники, позволяющей применять новые технологии, повышать производительность труда, выполнять работы качественно и в срок. Это современные тракторы МТЗ, грузовики МАЗ, асфальтоукладчик немецкого производства, грейдеры, дорожные катки, автогудронатор, битумовоз, автопогрузчики и прочее. Ежегодно обновляется

автопарк предприятия. В 2017-м приобретена кобилка, появился автобус ПАЗ для перевозки бригад к месту работы. Он был безвозмездно передан дорожникам отделом спорта, образования и туризма Калинковичского райисполкома.

– Коллектив у нас по численности не самый большой – 96 человек, но дружный и сплоченный, – рассказывает руководитель филиала. – Все стараются работать эффективно и качественно. А главное, что костяк управления у нас уже давно сформирован. Это знающие специалисты, которые серьезно и ответственно относятся к выполнению своих профессиональных обязанностей, а к проблемам предприятия – с пониманием. Еще несколько лет назад мы испытывали определенный кадровый дефицит. Рабочих рук не хватало, некоторые хорошие специалисты уезжали в Россию. Сейчас же этого нет. Наоборот, люди просятся на работу.

В последнее время на предприятие приходит молодежь, и я как руководитель процесс омоложения коллектива только приветствую. Что касается профессиональных навыков молодых специалистов, то теоретически и технически они подготовлены хорошо, а вот опыта работы, естественно, не имеют. Приходится нарабатывать его непосредственно на дорогах нашего и соседних районов.

ДРСУ-152 имеет репутацию надежного и высокопрофессионального партнера, завоеванную многолетним упорным трудом. В минувшем году, например, доведенные экономические показатели были успешно выполнены. Выручка от всех видов произведенных работ составила 5 млн 844 тыс. рублей. Производительность на одного рабочего по выручке – 128%, рентабельность выросла на 6,7%, заработная плата – на 22%. Однако останавливаться на достигнутом и почитать на лаврах для калинковичских дорожников – непозволительная роскошь. Яков Мендель четко обозначил задачу коллектива на ближайшую перспективу – наращивать объемы производства. С ростом объемов будет увеличиваться производительность труда, обновляться материальная база, расти заработная плата. В этом с руководителем солидарен и весь коллектив.

## Подарок для Гродно

**В преддверии Дня Независимости Республики Беларусь в городе над Неманом состоялось открытие новой шестиполосной автодороги. Она стала продолжением улицы Отечественной. Работники дорожно-строительного управления № 18 г. Гродно ОАО «ДСТ № 6» сдали объект в эксплуатацию на два месяца раньше запланированного.**

**Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»**

В церемонии торжественного открытия приняли участие председатель Гродненского городского исполнительного комитета Мечислав Гой, генеральный директор открытого акционерного общества «Дорожно-строительный трест № 6» Василий Довгань, директор коммунального унитарного дочернего предприятия «Управление капитального



строительства города Гродно» Анатолий Врублевский, участники строительства, жители микрорайона Ольшанка и представители общественности.

В областном центре появился еще один достаточно удобный въезд в город, отметил Мечислав Гой. Он поблагодарил строителей за качественное и своевременное выполнение работ. Микрорайон Ольшанка – динамично развивающийся. Семь лет назад здесь был построен первый многоквартирный жилой дом. Сейчас в микрорайоне проживает около 30 тысяч человек. В прошлом году в Ольшанке был открыт шестиполосный проспект имени Героя Советского Союза Ивана Лебедева длиной пять с половиной километров, связавший микрорайон с городом, в этом – шестиполосная дорога длиной 521 метр, ставшая продолжением улицы Отечественной.

Генеральный директор ОАО «ДСТ № 6» Василий Довгань подчеркнул, что передвигаться по новой дороге автолюбителям, велосипедистам, пешеходам будет комфортно и безопасно.

– Строительство и развитие городской дорожной инфраструктуры – ответственная задача, – говорит директор ДСУ № 18 ОАО «ДСТ № 6» Сергей Бухаленко. – И качественная работа на дорогах общегородского значения всегда показательна и направлена на обеспечение увеличения пропускной способности автомобильного транспорта. В данном случае это демонстрирует построенная дорога, ширина проезжей части которой составляет 12,25 метра в каждом из двух направлений. Центральная разделительная полоса между встречными потоками транспорта имеет ширину пять метров. Для удобства и комфорта пешеходов со стороны микрорайона обустроен тротуар шириной четыре с половиной метра, а от частной застройки поселка Южный ширина пешеходной зоны составляет три метра. Тротуар покрыт мелкоштучной бетонной плиткой. Между велодорожкой и тротуаром находится разделительная полоса шириной два метра. На новой дороге установлены два автобусных павильона. Выполнено озеленение на территории 6700 квадратных метров, высажены саженцы 99 деревьев и 632 кустарников различных сортов.

## Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 10 июля, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 35 километров тонкослойных покрытий и 332 километра шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки и «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на республиканских дорогах имеются 11 участков

дорог и 28 искусственных сооружений, где ограничено движение путем снижения скорости, перенаправления на соседние полосы либо организован объезд.

К настоящему времени на республиканской сети нанесено около 23 тысяч километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано 274 тысячи квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 392 учетных ДТП, в которых погибло 119 человек и 450 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 374 ДТП, в которых погибло 86 и было ранено 455 человек.

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

канского 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.



# Первый и неповторимый

**В нынешнем году исполнилось 120 лет со дня пуска первого трамвая на территории современной Беларуси. Этот вид транспорта в городе на Двине пустили раньше, чем в Москве, Санкт-Петербурге и Минске. Вообще, раньше витебчан на территории бывшего СССР трамваем успели обзавестись только Киев и Нижний Новгород. 120 лет – отличный повод вспомнить, с чего все начиналось.**

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

## ПОД ЗВУКИ «ТРАМВАЙ-МАРША»

Витебский трамвай – не просто общественный транспорт, а историко-культурное наследие, уверены горожане. И с этим утверждением трудно спорить.

Итак, 18 июня 1898 года в Витебске на городской площади собралось много почетных гостей: городское и губернское начальство, духовенство. Вначале состоялось богослужение, затем – освящение депо и вагонов. Губернатор перерезал три ленты национальных цветов, преграждавших путь первому вагону, и под марш на музыку витебского композитора Отто Крамера трамвай пошел. Первые пассажиры проехали от депо к Соборной площади и далее по улице Замковой к Двинскому мосту. Потом вагоны вернулись в депо, где почетных гостей ожидал праздничный обед.

Две трамвайные линии пересекались на Соборной площади: одноколейная соединяла Задуновскую площадь с площадью возле еврейской больницы (ныне – здание станции скорой помощи на улице Космонавтов, 14), двухколейная шла от Конной площади до Могилевского рынка (часть современной площади Победы). Протяженность путей составляла около 10 км, подвижной состав насчитывал 18 моторных и 16 прицепных вагонов.

Сейчас многие задаются вопросом: почему это событие произошло именно в городе на Двине.

– В то время Витебск считался неофициальной финансовой столицей Северо-Западного края. Здесь были филиалы Московского, Санкт-Петербургского и других банков, масса финансовых учреждений, меняльных контор, – говорит директор филиала «Горэлектротранс г. Витебска» Василий Павлючков. – Хотя пока ни в одном архиве конкретного ответа, почему именно этот город был выбран для строительства первой электрической железной дороги, обнаружить не удалось.

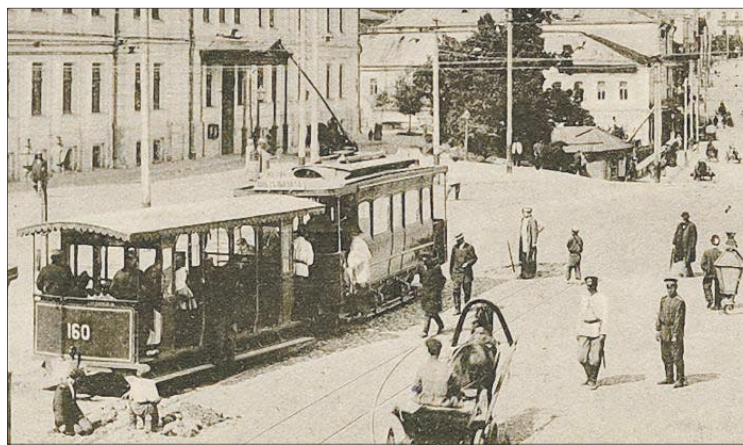
Изучению истории витебского трамвая, сохранившейся в наших и европейских архивах, Василий Михайлович посвятил большую часть жизни. Выпустил на эту тему три книги с множеством интересных подробностей, которые вместе с исследованием Леонида Забелло, его предшественника и коллеги, есть во многих библиотеках Беларуси и России. Но

Василий Павлючков убежден, что все это лишь начало пути:

– Вопросов по-прежнему много, но нам уже известно, где взять ответы. Знаем даже номера ячеек с нужными документами в архивах Брюсселя и Мюнхена. Исследования будут продолжаться. Думаю, в самом ближайшем будущем белых пятен в истории витебского трамвая станет меньше.

## ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ НА ЗАДУНОВСКОЙ

Сегодня известно, что судьба витебского трамвая решалась несколько лет. Еще в 1895 году в городскую управу поступило сразу три прошения от разных граждан о предоставлении концессии на строительство и эксплуатацию конно-электрической дороги. Власти внимательно рассмотрели все проекты. Учитывались особенности ре-



льефа Витебска: перепады высот, крутизна гор, которые не позволяли использовать конно-железную дорогу. Необходима была электрическая.

Почти все электрические железные дороги в России и за границей в то время имели воздушные провода. Именно такую систему, считавшуюся безопасной, и предложил жителю Витебска Фернан Гильон. Городская дума одобрила его проект. Француз должен был построить трамвай за собственный счет и при его эксплуатации 40 лет выплачивать в городскую казну с каждого действующего вагона в первое десятилетие по 30 рублей, во второе – по 40, в каждое последующее – по 50 рублей. При подписании договора Гильон представил витебским властям залог в 10 тысяч рублей.

Надо отметить, что в конце 1890-х годов Витебск был небольшим губернским городом со слаборазвитой промышленностью, узкими кривыми улочками, кое-где замощенными булыжником. Освещался он керосиновыми фонарями. Транспорт был представлен конными ломовыми и легковыми конными повозками. Господин Гильон, по сути, предложил модернизацию города, и дума предоставила ему концессию на устройство и эксплуатацию трамвая в Витебске сроком на 40 лет. Договор об этом был подписан 4 февраля 1896 года. Согласно ему Гильон обязался построить



электрическую железную дорогу со всеми к ней принадлежностями и подвижным составом. Для начала должна была появиться электростанция. Построили ее на Задуновской улице, вблизи Николаевской Соборной площади (ныне – дом № 13 по проспекту Фрунзе). Мощности хватало и на обеспечение электроэнергией некоторых городских учреждений и наиболее обеспеченных частных лиц.

Кроме электростанции, появились павильоны для пассажиров. Рядом с мостом через Витьбу (современный – Октябрьский), который не выдержал бы трамвайной нагрузки, возвели новый – грузовой. На улицах проложили трамвайные пути. При их строительстве использовались рельсы типа «Феникс» (с желобом шириной колеи 3,3 фута (1000 мм), которые соединялись железными переключателями на болтах. Их укладка производилась на песок и щебень без шпал. Установили столбы для воздушных

линий – более 400 на расстоянии около 34 метров друг от друга. Для размещения подвижного состава и мастерских по ремонту вагонов на Задуновской улице построили депо вместимостью 42 вагона. Мастерские



оборудовали электромотором, гидравлическим прессом «Ниль-Тооль-Воркс» давлением в 200 тонн, токарными станками по металлу и для обточки колесных пар, сверлильной машиной, строгальным станком «Флотень» и точильным камнем. Кстати, трамвайное депо и сейчас располагается на том же месте.

Главным производителем трамвая стало акционерное общество «Витебский трамвай», председателем совета администрации которого являлся Фернан Гильон, а главным собственником – бельгийский холдинг «Союз трамваев», который, в свою очередь, заключил контракт с немецкой акционерной компанией по электрификации «Шукерт и К».

## 3 КОПЕЙКИ, 5 КОПЕЕК...

Пуск трамвая, как и всякое новшество, горожане восприняли по-разному. В Витебске ходили слухи, что транспорт повредит линии телефона и телеграфа, оставит без работы извозчиков – стоимость проезда в трамвае была в разы дешевле. Люди боялись, что под его колесами ежедневно будет кто-то погибать, а лошади, переезжая через мосты, от страха станут перепрыгивать через ограждения и падать в реки.

В адрес различных инстанций (даже в Министерство внутренних дел) поступали письма с просьбами воспрепятствовать открытию трамвайного движения в городе.

Опасения были напрасны. Газета «Витебские губернские ведомости» тогда писала: «В городе царит необыкновенное оживление: тротуары заполнены публикой, которая выглядит по-праздничному, и на всех лицах играет какая-то особенная улыбка. Везде снуют уличные мальчишки. Даже лошади и те как наэлектризованы: прижимают уши, нервно втягивают воздух и как бы норовят свернуть с улицы на тротуары, на глазекшую публику. Диссонансом этому оживлению являются понурые физиономии извозчиков. В воздухе стоит непривычный для нашего слуха гул, и то и дело раздаются звонки... Вагоны возят массу разношерстной публики, едущей не столько по делу, сколько для того, чтобы узнать и испытать на себе, что это за штука такая – трамвай и хорошо ли на нем ездить...».

Работа трамвая регламентировалась правилами, утвержденными городской думой. Движение начиналось в 7 часов утра летом и в 8 утра – зимой. Прекращалось в 11 часов вечера. Интервалы движения составляли 12–15 минут. В среднем трамвай двигались со скоростью 13,5 км/ч. Пассажиры забирали не только на остановках, но и по пути следования вагона. Для того чтобы попасть в трамвай не на остановке, человек подавал знак вагоновожатому, и тот обязан был остановиться. Вагон запрещалось останавливать на стрелках, перекрестках и закруглениях.

Кроме того, пассажирам нельзя было входить в вагон, если специальная табличка, выставленная кондуктором, или сам кондуктор сообщали, что мест нет. Запрещалось также курить и провозить собак, не допускаться пьяные и неопрятно одетые граждане.

Стоимость проезда составляла 5 копеек для взрослых и 3 копейки для учащихся учебных заведений в форме. С детей старше 5 лет брали 5 копеек. На открытых площадках можно было проехать за 3 копейки. К примеру, рабочий за 16-часовой трудовой день получал до 60 копеек. Значит,

чтобы проехать на трамвае в оба конца, ему нужно было отработать более трех часов. Правом бесплатного проезда пользовались полицейские чины, но только на передних площадках и не более одного на вагон. Низшие чины могли ездить только на открытых площадках. За соблюдением правил пользования трамваем и оплатой проезда следил кондуктор. В случае отказа пассажира подчиниться правилам он должен был обращаться за содействием к полицейским. За повреждение вагона пассажир обязан был заплатить штраф.

Продолжение  
в следующем номере «ТВ»

# Таллиннский эксперимент: бесплатно – не даром



**В этом году свой первый маленький юбилей – пятилетие – отметила уникальная система бесплатного проезда в общественном транспорте Таллинна. Естественно, в ходе семинара по изучению опыта организации пассажирских перевозок в странах Балтии, который был организован БелНИИТ «Транстехника», представителям белорусских предприятий было интересно понять, как это работает. Вместе с руководителями и специалистами брестских троллейбусного и автобусного парков, автобусных парков Гродно и Барановичей, автобусных парков № 6 и 5 «Гомельоблавтотранса», операторов перевозок Витебска, Бреста и Гомеля ознакомился с опытом стран Балтии и корреспондент «Транспортного вестника» Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ.**

## БАБОЧКА

Многие белорусы воспринимают страны Балтии как единое целое. Но, как показала наша поездка, Литва, Латвия и Эстония развиваются хоть и в единой модели Евросоюза, но каждая – своим путем.

В Таллинн из Риги, где проходила основная часть семинара, мы заехали всего на день. Благо границы между Латвией и Эстонией как таковой нет, и мы воспользовались шансом посетить главную экспериментальную площадку. Хотелось увидеть своими глазами и услышать из первых уст, как функционирует система бесплатного проезда в общественном транспорте эстонской столицы.

Встреча белорусской делегации с представителями Транспортного департамента города Таллинна и руководством предприятия-перевозчика АО «Таллиннский городской транспорт» в основном проходила в режиме вопросов и ответов. Однако, даже

получая четкое разъяснение, мы до конца не понимали главного: откуда берутся деньги?

– Нам постоянно задают такие вопросы. И чаще всего мы говорим, что берем деньги в тумбочке, – отвечал председатель правления АО «Таллиннский городской транспорт» Энно Тамм. – На самом деле такой тумбочки у нас нет. Но если пассажир не платит за проезд, то кто-то должен это делать вместо него. Формально общественный транспорт Таллинна финансируется за счет городского бюджета. Это прописано отдельной строкой: чуть более 10 процентов в год. Фактически – жителями Таллинна, ибо они и наполняют бюджет.

Для начала уточним, что представляет собой столица Эстонии. Прежде всего, это крупнейший морской порт, который расположен на перешейке между Балтийским морем и озером Улемисте. И если портовая работа приносит в бюджет города солидные дивиденды, то месторасположение – только транспортные проблемы.

Если крупно обозначить территорию Таллинна на карте, она будет похожа на бабочку. И чтобы добраться из одного условного крыла в другое, неминуемо придется проехать через центр города. Это обстоятельство всегда создавало горожанам серьезные проблемы, хотя население столицы – всего 450 тысяч человек. Особенно они обострились во времена всеобщей автомобилизации, когда во многих семьях появилось по несколько автомобилей.

Чтобы разгрузить центр города, нужно было предпринимать серьезные меры. Одной из них стала новая система организации движения, которая предоставляет преимущество общественному транспорту. Ее главные принципы: быстрее, дешевле, комфортнее. Сейчас в общественном транспорте

ежедневно через центр утром и вечером проезжает около 300 тысяч пассажиров.

## УВЕЛИЧИЛИ НАЛОГИ

Лозунг «Быстрее, дешевле, комфортнее!» актуален для каждого крупного населенного пункта при организации пассажирских перевозок. Но именно Таллинн стал пионером в развитии системы бесплатного проезда для своих жителей. Случилось это в 2013 году, когда кресло мэра занимал Эдгар Сависар. Именно он на выборах обещал горожанам такую льготу. Многие восприняли его предвыборное обещание как чистейший популизм, но вопрос перехода на систему бесплатного транспорта был вынесен на общегородской референдум.

Идею мэра поддержали две трети жителей из числа принявших участие в голосовании. Противники новой системы утверждали: из-за бесплатного проезда в общественном транспорте будет постоянная давка, потому что все начнут ездить по делу и без дела. Они также предрекали скорый износ транспорта из-за отсутствия средств на обновление подвижного состава, проблемы с организацией движения, ведь у транспортников не будет стимула эффективно работать. И все же решение о бесплатном проезде приняли, и его необходимо было воплотить в жизнь без издержек для жителей города и транспортников.

– Процесс организации бесплатного проезда в общественном транспорте Таллинна требовал четкого руководства всей системой. С этой целью шесть лет назад в акционерное общество «Таллиннский городской транспорт» были объединены все крупные автобусные, троллейбусные и трамвайные парки, – рассказывает Энно Тамм. – Теперь это крупнейшее предприятие в Таллинне

сов. Мы обслуживаем четыре трамвайные линии, четыре троллейбусных и 62 автобусных маршрута. Ежедневно наш транспорт проезжает около 100 тысяч километров.

По сути, АО «Таллиннский городской транспорт» занимает монопольные позиции на рынке пассажирских перевозок в столице. Десять процентов автобусного обслуживания на равных условиях с крупнейшим перевозчиком осуществляет еще одно частное предприятие. Привычных нам маршрутов в городе нет.

Таллинн – не просто столица Эстонии. Здесь и в ближайших пригородах, по данным департамента статистики, живет свыше 50 процентов населения республики, производится до 65 процентов ВВП страны. И пять лет назад, после внедрения системы бесплатного проезда в общественном транспорте, Таллинн начал расти.

– Давайте оперировать цифрами, – говорит один из представителей транспортного департамента. – До внедрения этой системы мы собирали от продажи билетов 16 миллионов евро в год. Сейчас, учитывая, что жители города за проезд не платят, собрали 4 миллиона. И выглядит так, будто потеряли 12 миллионов евро. Но если посмотреть глубже, то и пять лет назад большая часть затрат общественного транспорта возмещалась из бюджета Таллинна. К тому же в городе правом бесплатного проезда пользовались 16 категорий льготников. И мы приняли решение, что бесплатно в транспорте в Таллинне смогут ездить все зарегистрированные здесь жители. А налоговая система в Эстонии такова, что из 20 процентов подоходного налога 10 поступает в бюджет населенного пункта по месту регистрации. Чтобы получить право бесплатного проезда в городском общественном



Общественный транспорт для жителей Таллинна – бесплатный.

и Эстонии в целом, которое на сто процентов обеспечивает в столице перевозки пассажиров трамваями, троллейбусами и на девяносто – автобусами. У нас работает около 1800 человек, из них 900 – водители автобусов, 115 – трамваев, 105 – троллейбу-

с в транспорте Таллинна, необходимо быть его постоянным жителем. В таком случае муниципалитет получит часть суммы уплаченного гражданином за год подоходного налога – в среднем это 1000 евро. Население Таллинна за счет перерегистрировавшихся сюда людей стало стремительно увеличиваться. За пять лет оно возросло на 35 тысяч человек. Следовательно, и бюджет дополнительно пополнился на 35 миллионов евро. Путем несложных математических действий можно подсчитать, что, сделав проезд бесплатным, город потерял 12 миллионов евро, а получил дополнительно 35 миллионов. Профит – 23 миллиона евро в год.

Уже в первую неделю действия нового закона автоматические датчики транспортных потоков зафиксировали снижение автомобильной активности в центре города на 7 процентов и увеличение заполняемости общественного транспорта на 11–12 процентов. Мобильность людей – это благо для экономики. Более того, мэрия внушала людям, что теперь они без ущерба для личного бюджета могут потратить на себя



Из аэропорта до центра Таллинна – на бесшумном трамвае.

## А КАК У НИХ?

экономленную за счет бесплатного проезда тринадцатую зарплату.

По утверждению адептов новой системы, благодаря этому нововведению за год в среднем можно сохранить одно месячное жалование. Какого-либо транспортного сбора не вводилось. Доступность транспорта и его организованная работа увеличили в первый месяц число пассажиров на внутригородских маршрутах на девять процентов. Потом пассажиропоток упал, и, в конце концов, эта цифра стабилизировалась – 142 миллиона пассажиров в год.

**ГИБРИДНЫЕ АВТОБУСЫ И НОВЫЕ ТРАМВАИ**

Что же произошло за пять лет с общественным транспортом в Таллинне? Он продолжает развиваться. Как подчеркнул Энно Тамм, за эти годы город инвестировал в его развитие около 200 миллионов евро. Приобретено свыше сотни новых экологических автобусов и 20 испанских трамваев.

Кроме того, за пятилетие в столице модернизированы все трамвайные пути, благодаря чему этот вид транспорта стал практически бесшумным. Четвертая линия длиной два километра продлена до Международного аэропорта Таллинн. Теперь прямо из воздушной гавани можно на эскалаторе спуститься на трамвайную станцию и доехать до центральной площади столицы. Нововведение вызвало восторг у гостей города.

Помимо приобретения новых трамваев практически весь старый рельсовый городской транспорт проходит модернизацию на заводах в Чехии и выглядит не хуже современного подвижного состава. По линии в исторический парк КадрIORг ходят ретро-трамваи. Каждый из шести имеет свое имя и назван в честь общественных деятелей Эстонии, известных еще до Второй мировой войны.

Гордостью таллиннских транспортников является автобусный парк. Здесь – 480 машин, средний возраст которых составляет чуть более 8 лет. Причем каждое второе транспортное средство – новое. Недавно приобретено 44 гибридных автобуса, в которых имеются электрические батареи. Они не только более экологичные, но и экономичные. Для их успешного функционирования в автобусных парках и на конечных остановках установлены зарядные станции.

Массовое обновление коснулось также троллейбусного парка. По словам Энно Тамма, годовой бюджет акционерного общества «Таллиннский городской транспорт» составляет 64 миллиона евро. Экономисты, находящиеся в составе белорусской делегации, быстро подсчитали: на столь серьезные перемены выделенных из бюджета Таллинна 10 процентов не хватит.

– Но ведь есть еще и различные европейские фонды, – уклончиво ответил представитель транспортного департамента эстонской столицы.

Как показывают социологические опросы, горожане довольны таким положени-

ем дел в столичном транспорте. Согласно исследованиям общественного мнения, в 2017 году они выставили своему общественному транспорту 4,08 по пятибалльной шкале, а до перехода на бесплатный проезд оценка составляла 3,73. Организацией общественного транспорта полностью или вполне удовлетворены 80 процентов пассажиров, недовольных – всего 5 процентов. За бесплатный проезд сейчас выступает 88 процентов тех, кто им пользуется.

Социологические опросы – часть работы транспортного департамента, для которого важно знать мнение людей о своей работе и принимать решения. В ведомстве трудится 60 человек.

– После того как транспорт стал бесплатным, если судить по результатам опроса, 25 процентов таллиннцев начали им чаще пользоваться. Из них 57 процентов отдадут ему предпочтение, потому что он стал быстрее, – отмечает представитель транспортного департамента. – Мы сделали выделенные линии для автобусов. Против этого были почти все. Но никакой катастрофы не произошло. Критики перехода на бесплатную систему проезда прогнозировали, что в транспорте нас ожидает спад. Вместо этого – подъем, какого не было никогда раньше. В 2017 году бесплатными трамваями, троллейбусами, автобусами и даже электричками воспользовались 80 процентов горожан, а 49 процентов в последние годы ездят на них чаще, чем раньше.

– Чем больше людей использует общественный транспорт, тем меньше на улицах Таллинна машин, чище воздух города, быстрее можно проехать перекрестки, – уверен Энно Тамм. – Благодаря нововведению мы повысили жалование персоналу, обслуживающему транспорт. Средняя зарплата водителя автобуса составляет 1200 евро, в Таллинне – 1400 евро. Водители у нас исключительно управляют транспортом на маршрутах. Обслуживанием и ремонтом техники занимаются специально обученные люди.

**БЕСПЛАТНО, НО С ПОДТВЕРЖДЕНИЕМ ИМЕНИ**

Кроме жителей Таллинна, право на бесплатный проезд в столице имеют все живущие в Эстонии учащиеся и лица старше 65 лет. Впрочем, чтобы проехать в общественном транспорте без оплаты, им достаточно просто зайти в салон автобуса или трамвая. Для этого вначале надо зарегистрироваться. То есть приобрести за 2 евро единую проездную карточку и за 1 евро персонализировать ее – такая карточка станет именной. Эту процедуру можно осуществить и самостоятельно бесплатно на специализированном сайте в Интернете.

При этом стандартную единую проездную карточку может заменить любая другая бесконтактная карта (например, ученический билет), отвечающая стандарту, поддерживающему технологию RFID. Во время каждой поездки ее необходимо валидировать. Если

этого не сделать, то даже если человек имеет право на бесплатный проезд, контролер может оштрафовать его на 40 евро. Пока не валидировать карточки в общественном транспорте Таллинна могут только полицейские. Но транспортники добиваются, чтобы и они также сообщали о своих поездках. Полная информация о пассажиропотоке – бесценный инструмент управления, кладезь статистических данных для принятия оперативных решений.

Пассажирам, не являющимся жителями Таллинна и не имеющим льгот, тоже надо

Кстати, Таллинн не стал первооткрывателем в деле внедрения бесплатного проезда для своих жителей. Первыми в 1997 году отменили плату за проезд в общественном транспорте в бельгийском городке Хассельте. В этом населенном пункте люди ездили бесплатно в течение 16 лет. Однако средств в городском бюджете стало не хватать, и местные власти вынуждены были вернуть плату за проезд. Позже примеру Хассельта последовали немецкие города Люббен и Темплин, шведские Эвертернео и Кируна, столи-



Велопарковка в эстонской столице.

покупать единую проездную карточку и класть на нее определенную сумму. Ее можно персонализировать, но необязательно. Если карта будет персонализирована, то в случае ее утери вы сможете перенести деньги или билет на новую. Если нет, потеряете зачисленные на нее деньги или билет. На неперсонализированные карточки билеты продаются только по полной цене. Персонализированные – дают возможность на пользование льготами. Все билетные системы в крупных городах Эстонии интегрированы. К примеру, таллиннскую карту можно использовать в Тарту и наоборот.

Приезжим лучше приобретать туристическую карточку Tallinn Card, с которой, кроме бесплатного проезда, можно посетить все музеи и достопримечательности столицы, а также получить скидку на многие услуги. Если планируется более длительное пребывание, транспортники советуют купить единый проездной билет, с которым проезд существенно дешевле. В крайнем случае можно купить у водителя талон за 2 евро. Его не надо отмечать в валидаторе.

**ТАЛЛИНН ВЫИГРАЛ – «ГЛУБИНКА» ПРОИГРАЛА**

Если посмотреть на этот процесс со стороны, то не покидает ощущение, что Таллинн, как и вся Эстония, находится в эпицентре какого-то глобального эксперимента.

Естественно, члены белорусской делегации поинтересовались положением соседних регионов, ведь наладился устойчивый отток их налогоплательщиков в Таллинн. Да и сам по себе этот ресурс не безграничен. Законы физики гласят: если в одном месте прибавляется, то в другом – убывает.

Таллиннские транспортники подтвердили существование негативных последствий для других регионов страны, которые лишились части налоговых поступлений. При этом точными данными они не располагали. Главное, по их мнению, не деньги. Важно добиться того, чтобы люди реже использовали в качестве транспорта личный автомобиль. Для этих целей на въезде в Таллинн и в самом городе строятся бесплатные перехватывающие парковки на 100–200 автомобилей. Ведь снижение нагрузки на дороги – это уменьшение нагрузки на бюджет по их обслуживанию и ремонту.

ца Аландского архипелага Мариехамн и французский городок Обань.

Особенность Таллинна – в том, что это самый крупный населенный пункт, где внедрена такая система. И пока она доказывает свою успешность. Жюри Международного инновационного конкурса городов в Гуанчжоу включило таллиннский проект бесплатного общественного транспорта в топ-30 самых важных и интересных в мире.

Сегодня примеру эстонской столицы следуют многие европейские страны: в маленьких городах Польши и Румынии уже перешли на новую схему, а в крупных, типа Варшавы, для постоянных резидентов вводятся скидки на проезд. Внимательно следят за реализацией эстонского проекта в Берлине и Париже. Организаторов проекта завалили запросами из других городов, где ищут пути уменьшения трафика: от 14-миллионного китайского Чэнду до румынского Бухареста.

**А ДАЛЬШЕ – ВСЯ ЭСТОНИЯ**

В первые годы реализации проекта эстонское правительство, мягко говоря, неоднозначно воспринимало эту затею. Сейчас все по-другому. Генеральный директор Департамента шоссеиных дорог Прийт Саук подписал приказ об установлении с 1 июля бесплатного проезда в 10 уездах Эстонии. При этом на автобусах он касается не только внутриуездных линий, но и распространяется на получающие государственную дотацию междугородные маршруты.

Уездные общественные линии дальнего следования обслуживают маршруты, на которые не хотят выходить коммерческие междугородные линии. Они и стали бесплатными.

Пярнумаа, Ляэне-Вирумаа, Харьюмаа и Рапламаа представили ходатайства о получении разрешения на сохранение платного проезда. Департамент ждет от них аргументированных разъяснений, почему они по-прежнему хотят взимать деньги за билеты.

Автобусы с бесплатными билетами с 1 июля оснастили соответствующими табличками, а право бесплатного проезда на них не будет зависеть от прописки в соответствующем уезде.



Для гибридных автобусов на конечных остановках установлены зарядные станции.

# Теннис, квесты, лазертаг



**Летом забота каждого родителя – как организовать интересный и содержательный досуг своих детей. И здесь первыми помощниками становятся загородные лагеря, где ребенок может оздоровиться, завести новых друзей и даже подготовиться к началу учебного года. Именно таким является детский оздоровительный лагерь им. Н. Гастелло оздоровительного центра «Талька» Минского отделения Белорусской железной дороги.**

**Т**ранспортное сообщение столицы с лагерем иначе как удобным не назовешь. Находится он в 25 км от Минска, рядом с уютным поселком Зеленое. Сюда ведет прекрасная автотрасса, а железнодорожный остановочный пункт, электропоезда через который курсируют с завидной регулярностью, расположен в 15 минутах ходьбы.

Неудивительно, что с момента появления в 1954 году первым названием лагеря для детей железнодорожников было «Зеленое». Он принимал ребят до совершеннолетия, и отдыхали они здесь по 30 дней. Столько длилась смена. В настоящее время лагерь, изменивший прежнее название на гордое «имени Н. Гастелло», принимает воспитанников на смены продолжительностью три недели.

Юных отдыхающих и их родителей во время заезда по традиции встречает хозяйка лагеря – начальник Елена Ходаковская, которая в этот день стала моим гидом.

– Я вам покажу излюбленное место детей. Давайте поднимемся на горочку, – улыбается Елена Владимировна. – Смотрите!



И действительно, лагерь – как на ладони. Цвет атрибутики БЖД – небесно-синий. Поэтому стиль оформления получился не только тематическим, но и органичным. Аккуратные домики, спортивные и игро-

вые площадки, завораживающий пейзаж и бесконечный щебет радостных детских голосов.

– Вот таким наши ребята видят лагерь, когда сюда приезжают. У них тоже глаза разбегаются от красоты и разнообразия. Перед отъездом домой они смотрят на него совсем по-другому, – отметила Елена Владимировна. – В начале смены – восторг, после ее завершения – грусть и даже слезы. Причем не только у детей, но и у педагогов. За это время взрослые и дети, в большинстве своем видящие друг друга впервые, становятся близкими по духу, а лагерь – родным домом.

– Первое время ребята адаптируются, – подтверждает сказанное воспитатель Александр Ясковец. – Но проходит пару дней, мы сплавиваемся и даже становимся в каком-то смысле семьей.

– А сплотиться помогают мероприятия, где отряд – команда, – продолжили вожатые 5-го отряда Карина Велиева и Юлия Купчик, студенты лингвистического колледжа. – Теперь уже даже представить не можем, как после окончания смены будем без наших ребят.

Елена Ходаковская, которая руководит лагерем второй год, – в прошлом педагог. После окончания столичного пединститута была учителем начальных классов, завучем по воспитательной работе в одной из школ Могилевской области, затем 8 лет – методистом в отделе образования, где в том числе курировала воспитательную работу.

– Как-то нас пригласили в «Зубренок», – вспоминает Елена Владимировна. – Я ходила по его огромной территории, видела радостные лица детей и думала: каким счастливым человеком должен быть тот, кто руководит всем этим. Тогда и поняла, что хочу окупиться в такую среду. А потом словно звезды сошлись. Мне предложили должность начальника этого лагеря. Отказаться не могла. Тем более мой дедушка всю жизнь работал на железной дороге, а будучи на пенсии, с гордостью вспоминал те времена.

За разговором мы спустились со взгорка к аллее.

– Деревья, кустарники и цветы недавно посадила администрация Минского отделения. Приехали, взяли лопаты и посадили, – констатирует Елена Владимировна. – Железнодорожники очень заботятся о лагере. У нас нет «наших» проблем. Они общие. Все вопросы решаются вместе и всегда в пользу детей.

Масштабы территории не изменились с момента открытия, как, собственно, и расположение корпусов. Все они переоборудованы, а где была необходимость – достроены. Но на этом благоустройство не остановилось. В ближайшее время на территории лагеря разместятся

три большие беседки и тренажерный комплекс.

– Подготовиться к открытию очередного летнего сезона нам помогают представители разных предприятий Минского отделения, – продолжает Елена Владимировна. – Производят косметический ремонт, замену в ряде корпусов окон и дверей, благоустройство. Кроме того, в этом году приобретено новое кухонное оборудование, а также уличные вандалистойчивые тренажеры, мольберты. Рисование на мольбертах – новшество сезона. Ребята могут стать участниками пленэров, почувствовать себя художниками, творцами, перенося на бумагу здешние пейзажи сказочной красоты.

Педагогический состав, в свою очередь, делает все, чтобы отдых был насыщенным и интересным. С первых дней ребята окружены заботой и вниманием. Традиционными здесь являются сеансы в собственном кинотеатре, выступления любительских коллективов Культурно-спортивного центра Минского отделения дороги, лазертаг, увлекательные квесты, привозные аттракци-



оны «Автосимулятор», «Виртуальная реальность», а также 7D-аттракцион. С удовольствием дети играют в настольный теннис, ходят на дискотеку.

– Немало мероприятий и внутри отрядов, – рассказывают воспитатели 9-го и 10-го отрядов Елена Устимчук, Ольга Проценко, Ев-



гения Шведова и Александр Ясковец. – Играем в спортивные и подвижные игры, много разговариваем. Перед сном читаем сказки.

Особое место в лагере – библиотека. Здесь собрана литература, которую школьникам нужно прочитать во время каникул. Работает тематическая выставка, приуроченная к Году малой родины. Она посвящена людям, отдавшим свои жизни, защищая Беларусь в годы Великой Отечественной войны. Здесь же хранится и памятный альбом, где собраны фотографии лагеря разных лет.

Уникальность «Гастелло» – его особая атмосфера. Утро начинается с музыки, под которую дети просыпаются и сразу настраиваются на позитивный лад. В течение дня у ребят очень высокая активность, и им всегда хочется чем-то заниматься. Поэтому главный акцент в организации досуга – на всевозможных мероприятиях. Жизнь просто кипит!

В день моего приезда нешуточные баталии развернулись на игровых и спортивных площадках, где с ребятами работали педагоги и сотрудники МЧС. Недавно прошел турнир по шашкам, а также познавательный

экскурс «Без чемодана», в ходе которого дети смогли заочно ознакомиться с историей Заславля.

Безусловно, главные герои здесь – дети. Именно они перенимают уклад жизни лагеря, начинают поддерживать его традиции и придумывать новые. Вероятно, именно по этой причине гости отмечают буквально царящее здесь волшебство: и дышится легко, и уезжаешь с хорошим настроением.

Большое внимание всегда уделяется питанию юных отдыхающих. Поэтому немаловажную роль в жизни лагеря играет столовая. Ведь именно здесь ребята получают много энергии для личных спортивных и интеллектуальных достижений.

– В лагере я работаю уже 10 лет, – рассказывает медсестра-диетолог Ирина Карлова. – Дети питаются пять раз в день по перспективному двухнедельному меню. В ежедневном рационе обязательны мясо, рыба, овощи, молочные продукты, на второй завтрак – живые витамины: фрукты или соки.

– 15 лет тружусь по специальности, – улыбается шеф-повар Валентина Линник. – Лю-

блю свою профессию, с детства о ней мечтала. Когда готовлю, тем более для деток, получаю огромное удовольствие.

Может быть, поэтому все блюда здесь такие сытные и вкусные.

Каждую смену в лагере действует профильный отряд, ребята из которого входят в состав пресс-центра и редакционной коллегии и выступают вестим и вездесущим детским оком. Посредством радиостанции они сообщают всем актуальную информацию. А вот печатным периодическим изданием является газета «News железнодорожник».

– Тираж небольшой – по количеству информационных уголков. Мы рассказываем о событиях, которых у нас – превеликое множество. Ведь даже в течение одного дня столько всего происходит, – поделилась вожатая отряда Елена Старостина. – Но это далеко не все возможности нашей печатной прессы. Со временем вполне может так сложиться, что материалы газеты мы будем размещать и на сайте лагеря.

Информацию ребята собирают везде: в интернете, у друзей, вожатых. А поскольку в газете все поместить невозможно, снимают видеоролики. Пообщавшись с нашими юными коллегами, мы предложили рассмотреть вопрос о съемке мини-фильмов о местной флоре и фауне.

С интересом узнал, что в пятом отряде работает необычный воспитатель – изобретатель.

– Большая часть моих проектов была придумана еще до приезда сюда, – рассказывает Дмитрий Мигаль. – Одним из самых ярких изобретений я считаю часы-головоломку, предназначение которых надо разгадать. Подсказкой выступают лампочки, меняющие свое положение. Но время отличается от реального.

Ребята пятого отряда разобрались, как работают часы. Интересно, разгадают ли их секрет те, кто приехал отдохнуть в «Гастелло» на вторую смену?

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

# Наследие Петра Белоцкого

**Талантливые люди, как правило, талантливы во всем. О человеке, про которого я сегодня расскажу, можно сказать: железнодорожник, инженер высочайшего уровня, работник торговли и сельского хозяйства, настоящий хозяин, а еще бизнесмен в лучшем значении этого слова. Все это – о Петре БЕЛОЦКОМ, бывшем председателе наблюдательного совета и генеральном директоре ОАО «ДОРОРС», делами и достижениями вписавшем свое имя в историю Белорусской железной дороги. Человеке, которого, к сожалению, в наших рядах уже нет – 31 января он ушел из жизни. К счастью, оставил после себя богатое наследие.**

**Галина БРЫЧКИНА**



Питетически работал на предприятии до конца жизни: Белоцкому было поручено возглавлять наблюдательный совет ОАО «ДОРОРС». Потому что не было другого столь идеально подходящего на эту должность человека, руководителя и специалиста с таким огромным багажом знаний и столько сделавшего для развития и процветания организации. Несмотря на то что Петр Васильевич не прожил и 70 лет, его без колебаний можно назвать представителем эпохи. Ведь сделано им столько, что с лихвой хватило бы на несколько жизней.

Белоцкий, безусловно, принадлежал к той золотой когорте специалистов, которые относились к работе не как к суровой необходимости, а как к творчеству, пусть порой и очень тяжелому, но приносящему удовлетворение. Он упивался работой. Именно про него – строки из песни: «...что б ни сделали мы, нам всегда по-хорошему мало...». Петр Васильевич постоянно стремился изучать новые технологии и внедрять их на практике. Неустанно искал и находил неординарные пути решения вопросов.

Много лет проработав во главе ДорУРСа белорусской магистрали в период существования командно-административной системы, когда самым главным было обеспечить железнодорожников промышленными и продовольственными товарами, бывшими тогда в крайнем дефиците, он сумел гибко перейти к новым методам управления. Белоцкий не только сохранил ОРС, созданный в 1943 году, но и значительно приумножил активы и пассивы предприятия. И чем сложнее были проблемы, тем талантливее он их решал. Вопросов ведь возникало множество: от гиперинфляции и отсутствия валюты до обеспечения своевременной выплаты зарплаты и безубыточной работы – в годы, когда все торговые предприятия республики трудились фактически себе в убыток. Нужно было

своевременно пересматривать цены, обеспечивать магазины оборотными средствами, переходить на договорную систему поставок... И при этом оставаться на плаву.

Откуда же у этого, в те годы еще довольно молодого человека, уроженца белорусской деревни Буда-Софиевка, взялись такие таланты? Откуда эта упорная тяга к знаниям и собственному совершенствованию, так необходимая руководителю нового формата?

Петр Васильевич неустанно и постоянно учился. И приобретенные знания всегда использовал на практике. Кроме того, он умел брать ответственность на себя. Благодаря этой его особенности характера на Белорусской железной дороге ему доверяли. Именно с помощью руководства БЖД в 1990-е – годы всеобщего дефицита – во многом решались вопросы пополнения оборотных средств структурных подразделений ДОРОРСа. Например, по разрешению начальника дороги Евгения Володько ДОРОРСу предоставлялось право взыскивать долги колхозов и совхозов перед железной дорогой продукцией сельского хозяйства. Средства возвращались магистрали после переработки и реализации продукции в системе ДОРОРСа. Это было выгодно и БЖД, и ДОРОРСу, поскольку уменьшало потребность в кредитах, за пользование которыми банки брали большие проценты. Безусловно, этот механизм просто не мог быть запущен без полного доверия Белоцкому.

Петр Васильевич жил и работал с учетом требований времени и перемен. Он был тем уникальным руководителем, который даже в советский период с его

системы рабочего снабжения белорусской магистрали.

Продолжая работать в этой системе после изменения структуры управления в 1990-е и возглавив ГП «ДОРОРС», Петр Васильевич взял на себя дополнительный круг обязанностей, причем немалый. Хотя, казалось, такой груз был немыслим для одного, пусть даже очень талантливого руководителя.

Девяностые были периодом острого товарного дефицита буквально во всем. И при крайней ограниченности в финансах именно талант Петра Белоцкого, уважение и доверие к нему начальника дороги Евгения Володько, первого заместителя Владимира Борисюка, заместителя дороги по кадрам и социальным вопросам Сергея Шилова позволили не скатиться отрасли в яму убыточности, не распастись на отдельные мелкие организации торговли и общественного питания. Все было сохранено, потенциал приумножен, предприятие возродилось в новом виде. В самые дефицитные времена железнодорожники могли питаться в хороших столовых, где продукция по большей части была из подсобных хозяйств. Кроме того, труженики магистрали формировали заказы на продукты и получали их. Особенно это практиковалось в локомотивных депо, где машинистам нужно было обеспечить питанием «в дорогу».

В новых условиях работы Белоцкому пришлось заниматься тем, о чем ранее даже не мыслилось: созданием новых производств. Нельзя не вспомнить один из первых и практически заоблачных по сложности реализации проектов того времени – мясокомбинат. Тогда перед руководством БЖД была поставлена задача обеспечения железнодорожников и жителей Беларуси собственной продукцией мясопереработки. В Австрии закупили контейнерный цех по

переработке мяса. Контракт поставки был выполнен – прибывшее оборудование выгрузили в Колядичах, а вот что дальше с ним делать, никто не знал. Более трех месяцев искали выход из положения. И нашли. К руководству дороги для беседы пригласили Петра Белоцкого. После детального обсуждения вопроса было принято решение о передаче закупленного оборудования ДОРОРСу с условием полной от-

ветственности не только за его установку и запуск мясокомбината на полную мощность, но и за решение комплекса экологических, санитарных и технических вопросов. Новым в реализации проекта было все, включая и то, что это был один из первых значимых валютных проектов Белорусской железной дороги в лихие девяностые.

Петр Васильевич полностью окунулся в решение, казалось бы, нерешаемых проблем. И в 1995 году мясокомбинат начал выпускать продукцию, которая в первую очередь шла на обеспечение железнодорожников.

*Окончание в следующем номере.*



Руководство БЖД в 1980-е годы Петр Белоцкий - четвертый слева во втором ряду.

почти военной дисциплиной умел не только четко выполнить поручение высшего руководства, но и проявить инициативу.

Как вспоминает Владимир Борисюк (в 1990-е – первый заместитель начальника дороги), еще в 1985 году благодаря инициативе и упорству Белоцкого и под его непосредственным руководством на улице Вильямса в Минске была построена современная торгово-закупочная база. Ее возвели на месте непригодного и устаревшего старого одноэтажного деревянного склада. Новая база соответствовала всем требованиям того времени и позволила решить проблемы закупки товаров для огромной

## Россия

Классовый  
ПОДХОД

С 1 июля в России вступила в силу новая редакция Правил дорожного движения, которая устанавливает ограничения на въезд транспорта с грязным выхлопом в определенные зоны.

Как пишет «Коммерсантъ», идея поделить автолюбителей страны на классы принадлежит Министерству транспорта. Именно оно еще в 2014 году разработало поправки к ПДД, ссылаясь на зарубежный опыт. Региональные власти должны иметь право вводить ограничения в районах с неблагоприятной экологической обстановкой, считают в ведомстве. До этого ограничение проезда транспорта с грязным выхлопом обсуждали более 10 лет – тема поднималась еще в середине 2000-х годов в правительстве Москвы времен Юрия Лужкова.

На дорогах запрет на движение автомобилей ниже определенного класса обозначают знаком. Контроль проезда будет осуществляться камерами: номер транспортного средства сверяют с базой данных МВД, где содержится информация об экологическом классе машины. Кроме того, проверить его в свидетельстве о регистрации сможет инспектор.

Экологический класс в автомобильных документах указывается с 2010–2011 годов. По данным ГИБДД, в России зарегистрировано 7,7 миллиона легковых машин возрастом 10–15 лет и 14,5 миллиона – старше 15 лет, и все они почти наверняка без экологического класса. Следовательно, нововведения коснутся десятков миллионов автовладельцев.

Впрочем, дорожные знаки появились пока только на бумаге, в ГОСТах они не закреплены – новую редакцию государственных стандартов готовит РосдорНИИ. Даты выхода документов не называются, но в Минтрансе заявляют, что работа находится в завершающей стадии. Нет также и официальных разъяснений о размере штрафа.

Довезти...  
до кондиции

В России ужесточат стандарты транспортного обслуживания. Перевозчиков обяжут оборудовать автобусы, троллейбусы и маршрутные такси кондиционерами и печками. Изменения утверждены распоряжением Министерства транспорта РФ.



Как пояснили в ведомстве газете «Известия», стандарт разработали для реализации транспортной стратегии России. Его ввели в прошлом году, однако после тестового периода потребовалось внести поправки.

Системы кондиционирования и отопления в общественном транспорте должны быть настроены на поддержание комфортной температуры в любое время.

В предыдущей версии документа кондиционеры и печки не упоминались, хотя ссылка на комфортную температуру была. Параметры температурного режима в транспорте остались прежними: не менее 12°C при среднесуточной температуре воздуха ниже 5°C и не более 25°C при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20°C, говорится в статье.

Стандарт также устанавливает требования к остановкам общественного транспорта – они должны защищать пассажиров от осадков и ветра независимо от количества людей на остановочном пункте.

Помимо этого, изменениями в документ определено количество пассажиров, которые могут ехать в общественном транспорте стоя – не более трех человек на один квадратный метр свободной площади салона.

Согласно новому стандарту перевозчики должны осуществлять посадку и высадку, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно.

В Минфине отмечают, что, несмотря на рекомендательный характер, региональные власти уже сейчас могут брать стандарт за эталон.

## Таджикистан



Транспортная карта, валидатор, безналичный расчет... К таким терминам сейчас привыкают пассажиры общественного транспорта в Душанбе.

Наличные –  
под запретом

В столице Таджикистана за проезд запрещено платить наличными. Вместо них – транспортные карты. На остановках, в автобусах и троллейбусах дежурят волонтеры, помогающие горожанам привыкнуть к новой системе.

«МИР 24» сообщает, что карты ввели в эксплуатацию в марте. Но тогда пассажиры еще могли пользоваться наличными. Теперь транспорт

полностью переходит на электронную систему. Транспортники уверены: ее внедрение не только позволит повысить уровень качества обслуживания пассажиров, но и будет способствовать увеличению заработной платы водителей. Пополнится также городская казна.

До конца года валидаторы установят и в маршрутных такси.

## Кыргызстан

## Свяжут север и юг

В Кыргызстане полным ходом идет строительство новой дороги, которая свяжет север страны с югом.

Сейчас эту функцию выполняет одна-единственная трасса: Бишкек – Ош, построенная более 20 лет назад. Две полосы давно не справляются с потоком машин, и в результате – частые пробки.

– Дорога Бишкек – Ош строилась из расчета на транспортный поток три-четыре тысячи машин в сутки. Но в последние годы количество автотранспортных средств выросло с 15 до 20 тысяч, – рассказал «МИР 24» пресс-секретарь Министерства транспорта и дорог Кыргызстана Кылычбек Досумбетов.

Альтернативную трассу начали возводить четыре года назад.

Она должна связать побережье Иссык-Куля на севере страны с крупным областным центром Джалал-Абадом на юге.

Новая дорога будет четырехполосной. объехать гору нельзя, поэтому на одном из участков сквозь скалы пробьют тоннель протяженностью четыре километра – самый длинный в Кыргызстане. И самый безопасный.

На трассе построят два эстакадных моста, один из которых (его проект – на снимке) также станет рекордсменом: толщина каждой из поддерживающих его 76 железобетонных опор – более двух метров; высота сооружения – 50 метров, протяженность – более километра.

Мосты соединят два берега одной из крупнейших водных артерий региона – реки Нарын. Бурная и многоводная, она доставляет рабочим массу проблем. На строительстве сейчас трудится 800 человек, большинство из них – специалисты из Китая.

– Очень сложный рельеф. К тому же дорога должна соответствовать и кыргызстанскому, и китайскому стандартам, – отмечает проектный менеджер Цай Ю.

Общая стоимость проекта составляет почти миллиард долларов. Сдать автотрассу планируют к концу 2021 года.



## Автобусы-амфибии

И по суше,  
и по воде

Автобусы, способные передвигаться как по суше, так и по воде, используются в качестве общественного транспорта на туристических маршрутах. Подобные средства передвижения действуют в нескольких странах. К примеру, в Великобритании армейский автобус DUKW, аналоги которого еще во Вторую мировую войну колесили по европейским дорогам и плавали по крупным рекам, используется для экскурсий по Лондону: туристы могут купить билеты на автобус и любоваться видами как с городских улиц, так и с Темзы.

В Нидерландах действуют два таких маршрута – в Амстердаме («Амфибус») и Роттердаме (Floating Dutchman). Оба вмещают по 50 человек. В столице используется специально разработанная технология, при которой дизельный двигатель, применяемый для поездок автобуса по земле, отключается после погружения транспорта в воду. В этой стихии Floating Dutchman передвигается при помощи четырех электродвигателей.

Есть автобус-амфибия и в канадском Торонто. Hippo – не просто транспортное средство для туристов, но и полноценный интерактивный элемент для полного погружения (и в прямом смысле) в природу Онтарио. Помимо уличных красот, амфибус, оформленный в стиле гиппопотама (отсюда и название), дает возможность погрузиться в знаменитое озеро. Безопасность экскурсий по воде обеспечивается на высоком уровне, каждому пассажиру выдается спасательный жилет. Каких-то драматических историй за время существования туристических маршрутов на автобусе-амфибии здесь зафиксировано не было.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

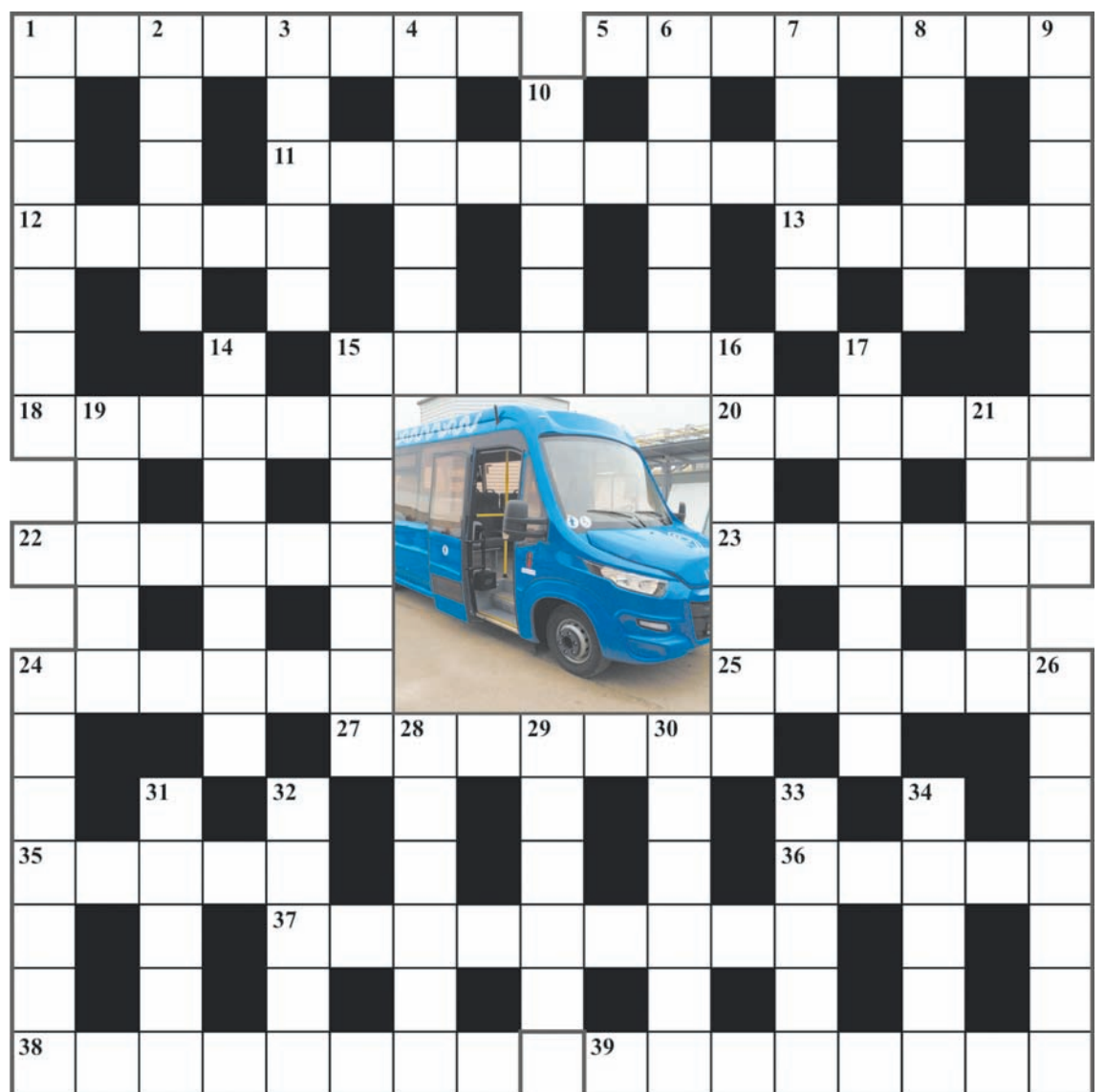
## Кроссворд

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 1. Имя героини Вивьен Ли в фильме «Унесенные ветром». 5. Аппарат для подводного плавания. 11. Площадка для взлета и посадки вертолетов. 12. Марка итальянских автомобилей. 13. Японская мультипликация. 15. Расстояние между концами циркуля. 18. Дерево с душистыми гроздьями – из романа. 20. Дикий горный баран с большими рогами. 22. Проведение тренировочных военных действий. 23. Рысь на месте: в конном спорте. 24. Массированный напор войск. 25. Ивняк, которым зарастают речные берега. 27. Старинное ручное оружие в форме лука. 35. «Проглоченное» огорчение. 36. И то, что вам несут к столу, и то, в чем это несут. 37. Способность осмысливать значение. 38. Человек, любящий подремать (разг.). 39. Искусственный водоем для содержания рыб.

**ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. Небольшая тонкая колбаска в оболочке. 2. Ориентир на конверте письма. 3. «Сто-

лица» Западной Украины. 4. Заведение, плачущее по уголовнику. 6. Попугай киношного Айболита. 7. Король среди драгоценных камней. 8. Белок в составе сократительных элементов мышц. 9. В эту игру заяц играл с белками в начале пьесы Маршака «12 месяцев». 10. Вырез в одежде для шеи. 14. Эксперт по стоимости. 15. Квашеное топленое молоко. 16. Повторяющаяся часть рисунка. 17. Придание ювелирному камню геометрически правильной формы. 19. «А когда на море ...» (песен.). 21. Красное вино, давнее название рюмки. 24. Метод борьбы продавца с лишними килограммами покупателя. 26. Слово с противоположным значением. 28. Образование пчелиной семьи. 29. Действующий вулкан в Японии, на острове Хонсю. 30. Еловый лес. 31. Историческая область в Иране. 32. Кто первым встал, того и ... (шутка). 33. Доносчик в коротких штанишках. 34. Хлопья с сухофруктами для завтрака.



## ОТВЕТЫ

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 1. Скарлетт. 5. Акваланг. 11. Вертодром. 12. Ивеко. 13. Аниме. 15. Раствор. 18. Акация. 20. Арали. 22. Ученые. 23. Плавильня. 24. Натиск. 25. Ракета. 27. Арбалет. 35. Обида. 36. Блядо. 37. Поминание. 38. Сонливцев. 39. Акварели. 31. Гипаня. 32. Тапки. 33. Ябедка. 34. Мюсли.

**ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. Сосиска. 2. Адрес. 3. Львов. 4. Тюрма. 6. Карудо. 7. Алмаз. 8. Актриса. 9. Горелки. 10. Борот. 14. Оценщик. 15. Ракетка. 16. Рапорт. 17. Огранка. 19. Качка. 21. Лафит. 24. Недовес. 26. Антонино. 28. Роеинне. 29. Асама. 30. Ельняк.

## Советы врача

## Туберкулез: никто не застрахован

**Туберкулез – это болезнь, которая вызывается микобактерией. Как правило, она поражает легкие, но в редких случаях может затрагивать другие части тела, например, лимфатические узлы, костную систему и головной мозг.**

Основным источником распространения инфекции является больной туберкулезом человек, реже – крупный рогатый скот, верблюды, свиньи, птицы, другие животные.

Специалисты отмечают, что жертвой туберкулеза может стать абсолютно любой независимо от материального положения и общего состояния здоровья. В общем, никто не застрахован, потому не теряем бдительность.

От уже болеющего человека возбудитель передается следующими путями:

воздушно-капельным (при кашле, чихании, разговоре);  
воздушно-пылевым (высохшие частицы мокроты сохраняют жизнеспособность в течение нескольких месяцев, легко переносят низкие и высокие температуры);

контактно-бытовым (при пользовании общей с больным посудой, зубной щеткой, полотенцем, постельным бельем).  
Факторы риска:

ВИЧ-инфицированность, постоянные стрессы, неполноценное питание, алкоголизм, табакокурение, наркомания, плохие бытовые условия, резкая перемена климата, инфекционные и простудные болезни, наличие сопутствующих заболеваний (диабет, язвенная болезнь желудка и 12-перстной кишки, хронические неспецифические болезни легких). Наибольшему риску подвергаются лица, находящиеся в продолжительном близком контакте с больным туберкулезом.

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

## Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

## Верный друг

**В семье контролера государственного предприятия «Минский метрополитен» Екатерины Лобанок подрастают сразу три домашних питомца: шиншилла, собака и кот. И все уживаются.**

**Пес Арчи – добродушный, любознательный и очень сообразительный. За пределами квартиры с ним происходят забавные вещи. Особенно надолго запоминаются хозяевам поездки в общественном транспорте.**

**Однажды солнечным днем дочь хозяйки Виктория отправилась с ним за город. Арчи любит смотреть через стекло на дорогу, поэтому, как только подъехал автобус, они зашли в салон и устроились возле окна. Через три остановки в транспорт вошла женщина с плачущим ребенком. Любвеобильный пес тут же отвлекся от окна и подошел к мальчику. Тот перестал плакать, а после того как Арчи завилял хвостом и заглянул ему в глаза, улыбнулся. Когда Виктория с собакой на нужной остановке направилась к выходу, малыш уже смеялся и махал Арчи вслед.**

**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.

## 12 июля – Всемирный день бортпроводника

## Первые в небе

**В мире изначально бортпроводниками (стюардами) работали мужчины. Самым первым среди них был Генрих КУБИС из Германии.**

Обслуживать пассажиров он начал в марте 1912 года на дирижабле Schwaben. Кубис служил старшим бортпроводником на всех последних немецких пассажирских цеппелинах, включая Bodensee (его полеты связывали Берлин и Южную Германию в

1919 году) и Graf Zeppelin, и знаменитом Hindenburg.

На ранних цеппелинах Кубис работал один, но на борту 20-местного дирижабля Graf Zeppelin уже были бортпроводник-помощник и повар, а на борту 72-местного Hindenburg он уже руководил группой из 10–15 поваров.

6 мая 1937 года у местечка Лейкхерст (штат Нью-Джерси) на борту Hindenburg возник пожар. Кубис в этот момент находился в обеденном зале. Когда Hindenburg приблизился к земле, мужчина стал призывать пассажиров и экипаж выпрыгивать из окон, чтобы спастись. Сам он приземлился без каких-либо телесных повреждений. Кубис выступил свидетелем, дав показания в деле о пожаре на дирижабле. Поз-



по тогдашним меркам плату – 125 долларов в месяц.

15 мая 1930 года Эллен Черч совершила свой первый рабочий перелет по маршруту Сан-Франциско – Шайенн.

Набор бортпроводников-женщин, а тем более медсестер, которые могли бы обеспечить безопасность пассажиров на борту, был весьма удачным ходом со стороны авиаперевозчиков. Дело в том,

что самолеты в то время летали низко над землей, их сильно трясло, и пассажирам часто становилось плохо. Расчет делался на то, что при появлении медсестер люди будут меньше бояться и станут обращаться к услугам авиакомпаний.

Эллен Черч проработала в небе 18 месяцев и вернулась к прежней профессии. Во время Второй мировой войны она служила медсестрой на медицинском самолете, вывозившем раненых солдат из Северной Африки и Италии, затем – в санитарном поезде во Франции. Эллен награждена множеством медалей.

В родном городе Креско первой в мире стюардессы в ее честь назван аэродром.

же вернулся в Германию, где прожил до самой смерти. Умер Генрих Кубис в 1970 году.

Американская медсестра Эллен ЧЕРЧ изменила существующую без малого 20 лет традицию и стала первой в мире стюардессой. Больше всего на свете она хотела стать пилотом.

В 1929 году 25-летняя девушка окончила курсы управления самолетом и предложила свои услуги авиакомпании Boeing Air Transit (ныне – United Airlines). Менеджер компании ответил, что в гражданской авиации создается новая профессия, аналогичная проводнику на железнодорожном транспорте. Ей предложили набрать группу из семи медсестер не старше 25 лет и не тяжелее 115 фунтов (около 52 кг), готовых стать стюардессами за приличную

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Редакция газеты

**TRANСПОРТНЫЙ**  
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

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

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

отдел рекламы 285-37-98  
285-38-03

Индекс 64121

Подписано в печать 11.07.2018  
Объем 4 п.л. Тираж месяца 12 852 экз. Заказ 2400.  
Цена свободная.

Собственные корреспонденты:

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

ISSN 1993-260X



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