

ТРАНСПОРТНЫЙ

ВЕСТНИК

19 июля 2018 г., четверг, № 29 (6036)


МЭТЫ БЕЛАРУСІ

ЎСТОЙЛІВАГА РАЗВІЦЦА Ў

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

Организация поддерживает Цели устойчивого развития

Возвращенный

На прошлой неделе Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко побывал на Оршанском авиаремонтном заводе. Он потребовал незамедлительно восстановить эффективную работу предприятия.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

СНОВА – ГОСУДАРСТВЕННОЕ!

Как обстояли дела в Болбасово перед приездом главы государства? Ситуацию можно назвать безрадостной. С октября прошлого года завод работает неполную рабочую неделю – ежедневно, но до часа дня. Средняя зарплата на предприятии по итогам шести месяцев составляет 648 рублей. Но работники говорят, что многие из них видят в своих расчетных листках около 300 рублей в месяц. Заказы сокращаются. Есть проблемы с поставками комплектующих. Задолженность перед банками велика. О ритмичном производстве в таких условиях говорить не приходится.

– Собственника уже здесь нет. Собственники – вы. Все те, которые здесь были, сами отказались от завода. Поэтому действуйте. Какая разница, кому принадлежат акции. Это наша задача, чтобы люди здесь получали нормальную заработную плату, – заявил Президент, поручив до конца июля полностью закрыть вопрос перехода прав собственности. При этом он пообещал помочь заводу, но прежде велел подготовить бизнес-план перспективного развития предприятия.

На следующий день после его посещения на заводе отмечали 77-ю годовщину со дня основания.

– Мы с воодушевлением встретили визит главы государства и надеемся, что две семерки принесут нам удачу, – говорит председатель профкома ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» Галина Денисова. – Как таковых торжеств не было. Мы просто собрались и всем коллективом подвели итоги полугодия. Отметили лучших. Состоялся небольшой концерт, организованный силами самодельных коллективов поселка Болбасово. Надо понимать, что завод и поселок неразделимы, все переживают за судьбу завода.

– Президент оценил текущее состояние дел, поставил задачи и сроки. Прежде всего, это существенное увеличение загрузки предприятия, выход на безубыточную работу, увеличение заработной платы до нормативной. И задача такая: чтобы к 2020 году это был процветающий завод, – прокомментировал ситуацию генеральный директор ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» Павел Случак.

ГОВОРИМ БОЛБАСОВО, ПОДРАЗУМЕВАЕМ – ЗАВОД

Чтобы понимать, о чем идет речь, необходимо вспомнить историю предприятия. Она берет свое начало в далеком 1941 году, когда для обороны Ленинграда



был создан 2-й авиационно-ремонтный поезд ВВС Балтийского флота. Он прошел всю войну, освоил ремонт 33 типов советских и ленд-лизовских самолетов, затем и работу с новыми реактивными истребителями.

В 1956 году поезд прибыл в Болбасово, где превратился в стационарный

авиаремонтный завод. Долгие десятилетия он был ведущим предприятием СССР по ремонту и обслуживанию советских дальних бомбардировщиков Ту-16 и Ту-22М. Сейчас легендарный Ту-16 стоит в сквере бывшего военного городка, напоминая о минувшей славе.

Окончание на стр. 3

И берега соединятся...

Посещение строящегося моста через реку Сож в Славгородском районе стало одним из пунктов визита заместителя премьер-министра Анатолия Калинина в Могилевскую область.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»



Вице-премьер уже не в первый раз на данном объекте, что свидетельствует о его важности не только для района, но и для Приднепровского края в целом. Доклад о результатах строительства мостового перехода Анатолий Николаевич заслушал прямо на стройплощадке.

Как рассказал генеральный директор РУП «Могилевавтодор» Анатолий Лопатин, ввод данного

объекта в эксплуатацию запланирован на 2019 год. Однако о более конкретных сроках говорить пока рано: есть вопросы и с финансированием, и с поставкой железобетонных балок. Для завершения устройства пролетного строения необходимо еще 30 балок длиной 33 метра, однако согласно графику их поставка предусмотрена лишь в первом квартале следующего года.

В свою очередь Анатолий Калинин поставил задачу снизить затраты и повысить производительность труда. При этом он отметил, что уже заметно, какая большая и серьезная работа здесь проделана.

После этого вице-премьер общался с работниками филиала «Мостоотряд № 425» ОАО «Мостострой», которые трудятся на объекте.

Подробнее о строительстве мостового перехода через реку Сож в Славгородском районе читайте на стр. 7

Прямая линия

21 июля с 9.00 до 12.00 можно получить ответы на вопросы, находящиеся в компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, позвонив по телефону в Минске



(017) 259-79-26



Сплитстоун

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

АЛМАЗНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

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

МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

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

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

Сервис

Для тех, кто в пути

В Пресс-центре Дома прессы вчера, 18 июля, состоялась пресс-конференция «Индустрия гостеприимства: тенденции развития придорожного сервиса».



Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

К участию в мероприятии были приглашены представители ряда органов государственного управления – министерств транспорта и коммуникаций, спорта и туризма, антимонопольного регулирования и торговли, а также главного управления торговли и услуг,

Минского областного исполнительного комитета. Министерство транспорта и коммуникаций представлял начальник главного управления автомобильных дорог Александр Головнёв.

О том, какие вопросы обсуждались в ходе пресс-мероприятия, расскажем более подробно в следующем номере.

Воздушный транспорт

Новый уровень комфорта

17 июля на одном из крупнейших в мире авиасалонов «Фарнборо» (Великобритания) «Белавиа» объявила о заказе четырех современных авиалайнеров Boeing 737 MAX на условиях лизинга у американской лизинговой компании Air Lease Corporation (ALC).

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Поставка новых самолетов с завода-изготовителя в Сиэтле в Минск запланирована на 2019–2020 годы. Первый в рамках сделки ожидается в мае следующего года.

Это будет уже вторая прямая поставка абсолютно новых авиалайнеров с завода корпорации Boeing. В 2016 году авиакомпания приобрела в собственность три самолета Boeing Next Generation 737-800.

Основная особенность новейшей разработки Boeing 737 MAX – использование более мощных двигателей CFM International LEAP-1B, которые повышают топливную эффективность на 10–12%. Воздушные суда нового поколения позволяют авиакомпании «Белавиа» вывести из эксплуатации Boeing 737 Classic, что существенно омолодит авиапарк.

– Мы надеемся, что поставка Boeing 737 MAX даст возможность нашим пассажирам начинать путешествия только с позитивных впечатлений и сделает полеты максимально комфортными, – сказал генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Белавиа»

Анатолий Гусаров. – Мы продолжаем планомерно реализовывать стратегию по обновлению авиапарка.

Исполнительный вице-президент ALC Алекс Хатиби выразил уверенность в том, что инвестиции в новые самолеты позволят «Белавиа» поддерживать современный и универсальный флот, сохранять конкурентоспособность на рынке.

Заинтересованность ALC в дальнейшем сотрудничестве с авиакомпанией, которая оптимизирует флот и расширяет маршрутную сеть, высказал исполнительный председатель Air Lease Corporation Стивен Ф. Удвар-Хазси. Он убежден: передовые технологии на самолете MAX 8 обеспечат новый уровень эффективности и комфорта для клиентов «Белавиа».

Air Lease Corporation является ведущей лизинговой компанией в авиационной индустрии. Базируется в Лос-Анджелесе (штат Калифорния). Занимается в основном приобретением коммерческих самолетов и предоставлением их в лизинг авиакомпаниям по всему миру на индивидуальных условиях по лизингу и финансированию.

II Европейские игры

Более 1300 км

В планах у оператора МТС – улучшение мобильной связи на основных участках Белорусской железной дороги. Проект будет реализован ко II Европейским играм, которые состоятся в Минске в 2019 году.

До начала спортивного форума вдоль путей установят новые базовые станции, которые охватят более 1300 км железной дороги. Это позволит обеспечить качественную 3G-связь и беспереывное соединение во время движения.

Промышленная эксплуатация услуги беспроводного интернета на железнодорожных вокзалах страны началась в июле прошлого года. За это время свободным доступом в интернет воспользовалось более 220 тысяч пассажиров, которые осуществили свыше 518 тысяч подключений, сообщает пресс-центр БЖД. В среднем пользователь проводит в сети 48 минут, а общий объем потребленного трафика за год составил более 120 терабайт.

В топ-5 вокзалов, где пассажиры активнее всего пользовались беспроводным интернетом, входят Минск, Брест, Гомель, Орша и Жлобин.

Зоны Wi-Fi по заказу Белорусской железной дороги на вокзалах страны развернула компания МТС. Бесплатный Wi-Fi доступен посетителям вокзальных комплексов в Минске, Бресте, Барановичах, Витебске, Гомеле, Гродно, Могилеве, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Калинковичах, Кричеве, Лида, Лунинце, Молодечно, Орше, Осиповичах, Полоцке и Пинске. Точки доступа к нему – в залах ожидания и холлах, а также в комнатах отдыха в Минске и Бресте. У пассажиров перед поездкой есть возможность комфортно общаться в соцсетях и мессенджерах, смотреть видео и читать новости.

Чтобы подключиться к общественному Wi-Fi на железнодорожных вокзалах страны, необходимо ввести номер мобильного телефона в специальном регистрационном поле. После этого пользователь получает SMS с паролем для входа в сеть. Авторизация будет действительна в течение 24 часов.

Туризм

«Приземлился» у дороги



Недавно в агрогородке Кировская, что рядом с Витебском, установили памятный знак героям-летчикам: самолет СУ-24М, который уже успел стать местной достопримечательностью. Он украсил не только агрогородок, но и автодорогу Р20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики. Некоторые водители даже специально останавливаются, чтобы сделать селфи с советским и российским бомбардировщиком.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Летательный аппарат на безвозмездной основе был передан Министерством обороны Беларуси. Работы по транспортировке, установке и благоустройству памятного объекта выполнялись Витебским райисполкомом и организациями района, а финансировались за счет средств субсидий.

Кстати, дорога Р20, связывающая Витебск, Полоцк и Латвию, видится как одно из важнейших туристических направлений. Особенно это актуально в преддверии II Европейских игр. Полочане, как представители исторического центра

страны, даже выступили с инициативой введения безвизового режима на территории Витебской области по примеру туристско-рекреационной зоны «Брест», а также намерены ходатайствовать об установлении безвизового порядка въезда и выезда через государственную границу в автодорожных пунктах пропуска «Урбаны» («Силена»), «Григоровщина» («Патерниек») и через аэропорт Витебск.

Таким образом, будет создан своеобразный коридор для въезда в нашу страну со стороны стран Балтии. С учетом предложений по активному отдыху на территории Браславского района срок действия безвиза мог бы составить 15 дней.

По правилам

Контроль
усилен

Более 4200 безбилетных пассажиров привлечено с начала года к административной ответственности на Белорусской железной дороге.

За шесть месяцев контролерами-ревизорами пассажирских поездов проведено 28 006 проверок, что на 293 больше, чем за аналогичный период 2017 года, сообщает пресс-центр БЖД. Основное внимание уделялось поездам городских и региональных линий экономкласса. На их долю пришлось 96% от общего количества проведенных проверок.

В первом полугодии к административной ответственности привлечен 4241 безбилетный пассажир, из которых 3572 уплатили штраф на месте. За курение в неустановленных местах оштрафовано 176 человек. В результате контроля в поездах взыскано 86,5 тысячи рублей штрафа и тарифа.

На Белорусской железной дороге продолжается работа по усилению контроля оплаты проезда в поездах. В частности, запланировано проведение еженедельных сплошных групповых проверок с участием сотрудников органов внутренних дел и работников Военизированной охраны БЖД, декад сплошного контроля, в ходе которых охватывается до 100% поездов региональных линий экономкласса, курсирующих на проверяемом участке, а также организация сплошного контроля на всем пути следования поездов региональных линий экономкласса.

Белорусская железная дорога призывает пассажиров ответственно относиться к пользованию услугами железнодорожного транспорта и своевременно оплачивать проезд.

С 31 января 2018 года размер штрафа за безбилетный проезд в поездах городских линий изменен и составляет от 0,5 до одной базовой величины.

Также предусмотрена административная ответственность (штраф в размере 0,2 базовой величины) за неоплаченный провоз ручной клади, количество или размер которой превышает установленные законодательством нормы бесплатного провоза (вес более 36 килограммов либо размер по сумме трех измерений превышает 200 сантиметров).

Штраф за безбилетный проезд пассажиров в поездах региональных линий не изменился и составляет 0,7 базовой величины, межрегиональных и международных линий также остался без изменений – одна базовая величина.

Курение (потребление) табачных изделий в неустановленных местах влечет наложение штрафа в размере до четырех базовых величин.

Промышленность

Возвращенный

Окончание. Начало на стр. 1

Оршанский авиаремонтный и Болбасово – близнецы-братья. Их связывает неразрывная нить времен. Распад СССР сильно повлиял на судьбу как предприятия, так и жителей поселка. Перестроечный период девяностых годов прошлого века кардинально изменил отлаженный трудовой ритм завода и жизненный уклад сотен работников и их семей. Остро встали вопросы загрузки предприятия, поиска заказчиков, а в дальнейшем – сохранения завода и высококвалифицированных специалистов.

После вывода из Беларуси дальних бомбардировщиков перед предприятием маячила перспектива банкротства. Выход нашли в ремонте различных модификаций вертолетов: Ми-8 (Ми-17) и Ми-24 (Ми-35). Вскоре завод стал известным предприятием по ремонту авиатехники. Его специалисты возвращали в воздух даже те машины, на которых другие компании ставили крест.

УКРАИНСКАЯ ПОПЫТКА

Однако авиационный рынок очень конкурентен и консервативен. Новых игроков там никто не ждет. Предприятию нужен был стратегический партнер с опытом успешной работы в данной сфере. И такой партнер нашлся. Им стала украинская компания «Мотор Сич» с головным офисом в Запорожье. В 2013 году у «Мотор Сич» оказалось 60% акций ОАО «Оршанский авиаремонтный завод», 39,7% достались белорусской компании «Системы инвестиций и инноваций».

Почему была сделана «ставка» на Украину? Еще во времена СССР запорожский завод производил половину советских авиационных двигателей, а после стал корпорацией мирового уровня. В огромный холдинг входит 12 предприятий с 27 тысячами работников. В Орше планировали превращать старые модели вертолетов в новейшие модификации – Ми-8 в Ми-8МСБ, Ми-2 в МСБ-2 с украинскими двигателями. Машины с существенно улучшенными летными и эксплуатационными качествами должны были продаваться в Украине, России и в третьих странах. В результате



глубокой модернизации старых советских вертолетов Миля от них, по сути, остались только неубиваемые фюзеляжи. Поэтому производитель позиционировал свою продукцию как новые изделия.

В марте 2013 года на заседании акционеров ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» озвучили грандиозные планы. При этом акционеров трудно было заподо-



зрить в прожектерстве. Производство легких вертолетов на «Мотор Сич» включили в программу развития экономики Украины на 2013–2014 годы, утвержденную Постановлением Кабинета министров Украины № 187 от 27.02.2013. Ожидалось, что выпуск МСБ-2 в Оршанском районе позволит заменить импорт в Украину 50 подобных легких вертолетов на сумму в 100 млн долларов и организовать экспорт 50 таких машин. Еще больший эффект должно было дать производство новых вертолетов взлетной массой 5–6 т: замещение импорта в Украину 150 винтокрылых машин на сумму около 1,5 млрд долларов и экспорт 250 на сумму около 2,5 млрд долларов.

– В Орше мы освоили производство Ми-8МСБ с новым двигателем, новой системой управления и предлагаем его покупателям. Машина уже сертифицирована в Украине, Беларуси и Южной Америке, – говорил в интервью корреспонденту «ТВ» в июле 2014 года глава компании «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев. – Мы уже начали продавать вертолеты. А значит, есть из чего платить зарплату. Что касается триумвирата «Беларусь – Украина – Россия» в авиационной отрасли, то никакие потрясения на социальном или политическом уровне не помешают нам выполнять те обязательства, которые мы взяли на себя, и делать новые виды продукции.

Увы, оптимистичным планам не суждено было сбыться. Политические события 2014 года в Украине, украинско-российский конфликт... И если поначалу еще срабатывала схема с «оршанским окном» в Россию, то после даже «форточку» закрыли. В 2017-м, судя по публикациям в прессе, РФ самостоятельно смогла обеспечить себя вертолетными двигателями и полностью отказалась от украинских поставок.

Беларусь теоретически могла поставлять в Россию вертолеты Ми-8МСБ, которые были бы дешевле российских аналогов при сопоставимых с ними технико-тактических характеристиках. Но российская сторона не только не стала заказывать вертолеты

в Орше, но и прекратила поставки комплектующих для их ремонта по ряду чувствительных позиций. Это – яркий пример болезненного для всех сторон разрыва экономических связей между частями некогда единой страны.

...И ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

Те, чья жизнь завязана на предприятии, не виноваты в ухудшении взаимоотношений между соседними странами и конфликте акционеров, которые по факту



не выполнили свои обязательства. Людей надо обеспечить работой и, как следствие, приличной зарплатой, чего в ходе посещения Оршанского авиаремонтного завода и потребовал Александр Лукашенко.

Президент также дал поручение предоставить проект модернизации взлетно-посадочной полосы в аэропорту Болбасово, где разместится новый транспортно-логистический центр. Все это должно дать мощный импульс развитию треугольника Орша – Барань – Болбасово, который в Советском Союзе считался эталонным центром промышленности с мощными предприятиями гражданского и военного назначения.

Сейчас формально взлетно-посадочная полоса принадлежит заводу. Но с учетом того, что она должна работать на целую группу транспортно-логистических объектов, строительство которых ведется в настоящее время, ее планируется перевести в государственную собственность без привязки к заводу. В этой части поставлены задачи в короткий срок сделать так, чтобы полоса принимала любые типы воздушных судов, в первую очередь – грузовые.

Что же касается возвращения завода в госсобственность и «оживления» его деятельности, то понятно: процесс простым не будет. Однако нам не привыкать решать сложные задачи. Справимся.

Пассажирские перевозки

Встречаться, говорить и слышать

Перевозчики пассажиров, работающие на нерегулярных и регулярных маршрутах в Гомельской и Могилевской областях, 11 июля собрались в зале Гомельского областного совета профсоюзов. Мероприятие прошло по инициативе недавно созданной Ассоциации транспортных перевозчиков с целью обсудить вопросы дальнейшей деятельности в рамках принятого Закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». На вопросы собравшихся отвечал заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Дмитрий Соцкий.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Первый вопрос, вызвавший большой интерес зала, задала представитель нерегулярных перевозчиков Гомельщины, назвавшаяся Натальей. Ее интересовало, с какой целью вот уже почти месяц проводятся проверки в системе нерегулярных перевозок и каких последствий можно ожидать. Также просила разъяснить, как осуществлять перевозки и правильно оформлять документы, допустимо ли в ходе мониторинга останавливать одну и ту же машину несколько раз в день, раздавать анкеты пассажирам, фотографировать или переписывать данные документов.

– Действительно, после вступления в силу изменений в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» с 14 июня по всей республике проводится очередной месячный мониторинг. Он, как и два предыдущих, осуществляется в пер-

вую очередь для того, чтобы определить, сколько нерегулярных перевозчиков работает на рынке. Изучение вопроса показывает, что попадают нерегулярные перевозчики, которые так и не заключили договоры об организации регулярных маршрутов, – ответил Дмитрий Васильевич. – Мониторинг на маршрутах следования направлен на то, чтобы оценить ситуацию на рынке транспортных услуг, узнать, как выполняются перевозки, выявить и проанализировать нарушения. По его результатам в случае установления фактов нарушения законодательства перевозчику выдается рекомендация об устранении допущенных нарушений. Если же перевозчик и дальше продолжает нарушать, его ждет внеплановая проверка. По окончании мониторинга вся полученная информация будет проанализирована и сведена воедино. Что касается непосредственно проведения проверки, то мы используем любые разрешенные законодательством методы, помогающие установить факт наличия или отсутствия нарушений. Для установления вида выполняемой перевозки сотрудник инспекции может потребовать предъявить подтверждающие документы на выполнение перевозки и оформление транспортного средства.



У представителей нерегулярных перевозчиков было немало вопросов.

Все опросы пассажиров в ходе мониторинга проводятся в добровольном порядке, и если человек не хочет отвечать на вопросы, его никто заставлять не будет. Водитель может отказаться предъявить заказ-наряд, ведь это не плановая или выборочная проверка, а мониторинг, при котором санкции не предусмотрены. Кстати, в ходе мониторинга ради безопасности пассажиров проводятся и мероприятия технического

характера, когда проверяется состояние транспортного средства.

Перевозчики из Гомельской и Могилевской областей выступали активно. Они говорили о режиме труда и отдыха водителей, санкциях за движение транспортного средства во внеурочное время, после «окончания расписания», а также о необходимости согласования маршрута с местными автобусными парками.

Диспетчеров и водителей интересовало: почему в СМИ их часто называют нелегалами; что именно они выдают своим пассажирам – билеты или чеки; что является подтверждением для выплаты страховки; почему диспетчер не может быть заказчиком и перевозчиком одновременно; почему нет контроля за действиями оператора; на каком основании штрафные санкции относятся к компетенции оператора.

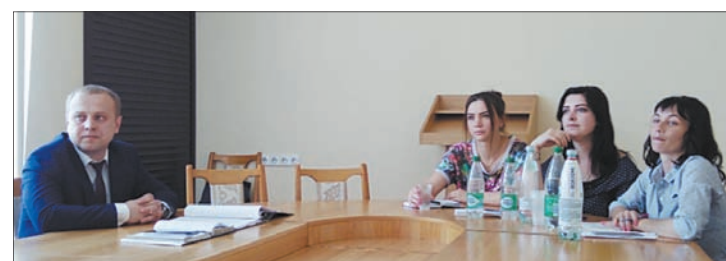
Задавая эти и другие наиболее волнующие вопросы, присутствовавшие рассказывали свои истории взаимоотношений с контролирующими органами. В ответ Дмитрий Соцкий провел своеобразный ликбез.

Причем ввиду отсутствия на собрании представителя оператора перевозок и вертикали власти он давал разъяснения один. Растолковывал требования законодательства, информировал об обязанностях и ответственности перевозчиков, прописанных в Правилах автомобильных перевозок пассажиров... Представитель Транспортной инспекции также сообщил о мероприятиях, проводимых совместно с Госавтоинспекцией и направленных на соблюдение норм безопасности в сфере перевозок пассажиров.

По реакции участников собрания было ясно: вся прозвучавшая информация очень кстати. Например, такая: нерегулярные перевозчики, поскольку по характеру работы у них – суммированный рабочий день, могут сами устанавливать себе режим труда и отдыха. Но при этом нужно придерживаться

Положения о режиме труда и отдыха водителей, утвержденного Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Похоже, многие впервые узнали и о том, что на нерегулярных перевозках главный документ, который должен быть составлен, – это договор фрахтования транспортного средства, заключенный с заказчиком, и что принимать оплату за перевозку можно только от заказчика. А подтверждением для выплаты страховок на нерегулярных перевозках по закону являются договор, заказ-наряд и кассовый чек приема наличных средств или документ, подтверждающий



Заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Дмитрий СОЦКИЙ не оставил без внимания ни один из обозначенных моментов.

факт оплаты в случае безналичного расчета. Билеты же выдаются только в регулярном сообщении...

– Что касается «ярылка» нелегала, то так можно называть только тех перевозчиков, кто не зарегистрирован в установленном порядке, – подчеркнул представитель Транспортной инспекции.

Что же до задержек в пути из-за проведения мониторинга, то, по мнению Дмитрия Соцкого, если у перевозчика отсутствуют нарушения, проверка занимает незначительное время.

– Мы хотим работать в рамках закона, – подвела итог Ольга Бантыш, председатель Ассоциации транспортных перевозчиков. – И хотим знать, что для этого необходимо делать.

Встреча показала: подобные мероприятия, несомненно, способствуют повышению информированности тех, кто должен безопасно и с комфортом доставлять людей из пункта «А» в пункт «Б». Особенно полезны они, если собравшиеся настроены слушать и слышать друг друга.

Железнодорожный транспорт

Новая АТС – на старом месте

В Витебском отделении Белорусской железной дороги ввели в эксплуатацию новую цифровую АТС. Теперь это самая многофункциональная IP-станция на стальной магистрали.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как рассказал заместитель начальника Витебской дистанции сигнализации и связи Юрий Антоненко, АТС относится к техническим средствам, от которых во многом зависит эффективность работы всего железнодорожного транспорта:

– Некоторое оборудование непрерывно эксплуатировалось с 1985 года, физически и морально устарело, поэтому было решено перейти на цифровой формат.

В 2016 году разработали технико-экономическое обоснование и инвестиционный паспорт проекта замены АТС. К работе приступили в августе 2017-го и до конца года выполнили масштабные работы по модернизации сетей связи и передачи данных как связующего звена в работе системы. За пять месяцев непрерывной работы построено почти 0,5 километра кабельной канализации. В грунте и канализации проложено 33 км волоконно-оптического кабеля. С февраля по май 2018 года про-

веден технически сложный и объемный комплекс работ по монтажу и настройке оборудования.

О масштабности и значимости проекта для Витебского отделения железной дороги красноречиво говорят цифры. Общий объем инвестиций составил более 2,5 млн рублей. Установлено и смонтировано оборудование не только на центральной станции в здании дистанции сигнализации и связи на улице Некрасова, 8, но и периферийные модули на станции Чепино, в вагонном депо Витебск, Полоцкой дистанции сигнализации и связи, на станции Новополоцк.

Построена также цифровая сеть передачи данных на участке Витебск – Придвинская, который является важным для грузоперевозок. Модернизированная сеть на узле станции Витебск позволяет подключить все предприятия к широкополосным цифровым каналам БЖД.

– Ввод IP-станции повышает надежность связи. Важно и то, что впервые на Белорусской железной дороге ручная телефонная станция интегрирована непосредственно в АТС. На десяти линейных станциях про-

ведена отсутствовавшая ранее технологическая телефонная связь, выведены из эксплуатации устаревшие АТС малой емкости. Все абоненты получили современные сервисы: цифровое качество связи, скорость, АОН, возможное проведение конференции, электронный справочник и другое, – подчеркнул Юрий Антоненко.

Внедрение новых технологий позволило снизить потребление электроэнергии, оптимизировать рабочие места, но главное – обеспечить качество связи, без которой трудно представить движение поездов.

Кстати, Витебская дистанция сигнализации и связи – одна из старейших в стране – скоро отметит свое 100-летие. Один из ее корпусов находится там, где прежде стояло построенное в 1921 году деревянное здание. Шесть лет назад рядом возвели новый корпус. Сегодня его помещения оснащены самым современным оборудованием. О прошлом напоминают лишь стенды в актовом зале.

Теперь эта страница истории перевернута.

Добро пожаловать в Туркменистан!

Как уже сообщалось, 11 июля в конференц-зале гостиницы «Беларусь» состоялся брифинг, посвященный подготовке к международному авторалли (Turkmen Desert Race) «Амуль – Хазар 2018». Организаторами мероприятия выступили Белорусская автомобильная федерация (БАФ), спортивная команда «МАЗ-СПОРТавто» и Посольство Туркменистана в Республике Беларусь.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Территория Туркменистана издревле была перекрестком важнейших торговых путей. Поэтому неслучайно нынешний год в стране проходит под девизом «Туркменистан – сердце Великого Шелкового пути». Под ним же выдвинут целый ряд важных инициатив, в том числе проведение международного авторалли «Амуль – Хазар 2018».

– Одна из задач предстоящих соревнований – показать миру новый облик Туркменистана как страны с бережно хранимым и передаваемым из поколения в поколение историко-культурным и духовным наследием, уникальной природой и колоссальным экономическим потенциалом, – подчеркнул Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана в Республике Беларусь Назаркулы ШАКУЛЫЕВ. – Участникам соревнований предоставляется уникальная возможность проехать по тропам Великого Шелкового пути, ознакомиться с богатой природой страны, ее неповторимыми ландшафтами, прикоснуться к этнографическому своеобразие национальной культуры.

Особый смысл состязание приобретает именно на исторических маршрутах Великого Шелкового пути, где издревле встречались и взаимодействовали жители разных стран, регионов и цивилизаций.

– Выдвинув идею проведения столь масштабного спортивного мероприятия, Туркменистан еще раз демонстрирует международному сообществу свою позицию страны-миротворца, – отметил глава туркменской дипмиссии.

Подробности уникального проекта «Амуль – Хазар 2018» участникам брифинга представил заместитель председателя Государственного комитета по телевидению, радиовещанию и кинематографии Туркменистана Ягмыр Туршеков:

– Великий Шелковый путь – это грандиозный торговый маршрут, соединявший восток и запад и обусловивший возникновение многих уникальных городов, исторических памятников и даже государств. Древний путь протянулся на тысячи километров не только через палящие пустыни, но и через живописные оазисы, горные перевалы. На его протяжении возникали и расцветали цивилизации, шумели разноязычные восточные базары. Соревнования «Амуль – Хазар 2018» как раз и были задуманы как международная площадка для взаимодействия разных культур и народов с помощью универсального языка спорта, открывающего новые возможности для сотрудничества.

Гонки по маршруту Амуль – Хазар пройдут с 11 по 15 сентября. Дни 9 и 10 сентября определены как подготовительные. К участию допускаются легковые и грузовые автомобили, а также квадроциклы класса SSV.

Начнется автопробег в городе Туркменабаде, который раньше носил название Амуль и был важной точкой на древнем пути. Из Амуля караваны шли на Каспий и далее расходились по трем направлениям: на юг – в



Иран и страны Среднего и Ближнего Востока; на север – в Россию и сопредельные с ней государства; через Каспий – на Кавказ и далее в Европу и Малую Азию. Именно поэтому Амуль был выбран в качестве отправной точки предстоящих гонок.

Общая протяженность соревновательной трассы, которая проляжет от берегов Амударьи на востоке страны до Каспийского взморья на западе, составляет 1158 км. С учетом того что большая часть ее проходит через пески Каракумов, ралли станет настоящим испытанием для участников.

В пути для них будут оборудованы четыре стоянки. Первая – на территории Марыйского велаята, в 297 км от места старта. Вторая – в Ахалском велаяте возле газового кратера Дарваза на расстоянии 388 км от первой стоянки. Третья – в Дашогузском велаяте вблизи озера Алтын асыр, в 249 км от второй стоянки. Четвертая – в Балканском велаяте на плато Гамышлыджа, в 409 км от третьей и за 223 км до финиша. Рядом со стоянками обустраивают посадочные площадки для малой авиации. А по маршруту соревнования и в

пунктах технического сервиса дежурство будут нести машины скорой помощи, медицинские и пожарные бригады.

Финишная точка – город Туркменбаши на западе страны. Раньше он назывался Красноводском. За последние 10 лет на берегу Каспия вырос лазурно-беломраморный город-жемчужина Аваза. Сегодня это национальная туристическая зона.

– Авторалли международного уровня будет содействовать его широкой популяризации и станет важным вкладом страны в утверждение роли спорта как посла мира и дружбы, – выразил уверенность Ягмыр Туршеков. – Добро пожаловать в Туркменистан!

О том, что Туркменистан утверждает себя в статусе спортивной державы, способной принимать крупномасштабные соревнования, говорил главный специалист Министерства спорта и молодежной политики Ялкапберди Ашырмуратов.

Страна располагает инфраструктурой, соответствующей международным стандартам, активно выдвигает транспортные инициативы и проекты, имеющие региональное и глобальное значение и нацеленные на сближение государств и народов, расширение торгово-экономических и гуманитарных связей. За исторически короткий срок в Туркменистане были построены спортивные сооружения, оснащенные самыми передовыми технологиями. Не только в столице, но и во всех велаятах возведены современные стадионы, конноспортивные комплексы, спортшколы.

В сентябре прошлого года в Туркменистане с большим успехом прошли V Азиатские игры в закрытых помещениях и по боевым искусствам. Для их проведения в Ашхабаде был построен крупнейший в Центральной Азии олимпийский городок. Он включает около 30 объектов, оборудован и оснащен согласно всем международным требованиям.

Большое внимание уделяется развитию велосипедного спорта. Доброй традицией стало ежегодное проведение массовых велопробегов. По инициативе Президента Туркменистана Генеральная ассамблея Организации Объединенных Наций объявила 3 июня Всемирным днем велосипеда. Соавторами этого решения стали 56 стран мира.

Еще в 2009 году была создана Федерация автомобильного спорта Туркменистана и организовано международное ралли «Шелковый путь» по маршруту Казань – Ашхабад. Инициатором его проведения выступил Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов. Идею поддержали лидеры России и Казахстана. Участие

в международном автопробеге по трем странам приняли мастера автоспорта почти из 30 государств мира. Протяженность маршрута составила 4500 км. Более половины этого пути проходило по территории Туркменистана. Участники соревнований по достоинству оценили красоту и щедрость туркменской земли, познакомились с самобытной культурой туркмен, гармонично сочетающей многовековые традиции и современность.

По инициативе главы государства в 2013 году в Ашхабаде открыт Центр автомобильного спорта. Значимость этого события была подчеркнута фактом личного участия президента в первых состязаниях за рулем гоночного Alfa Romeo. В феврале этого года, управляя спорткаром, он лично проинспектировал трассу автогонки в каракумских песках, по которой проедут участники заезда Амуль – Хазар. В мае прошел отборочный тур авторалли. Президент Туркменистана также принял в нем участие и показал лучший результат среди гонщиков в преодолении сложной трассы.

Примечательно, что проект «Великий Шелковый путь» задуман туркменским лидером не просто как большой цикл спортивных мероприятий, но и как своеобразная панорама достижений страны в неразрывной связи ее прошлого, настоящего и будущего.

Для участия в авторалли «Амуль – Хазар 2018» приглашены 34 федерации автомобильного спорта иностранных государств. Свое участие уже подтвердили 54 экипажа из 15 стран, в том числе команда из нашей страны.

Беларусь на брифинге представлял заместитель руководителя Белорусской автомобильной федерации Аик Симонян и начальник команды «МАЗ-СПОРТавто» Сергей Вязович.

– Участие в таком интересном авторалли, как «Амуль – Хазар 2018», – большая честь для наших спортсменов, – заверил Аик Симонян. – На постсоветском пространстве в последние годы автоспорт стал развиваться стремительными темпами. Для национальной автомобильной федерации это является одной из главных целей. Что касается авторалли «Амуль – Хазар 2018», то такого рода мероприятия способствуют развитию взаимоотношений, обмену опытом и, конечно же, знакомят народы и страны друг с другом.



Верхнедвинск в преддверии «Дожинок»

Город готовится к областному фестивалю-ярмарке работников сельского хозяйства и старается, пользуясь случаем, улучшить собственную инфраструктуру и достойно встретить гостей.

В планах хозяев – строительство физкультурно-оздоровительного комплекса с бассейном, ремонт торговых объектов райпо, расположенных в центре, и даже изменение специализации некоторых из них. Капитального и текущего ремонтов многих жилых домов ждут счастливые жильцы. Радует и ремонт ряда улиц, включая капитальный – на Советской.

Жители города стремятся навести порядок на своих частных домовладениях: производят покраску или облицовку фасадов, замену либо ремонт кровли и ограждения, благоустраивают территории. Будет реконструирована площадь Юбилейная и благоустроена прилегающая к ней территория. В районе бывшей паромной переправы появится набережная. Капитальный и текущий ремонты

проведут в учреждениях образования и культуры. Благоустроят городской сквер. Под открытым небом появится парк старинной техники.



– Мы вносим свою лепту в обновление родного города, хотя большинство профильных объектов непосредственно в райцентре досталось нашим коллегам – ДСУ-2 ОАО «Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск». К слову, три уже выполнены силами Шарковщинского филиала

облдорстроя, – рассказывает начальник Верхнедвинского ДРСУ № 143 КУП «Витебскоблдорстрой» Михаил РОГОВСКИЙ. – Непосредственно наше ДРСУ отремонтировало семь улиц: одна из них с асфальтобетонным покрытием, остальные – с гравийным. Приняли участие в реконструкции стадиона, а сейчас занимаемся благоустройством территории ФОКа. Помимо приведения в порядок городской инфраструктуры, необходим ремонт ведущих к райцентру дорог. Именно здесь сосредоточены наши основные ресурсы. За сезон надо отремонтировать 16,5 километра автодорог местной сети, что обойдется почти в 1,4 миллиона рублей. Участок Верхнедвинск – Жовнино длиной 1,95 километра сдали в эксплуатацию в июне. Тогда же ввели в строй по окончании текущего ремонта 7 километров дороги Азино – Освея – Устье. Продолжаем реализацию годовых планов, включающих ремонт автодороги Дретунь – Дисна – Прозороки. Еще 7,6 километра сдадим после текущего ремонта поэтапно до октября. Со своими задачами справимся в намеченные сроки.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

В новом сезоне – на обновленном пароме



Паромная переправа – важное средство коммуникации в тех местах, где есть реки, но нет мостов. На Гомельщине, по территории которой протекает немало больших и малых голубых артерий, работает пять паромов. Один из них курсирует через реку Березину в городском поселке Паричи.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Паромная переправа здесь функционирует многие десятилетия. Старожилы поселка вспоминают, что работавший после войны паром был небольшим и старым. Позже построили новый – металлический, на двух баржах. Он мог одновременно перевозить несколько машин и подвод с грузом. За бытность переправы сменился не один паром. Нынешний, который находится на балансе ДЭУ-44 РУП «Гомельавтодор», тоже не новый, но из всех, которые ходили по березинским водам, он – самый надежный и безопасный.

– Особенность сезона – обновленный паром, – рассказывает начальник ДЭУ-44 Игорь Стельмаков. – В течение пяти месяцев он находился на ремонте в речном порту Речица, где над ним основательно потрудились, дав ему вторую жизнь. Ремонт обошелся в 178 тысяч рублей. Заменяли днище, борта по ватерлинии, деревянный настил палубы. Паром отпескоструили, прогрунтовали и полностью покрасили. Теперь он не только как новенький, но еще и прекрасно работает.

Действительно, парому, как и любому транспортному средству, время от времени нужен ремонт – это раз. При засушливой погоде река мелеет, и судно может сесть на мель – это два. Ремонт сделан, а вот приказать реке

держат глубины человек не может. Остается только уповать на собственные силы, когда приходится углублять фарватер. А в целом паром всегда на трудовой вахте – он соединяет Светлогорский и Жлобинский районы и исправно служит интересам тех, кто в нем нуждается. Если бы не паром, людям пришлось бы делать крюк в сто километров для того, чтобы попасть в нужные населенные пункты на другом берегу.

...Итак, наконец-то мы в Паричах – поселке, имеющем богатейшую историю, которая прежде всего связана с его местоположением на Березине. До войны здесь действовала крупнейшая в округе речная пристань. Все грузы завозились только водным путем из Бобруйска и Лоева. Пароходы «Гикало», «КПБ», «Краснофлотец» брали на свои борты до 200 пассажиров и 30 тонн груза. В Паричи привозили муку, крупу, соль, удобрения и многое другое. Отсюда на пароходах и баржах отправляли лес, хлеб, картофель, масло, рыбу свежую, сыр голландский, мебель и иные грузы. На пристани размещались контора, базы и склады, а также пассажирский вокзал на 100 человек. Можно только представить, какая жизнь здесь бурлила, какое движение судов было по Березине...

Окончание на стр. 9

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 17 июля, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 45 километров тонкослойных покрытий и 372 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 24,5 тысячи километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано 289 тысяч квадратных метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 401 учетное ДТП, в которых 121 человек

погиб и 463 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 385 ДТП, в которых погибло 89 и был ранен 471 человек.

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

Напоминаем о наличии единого номера диспетчерских служб республиканского дорожного хозяйства. Набрав

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

НА СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕКТАХ

И берега соединятся...



Так выглядит мост сегодня.

Окончание. Начало на стр. 1

К строительству моста через реку Сож в Славгородском районе приступили осенью 2016-го, однако о необходимости данного объекта говорили уже давно. Поднимали эту проблему и жители Славгородского и Краснопольского районов во время посещения в 2015 году Славгородского района главой государства.

Дело в том, что капитального моста здесь никогда не было. В конце весны на 5-м километре автодороги Р140 ставили понтонный, который служил до поздней осени. А после жители левобережья около 7 месяцев были фактически отрезаны от «большой земли». Чтобы добраться до Славгорода, который – всего в 10–15 километрах, приходилось делать крюк порядка 120 км через соседние Краснополье и Чериков.

Возведение мостового перехода началось с устройства рабочих площадок и опор. Генподрядчиком на этом объекте, включенном в инвестиционную программу, выступил «Мостострой». За РУП «Могилевавтодор» были закреплены функции заказчика, а также осуществление технического надзора за ходом работ.

Основами строящегося моста стали две металлические фермы высотой более 15 метров и массой 240 тонн. Об их истории писали все местные и республиканские СМИ. В 2009 году была проведена реконструкция моста через реку Сож в Кричеве на автодороге Р43, так как его пропускная способность не отвечала требованиям категории дороги: не хватало ширины проезжей части. Пролетное строение заменили на новое, однако металлические фермы было ре-

шено сохранить и использовать в качестве конструктивных элементов будущего моста через реку Сож в Славгороде на Р140. Уже в то время прорисовывалась перспектива строительства данного объекта.

Законсервированные металлоконструкции после демонтажа хранились в Кричеве рядом с новым мостом. Также с момента

Была и еще одна проблема: реку на этом участке пересекает более 10 линий электропередач, которые необходимо отключать к моменту прохода барж, а после возобновлять подачу напряжения. Пришлось даже на время лишиться электроснабжения – ОАО «Кричевцементношифер». Для преодоления всех сложностей создали регламенты проведения работ, все скрупулезно спланировали, учли все нюансы.

Старт операции назначили на время паводка, когда уровень воды поднялся примерно на 3 метра. Началась филигранная и многогранная работа, в осуществлении которой были задействованы силы нескольких организаций. Так, РУП «Могилевавтодор» выступило в роли заказчика, руководителя, главного координатора работ. ГП «Белгипродор», ОАО «Белсудопроект» и ОАО «Мостострой» были основными технологами и разработчиками документации. РУП «Днепро-Двинское предприятие водных путей» взяло на себя роль по обеспечению подготовки во-

ферму погрузили на баржи, плавучие опоры, зафиксировали на кнехтах барж тросами и аккуратно транспортировали к месту монтажа. При этом рельеф дна контролировали мастера-водолазы, чтобы капризная река не приготовила препятствий – столкновение с ними могло вызвать повреждение барж, нарушение баланса и крен.

Сама транспортировка производилась вручную лебедками, которые были установлены на корме и носу барж и на берегу – чтобы четко отслеживать, выверять и корректировать траекторию движения всей плавучей конструкции. Потом на месте насосы наполнили трюмы барж водой, вызвав их погружение, когда ферма находилась уже в нужном положении по отношению к опоре. Вместе с баржами пошла вниз и конструкция, встав на предназначенную ей по проекту позицию.

Сегодня сделано уже многое, и мост постепенно приобретает свои очертания. Однако впереди еще большой объем работ, включающий в себя окончание строительства объекта с устройством дорожного покрытия, а также сооружение подходов к мосту протяженностью 6,5 км.

Новый мост не только свяжет напрямую Славгородский и Краснопольский районы, но и улучшит логистику транспортного со-



Работники мостоотряда № 425 ОАО «Мостострой»: бетонщики Артем МАРУСЕВ и Николай ПЕТРУШЕНКО, мастер участка Сергей ОВСЯНКО, копровщик Андрей ПРИХОЖИЙ.

реконструкции сохранился так называемый ковш – углубление под размеры ферм, заполненное водой. Профессионалы предусмотрели, что это позволит баржам подойти по воде под фермы, «взвалить» на себя груз и перевезти его на новое место.

В 2017 году пришло время устанавливать фермы на новый мост. Специалисты ГП «БелдорНИИ» провели оценку, результаты которой подтвердили: металлоконструкции по-прежнему полностью пригодны к дальнейшей эксплуатации. Но расстояние между строящимся мостом и ковшами, где хранятся фермы, составляло более 120 км по реке или около 60 км по суше.

Транспортировка металлических конструкций в Славгородский район поразила своей масштабностью и продуманностью. Предпочтение было отдано доставке водным путем, несмотря на то что река на участке между Кричевом и Славгородом до этого считалась несудоходной. Кроме того, на пути следования расположен другой мост, под которым фермы должны были пройти без ущерба.

дной трассы и целостности сопутствующих коммуникаций. РУП «Могилевэнерго» работало с силовыми линиями электропередач. В качестве грузоперевозчика выступило РТУП «Белорусское речное пароходство».

И вот фермы вновь оказались в ковше, но уже рядом со стройплощадкой. В августе началась их установка на постоянные опоры. Именно на объекте в Славгородском районе впервые в республике была применена технология монтажа пролетного строения в собранном виде с помощью плавучих опор. На баржах собрали специальное устройство – плавучие опоры нужной высоты, на них погрузили ферму. Баржи транспортировали всю конструкцию в нужное место и затем были подтоплены с помощью балласта – воды. В результате ферма легла на заранее сооруженные постоянные опоры (в русловой пролет).

Установка второй конструкции также имела свои особенности. Процесс длился два дня: сначала с помощью подъемников



Монтаж опалубки для устройства монолитной плиты пролетного строения, выполняют работники мостоотряда № 425 ОАО «Мостострой».



Процесс установки ферм.

общения с приграничными районами России. Он также позволит более эффективно использовать сельскохозяйственные угодья, отрезанные ранее Сожем, а это около 6 тысяч гектаров пахотных земель.

Кроме того, неподалеку находится памятник природы республиканского значения «Голубая криница» – самый крупный родник на территории Восточной Европы. С 2019 года, момента ввода моста, добраться до него станет гораздо проще. А значит, количество паломников и туристов заметно увеличится, станет развиваться вся необходимая инфраструктура. Левобережье реки Сож начнет новую жизнь...

Дороги Сергея Алимкина

15 июля 60-летний юбилей отметил генеральный директор ОАО «Строительно-монтажный трест № 8» Сергей АЛИМКИН. Начав трудовую деятельность в 1975 году, он посвятил работе на родном предприятии 33 года. Здесь прошел путь от мастера до руководителя одной из ведущих организаций Беларуси в области строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог.

Елена ПЕТРОВА, «ДБ»

– Сергей Алексеевич, после окончания Белорусского политехнического института по специальности «автомобильные дороги» в 1985 году Вы, минчанин, принимаете решение уехать работать в Сибирь. Почему?

– Мне хотелось начать с работы, где я смог бы проверить не только свои знания, но и силу воли, характер. Идея поработать в Сибири понравилась и супруге. Так мы уехали.



ОАО «СМТ № 8» задействовано на строительстве взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту Минска.

В то время сибирские регионы были распределены между республиками СССР с целью оказания помощи в освоении природных ресурсов. Белорусские специалисты работали в Нижневартовском районе на обустройстве нефтяных месторождений. Но чтобы нефть добыть, мало поставить вышку и начать качать. Изначально надо построить подъездные дороги к месторождению, создать инфраструктуру для проживания специалистов и, конечно, сделать все, что связано с непосредственной добычей природных ресурсов. Словом, работы хватало на шесть дней в неделю по 12 часов, а в выходные трудились по приказу. Но, несмотря на достаточно плотный режим, это было интересное время.

– Надежды оправдались?

– Конечно. Как начинающий специалист я постигал свою профессию. Мне нравилось строить дороги в таких сложных условиях. Буквально через полтора года меня назначили прорабом, затем начальником участка, а в марте 1990-го я занял должность главного инженера дорожно-строительного управления № 6 треста «Белнефтедорстрой».

– После распада СССР Вы вернулись домой. Не жалете?

– Неопределенность, конечно, была. В Лангепасе мне и жене все нравилось: был налажен, родились две дочки. Но оставаться в стране, вдруг ставшей чужой, не хотелось. И мы вернулись в Минск.

Я стал главным инженером дорожно-строительного управления № 43 треста «Белнефтедорстрой», которое в дальнейшем вошло в состав СМТ № 8. С 1997 по 2003 год работал начальником ДСУ-43, а в 2003-м в порядке перевода был назначен на должность глав-

ного инженера строительно-монтажного треста № 8.

– В то время предприятием руководил заслуженный строитель Республики Беларусь Виктор Шабан...

– Да. Этот замечательный человек сыграл определенную роль в моей жизни. Виктор Петрович был не только сильным руководителем, но и хорошим наставником.

В январе 2011 года, после его ухода, я стал его преемником. Многими методами работы пользуюсь до сих пор. Правда, уже на свой лад. Но в целом в деятельности треста никакие революционные изменения не потребовались. Работа продолжилась с учетом требований времени и конкурентоспособности.

– Вашему коллективу доверяют трудные, уникальные и ответственные объекты. Какое, на Ваш взгляд, наиболее интересно?

– Среди важнейших я бы выделил магистрали, соединившие столицу с областными центрами: М4 Минск – Могилев, М5 Минск – Гомель, М6 Минск – Гродно, П58 Минск – Калачи – Мядель. А также дороги М1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации и М2, идущая к Национальному аэропорту Минск. Сточки зрения технических решений отмечу П58. Здесь было много коммуникаций. Еще – республиканский полигон для испытания автотракторной техники в поселке Озериче. Это уникальная динамометрическая дорога из более чем 3 км прямолинейной трассы с серией подъемов, проложенных строго с севера на юг с учетом электромагнитных потоков, которые могут повлиять на работу измерительной аппаратуры. Испытания техники проводятся с максимальной скоростью до 250 км/ч и наибольшей осевой нагрузкой в 20 тонн, когда на обычных дорогах на ось в среднем приходится 9–13 тонн.

– После участия в строительстве Минской кольцевой автодороги трест был задействован в создании второго кольца – трассы М14.

– Для этого мы с коллегами из пятого треста практически первыми возобновили в Беларуси строительство дорог с цементобетонным покрытием. А обкатав технологию, вызвались возвести новую взлетно-посадочную полосу в Национальном аэропорту Минск. Так сложилось, что я сам попросил Президента Республики Беларусь Александра Лукашенко разрешить участие в этом проекте. Теперь работаем на этом ответственном участке, ведь полоса будет принимать самый большой пассажирский самолет Airbus A380.



Сергей Алимкин в 2002 году был награжден отраслевым знаком «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени, в 2003-м – медалью «За трудовые заслуги», в 2008-м – отраслевым знаком «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени.

Длина ВПП – 3,7 км, ширина – 60 м. Что касается технологии производства работ, то она обычная, только толщина бетона больше. Если у дороги она – 24 см, то у взлетно-посадочной полосы – 44 см. За сутки укладывали 500–600 метров. В этом году выполняем благоустройство территории взлетно-посадочной полосы, строим вспомогательные перроны и рулежные дорожки аэропорта.

– Какие работы еще выполняете?

– Трудимся на участке трассы М6, на инженерных объектах в индустриальном парке «Великий камень». В Борисове филиал ДСУ № 64 реконструирует улицу Гагарина. Для дорожников сейчас – непростое время. Мы нарастили свои технические мощности. Напомню, в состав треста входят передвижная механизированная колонна № 1, мостоотряд № 88, дорожно-строительные управления № 43, 63 и 64. У нас – семь асфальтобетонных установок, которые расположены в ДСУ № 43 в минской промзоне «Шабаны», ДСУ № 63 в Толочине Витебской области, ДСУ № 64 в Борисове, а также уникальный быстромонтируемый асфальтобетонный завод позволяет сократить затраты на транспортировку и способен производить до 240 тонн асфальтобетонной смеси в час.

Имеется и бетоноукладочный комплекс, состоящий из бетоноукладчика со



В строительстве и на реконструкции магистралей дорожники СМТ № 8 используют современный бетоноукладчик со скользящей опалубкой GOMACO GHP280.

скользящей опалубкой GOMACO GHP280 и цементобетонного завода Vince Hagan производительностью 240 кубических метров в час.

Технические мощности расширились не только у нас, но и у наших коллег. Поэтому вполне логично, что со временем в Беларуси всем станет тесно. Ведь ближайшие перспективные объекты – трассы М3 и М10 – не смогут обеспечить работой всех. Поэтому мы уже начали искать ее за границей. Перспективы видим в Украине, Молдове и не только.

– Такие производственные объемы требуют и большого коллектива. Сегодня в тресте трудится более 1015 человек. Какие условия создаются для работников предприятия?

– Наш коллектив – это специалисты, выполняющие работы на самом высоком профессиональном уровне и с качеством, соответствующим мировым стандартам. Собственными силами мы выполняем практически весь комплекс работ по строительству и ремонту автомобильных дорог, зданий и сооружений промышленного и гражданского назначения. На субподряд привлекаются только специализированные организации для переустройства сетей газоснабжения, связи, электроснабжения.

В последнее время в связи с удаленностью объектов от места дислокации предприятия мы возводим жилые строительные городки для проживания специалистов в непосредственной близости от объектов. Причем изготовление комфортных жилых,



Предприятие возводит строительные городки для проживания специалистов в непосредственной близости от объектов.

санитарных, производственных вагонов-бытовок осуществляем самостоятельно.

Для улучшения жилищных условий работников предприятия в 2015 году было введено в эксплуатацию общежитие малосемейного типа в поселке Ждановичи Минского района, а в 2016-м – общежитие для малосемейных в городе Толочине Витебской области. Ключи от квартир получили 12 специалистов и их семьи. Кстати, в нынешнем году новоселье отметил и трест. Мы переехали в новое здание по улице Пионерской.

– Очевидно, что Вы полны сил, энергии и энтузиазма. Вместе с тем пройденный отрезок жизненного пути уже позволяет подвести определенные итоги, наметить перспективы.

– В юности я хотел стать министром. Не стал. Но это не значит, что цель не достигнута. Просто приоритеты изменились. Сейчас я – на своем месте и очень люблю работу.

С супругой мы вырастили двух дочерей. Обе пошли по нашим стопам, выбрав местом работы дорожную отрасль. Подрастают внук и две внучки. Разве это не счастье?

Перспективы? Они очевидны: больше внуков и больше новых интересных объектов. Остановившись, наверное, еще рано.

Примите поздравления!

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Примите наши искренние и сердечные поздравления со знаменательной датой в Вашей жизни – 60-летием со дня рождения!

Вами пройден большой жизненный путь. Всю свою трудовую деятельность Вы были преданы благородной профессии дорожного строителя. Ваша жизнь – пример высокого гражданского долга, самоотверженного отношения к порученному делу. Знания, организаторские способности, энергия позволили Вам внести значительный вклад в развитие треста, повышение его авторитета в дорожной отрасли республики. Государство по достоинству оценило Ваш труд, наградив медалью «За трудовые заслуги».

Ваша целеустремленность, опыт, отзывчивость и умение работать с людьми снискали уважение дорожников и всех, кто работает рядом с Вами, кто знает Вас.

Пусть оптимизм, неиссякаемая энергия, успехи и удача во всех начинаниях будут Вашими постоянными спутниками. Желаем добра, счастья, благополучия и крепкого здоровья на долгие годы!

Коллектив ОАО «СМТ № 8»

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Коллектив ОАО «Дорожно-строительный трест № 3» тепло и сердечно поздравляет Вас с 60-летним юбилеем!

Искренне желаем Вам крепкого здоровья, счастья, душевной гармонии рядом с близкими и родными людьми, радости и вдохновения в каждом дне. Пусть Вам всегда сопутствуют удача, неутомимая энергия и профессиональный успех. Благополучия, добра и замечательного настроения в Ваш праздник!

Генеральный директор
Г. ТИМОФЕЕВ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Руководство и коллектив ОАО «Дорожно-строительный трест № 4 г. Брест» сердечно поздравляют Вас с 60-летием!

Для настоящего руководителя это возраст расцвета, когда уже есть и опыт, и мудрость, а впереди еще немало интересных дел и творческих удач на любимом поприще. Примите искренние пожелания здоровья, удачи на трудовых и жизненных дорогах. Здоровья, счастья, любви и процветания!

Генеральный директор
И. ШУГАЕВ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

От руководства и коллектива ОАО «Дорожно-строительный трест № 5» от всей души поздравляю Вас с 60-летием!

Желаю энергии и оптимизма, свершения надежд. Пусть Ваш высокий профессионализм крепнет и приносит еще большее желание созидать, а дальнейший жизненный путь согревается любовью близких и уважением коллег!

Генеральный директор В. ГАБЕЦ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Примите искренние поздравления с замечательным юбилеем от коллектива ОАО «Дорожно-строительный трест № 6»!

Желаем энергии, оптимизма, свершения надежд, успехов на профессиональном пути. Крепкого Вам здоровья и благополучия!

Генеральный директор В. ДОВГАНЬ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

От имени коллектива ОАО «Дорожно-строительное управление № 45, г. Витебск» сердечно поздравляю Вас с 60-летним юбилеем!

Искренне желаем крепкого здоровья, счастья, удачи в делах и благополучия. Пусть Ваша жизнь будет насыщена приятными и интересными событиями, согрета нежностью и теплом родных и близких людей!

Директор Ю. БАРАНОВСКИЙ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

От коллектива государственного предприятия «Белгипродор» поздравляю Вас с юбилеем!

Мы ценим Ваш профессиональный опыт, талант руководителя и желаем дальнейшей плодотворной работы, крепкого здоровья и большого личного счастья!

Директор О. ПИГУНОВ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Искренне поздравляем Вас с замечательным событием – днем рождения!

Желаем Вам крепкого здоровья, плодотворной работы, удачи и огромного счастья! Пусть каждый последующий год будет насыщен творчеством созидательной энергии, бодростью и хорошим настроением!

Директор государственного предприятия «БелдорНИИ» В. ШУМЧИК

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Примите самые сердечные поздравления с 60-летием от коллектива РУП «Белдорсвязь»!

Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой жизненной энергии и оптимизма, добра и благополучия, осуществления всех планов и задумок. Пусть поддержка коллег и единомышленников придадут Вам силы для дальнейшей плодотворной работы на благо дорожного дела!

Директор Н. БИЧАН

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Коллектив РУП «Бреставтодор» искренне поздравляет Вас со знаменательной датой – 60-летием!

Желаем Вам не останавливаться на достигнутом и успешно добиваться поставленных целей. Пусть Ваша дорога всегда будет полна удачи, благополучия и процветания! Всех Вам благ!

Генеральный директор
М. НЕПОЧЕЛОВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Искренне поздравляем Вас с юбилеем!

Желаем Вам жизненного оптимизма и хороших перспектив. Пусть сбывается все задуманное, множится все хорошее! Пусть Вас радуют близкие и родные.

Генеральный директор РУП «Витебскавтодор»
А. КОНОПЛИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Руководство и коллектив РУП «Могилевавтодор» сердечно поздравляет Вас с 60-летием!

Желаем Вам крепкого здоровья, счастья, оптимизма. Благополучия и процветания – предприятию, которым Вы руководите!

Генеральный директор А. ЛОПАТИН

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Примите от нашего коллектива сердечные поздравления с замечательным юбилеем!

Пусть Ваш многолетний опыт и в дальнейшем дает импульс к целеустремленному движению к новым свершениям! Пусть каждый день приносит счастье и радость, а крепкое здоровье и отличное настроение будут всегда рядом! Благополучия Вам, мира и успехов!

Генеральный директор
КУП «Витебскоблдорстрой» В. МАТВЕЕВ

**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ!**

Коллектив ОАО «Дорстройиндустрия» искренне поздравляет Вас с 60-летием!

В Вашем замечательном юбилее так гармонично сочетаются жизненная мудрость, опыт пройденных лет, личностные достижения и реализованные цели.

Хотим пожелать новых достижений и интересных объектов, отличного самочувствия и семейного благополучия!

Генеральный директор С. КУЗНЕЦОВ

Репортаж

В новом сезоне – на обновленном пароме

Окончание. Начало на стр. 6
Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Жизнь не стоит на месте. Перемены произошли и в Паричах. Сейчас о славленном речном прошлом этих мест остались лишь светлые воспоминания. Но паромная переправа продолжает жить и является палочкой-выручалочкой для многих людей.

Подъезжаем и мы к парому на красавице Березине. Вода в реке искрится под яркими лучами июльского солнца. День обещает быть жарким. Шлагбаум на паром открыт, и почти что экзотическое транспортное средство постепенно заполняется автомобилями и пассажирами. Здесь имеются площадки для машин и сельхозтехники, места для пассажиров, где можно спрятаться от дождя или палящих лучей солнца, подсобные помещения. С интересом оглядываю платформу и отмечаю, что народ здесь собирается самый разношерстный: подростки, молодежь, дачники. Кто-то – на легковом авто, кто-то – на мотоцикле. Есть и просто желающие полюбоваться природой.

А вот начальник участка Паричи ЧСУП «Золак-Агро» Михаил Пушинский едет в заречную зону с вполне определенной целью – проконтролировать, как идет заготовка сена для хозяйства. На правом берегу реки располагаются угодья этого сельхозпредприятия, и в период заготовки кормов для общественного поголовья паром оказывает неоценимую помощь в их перевозке.

– Мы очень благодарны работникам переправы за их четкие и слаженные действия, – говорит Михаил Евгеньевич. – Услугами парома пользуемся часто и хотим отметить, что он ходит по расписанию, является надежным и вполне безопасным средством для переправы техники, грузов и людей.

Конечно, слышать слова благодарности всегда приятно, особенно тем,

кого они непосредственно касаются. В тот день на пароме работали моторист Игорь Кошкуров и матрос Дмитрий Ткаченко. Смена длится с восьми утра до восьми вечера, в остальное время суток паром охраняется.

Дмитрий Ткаченко трудится здесь второй сезон, пришел по примеру отца. Ткаченко-старший – бывалый паромщик, работает мотористом на переправе 8 лет. Трудится он в одну смену с матросом Олегом Пашко. Коллеги находят общий язык и взаимопонимание, поддерживают друг друга. То же можно сказать о мотористе Павле Легком и матросе Александре Круке.

– На пароме работает слаженный коллектив, состоящий из ответственных и трудолюбивых людей, – отмечает Адам Стукач, начальник линейной дорожной дистанции № 442, расположенной в Паричах и входящей в состав филиала «ДЭУ-44» РУП «Гомельавтодор». – От умелых действий наших паромщиков зависят жизни пассажиров, безопасность и комфорт передвижения. И они не подводят, прекрасно справляются со своими обязанностями.

Путешествие на левый берег Березины длится недолго. Паром тихо причаливает, и люди покидают транспортное средство.

– Обратно пойдем через полчаса, – привычным голосом сообщает Дмитрий Ткаченко и интересуется, понравилась ли мне на пароме.

– Еще бы! – отвечаю в тон собеседнику. – Река, паром, вода – ключевые слова к картинке о красивом лете. Но всегда ли у вас так тихо и гладко? Случались ли происшествия?

– Никто не родил, не умер, и приступов ни у кого, слава богу, не было. – Но вот проблемы с мелководьем, к сожалению, бывают. Не обошлось без них и нынешним летом. Пришлось углублять фарватер собственными силами. А так работаешь в штатном режиме, для людей.



Первый и неповторимый

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНИЛОСЬ 120 ЛЕТ СО ДНЯ ПУСКА ПЕРВОГО ТРАМВАЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ. ЭТО ОТЛИЧНЫЙ ПОВОД ВСПОМНИТЬ, С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ.

Продолжение.
Начало в номере за 12 июля

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

БЕЛЬГИЙСКИЕ ВАГОНЫ

В Витебск было доставлено 18 бельгийских моторных с двумя двигателями мощностью 25 л. с. (18 кВт) каждый и 15 летних прицепных вагонов на 28 мест.

Моторные были закрытого типа с открытыми площадками в торцах и рассчитаны на 32 пассажирских места: 20 сидячих и 12 стоячих. Внутри вагоны освещались пятью лампочками, спереди и сзади были оборудованы электрическими сигнальными огнями. Водители, тогда их называли ватманами, работали стоя и не были защищены от атмосферных осадков. Кондуктора вообще подвергались постоянной опасности – они передвигались по узкой подножке снаружи вагона и, держась одной рукой, обилечивали пассажиров. Управлять трамваем можно было с обоих концов, поэтому разворотных колец не было.

ДТП – НЕ РЕДКОСТЬ

Трамвай – это прежде всего транспорт, а значит, изначально не исключалась возможность дорожно-транспортных происшествий. В первый день после пуска газета «Витебские губернские ведомости» писала: «Уличные мальчишки за несколько шагов до движущегося вагона, не обращая внимания на тревожные звонки, стараются перебежать с одной улицы на другую. От этого спорта недалеко и до несчастья, и было бы очень несправедливо обвинить трамвай...».

Первый несчастный случай произошел уже на второй день. Местная газета писала: «...Лошади помещика Казарина, испугавшись вагона, понесли, опрокинули экипаж и выкинули всех пассажиров. К счастью, они отделались легкими ушибами, исключая кучера, у которого оказались ранены голова и правая рука. Всем оказали помощь в городской больнице».

Жертвой трамвайно-конного ДТП стал и губернатор Владимир Левашов – его лошадь испугалась вагона и бросилась в сторону, дрожки зацепились колесом за тумбу тротуара и опрокинулись. Губернатор выпал из экипажа, но серьезных травм не получил.

Подобные происшествия, увы не были редкостью. К новому транспорту долго привыкали и обыватели, и пока еще неопытные трамвайные служащие, и лошади, пугавшиеся звеневших вагонов. Особенно опасным был участок путей на самой узкой улице города – Вокзальной (современная улица Кирова): ширина тротуара здесь составляла менее метра, и рельсы проходили у самой мостовой.

ПЕРВЫЕ ЖАЛОБЫ

Неоднократно в адрес АО «Витебский трамвай» поступали жалобы пассажиров на кондукторов, расписание... Порой они были забавными.

Например: «26 июня 1906 г. кондуктор № 52 незаконно на имеющиеся 4 места раз-

местил 5 человек. На сделанное ему замечание заявил: кому неудобно, пусть уходит».

«19 января 1905 года. Более недели, как я заявил, что дверь в вагоне № 105 не притворяется. Дверь не поставили и поныне. Это



Бельгийский трамвай царских времен.

вызывает боль зубов. Надворный советник Глутневич».

«2 января 1905 года, севши в вагон, спросил господина кондуктора, когда придет вагон. Он слишком не деликатно ответил: «Когда придет, тогда и уйдет». Артист К.П. Орлов».

«12 октября 1907 года. Прошу потребовать от кондуктора № 51, по какому праву взымает с меня 5 копеек за билет, когда я нахожусь в форме, но без передника. Гимназистка Мариинской гимназии Яхнина».

«Решительно не понимаю, почему кондуктора закрывают двери вагонов, когда на улице так тепло. В вагонах невозможно сидеть».

На основании жалоб пришлось ввести правила о времени работы трамвая, местах остановок, скорости движения, обязанностях пассажиров и персонала и другие.

НЕЛЕГКИЙ ТРУД

Первым витебским трамвайщиком было тяжело: рабочий день длился до 18 часов в сутки. К 1914 году их средний

производилось по непроверенным фактам жалоб пассажиров, рапортам контролеров, без оснований и выходного пособия.

Изменения в работу трамвая внесли события Первой мировой и Гражданской войн, революции 1917 года. Мужчины отправились воевать, и на предприятие впервые пришли работать женщины. При покупке билетов стали взимать сбор на войну («трамвайную копейку») – для нужд фронта и помощи раненым.

С 1915-го в

Российскую империю перестали поступать трамвайные вагоны, оборудование, запчасти. В связи с ростом инфляции вышли из обращения мелкие монеты, и это затруднило расчет за проезд. Билеты продавали в виде абонементных книжек на 10 и 20 поездок.



Первый советский трамвай серии X, появившийся в депо в середине 1930-х.

Последний директор Лазарь Вишняк (сын банкира Израиля Вишняка, в бывшем особняке которого размещается Музей истории Витебского народного художественного училища) скрылся из города, не рассчитавшись с рабочими. Но они заставили его это сделать: нашли в Москве и вернули в Витебск. Часть зарплаты Вишняк выплатил деньгами, часть – солью, которую использовали для посыпки трамвайного пути от замерзания.

ДО ОСНОВАНИЯ, А ЗАТЕМ...

Первые послереволюционные годы были очень сложными. Количество исправных вагонов сокращалось, неисправные ремонтировать было нечем. В начале 1918-го прекратило свое существование Бельгийское акционерное общество «Витебский трамвай». Предприятие национализировали и передали в руки тех, кто на нем работал. Денег, топлива и материалов не было, специалистов почти не осталось. Трамвай ходил с перебоями, и несколько раз его хотели закрыть. К 1 января 1919 года на линию выпускалось только три-четыре вагона. Доходов предприятия было ничтожно мало для дальнейшего развития. И на помощь пришел Витебский городской Совет рабочих и красноармейских депутатов, выделивший трамвайщикам 500 тысяч рублей. На заседании

коллегии городского хозяйства 24 июня 1919 года управляющим «Витебского трамвая» был назначен инженер Шклодин.

В том же году был избран первый председатель местного комитета профсоюзов трамвайщиков. Им стала первая женщина-кондуктор витеблянка Иоганна Кейв.

В те годы трамвай перевозил не только пассажиров, но и важные военные грузы, раненых. Его активно использовали в общественно-культурной жизни города. Так, в июне 1920-го пустили первый агиттрамвай, который дал несколько спектаклей-митингов на базарах, площадях и в других людных местах.

Позже вагоны разрисовали в духе супрематизма. Это сделали участники творческого объединения «УНОВИС». В 2016 году идею повторили современные художники – два трамвайных вагона расписали по эскизам, созданным 100 лет назад Ниной Коган и Казимиром Малевичем.

В 1920-е годы трамвай впервые поменял цвет: вместо синего стал красным. Этот колер используется и в настоящее время.

Тогда же ввели разную стоимость проезда: беспересадочная поездка стоила 8 копеек, с пересадкой – пять. На центральной электростанции сделали капремонт оборудования, обновили пути и депо.

Условия в вагонах стали комфортнее: площадки остеклили, салоны начали обогревать, для вагоновожатых появились мягкие сиденья.

НАДО РАЗВИВАТЬ!

Серьезное развитие трамвай получил с середины 1920-х до середины 1940-х годов. Вначале проложили новую линию от Мо-

гилевской торговой площади по улице Винчевского (современный проспект Черняховского) мимо аэродрома до имения Лукишки (сейчас это район между гостиницей «Ветразь» и рекой Лучосой). В 1930 году трамвай соединил центр города с Марковщиной – новая линия протяжен-

ностью 5,5 км прошла от Орловской площади в районе вокзала: по улицам Канатная (ныне – Димитрова) и Гончарная, в туннеле под железной дорогой, по улице Буденного до льнопрядильной фабрики «Двина» (ОАО «Витебские ковры»). Перед войной открыли еще несколько линий: по Суражскому шоссе (улица Гагарина) до кирпичного завода, а также по улице Фрунзе мимо депо до военного городка. Трамвайные пути прошли через новый Двинский мост (современный – имени Блохина).

К 1940 году в «Витебском трамвае» работало 650 человек. Это было крупное, быстро развивающееся и прибыльное предприятие. Трамвай курсировал по шести маршрутам. Общая длина одиночного пути и по оси улиц составляла более 50 километров. Депо имело четыре корпуса, где размещались мастерские, склад, гараж, электрообмоточная, столовая и душ для рабочих. Подвижной состав включал в себя 34 моторных и 22 прицепных пассажирских вагонов, два грузовых, один снегоочиститель и три платформы. За 1940-й было перевезено 37 миллионов 508 тысяч пассажиров.

В годы Великой Отечественной войны трамвай и электростанция в Витебске не работали.

Окончание в следующем номере «ТВ»



Плакат советских времен в помещении трамвайного депо.

заработок составлял 20–25 рублей в месяц, кондуктор получал 18–20 рублей. В архивных сведениях есть данные и о проблемах. Например, зимой не хватало снегоочистительной техники. В таких условиях нередко были длительные задержки движения, за которые «Витебский трамвай» подвергался штрафам. За малейшие нарушения работников тоже штрафовали. За дни болезней и восстановлений после травм трамвайщикам не полагалось никаких выплат. Увольнение

С моря – на железную дорогу

пришел более 30 лет назад нынешний начальник локомотивного депо Молодечно Эдуард СОБАЧЕВСКИЙ. И ничуть не жалеет о сделанном выборе

В нынешнем году у Эдуарда Францевича сразу две юбилейные даты. В марте исполнилось 35 лет его трудовой биографии на Белорусской железной дороге и, в частности, на родном предприятии. А сегодня он отмечает свое 60-летие.

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Желание связать жизнь со стальной магистралью пришло к нему не сразу. Выросшего на Вилейщине в крестьянской семье мальчишку с детства увлекала романтика морской службы. Поэтому после окончания школы юноша отправился на Балтику – стал курсантом Рижского мореходного училища. Поступил без труда – этому способствовали занятия спортом, хорошее здоровье и знание точных наук. После его окончания молодой судомеханик Балтийского управления морских путей в течение пяти лет ходил в плавание по Тихому, Атлантическому, Северному Ледовитому океанам.

Оставив морскую службу, Собачевский вернулся на родину, где устроился на железную дорогу. Это был более осознанный выбор, чем 10 лет назад, когда из романтических порывов Эдуард Францевич выбрал мореходку.

В локомотивном депо Молодечно знания и опыт судомеханика очень пригодились. Со всем немного он поработал слесарем, а затем

его перевели на должность мастера участка подъемного ремонта. Был и старшим мастером пункта технического обслуживания цеха ТО-2. Тогда же поступил в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне – БелГУТ). Окончил его, уже будучи заместителем начальника по ремонту локомотивного депо. В этой должности Эдуард Собачевский трудился 26 лет, курировал всю ремонтную работу. Это были времена разгара перестройки, непростые 1990-е, оптимистичные нулевые нового тысячелетия. В 2012 году он возглавил родное предприятие.

За 30 с лишним лет многое в депо изменилось, кроме, конечно, его специализации. Предприятие, как и прежде, занимается ремонтом колесных пар различных серий тепловозов, эксплуатирующихся на Белорусской железной дороге. Правда, со временем одни локомотивы уходили из эксплуатации, появлялись новые серии, ремонт колесных пар некоторых был передан в другие депо магистрали. Раньше на предприятии проводились только ремонт и ревизия буксовых узлов и смена бандажей. За последнее десятилетие в депо прошла серьезная реконструкция – здесь освоили большинство видов ремонта колесных пар, в том числе и благодаря собственным разработкам – рацпредложениям. Соавтором некоторых из них выступал и Эдуард Францевич.

Освоение новых видов ремонта колесных пар, безусловно, потребовало немало усилий. Начиная с 2005 года в депо велась



большая работа по внедрению и сертификации системы менеджмента качества определенных операций по обновлению колесных пар, соответствующих требованиям СТБ 18001-2009. А в нынешнем году молодежники признаны лауреатами конкурса «Премия Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества» по результатам 2017-го. Не без гордости Эдуард Францевич отмечает, что за последнее десятилетие это одно из самых значимых событий в жизни как предприятия, так и его собственной.

Немалая работа, по словам руководителя, была проведена в последнее время и в цехе эксплуатации. В связи с электрификацией направления Минск – Гудогай локомотив-

ным бригадам буквально за два года удалось освоить управление электровозами ВЛ80^с, ЧС4^т, БКГ1, БКГ2, электропоездами Р9 – до этого депо считалось сугубо тепловозным. С хорошими показателями коллектив предприятия закончил первое полугодие. В чем, безусловно, немалая заслуга руководителя – человека, по словам его подчиненных, старой закалки: любящего во всем порядок, ответственного, строгого, требовательного. Вместе с тем в коллективе отмечают его участливость, порядочность, общительность, чувство юмора.

Труд Эдуарда Собачевского отмечен знаками «Отличный работник Белорусской железной дороги», «За добросовестную работу на Беларускай чыгунцы» III степени.

Вместе с супругой Таисей Евстафьевной, учителем белорусского языка и литературы, Эдуард Францевич воспитал двоих детей. Дочь Евгения, как и мама, выбрала филологию. Сын Павел, буквально выросший в локомотивном депо, пошел по стопам отца. Сегодня он – старший мастер колесного участка, за плечами также БелГУТ. Поэтому День железнодорожника у Собачевских – праздник семейный. Его, как и любые другие, юбиляр старается проводить с родными, а свободное время, которого не так много, – с пользой. Любит читать, отдавая предпочтение исторической литературе. Среди любимых авторов – Лев Толстой, Салтыков-Щедрин, Пушкин и Пикюль, тоже моряк.

Эдуард Францевич с удовольствием путешествует. Чуть появляется возможность, старается вырваться в родительский дом – в деревню Бубны, где прошло его детство. Вокруг – красивейшая природа, лес. Все это на долгое время придает энергии. Тогда и работает с вдохновением.

Поздравляем!

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Примите самые теплые и искренние поздравления с Вашим юбилеем – 60-летием со дня рождения – от всего коллектива локомотивного депо Молодечно!

Вас можно смело отнести к золотому фонду Белорусской железной дороги. Благодаря такому, как Вы, долгие годы отдававшему все свои силы и знания успешной работе локомотивного депо Молодечно, Белорусская железная дорога считается одной из лучших на просторах СНГ.

Замечено, что большую часть жизни человек отдает работе. И если она любимая, а годы и затраченная энергия приносят результаты, то эту часть жизни с полным на то основанием можно считать счастливой.

Желаем Вам крепкого здоровья, семейного тепла и уюта!

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Сердечно поздравляем Вас с юбилеем!

60 лет для мужчины – это поистине золотой этап жизни, когда еще рано останавливаться на достигнутом. Вы относитесь к тому типу руководителей, мысли которых всегда направлены на успешное решение поставленных вышестоящим руководством задач. Ваши знания и опыт бесценны.

От всей души желаем больших успехов, благополучия, крепкого здоровья, счастья и всего самого доброго Вам, Вашим родным и близким!

От имени коллектива локомотивного депо Барановичи
начальник С. ОЛЬШЕВСКИЙ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Горячо и сердечно поздравляем Вас с юбилеем!

Что такое 60 лет для мужчины? Это целая жизнь впереди, это развитие, это перспективы. Сегодня со всей ответственностью Вас можно назвать образцом руководителя – инициативного, полного сил и творческих задумок.

Примите от коллектива локомотивного депо Брест самые искренние пожелания счастья, здоровья, благополучия, процветания и уверенности в завтрашнем дне!

Начальник М. БАХУРЕВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

От имени руководства и коллектива локомотивного депо Волковыск горячо поздравляю Вас с прекрасным юбилеем!

Вы всегда успешно сочетаете в себе черты руководителя и прекрасного организатора. Ваши высокие деловые и личные качества вызывают искреннее уважение.

Под Вашим руководством локомотивное депо Молодечно развивается динамично, а коллектив уверен в завтрашнем дне.

Вы всегда занимали и занимаете самую активную жизненную позицию. Примите наши пожелания крепкого здоровья, неисчерпаемой энергии, счастья, благополучия и дальнейшей плодотворной работы!

Начальник П. КАПИТАН

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Отличная дата – 60 лет! Пройдена большая часть пути, а в сердце живет молодецкая удача, даже юношеский пыл!

Поздравляем с юбилеем и желаем, чтобы никакие неприятности со здоровьем не мешали каждому дню быть счастливым и прекрасным. Чтобы летящая походка говорила всем вокруг, что в Вас живут молодые силы, задор и радость бытия! Непререкаемо-

го авторитета Вам на работе, теплоты и любви – дома!

Счастья и здоровья Вам, Вашим детям и внукам!

От имени коллектива локомотивного депо Лунинец
начальник А. ЖУК

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

От коллектива локомотивного депо Могилев примите самые искренние и сердечные поздравления по случаю Вашего 60-летия!

Искренне желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, достижения намеченных планов. И пусть поддержка родных и коллег всегда придает уверенности и сил для дальнейшей успешной работы.

Начальник А. РУСИНОВСКИЙ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Искренне поздравляем с 60-летием со дня рождения Вам шлет коллектив локомотивного депо Осиповичи! Ваш возраст – это расцвет сил, сочетание опыта, энергии и мудрости.

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, прекрасного настроения, неиссякаемого оптимизма, реализации планов и начинаний, дальнейшей успешной работы на благо Белорусской железной дороги! Счастья и благополучия Вам и Вашим близким!

Начальник В. ЛАЙШЕВ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

От всей души поздравляем Вас с 60-летием со дня рождения!

Примите самые теплые и искренние пожелания добра, благополучия и удачи в жизни! Успехов в работе, неиссякаемой энергии в дости-

жении всего задуманного! Крепкого здоровья, счастья Вам, Вашим родным и близким! Тепла и уюта Вашей семье!

От коллектива локомотивного депо
Кричев начальник А. СИВЕНКОВ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Самые теплые поздравления со славным юбилеем и началом нового этапа в жизни – от коллектива локомотивного депо Витебск!

Умелый руководитель и хороший человек – очень гармоничное сочетание, которым Вы обладаете сполна и благодаря чему снискали искреннее уважение коллег и всех, кому довелось трудиться и общаться с Вами.

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, благополучия, большого человеческого счастья, дальнейшей плодотворной деятельности. Пусть удача сопутствует каждому дню Вашей жизни, а душа остается молодой долгие годы.

Мира и добра Вашему дому!

Начальник С. КАРАСЁВ

УВАЖАЕМЫЙ ЭДУАРД ФРАНЦЕВИЧ!

Самые теплые и искренние поздравления с 60-летием – от руководства и коллектива локомотивного депо Полоцк!

В Вашей жизни наступил период, когда любые цели достижимы, любые преграды преодолимы. Благодаря своим способностям, знаниям, упорному труду Вы покорили не одну жизненную высоту.

В этот замечательный день искренне желаем Вам крепкого здоровья, всех земных благ, энергии и сил для достижения намеченных планов!

Начальник Э. МИХЕЕНКО

Сотрудничество

ШОС на транспортном пути

В рамках многостороннего сотрудничества в сфере транспорта странами – участницами ШОС определены строительство новых и модернизация действующих участков международных транспортных маршрутов. Это будет способствовать усилению транзитного потенциала на евразийском пространстве.

Государства Шанхайской организации сотрудничества отмечают необходимость развития автомобильного и железнодорожного транспорта, включая высокоскоростные магистрали, создания мультимодальных логистических центров, внедрения передовых и инновационных технологий, упрощения и повышения уровня автоматизации, реализации совместных инфраструктурных проектов на территории стран-членов. Намеченные планы ориентированы на координирование процессов пограничного, таможенного и санитарно-эпидемиологического контроля при перемещении товаров через границу.

В целом поставлена задача формирования на пространстве ШОС широкого, открытого, взаимовыгодного и равноправного партнерства, развития потенциала стран региона, международных организаций и многосторонних объединений. Ближайшим шагом на выбранном пути станет проведение в Узбекистане первой встречи руководителей железнодорожных администраций государств – членов ШОС в целях развития транспортной доступности и взаимосвязанности.

Транзит



За 10 минут

В настоящее время 76% транзитных товаров, следующих по территории Евразийского экономического союза, оформляются белорусскими таможенниками менее чем за 10 минут.

Такого показателя удалось достичь за счет активного развития и совершенствования автоматического выпуска транзитных грузов. В прошлом году эта процедура была распространена на все белорусские автодорожные пункты пропуска, а также три железнодорожных. Если за 2017-й в автоматическом режиме было выпущено порядка семи тысяч транзитных деклараций, то за пять месяцев текущего уже оформлено около шести тысяч.

Экология

Со следующего года в Великобритании введут экологические зоны с пониженным содержанием выбросов от автомобильного транспорта. Это повлечет изменения в оплате сбора с тяжеловесных грузовых машин, в том числе иностранных перевозчиков.



Великобританию делят на зоны

Например, при въезде в территориально обозначенную зону Лондона дизельного транспортного средства, не соответствующего экологическому классу Евро-6, необходимо будет оплачивать сбор в размере 100 фунтов стерлингов за каждый день пребывания. Введение экологических зон планируется также в Бирмингеме, Дерби, Лидсе, Ноттингеме и Саутгемптоне.

По информации Министерства транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, с февраля 2019 года при использовании грузовых транспортных средств экологического класса Евро-6 будет предоставляться скидка в размере 10% от суммы взимаемого сбора. В случае несоответствия данному стандарту предусматривается оплата, увеличенная на 20%.

Финансы

Международный союз автомобильного транспорта (MCAT/IRU) проинформировал, что в настоящее время максимальный размер гарантии по Carnet TIR в размере 100 тысяч евро действует на территории 32 стран – участниц Конвенции МДП 1975 года.

Гарантия – 100 тысяч евро

В этом перечне – Австрия, Армения, Азербайджан, Бельгия, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Германия, Дания, Иран, Испания, Италия, Китай, Кыргызстан, Литва, Люксембург, Молдова, Нидерланды, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция. В целом же Конвенцию МДП ратифицировали 70 государств.

Трех из пяти стран ЕЭС – Беларуси, Казахстана и России – в приведенном списке нет. В Государственном таможенном комитете республики не видят особых преград для увеличения

уровня гарантии по книжке МДП до 100 тысяч евро. Тем не менее настаивают на двух необходимых для этого условиях, которые были озвучены на встрече с представителем MCAT/IRU. Первое – своевременная уплата, погашение задолженности, если была недоставка груза и это подтверждено решением суда, второе – безакцептное списание средств.

Федеральная таможенная служба РФ в целом ограничивает применение процедуры МДП при международных автомобильных перевозках грузов по территории России, и ее оформление регламентировано в 45 пунктах пропуска на государственной границе.



Изначально уровень гарантии по книжке МДП составлял для всех стран 50 тысяч долларов США. С момента введения евро в странах ЕС он был определен в 60 тысяч евро (на тот момент эквивалент 50 тысяч долларов США). С 2008 года на основании оценки рисков страховщиков уровень гарантии по МДП был увеличен до 60 тысяч евро в тех странах, где внедрены инструменты управления рисками MCAT.

Автомагистраль

С ветерком до Питера

В Тверской и Новгородской областях открыт новый участок трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург: км 334 – км 543. Это самый протяженный отрезок скоростной магистрали.

В настоящее время для движения открыто более 330 км из 669 км всей дороги, проект которой не имеет аналогов в России. Одновременно обустроена и придорожная инфраструктура: имеются площадки для стоянки и отдыха, открыты кафе и автозаправочные станции.

Новый участок огибает Валдайский национальный парк, идет в обход городов Бологое и Окуловка. При его строительстве возникали определенные трудности, поскольку прокладка дорожного полотна осуществлялась через леса и болота, что потребовало

сооружения свайных полей большой площади, а также множества технических сооружений, включая шесть транспортных развязок в разных уровнях и новый мост длиной 740 м через реку Волхов.

Участок имеет четыре полосы для движения, расчетная скорость – 150 км/ч. Прогнозируемая интенсивность движения определена в 15,5–17 тысяч автомобилей в сутки.

Вся скоростная трасса М-11 Москва – Санкт-Петербург будет сдана в эксплуатацию в текущем году.

Наследие Петра Белоцкого

Окончание. Начало в № 28 от 12 июля
Галина БРЫЧКИНА

Напряжение сил, направленное на решение абсолютно новых задач, отнюдь не сказывалось отрицательно на выполнении основных, исторически сложившихся функций системы рабочего снабжения, которая очень была нужна железнодорожникам. Практически на каждой железнодорожной станции работал орсовский магазин, а туда, где его не было, приезжали автолавки. Крупные предприятия, а также управление дороги имели столовые, которые тоже необходимо было развивать. В ведении Белоцкого находились тогда вагоны-рестораны, рестораны на вокзалах, пошивочное ателье, парикмахерские и многое-многое другое. Ему как руководителю пришлось профессионально овладеть вопросами юриспруденции. Ведь торговля, как никакая другая отрасль, требовала безусловной ответственности.

Повторюсь, Белоцкий пользовался полным доверием у руководства Белорусской. Он не боялся браться за новые направления работы, был новатором по своей сути. Когда в 1996 году реализовывался проект мукомольного производства, Петр Васильевич мог неустанно говорить о свойствах зерна, сортах, географии производства... Склады валовались впечатлению, что беседеешь со специалистом сельскохозяйственной академии. Когда переоснащались рестораны на вокзалах, он мог компетентно рассказать об особенностях работы оборудования, требованиях, необходимых при его эксплуатации.

Белоцкого хватало на все. Даже на то, что по большому счету казалось неважным. Например, при переоборудовании здания – памятника архитектуры на привокзальной площади под ресторан «Восточный экспресс» он был очень внимателен к интерьеру. Этот ресторан оформлен в стиле прошлого века, на стенах – картины с видами старых вокзалов городов Беларуси, уголки для небольших компаний – импровизированные купе. Не уступают по уровню творчества и любви к своему делу и оформление ресторана «Звездный» на столичном вокзале, и интерьер кафе «Великолепный экспресс», что на улице Воронянского в Минске. Каждому из них присущ свой, но неотрывный от железнодорожной тематики стиль.

Нельзя не вспомнить также магазин и кафе «Зеленый свет» на столичной улице Чкалова. В одном из первых в Минске в этом магазине была применена торговая фишка – пельмени производились прямо на глазах покупателей.

У Белоцкого было продумано все. Знания и коммерческая смекалка позволили ему превратить разрушенные теплицы в Замосточье в самый, не побоюсь такой оценки, выгодный проект ДОРОРСа, очень быстро ставший «подушкой безопасности» для экономики предприятия.

В 1996 году совхоз «Минский» с его тепличным хозяйством (11 гектаров теплиц с разбитыми стеклами и неработающим оборудованием) по решению правительства был передан из коммунальной собственности Минского района на баланс Белорусской железной дороги. В том же году передали совхоз «Рачковичи» Слуцкого района. Принимаемые хозяйства были неплатежеспособны. Белорусской железной дороге поручили восстановить их.

Руководство, а начальником БЖД тогда был Евгений Володько, точно знало, что есть человек, который не только выполнит данную задачу, но и сделает это с высокой отдачей для дороги. Это Петр Белоцкий. Безусловно, ему не просто давали ответственные поручения, а на начальном этапе во всем поддерживали: оплачивали газ для отопления теплиц, выделяли валютные средства на внедрение современных технологий, покупку оборудования и приобретение семенного материала, удобрений, средств защиты.

Упорный труд, финансовые и инженерные вложения дали колоссальную отдачу. Сегодня тепличное хозяйство ОАО «ДОРОРС» имеет 43 гектара современных энергосберегающих теплиц, где с применением высокоэффективных технологий выращиваются овощи и цветы. Бессменным его руководителем является Екатерина Остроушко. Вместе с Белоцким она прошла все этапы становления и развития хозяйства. Сегодня Екатерине

О высоком уровне организации труда и эффективности производства свидетельствует производительность: один работник в год производит продукции

на 60 тысяч долларов США. Более 70% выращенных овощей тепличное хозяйство отправляет на экспорт. Что касается роз, то Екатерина Остроушко отмечает их высокую конкурентоспособность: «Голландские простоят два-три дня, а наши – две недели. Есть сорт, который не вянет 28 дней».

Но вернемся к восстановлению совхоза «Минский» в целом. В 2012 году была построена и введена в эксплуатацию новая молочно-товарная ферма на 480 голов с современными технологиями и оборудованной роботизи-

рованными доильными установками, системы механизации и автоматизации различных процессов кормления, содержания и обслуживания коров.

Когда глава государства 2 августа 2013 года с рабочим визитом посетил сельскохозяйственные предприятия ОАО «ДОРОРС», то дал очень высокую оценку уровню работы, подчеркнув, что оно является примером для других хозяйств страны. Александр Лукашенко отметил несомненную заслугу в этом Петра Белоцкого, который одним из первых в республике не побоялся взвалить

на свои плечи груз восстановления пришедших в упадок сельскохозяйственных производств. И справился с задачей.

В 1996-м, после присоединения совхоза «Рачковичи», ДОРОРС учредил вино-водочный завод «Колос». Уже в 1997 году был введен цех по производству алкогольных изделий, в частности, водки «Экспресс».

Сейчас ОСП «ВВЗ «Колос» – стабильное многопрофильное предприятие, производящее в год 160 тысяч дал продукции. В ассортименте – около 65 наименований: вина плодовые крепленые, вина фруктово-ягодные, коньяки, почти все группы ликеро-водочных изделий: настойки горькие и сладкие, наливки, ликеры десертные, коктейли, аперитивы.

В ноябре 2014 года производимое предприятием вино «Панское. Яблочно-брусничное» получило серебряную медаль на XVI Международном конкурсе-дегустации винодельческой продукции.



Петр Белоцкий – обладатель высокой награды Министерства торговли Республики Беларусь «Бронзовый Меркурий».



Кафе «Маёнтак» всегда пользовалось популярностью у минчан и гостей столицы.



Во время открытия фотоцентра ДОРОРСа в середине 2000-х.

Петровне – 74 года, и она по-прежнему у руля этого сложного подразделения, благодаря которому ОАО «ДОРОРС» – до сих пор крупнейший в Республике Беларусь производитель овощей и цветов в закрытом грунте. Предприятие выращивает овощную продукцию – томаты, огурцы, перец, баклажаны, салат, клубнику; цветы – розы, герберы, альстромерии, тюльпаны. За год тепличное хозяйство производит продукции на 25 млн долларов США.

В марте 2015-го коньяк «Пять звездочек» на Дне качества производимых в Республике Беларусь и импортируемых коньяков был удостоен первого места за высокое качество серийно выпускаемой продукции. В ноябре 2016 года на международном конкурсе в Москве пятизвездочный «Цезарь» получил золотую медаль. Коллектив доказал, что способен производить превосходную продукцию. И в этом – немалая заслуга Петра Васильевича.

Как руководитель Белоцкий был строг к своим подчиненным. Вспоминается почти анекдотичный случай, рассказанный мне. Работники одного из магазинов готовились к проверке и, узнав, что едет Госконтроль, дружно выдохнули: «Слава богу, не Белоцкий!». Они знали: от Петра Васильевича не скроется ни одно нарушение. Без спроса и ответственности нельзя везде, а в хозяйстве, которое работает в сфере торговых услуг и производства продуктов питания, особенно. Белоцкий умел не только видеть в людях потенциал, подбирать кадры, отмечать и ценить настоящих специалистов, но и расставаться с нечестными и нерадивыми.

С 2015 года ОАО «ДОРОРС» входит в десятку самых высококоротельных акционерных обществ в Республике Беларусь. И это – заслуга Петра Белоцкого и его команды. Коллектив ныне насчитывает порядка 2500 человек.

За многолетнюю плодотворную работу, образцовое выполнение служебных обязанностей, достижение высоких производственных показателей в 2014 году Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко вручил Петру Белоцкому орден Почета. Еще раньше, в 1998-м, ему было

присвоено почетное звание «Заслуженный работник сферы обслуживания Республики Беларусь». Он был удостоен звания «Почетному железнодорожнику», а также знака «Ганаровы транспартнік». Хотя и возглавлял Белоцкий в системе БЖД, по сути, ее торговую отрасль, но немного найдется на магистрали железнодорожников, даже по основной деятельности столько сделавших для родной дороги.

После преобразования в 2010 году в акционерное общество ДОРОРС уже не входил в состав Белорусской железной дороги. Но в начале 2018-го, когда Петр Васильевич ушел из жизни, проститься с ним пришли сотни железнодорожников: от высшего руководства до рядовых работников. ДОРОРС – это территория Белоцкого. Здесь будут долго помнить этого человека – труженика и новатора, столько создавшего и оставившего после себя.

Россия

В Москву!

Новая льгота для пенсионеров Подмосквья, введенная губернатором Московской области Андреем Воробьевым, по всей видимости, увеличит количество пассажиров общественного транспорта Москвы.

– Мы должны слышать то, о чем просят люди. Сегодня у нас есть возможность выполнить этот запрос. Предлагаю с 1 сентября ввести новую льготу по бесплатному проезду в Москве на общественном транспорте для всех жителей Подмосквья, – сказал глава региона на заседании в Мособлдуме. По его словам, льготы будут распространяться и на другие категории граждан, в частности, на почетных доноров и родителей детей с ограниченными возможностями.

Председатель Мособлдумы Игорь Брынцалов в свою очередь уточнил, что на реализацию социальной поддержки из регионального бюджета каждый год будет выделяться более четырех миллиардов рублей.

Программа начнет действовать с 1 августа. Добавим также, что под вводимые льготы подпадает полтора миллиона человек.

Казахстан

Контролер вместо кондуктора

О внедрении новой системы, предусматривающей полное отсутствие на линии кондукторов, во время слушаний по изменению тарифов на проезд в общественном транспорте рассказал председатель правления ТОО «Астана LRT» Бекмырза Игенбердинов:

– Больше не будет стычек и столкновений в автобусах. Кондукторов, которых в Астане – около тысячи, заменит служба транспортного контроля.

Глава компании заверил, что все, кто работал на линии не один год, будут трудоустроены либо в контрольно-линейную службу автопарков, либо в службу транспортного контроля.

Что касается изменений тарифной политики, то согласно проекту постановления тариф на проезд в общественном транспорте в Астане будет дифференцированным. Стоимость проезда в автобусах обычных городских маршрутов при оплате транспортной картой сохранится на уровне 90 тенге (примерно 50 наших копеек), при оплате наличными – 180 тенге (на экспресс-маршрутах – 250 тенге). Как видим, приветствуется безналичная оплата, позволяющая исключить теневой оборот денежных средств.

Бекмырза Игенбердинов подчеркнул: дифференцированный тариф будет вводиться только после того, как пассажирам предоставят все возможности для пополнения и покупки транспортной карты. Сейчас держателями именных транспортных карт являются более 218 тысяч пользователей городского общественного транспорта.

Армения

Надземный заменит наземный?

Граждан Армении и туристов будут перевозить вертолеты. Это поспособствует развитию туризма в стране, уверены в Главном управлении гражданской авиации.

Как сообщает пресс-служба управления, основанная в Армении компания Armenian Helicopters в июне получила сертификат на эксплуатацию вертолетов европейского и американского производства. Она будет осуществлять нерегулярные, чартерные рейсы по территории страны и за ее пределами для перевозки граждан Армении и туристов на легком многоцелевом пятиместном коммерческом вертоле-

те производства компании Robinson Helicopter Robinson R66 и многофункциональном легком одномоторном вертолете AIRBUS Helicopters H130.

В ближайшие три года компания собирается осуществить инвестиции в размере 10 миллионов долларов и открыть новые рабочие места. Правительство уже одобрило таможенные льготы на импорт оборудования.

Грузия



Техосмотр – автоматом

МВД Грузии работает над автоматизацией проверки наличия технического осмотра у автомобилей.

С 1 июля техосмотр стал обязательным для легковых транспортных средств, зарегистрированных на юридические лица, а также автомобилей, принадлежащих государству. А с 2019 года – и для всех транспортных средств, а их в стране – около миллиона.

– Проверки экипажами патрульной полиции довольно неэффективны, поэтому мы хотим максимально автоматизировать процесс, в частности, привязать его к системе видеонаблюдения, – рассказал в эфире Первого канала глава управления анализа и реформ МВД Грузии Бека Лилуашвили. По его словам, наличие техосмотра будут проверять «умные» камеры – таких до конца года планируется установить 200 штук.

Сегодня в Грузии функционирует 25 сервис-центров, где имеется 37 линий для проверки

транспортных средств. По данным Министерства экономики, центры расположены таким образом, чтобы максимально охватывать все регионы страны. В ближайшее время планируется запустить еще порядка 70 линий, что повысит доступность и скорость обслуживания автомобилистов.

Во многих сервис-центрах имеется современное оборудование, позволяющее предоставлять качественные услуги владельцам машин. Как заявляют в Минэкономике, не соответствующие требованиям ведомства сервис-центры будут переоснащены.

С начала года в Грузии за отсутствие техосмотра уже оштрафовано около 2,6 тысячи владельцев автомобилей. Штраф для физических лиц составляет порядка 50 лари (около 20 долларов), для юридических – до 200 лари.

Молдова

...А поездом все меньше

В Молдове автомобильный и железнодорожный транспорт теряет пассажиров. Граждане республики все меньше путешествуют на микроавтобусах, автобусах и поездах.

Данные Национального бюро статистики свидетельствуют: за первые пять месяцев года на автобусах и микроавтобусах в Молдове было перевезено 40,5 миллиона пассажиров, что на 1,5% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2017-го.

Поездами за тот же период перевезено 546,4 тысячи пассажиров, что на 12% меньше. В январе – мае самолетами воспользовалось более полумиллиона человек, или на 2,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.



Советы врача

Путешествия:
опасный
«сувенир»

Малярия продолжает оставаться одним из самых распространенных заболеваний в мире. Ежегодно в странах Африки, Азии, Латинской Америки и некоторых государствах Европы ею заболевает свыше 500 миллионов человек, из которых более миллиона умирают.



Заболевание вызывается кровяными паразитами (малярийными плазмодиями). Его возбудители передаются от больного человека к здоровому через укусы зараженных комаров. Также возможны заражение при переливании крови, полученной от паразитоносителей, и внутриутробное заражение. Попавшие в организм человека во время укуса малярийных комаров паразиты циркулируют в крови, а затем заносятся в печень, в клетках которой и развиваются.

Существует четыре вида малярии: тропическая, трехдневная, четырехдневная и оvale-малярия. Период от момента заражения до появления клинических симптомов колеблется от семи дней до нескольких месяцев и даже лет.

Клинические симптомы малярии отличаются разнообразием. Наиболее характерный признак заболевания – лихорадочные приступы с кратковременным ознобом, высокой температурой тела, головными и мышечными болями, головокружением, тошнотой, рвотой, учащенным сердцебиением. Подобное состояние держится 6–8 часов и заканчивается резким падением температуры тела (до 35–35,6°C) и обильным потоотделением. При несвоевременно начатом лечении у заболевшего увеличиваются печень и селезенка.

Из-за высокой вероятности развития осложнений наиболее опасна тропическая малярия. Из общего количества летальных исходов, зарегистрированных в мире, 96–98% вызваны именно ею.

В Республике Беларусь циркуляция возбудителей заболевания отсутствует, и заразиться можно только при выезде в эндемичные по малярии страны (где регистрируются случаи местной малярии). При нахождении там человек рискует заболеть уже на второй неделе пребывания. Сохраняется угроза и после возвращения домой.

Ранее в Минске малярия отмечалась в основном у граждан, прибывших из Нигерии, Гвинеи, Кот-д'Ивуара, Ганы и других стран Африки. Начиная с 2016 года случаи заболевания регистрируются преимущественно у граждан, прибывших из стран Азии и Южной Америки: Индии, штата Гоа, Венесуэлы, Гайаны. В видовом составе доминирует трехдневная (вивакс) малярия. Такой вот «сувенир» из путешествия...

Индивидуальная профилактика заболевания для лиц, выезжающих в опасные по малярии страны, состоит из химиопрофилактики, которая проводится по назначению врача, и защиты от укусов комаров. Прием противомалярийных препаратов необходимо начать за неделю до выезда, осуществлять весь период пребывания и 4–6 недель после возвращения из неблагополучного по малярии региона.

Для защиты от укусов комаров на открытом воздухе следует обрабатывать открытые участки тела репеллентами. В помещениях проводится засечивание окон, применяются другие методы борьбы с насекомыми. Но главное – помните: при возникновении симптомов малярии по возвращении из путешествия в эндемичные страны необходимо срочно обратиться за медицинской помощью.

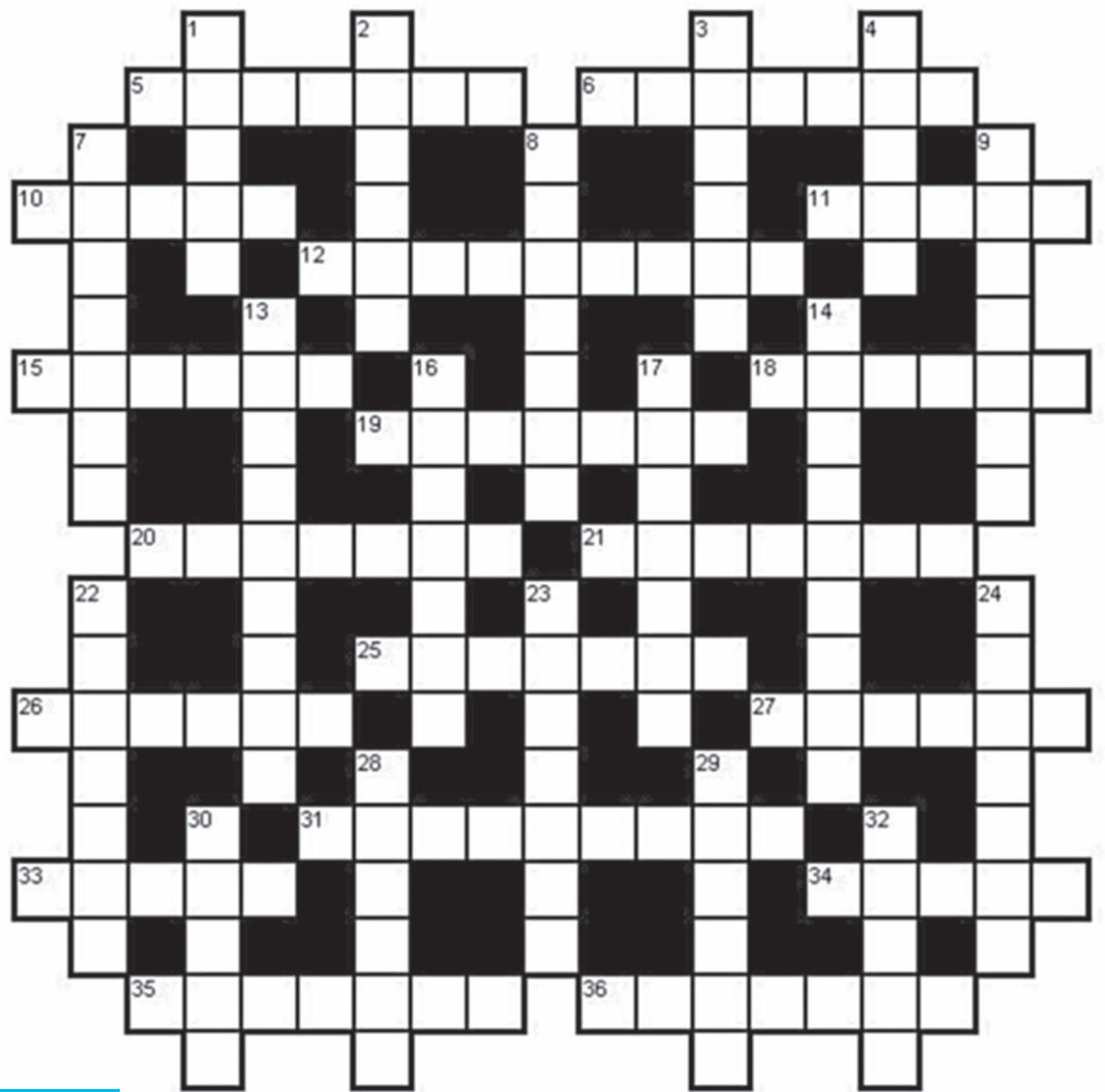
Людмила НОВИК,
валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Поделочный камень желтовато-зеленого цвета, везувиан. 6. Окружение, окружающая обстановка. 10. Искусство театрального танца. 11. Дежурство на флоте. 12. Изобретение рабыни Цицерона Тиро. 15. Роль Владимира Высоцкого в фильме «Место встречи изменить нельзя». 18. Остекленевшая живопись. 19. Американский ученый-селекционер, лауреат Нобелевской премии (1970). 20. Человек огромного роста. 21. Спортивный бег на лыжах со стрельбой. 25. Бесплодный взгляд в будущее. 26. Самый утонченный из мушкетеров Александра Дюма. 27. Низший дипломатический ранг. 31. Наибольшее отклонение, размах колебаний. 33. Совокупность украшений. 34. Материал для стойких солдатиков. 35. Белорусский скульптор. 36. Действующий вулкан в Мексике, высшая точка страны.

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Аэропорт в Сочи. 2. Белорусский поэт. 3. След гравюры или штампа. 4. Вещи, груз путешественника. 7. Блюда, приготовленные под открытым небом на углях. 8. Сорт вишни с прозрачным соком. 9. Плата, воздаяние. 13. Любитель спортивных зрелищ. 14. Кустарниковое или вьющееся растение с душистыми цветками. 16. Стихотворение Агнии Барто. 17. Русский изобретатель-самоучка. 22. Птичка, не умеющая ходить. 23. Благодарность за угощение. 24. Русская поэтесса (1915–1965, «Память сердца», «Второе дыхание», «Сто часов счастья»). 28. Мастер, искусный работник. 29. В греческой мифологии: одно из имен Афродиты. 30. Спортсмен в состязаниях на ковре. 32. Каменный синоним матерого человека Льва Толстого.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Импаста. 6. Атмосфера. 10. Балет. 11. Часовой. 12. Кукла. 15. Высоцкий. 18. Стекло. 19. Менделеев. 20. Гигант. 21. Биатлон. 25. Будничье. 26. Дюма. 27. Кавалер. 31. Амплитуда. 33. Украшения. 34. Пластик. 35. Кавалер. 36. Пятая.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Сочи. 2. Ткач. 3. Гравюра. 4. Багаж. 7. Блюда. 8. Вишня. 9. Дар. 13. Зритель. 14. Вьюнок. 16. Стихотворение. 17. Самоучка. 22. Птичка. 23. Благодарность. 24. Поэтесса. 28. Мастер. 29. Афродита. 30. Спортсмен. 32. Камень.

Фотофакт

И по земле,
и по воздуху

Голландская компания PAL-V на Женевском автосалоне в начале марта показала серийную версию летающего автомобиля Liberty. Модель получила название Pioneer Edition.



Летающее авто может подняться на высоту до 3500 метров. Для взлета необходима площадка размером 200 на 200 метров. На разгон машине требуется менее девяти секунд. При полном баке она может преодолеть до 500 километров. На земле, утверждает производитель, автомобиль способен разогнаться до 160 километров, в воздухе – до 180. Представители компании не стали проводить

демонстративные полеты в рамках автосалона. Но заявили, что после закрытия шоу машина получит сертификаты, необходимые для всех наземных и воздушных видов транспорта.

Pioneer Edition уже доступен для заказа и стоит 499 тысяч евро. В скором времени будет представлена его более простая версия Sport Edition за 299 тысяч евро.

Подготовила Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Конкурс

Верный друг



Номинация «Домашний любимец»

В семье ведущего инженера по допуску транспортных средств к участию в дорожном движении филиала УП «Белтехосмотр» в Гомельской области Виктора Климкова верных друзей – сразу двое: лабрадор Богдан и ягдтерьер Малыш.

Как и сами питомцы, история появления их в доме разная. Богдана, или попросту Бодю, семья взяла к себе щенком пять лет назад. Заводить собаку Климковы больше не планировали. Но год спустя после появления Богдана в палисадник к ним забрел годовалый ягдтерьер, которого называли Малыш. Скорее всего, породистый охотничий пес потерялся на охоте. Климковы долго искали его хозяев, однако поиски не увенчались успехом, потому собаку решили оставить у себя.

Богдан и Малыш отличаются не только внешне, но и характерами. Бодя – добродушный, спокойный. Малыш – очень подвижный. Между собой они ладят и во двор незнакомца не пустят.

– Вообще-то, я хотел с ними на охоту ходить, – признается Виктор Климков, – но мне что-то жалко их стало. Да и жена не дает – они для нее еще маленькие.

2. Напишите номинацию, в которой хотите принять участие, назовите кличку собаки и расскажите о ее лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях.

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

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

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

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.

Дата

Международный день шахмат по решению Всемирной шахматной федерации ежегодно отмечается 20 июля.

Шах и мат

Первый международный шахматный турнир прошел в 1575 году в Мадриде при дворе короля Филиппа II. С XVI века начали появляться шахматные клубы, где собирались любители и полупрофессионалы, игравшие зачастую на денежную ставку. Наибольшую известность среди них приобрели «Кафе де ля Режанс» в Париже и Schadows Schachklub в Берлине.

В течение двух последующих веков распространение шахмат привело к появлению национальных турниров в большинстве европейских стран. Стали выходить шахматные издания, сначала единичные и нерегулярные, но с течением времени приобретающие все большую популярность.

Окончательно правила игры были стандартизованы в XIX веке, когда стали систематически проводиться международные турниры. С 1886 года разыгрывается звание чемпиона мира. Официальным видом спорта Международным олимпийским комитетом признаны в 1999 году.

Шахматы играют важную роль во многих произведениях литературы, кинематографа, в изобразительном искусстве, где иногда являются основой сюжета. Это организованный вид спорта с иерархией званий, развитой системой регулярных турниров, национальными и междуна-



родными лигами, шахматными конгрессами, что привело к появлению профессиональных спортсменов, тренеров, журналистов, функционеров, опирающихся на армию любителей игры.

Почему шахматы – спорт? Этим вопросом наверняка задавались многие. Казалось бы, для этой игры не нужна хорошая физическая подготовка. Но, как и любая другая, она ориентирована на достижение результата и самосовершенствование, требует постоянных тренировок, а также тактического и стратегического плана. Кроме того, в шахматах у игроков абсолютно одинаковые условия, время и шансы на победу.

Плюс ко всему далеко не каждый вид спорта рассчитан на ловкость и физическую мощь. Интеллектуально развитые спортсмены достигают успехов значительно быстрее.

Многие ученые и врачи уверены: шахматы оказывают положительное воздействие на человека – развивают память, тренируют ум. Можно не сомневаться, что эта уникальная игра еще долго будет популярной.

ЭТО ИНТЕРЕСНО:

• Самый старый из сохранившихся наборов шахмат был найден на острове Льюис в Северной Шотландии. Он датируется XII веком нашей эры и, предположительно, был создан в Исландии или Норвегии. Его оригинальное исполнение послужило образцом для волшебных шахматных фигур в фильме «Гарри Поттер и философский камень».

• Второй книгой, напечатанной на английском языке вслед за рассказами о Троянской войне, стал труд о шахматах.

• Первая партия «Космос – Земля» состоялась 9 июня 1970 года. Ее сыграли экипаж космического корабля «Союз-9» и представители центра подготовки космонавтов на Земле. Игра закончилась вничью.

• В 1951 году легендарный ученый Алан Тьюринг написал первую в мире компьютерную программу для игры в шахматы. Ввиду того что тогда не было машины, способной ее обработать, для тестовой игры Тьюрингу пришлось самому выполнять алгоритмические вычисления, делая в несколько минут один ход.

• Первой программой, которая проиграла гроссмейстеру в ноябре 1988 года, была Deep Blue. Спустя девять лет она же выиграла две партии в матче с Гарри Каспаровым и стала первой машиной, обыгравшей человека.

• Самым молодым мастером ФИДЕ (Международная шахматная федерация) в мире в возрасте 8 лет стал филиппинский мальчик Алехин Нури.

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

Собственные корреспонденты:

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

Индекс 64121

Подписано в печать 18.07.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 12 852 экз. Заказ 2401.
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

