

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

22 ноября 2018 г., четверг, № 47 (6054)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ

Ўстойлівага развіцця ў

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

Дорожная наука расширяет горизонты

В этом году в отрасли отмечается значимый юбилей – 90-летие белорусской дорожной науки. К этой дате приурочена международная научно-техническая конференция «Автомобильные дороги: безопасность и надежность», которая проходит в Минске 22–23 ноября. Организаторами мероприятия выступают Министерство транспорта и коммуникаций и государственное предприятие «БелдорНИИ».



В работе конференции примут участие руководство и представители Министерства транспорта и коммуникаций, организаций дорожного хозяйства Беларуси, вузовской и академической науки, а также гости из Австрии, Болгарии, Германии, Испании, Италии, Казахстана, Китая, Латвии, Литвы, Польши, России, Узбекистана, Украины, Финляндии, Эстонии. Планируется рассмотреть целый ряд актуальных вопросов в области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений, безопасности дорожного движения, интеллектуальных транспортных систем.

Свою официальную историю белорусская дорожная наука ведет с момента создания в республике первой в отрасли научно-исследовательской организации: в далеком 1928 году было образовано Дорожно-исследовательское бюро Главного управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта БССР.

Все эти годы наука служила своеобразным локомотивом отрасли на пути решения поставленных перед ней задач: будь то строительство дорог в 1920–30-е годы, восстановление разрушенного хозяйства в послевоенный период либо формирование опорной сети дорог в 1950–70-е.

Сегодня в числе основных приоритетов дорожного хозяйства – улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и повышение их качественных показателей. И эффективность движения в данном направлении по-прежнему во многом определяется отраслевой наукой, силы которой сосредоточены на разработке и освоении современных технологий строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и мостов. Только в последние годы благодаря кропотливому труду ученых на дорогах нашей страны появились такие технологии, как цементобетонные покрытия разных типов, тонкослойные покрытия из специальных смесей, асфальтобетонные смеси с резинобитумным вяжущим, щебеночно-мастичный асфальтобетон, холодные литые асфальтобетонные смеси, тросовые и железобетонные ограждения, оригинальные мостовые конструкции. Об этом и о многом другом пойдет речь на конференции.

Подробности – в одном из ближайших номеров.

Прямая линия

24 ноября с 09.00 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

Пятый, юбилейный

Более 300 человек соберет юбилейный слет машинистов Белорусской железной дороги, который пройдет 22–23 ноября в Могилеве.

Традиционно в нем примут участие руководители белорусской магистрали, ветераны труда и 125 машинистов и машинистов-инструкторов из 17 локомотивных депо БЖД, а также коллеги из железнодорожных администраций России, Латвии, Литвы и Украины.

Торжественное открытие слета состоится 22 ноября в Культурно-спортивном центре Могилевского отделения БЖД.

Окончание на стр. 2

Сплитстоун Бел

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

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

МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

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

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

УНП 192199782

СПЕЦИАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ К 25-ЛЕТИЮ МОДЕЛИ FH

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

Вольво Тракс. Управляя прогрессом

Слет машинистов



Пятый, юбилейный



Окончание. Начало на стр. 1

Основной площадкой проведения пятого слета машинистов станет локомотивное депо Могилев. Предприятие осуществляет перевозки с использованием тягового подвижного состава на участках Витебск – Калинковичи и Могилев – Кричев. Сегодня парк депо составляют 56 единиц тягового подвижного состава (тепловозы М62, 2М62, 2М62УМ, 2М62УМК, ЧМЭЗ, ТГМ, ТМЭЗ), а также более полусотни вагонов дизель-поездов ДРБ1, шесть дизель-поездов серий ДП1 и ДПЗ. В депо проводится ремонт локомотивов своего приписного парка в объемах ТО-2, ТО-3, ТР-1, пассажирских вагонов дизель-поездов в объеме ТР-2, тепловозов серии ЧМЭЗ приписки Белорусской железной дороги в объемах ТР-2 и ТР-3.

Работа форума пройдет в формате круглых столов – всего их будет пять. Каждый – по определенной теме. Участники слета обсудят вопросы рационального использования локомотивов и локомотивных бригад, эксплуатационного подвижного состава, обеспечения безопасности движения и повышения ее уровня. На повестке дня также повышение качества профессионального обучения, улучшение условий труда, совершенствование меди-

цинского сопровождения локомотивных бригад, повышение мотивации труда машинистов и помощников машинистов. Итогом обсуждений станут конкретные решения, направленные на принятие действенных мер по повышению эффективности деятельности не только локомотивного хозяйства, но и всей Белорусской железной дороги.

Важный момент мероприятия – церемония награждения лучших работников локо-

мотивного хозяйства. Наиболее достойные машинисты – участники слета будут отмечены знаками «За безаварийный пробег на локомотиве 500 000 км» и «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 км». Заслуженные награды получают также ветераны труда, внесшие значительный вклад в развитие железнодорожного транспорта.

Как сообщили в пресс-центре БЖД, в настоящее время общая численность работников локомотивных бригад на магистрали

составляет более 6 тысяч человек. Почти 40% машинистов Белорусской железной дороги имеют высшее и среднее специальное образование.

Напомним: первый слет машинистов состоялся в 2010 году в городе Лиде. Традиционно это мероприятие проводится раз в два года. Последний форум принимал Витебск, который и передал эстафету Могилеву.

Подготовила
Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Взаимодействие

Вместе за безопасность

В Учебном центре по авиационной безопасности ИКАО Национального аэропорта Минск 15 ноября прошло заседание Координационного совета при Межгосударственном авиационном комитете (МАК) по авиационной безопасности государств – участников межправительственного Соглашения о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (г. Минск, 1995).

Среди его участников – представители МАК, Антитеррористического центра СНГ, Росфинмониторинга, МВД и КГБ Беларуси, Департамента по авиации и Транспортной инспекции Минтранса Республики Беларусь, Национального аэропорта Минск, авиакомпании «Белавиа», ГП «Белаэронавигация», государственной национальной службы «Туркменховаёллары» (Туркменистан), Азербайджанской Республики в области авиационной безопасности и другие. На заседании единодушно одобрили рекомендации по авиационной безопасности 39-й сессии ассамблеи Международной организации гражданской авиации (2016 г.) и Дорожную карту в области авиационной безопасности для

Европейского и Североатлантического регионов (2018 г.) по реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности ИКАО.

Для противодействия террористической угрозе объектам авиационной инфраструктуры необходимо укрепление сотрудничества с силовыми структурами, всеми заинтересованными ведомствами и организациями. Факторы риска в сфере безопасности международного воздушного транспорта следует рассматривать комплексно, уделяя особое внимание своевременному реагированию на существующие угрозы.

Важным шагом стало бы взаимное информирование о фактах и попытках нарушения порядка прохождения до-

смотра, изъятия запрещенных к перевозке воздушным транспортом предметов, способах их попадания на борт воздушного судна. Необходима также организация противодействия финансированию перемещения иностранных террористов-боевиков.

Участники заседания также оценили прогресс, достигнутый в области укрепления авиационной безопасности, уделив при этом особое внимание перспективам расширения сотрудничества.

СПРАВОЧНО.

Межгосударственный авиационный комитет учрежден в декабре 1991 года на основании Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

Участниками соглашения стали 12 независимых государств, объединенных целью сохранить единые авиационные правила, нормы летной годности, единую систему сертификации авиационной техники и ее производства, международных категоризированных аэродромов и их оборудования.

Подписанты выступают за независимое расследование авиационных происшествий, координацию вопросов развития гражданской авиации и гармонизацию национальных программ развития систем организации воздушного движения.

Пресс-служба Национального аэропорта Минск

А ВЫ ЗАКАЗАЛИ КАЛЕНДАРЬ?

До 30 ноября
ПРИНИМАЮТСЯ
ЗАЯВКИ НА

НАСТОЛЬНЫЙ
ПЕРЕКИДНОЙ
КАЛЕНДАРЬ-
СПРАВОЧНИК
МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА
И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Издатель – редакция газеты
«Транспортный вестник»

Контактный телефон
+375 17 285-38-02



18 ноября в рамках 11-го заседания Межправительственной белорусско-азербайджанской комиссии по торгово-экономическому партнерству было подписано Соглашение о взаимовыгодном сотрудничестве между ГО «Белорусская железная дорога» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги», сообщает пресс-центр БЖД.

Минск – Баку: соглашение друзей

Документ направлен на использование и дальнейшее развитие транспортного и транзитного потенциала железнодорожных компаний с целью увеличения их доли на евро-азиатском рынке железнодорожных транспортно-логистических услуг, а также развитие грузовых перевозок по маршрутам Беларусь – Азербайджан – Турция, используя возможности новой железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс, и Беларусь – Азербайджан – Иран в рамках западного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг». Предусмотрено проведение совместной работы по созданию условий для цифровизации транспортных услуг и внедрению новых технологий в транспортно-логистической сфере, а также взаимодействие по вопросам маркетингового исследования рынка транспортно-логистических услуг.

Важными направлениями сотрудничества стороны определили изучение вопроса организации железнодорожного пассажирского сообщения Беларусь – Азербайджан, взаимодействие в производственной сфере в части поставок продукции железнодорожного назначения. Говорилось и об участии организаций в проектировании и строительстве объектов железнодорожного транспорта.

Стороны приняли решение осуществлять обмен опытом по подготовке и переподготовке персонала железнодорожного транспорта, а также в социальной сфере.

Сотрудничество

Китайский вектор



Ранее мы уже сообщали, что Белорусскую государственную академию авиации посетила представительная делегация Наньчанского авиационного университета КНР.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

О существовании в Беларуси авиационной академии китайские коллеги узнали из интернета. Партнеров по образовательным проектам в нашей стране они искали целенаправленно, поскольку в рамках инициативы «Один пояс, один путь» заинтересованы в развитии взаимодействия по трем важнейшим направлениям: Россия, Украина, Беларусь. Если с Московским и Харьковским авиационными институтами сотрудничество уже налажено, то с белорусским контактами до недавнего времени не было вообще.

В ходе переписки по электронной почте представители Наньчанского университета изъявили желание приехать в Беларусь, чтобы ознакомиться с достижениями БГАА и найти точки соприкосновения для дальнейшего сотрудничества.

Следует заметить, что Наньчанский авиационный университет – один из крупнейших в Китае. Он был основан в 1952 году как Ханьковская летная школа. Несколько раз менял название. Сегодня здесь обучается около 30 тысяч студентов. В штате – порядка 2,5 тысячи преподавателей. На трех факультетах осуществляется подготовка по 150 специальностям бакалавриата, магистратуры и аспирантуры, таким как авиастроение, приборостроение, материаловедение и другим. Наньчанский университет заслуженно считается основной кузницей кадров для государственной авиации. Его доля в подготовке авиационных специалистов – 80%.

В КНР сегодня наблюдается бурное развитие авиации. Создаются новые авиакомпании, которые нуждаются в высококвалифицированных специалистах. В частности, имеется огромная потребность в пилотах и бортпроводниках. К подготовке последних, к слову, в Китае предъявляются чрезвычайно высокие требования – это специальность бакалавриата и магистратуры.

Делегация из Китая прибыла в Беларусь три дня. Помимо БГАА, гости посетили еще два белорусских вуза – БГУИР и БНТУ.

В академии авиации китайские коллеги изложили свое видение перспектив дальнейшего сотрудничества. Предлагается организовать взаимодействие по трем основным направлениям. Первое – учебное, предполагающее взаимный обмен студентами. Второе – обмен преподавателями, предусматривающий краткосрочные и долгосрочные стажировки, чтение совместных лекций, проведение семинаров и т. п. Третье и, пожалуй, самое важное – совместная научная работа, обмен разработками.

Уже в следующем году Китай готов пригласить белорусских курсантов на обучение. Им будут обеспечены не только бесплатный проезд и проживание, но и небольшая стипендия.

В сфере научных интересов китайская сторона акцентирует внимание на таких дисциплинах, как авиастроение, приборостроение, оптика, эксплуатация и обслуживание самолетов и двигателей, а также эксплуатация беспилотных летательных аппаратов.

– Хотим, чтобы наше сотрудничество и партнерство было успешным и началось уже сегодня, – выразили пожелание в ходе переговоров партнеры из Китая.

– Оно уже началось. Мы открыты для сотрудничества во всех направлениях, – заверил руководитель БГАА Артем Шегидевич, не преминув при этом подчеркнуть высокое качество подготовки специалистов в стенах академии: – Выпускники БГАА работают от Калининграда до Владивостока. МАТУГА – МГВАК – БГАА является сегодня брендом как в нашей стране, так и за рубежом.

По мнению Артема Шегидевича, обмен студентами и преподавателями позволит не только привлечь к участию в образовательном процессе высококвалифицированных иностранных специалистов, но и популяризировать за рубежом белорусское образование.

По результатам визита подписано рамочное соглашение о сотрудничестве. Теперь на его основе разрабатываются конкретные программы и проекты по обмену студентами, преподавателями, а также по научным стажировкам.

Подписывая документ, глава китайской делегации директор департамента науки и техники Наньчанского университета профессор Чэнь Чжэнь пожелал двум учебным заведениям развивать сотрудничество так быстро, как летят вперед два самолета.

Образование

Тренажер в помощь

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Новая современная лаборатория «Автоматика и телемеханика на перегонах» открыта на электротехническом факультете Белорусского государственного университета транспорта.

Как сообщают «Вести БелГУТа», теперь у студентов есть возможность более углубленно изучать микропроцессорную централизацию стрелок и сигналов системы МПЦ-ESA, структуру и назначение ее узлов. Использование тренажера-симулятора позволяет имитировать неисправности устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и порядок их устранения по соответствующему алгоритму с использованием технологических карт.

Подготовка к зиме

Холода? Не беда

Первый снег в Бресте выпал в минувшее воскресенье – зима все ближе. Как подготовились к ней железнодорожники?

Для обеспечения бесперебойной работы зимой на Брестском отделении железной дороги созданы бригады сотрудников первой и второй очереди. В период обильных снегопадов и метелей для борьбы со снежными заносами дополнительную рабочую силу и автотранспортные средства будет выделять Брестский облисполком. У самого же отделения дороги имеются два снегоуборочных поезда и три снегоочистителя, полностью подготовленных к работе. Исправно функционируют и стрелочные переводы, оборудованные технологическим подогревом и пневматической обдувкой.

Была выполнена также подготовка подвижного состава к работе, произведены расчет и отбор вагонов для обеспечения графика пассажирских перевозок в осенне-зимний период.

На производственных участках перегрузочных работ создан неснижаемый запас материалов, зимней смазки для обеспечения безаварийного функционирования автотракторной техники и погрузочно-разгрузочных механизмов в зимних условиях. Все участки укомплектованы соответствующим инвентарем для снегоборьбы.

Структурные подразделения отделения железной дороги осуществили ремонт тепловых сетей, а также провели работы по обеспечению зданий и сооружений надежным энерго- и тепло-снабжением. Финансовые затраты на установку приборов учета тепла, газа, холодной и горячей воды, регулирования тепловой энергии в 2018 году составили почти 18 тысяч рублей.

Для обеспечения надежной работы котельных заготовлены каменный уголь, мазут, печное топливо, торфяные брикеты, дрова, дровяные отходы, топливные шпалы. На случай возникновения аварийных ситуаций разработаны мероприятия по переводу котельных на резервные виды топлива. И это лишь малая часть осуществленных организационно-технических мероприятий. Нужно отметить, что основные действия по подготовке к работе в осенне-зимний период были завершены железнодорожниками еще к концу сентября в соответствии с установленными сроками. Сегодня Брестское отделение Белорусской железной дороги полностью готово к усиливающимся холодам.

К 1000-летию Бреста



В Бресте продолжается благоустройство набережной к 1000-летию города. В настоящий момент бригада РУЭС «Днепро-Бугский водный путь» проводит работы второй очереди.

– Запланировано достроить 440 метров набережной. Первоначально мы рассчитывали на 10 месяцев по времени, но сроки пересмотрели, поскольку городские структуры должны успеть благоустроить улицу к празднику после выполнения нами «водных» работ. Поэтому работаем в ускоренном темпе, – рассказывает прораб Василий Мишук.

План второй очереди начали осуществлять 1 октября с устройства котлована и отсыпки временной ограждающей дамбы. Напомним: летом бригада субподрядчиков выполнила очистку русла реки, в ходе чего было извлечено порядка 19 тысяч тонн грунта. Этот объем и уложили в тело ограждающей дамбы.

Сейчас пинские водники проводят устройство фундаментной плиты вертикальной подпорной стенки и монтаж плит-оболочек второго этапа бетонирования.

– В планах на этот месяц – освоить 80 метров подпорной стенки. Кроме того, должно быть забито 50 процентов свайного поля, а

также выполнена забивка шпунтовой стенки на причале, – рассказывает Василий Алексеевич. – Есть небольшая проблема: вода сейчас высокая, немного давит. Но это не страшно, так как скоро навигация завершится и уровень воды понизится.

На объекте вахтовым методом по 10 часов без выходных трудится около 20 работников предприятия. Помогают им сваебойная, бетоносмесительная и компрессорная установки, экскаватор, погрузчик, тракторы. Задействована техника как РУЭС «Днепро-Бугский водный путь», так и генподрядчика СУ № 158 ОАО «Строительный трест № 8».

У ограждения, за которым работает бригада, часто останавливаются заинтересованные прохожие. Иногда даже задают вопросы по строительству. А один горожанин поделился небольшой мечтой: когда-нибудь вдоль Мухавца дойти до Брестской крепости.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Минск:
гавань с большим будущим

Грузовой самолет из Варшавы, почтовый рейс из Вильнюса, регулярный – на Краснодар, чартерный – на Тенерифе... Тель-Авив, Астана, Франкфурт, Шарм-эш-Шейх, Вена, Анталия, Москва... В этих названиях, кажется, вся география мира.

С планом полетов текущего дня Национального аэропорта Минск меня знакомит Василий КОРНЕВ, заместитель генерального директора по производству. Моя задача – разобраться, что скрывается под формулировкой «производство аэропорта», и рассказать о человеке, который несет ответственность за этот важный участок.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Производство в аэропорту начинается уже у стойки регистрации. От этого момента вплоть до посадки в воздушные суда обслуживанием пассажиров занимается служба сервиса авиакомпаний.

Ежедневно из Национального аэропорта Минск отправляется не менее 70 рейсов, приблизительно столько же прибывает. В дни пиковых нагрузок, которые традиционно приходятся на летние месяцы, общее количество воздушных судов на прилет и вылет увеличивается до двухсот. И тогда ежедневно через аэропорт проходит до 19 тысяч пассажиров. По этим цифрам и можно судить о реальных объемах работы подразделения.

Именно служба сервиса авиакомпаний постоянно обновляет в автоматизированной системе «КОБРА» всевозможную информацию о рейсах, в том числе чартерных и грузовых: точное время прибытия и отправления, количество пассажиров и багажа, факты задержки рейсов... Благодаря этому заместитель гендиректора аэропорта по производству, не выходя из своего кабинета, может отслеживать выполнение плана полетов и контролировать оперативную обстановку в воздушной гавани.

Отдельно следует сказать об обслуживании воздушных судов на перроне. Когда самолет совершает посадку, первое, что необходимо сделать согласно авиационным правилам, – обеспечить установку специализированной техники для высадки пассажиров, выгрузки багажа, грузов, почты. Параллельно начинается подготовка воздушного судна к следующему рейсу. Производятся уборка салона, заправка топливом и т. д.

Функции еще одной службы – досмотрового и багажного обеспечения – читаются уже в названии. С момента сдачи багажа пассажир перестает заботиться о нем, потому что делегирует эту обязанность персоналу службы. Инспекторы таможни «Минск-2» отслеживают, чтобы в багаже не оказалось наркотических веществ или предметов, имеющих ограничения по ввозу или вывозу.

Задача службы авиационной безопасности аэропорта – предотвратить перевозку взрывоопасных веществ. Современное сканирующее оборудование позволяет осуществлять операции контроля в автоматическом режиме и отклонять от дальнейшего движения поклажу, которая вызвала подозрения. Такой багаж выводится на уровень ручного досмотра в присутствии пассажира.

Очень важный аспект производственной деятельности аэропорта – транспортно-



логистический центр. Это не только загрузка и выгрузка грузов, почты из самолетов, но и внутрискладские работы. Так, на склад временного хранения поступают грузы для экспортных операций. Здесь же производится выдача импортируемых товаров.

В зоне ответственности заместителя гендиректора по производству и внешнеэкономическая деятельность предприятия. Она предполагает работу как с авиакомпаниями, которые уже выполняют полеты в Национальный аэропорт Минск, так и на перспективу – с теми авиаперевозчиками, которых планируется привлечь к полетам. Из новых рейсов этого года – Новосибирск – Минск, Сургут – Минск (в летний период выполняет авиакомпания «Сибирь»), Хельсинки – Минск (Finnair), Минск – Кишинев («Белавиа»). С 17 декабря планируется открытие рейса Минск – Воронеж национального авиаперевозчика.

К слову, недавно аэропорт посетила делегация Китайско-Азиатской ассоциации по экономическому развитию из Шанхая. Цель визита – обсуждение возможностей сотрудничества Республики Беларусь и китайской провинции Хэнань в области пассажирских и грузовых авиаперевозок.

В подчинении Василия Корнева также служба по наземному обслуживанию воздушных судов и служба анализа, контроля и развития, в состав которой входят отделы управления качеством и технологический, плюс отдел туризма, предоставляющий сервисные услуги для пассажиров (трансфер из/в Минск, по всей республике, бронирование гостиниц, визовая поддержка, экскурсионное обслуживание).

В целом в штате курируемых Василием Ивановичем подразделений – около 700 человек. Он утверждает, что знает их в лицо и практически всех по именам.



В Национальном аэропорту Василий Корнев – с 1982 года. В должности заместителя гендиректора работает уже восьмой год – с 2011-го.

Сам он уроженец Воронежской области. Путь в авиацию выбрал осознанно: его старшие брат и сестра работали на Воронежском авиационном заводе.

Василий Иванович сначала окончил Воронежский авиационный техникум по специальности «Монтаж радио-, электрооборудования самолетов». После армии направил документы на подготовительное отделение Киевского института гражданской авиации, где получил специальность «Экономика и организация воздушного транспорта».

– На всю страну тогда было единое Министерство гражданской авиации СССР. И выпускников распределяли по всему Союзу, – вспоминает Василий Иванович. – В Минске в то время готовился к открытию новый аэропорт – Минск-2. В январе – феврале 1982 года я здесь проходил преддипломную практику. В июне защитил диплом на тему «Технология обслуживания пассажиров в аэропорту Минск-2». И в июле приступил к работе. Были построены взлетно-посадочная полоса, склад ГСМ, перрон, несколько стоянок, возводился аэровокзальный комплекс... И вот уже 37 лет работаю здесь. За все эти годы я понял: авиацию надо любить. Я наблюдаю за персоналом и вижу – некоторые уходят, но большинство все же остается. Это как показатель признания человека в любви к своей профессии. Когда ты узнаешь авиацию глубже, проникаешься общими заботами, приходит осознание того, что ты тоже являешься важным звеном в работе этого механизма.

На рабочем месте Василий Иванович, как правило, задолго до начала рабочего дня.

– Производство есть производство, – говорит он обычно. – На мне – ответственность.

Поэтому-то и телефон у него включен круглосуточно, даже если он находится на отдыхе. А уж в рабочее время звонки раздаются буквально каждые пять минут, а то и чаще.

Самая большая сложность в работе подразделений аэропорта на данный момент, по мнению Корнева, связана с модернизацией аэровокзального комплекса.

Очередной этап ее начался в прошлом году, проводится он согласно строительным очередям. Часть площадей выделена под работы по обновлению потолочных перекрытий, витражей, установлению современных систем пожаротушения и кондиционирования.

– Надеемся, что к летней навигации все будет готово, – Василий Корнев искренне переживает за неудобства, которые придется испытывать пассажирам. – Хочется, чтобы было больше места для обслуживания, больше комфорта. Самое приятное, когда человек остается доволен посещением аэропорта и полетом.

Не могли мы в разговоре обойти вниманием и такой важный момент, как завершение строительства второй взлетно-посадочной полосы. Василий Иванович четко знает, как изменится его работа с вводом ВПП. Однозначно в лучшую сторону:

– Первое: полоса будет принимать самолеты всех типов без ограничений по массе, предельной коммерческой загрузке. Второе: оборудование ВПП имеет высокую категорию (IIIА по классификации ИКАО). Благодаря этому практически при нулевой видимости можно будет принимать самолеты. Третье: новая ВПП имеет скоростные рулежки схода. Это означает, что самолет сможет вырывать с полосы на большей скорости, чем теперь. Нам станет удобнее работать. Не нужно будет отслеживать, существуют ли сегодня ограничения. Не придется закрывать полосу для проведения дополнительного обслуживания и ремонта, как сейчас.

Примечательно, что уже несколько лет минский аэропорт проводит ежемесячно конкурс пунктуальности авиакомпаний. Для подведения итогов года на встречу с администрацией аэропорта приглашаются представители всех авиаперевозчиков, с которыми работает аэропорт, а также партнеры – ГПК, ГТК, МИД, отдел ВДТ.

– Анализируем, как сработали в уходящем году, какие проблемные вопросы возникли и как они решались, – говорит Василий Корнев. – Благодаря таким встречам мы видим, какие есть улучшения, а над чем еще надо работать. Стремимся проблемы не накапливать, а устранять их и таким образом улучшать качество обслуживания пассажиров.

ИНТЕРВЬЮ В ФОРМАТЕ БЛИЦ

– **Василий Иванович! А вы сами любите летать самолетом?**

– Да, я предпочитаю летать самолетами. В наше время скоростей, когда время – деньги, нужно добираться как можно быстрее.

– **Какой авиакомпании отдаете предпочтение?**

– Той, которая удобно стыкует рейсы в расписании. В служебные командировки мы больше летаем самолетами «Белавиа», потому что много полетов по разным направлениям выполняем вместе.

– **Самая далекая точка, куда летали?**

– Город Дурбан (ЮАР). Там проходил мировой форум, на котором мы представляли наш аэропорт. Был в Китае, Индии, Окинаве (Япония) и, конечно, в Европе: Германии, Франции, Италии, Испании, Англии, Польше.

– **Вы видели много аэропортов. Какой из них поразил воображение?**

– Мне нравится наш аэропорт. Он очень компактный. Здесь единая зона регистрации всех рейсов. Не надо искать, где регистрируются внутренние, где – международные. Очень информативные табло и на прилете, и на вылете. Хорошая зона прибытия международных рейсов. Работает сразу несколько пограничных кабин. Достаточная естественная освещенность залов АВК. Человек в таких условиях чувствует себя намного лучше.

Мы имеем достаточно высокий рейтинг на уровне европейских и мировых аэропортов, регулярно находимся в числе самых пунктуальных аэропортов в мировом и европейском рейтинге английской исследовательской компании OAG.

На предприятиях отрасли

На станцию Могилев-1 накануне пятого слета машинистов прибыл раритетный паровоз 1952 года выпуска. Если сравнить его с современным электропоездом межрегиональных линий бизнес-класса ЭП™, то станет понятно, какой значительный путь в своем развитии прошла Белорусская железная дорога за небольшой срок. Паровозу ЭР795-92, который сейчас представлен на станции, повезло – он попал на базу запаса локомотивного депо Кричев. Всего здесь «прописано» 12 паровозов, которые в разные годы эксплуатировались на стальной магистрали. Специалисты бережно ухаживают за ними, периодически проводят их переконсервацию.

Здесь живет память и строится будущее



Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

РОВЕСНИКИ ДВУХ МИРОВЫХ

Паровозы серии Э, к которой относится данный раритет, железнодорожники называют «эхо», «эшак», или «эшка». Во время Великой Отечественной войны их эксплуатировали практически во всей прифронтовой зоне. В середине 1970 годов «эшки» были списаны. Часть пошла в металлолом, другая – уцелела, как паровоз ЭР795-92.

– В прошлом году проводилась очередная переконсервация локомотива. Были проведены ходовые испытания котла, ремонт арматуры и пневмооборудования. А вот в преддверии слета раритету лишь придали лоск: там, где это было необходимо, подчистили и подкрасили, удалили консервационную смазку, а также установили и отремонтировали часть оборудования, – рассказывает мастер Андрей Ханевский.

Из документов, которые бережно хранятся в депо, известно, что паровоз был построен на заводе МАВАГ в Будапеште. В Кричев он попал из локомотивного депо Лида. За 65 лет частенько менялись места его приписки: это и Украина, и Россия (Московская железная дорога).

Сегодня самым ценным, находящимся на базе запаса является паровоз Э71678 1931 года выпуска, а вот его тендер – прицеп, предназначенный для транспортировки использовавшегося в качестве

топлива угля – еще старше. Документы свидетельствуют, что он собран еще в 1914-м. Местом его приписки в прошлом был Сальск Сталинградской железной дороги.

К слову, паровозы из базы запаса зачастую получают вторую жизнь и становятся экспонатами музеев. В позапрошлом году уже второй по счету немецкий трофейный локомотив 1943 года выпуска переехал в подмосковный поселок Архангельское, в один из крупнейших в Европе и самый большой в России частный музей старинной техники

мобили. Все они отремонтированы и, если даже находятся не на ходу, внешне выглядят безупречно.

А еще одна из приписанных к депо «эмок» 1933 года выпуска стала экспонатом историко-культурного комплекса «Линия Сталина», который находится под Минском.

СЕКРЕТ УСПЕХА – В ЛЮДЯХ

В нынешнем году локомотивное депо Кричев перевернуло очередную, 85-ю страницу своей летописи. Предприятие было основано еще в ноябре 1932-го. В годы вой-

дороги занимает значимое место. Оно является эксплуатационным. Собственный приписной парк – 12 тепловозов серии ЧМЭЗ. Коллектив обслуживает движение пассажирских поездов на участке Орша – Коммунары, грузовых – от Кричева до Орши, Могилева, Унечи, Шестеровки, пригородных – до Орши, Могилева, Унечи.

В депо осуществляют техническое обслуживание в объемах ТО-2, ТО-3, ТО-4 и текущий ремонт ТР-1 тепловозов серии ЧМЭЗ, ТО-2 тепловозов серии 2ТЭ10, капитальный ремонт КР-1 снегоочистителей. Кроме того, для тягового подвижного состава производят ремонт, восстановление, изготовление различных узлов и деталей.

– За 10 месяцев нами выполнены все доведенные показатели, – подчеркнул начальник предприятия Александр Сивенков. – Так, средний вес поезда составил 114,4%, производительность локомотива – 111,5%, техническая скорость – 100%. В полном объеме осуществлен и план ремонта.

Локомотивное депо Кричев – в числе лучших транспортных организаций не только района, но и области. Предприятие по итогам прошлого года победило в одноименной номинации районного соревнования, а также два года подряд за успехи в социально-экономическом развитии заносится на Доску почета Могилевского отделения Белорусской железной дороги. Все эти достижения – заслуга

коллектива, который сегодня насчитывает порядка 300 человек.

– Когда каждый человек добросовестно относится к своей работе, любит свое дело, то и коллектив в целом будет работать дружно и слаженно. А все это в конечном итоге сказывается на показателях предприятия, – отмечает собеседник.

В последнее время локомотивное депо взяло курс на энергосбережение. Здесь уже реализован ряд мероприятий, направленных на экономию ресурсов. Благодаря этому только по итогам нынешнего года планируется сэкономить порядка 19,5 тысячи рублей. Так, недавно был закончен ремонт котельной. В прошлом году осуществлен переход на местные виды топлива. В выходные и праздничные дни проводится оптимизация системы отопления. За последнее время обновлено электрооборудование котельной, обустроено место сварщика с установкой стола с вытяжкой.

У РУЛЯ – ПРОФЕССИОНАЛ

Александр Сивенков возглавляет локомотивное депо шесть лет. На предприятие пришел в 1989 году после окончания БИИЖТа (сегодня это Белорусский государственный университет транспорта).

Трудовую биографию Александр Артемович начинал инженером. Постепенно молодой специалист приобрел необходимые практические знания, нарабатывал опыт, проявлял себя как ответственный и грамотный специалист, благодаря чему завоевал авторитет в коллективе. За время своей трудовой деятельности работал в разных должностях: был и главным инженером, и заместителем начальника депо по эксплуатации.

В 2016 году Александр Сивенков отмечен нагрудным знаком «Выдатнік Беларускай чыгункі» за значительный личный вклад в развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь, достижение высоких результатов в работе.

Локомотивное депо Кричев не останавливается в своем развитии и уверенно смотрит в будущее, ведь, когда у руля – профессионал, впереди только большая дорога.



Слесари по ремонту подвижного состава Дмитрий КОРШИКОВ (слева) и Руслан ЧАЧКОВ (справа), мастер Андрей ХАНЕВСКИЙ готовят «трудягу» в путь – на Могилев.

Вадима Задорожного. Здесь собраны лучшие антикварные машины прошлого столетия: боевая техника, оружие, воздушный транспорт, мотоциклы и, конечно, ретроавто-

ны железнодорожный узел станции был практически разрушен.

Сегодня локомотивное депо Кричев среди аналогичных предприятий Белорусской железной

Визитная карточка

Вокзал... от двоих

Дизайнеры Екатерина и Анастасия преобразили зал ожидания вокзала в Рогачеве.

Не одно десятилетие изюминкой железнодорожного вокзала в Рогачеве были уникальные художественные росписи, которые украшали стены залов ожидания. К сожалению, после капитального ремонта их сохранить не удалось.



Валентина МАЖОР

Несколько лет пассажиров встречали и провожали безликие серые стены, а одним из главных вопросов, поднимаемым на встречах с руководством района, стало возвращение вокзалу прежнего живописного вида. Поэтому и было принято решение выполнить новое оформление стен. Эту творческую работу доверили дизайнерам Екатерине Бобковой из Минска и Анастасии Кергет из Барановичей. Обе прошли серьезный отбор, организованный Гомельским отделением Белорусской железной дороги.

Благодаря таланту и фантазии Екатерины Бобковой на стенах главного зала ожидания появились прекрасные панно из глины. На них – утопающее в камышах сельское озеро с одинокой лодкой, панская усадьба на пустынном пригорке, аист, размахивающий

крыльями над бескрайними васильковыми лугами, рушник с традиционным для тружеников полей обедом – караваем и кувшином молока. Все выполнено в приятных молочно-бежевых тонах.

Барановичская мастерица Анастасия Кергет также подошла к делу творчески. Молодая художница вылепила на арках изображение железной дороги, герб с символикой Рогачева, любимый горожанами рог, а также часы с указателями направлений поездов, курсирующих через станцию. Так что и во втором зале ожидания царит атмосфера легкости и спокойствия, которая располагает к размышлениям в дороге.

Своими прекрасными работами художницы помогают вернуть вокзалу статус визитной карточки города. А главное, в его здании теперь ощущается присутствие чего-то теплого, уютного – в нем появилась душа!

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

22 ноября 2018 г., четверг, № 47 (1432)



От взлетной полосы до новой автотрассы

Свою задачу по устройству выравнивающего слоя тощего бетона на трехкилометровой взлетно-посадочной полосе шириной в 90 метров реконструируемого аэродрома в Болбасово коллектив Оршанского ДСУ № 7 ОАО «ДСТ №1, г. Витебск» выполнил.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»

Основная нагрузка в обновлении этого объекта, начавшемся в августе, лежит на генподрядчике ОАО «СМТ № 8». Кроме капитального ремонта существующей полосы, проект включает восстановление рулежных дорожек, возведение объектов вспомогательного назначения возрождаемого аэропорта, использовать который будут в промышленных целях. Это о нем говорил глава государства, встречаясь 4 ноября с жителями горпоселка Болбасово:

– Здесь самолеты будут прилетать, улетать, поставят товары из разных стран, которые будут согласно действующему законодательству распространяться. Отсюда будут увозиться товары белорусского производства. Здесь прекрасная логистика: мирового уровня автомобильная трасса, железнодорожный узел. Будет воздушная гавань и логистика по воздуху.

Банк развития обеспечит кредитными ресурсами в размере до 25 миллионов долларов заказчика строительства Национальный аэропорт Минск именно на реконструкцию аэродрома под Оршей. Его планируют ввести в эксплуатацию до 2021 года, однако первую очередь – капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы с патрульной дорогой и ограждениями – должны сдать уже в нынешнем ноябре. Подрядчики работают в две смены.

– Тем временем наши основные силы переброшены на строительство подъездной бетонной дороги от Р15 Кричев – Орша – Лепель к Р76 Орша – Шклов – Могилев в обход г. Барани длиной 12 километров, заказчиком которой выступает РУП «Витебскавтодор», – говорит заместитель генерального директора ОАО «Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск» Сергей Булай. – Строительство планируем завершить к ноябрю будущего года. Причем задействованы на

объекте почти все дорожно-строительные управления нашего треста, пока кроме ДСУ № 26.

Около 19 тысяч кубометров тяжелого бетона пойдет на устройство семиметрового дорожного полотна. К слову, и укрепленные обочины по два с половиной метра каждая тоже будут выполнены из асфальтобетона. К сожалению, строительство этого шоссе было на некоторое время заморожено, пока не возобновилось финансирование из госбюджета. Никто из дорожников ни на миг не сомневался в позитивном исходе проекта. Дорога, строительство которой, по сути, только разворачивается, обязательно появится в намеченный срок. И не только на карте. Она срежет полукруг, ведущий сегодня в объезд к мультимодальному промышленно-логистическому комплексу «Бремино-Орша» в поселке Болбасово. А еще станет новой яркой страничкой в истории ДСТ-1.

Пути к родному дому – разные...

Например, в Бешенковичах несколько лет подряд берега Западной Двины связывает понтонный мост. Именно по нему передвигаются и пешеходы, и автомобили. Кто спешит утром на работу, кто – в поликлинику, кто – в магазин, а потом так же обратно, домой.



С наступлением низкой температуры воздуха железную конструкцию убирают на зимовку. В этом году разбирать мост начали 20 ноября, а перевозкой людей через водную преграду займется УКП ЖКХ «Бешенковичский коммунальник». Лодочная переправа будет работать по графику.

А местные дорожники, пока держатся плюсовые температуры, торопятся завершить ремонт проблемных участков местной дорожной сети. В конце октября специалисты Бешенковичского ДРСУ № 110 КУП «Витебскоблдорстрой» взялись за ремонт проблемного участка трассы между населенными пунктами Дрозды и Ворохобки. Начальник предприятия Павел Чернявский рассказывает:

– Трудимся с утра до вечера, если дождь не мешает. Причем не только в родном районе. В последнее время наших работников можно было увидеть и за его пределами (недавно вернулись из Болбасово Оршанского района). Если в минувшем году отремонтировали в своем регионе всего километр дорожного полотна, то в текущем – 7,4 километра, из них 2,6 километра дороги Бочейково – Соковоро, 4,8 километра – ремонт асфальтобетонного покрытия с устройством поверхностной обработки на автодороге Задорожье – Забелье – Павловичи. Всего за сезон на текущий ремонт затратили свыше 580 тысяч рублей, на содержание местной сети (косыба, грейдинг и другие работы) – более 340 тысяч. Планируем привести в порядок еще два километра полотна (подъезд к деревне Буй). Кроме того, интенсивно готовимся к зиме.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»



Дорожники держат совет

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

21 ноября РУП «Минскавтодор-Центр» провело очередное выездное заседание производственного совета. Оно прошло на базе филиала «ДЭУ № 63» (г. Вилейка). Председательствовал генеральный директор предприятия Николай Матюк.

Участники совета обсудили результаты осеннего комиссионного осмотра и внеплановых проверок хранения товарно-материальных ценностей в филиалах предприятия, проанализировали ход выполнения работ по прямым договорам, а также затронули тему коррупционных проявлений.

Обсуждению вопросов повестки дня традиционно предшествовали проезд по обслуживаемым участкам автодорог и ознакомление с проблемными вопросами их содержания.

Более подробно о заседании совета – в одном из следующих номеров «ДБ».

Место, где сердцем прописан...

Малая родина занимает особое место в жизни каждого из нас. Для одних это – большие города и маленькие деревушки, для других – поселки, станции и полустанки. Но, как бы то ни было, малая родина – это то удивительно родное место, где ты появился на свет, где прошло твоё детство и откуда ты шагнул в большую жизнь. И где бы человек ни находился, его всегда тянет туда. А некоторые по-настоящему счастливы тем, что и не стремились поймать жар-птицу вдали от родных мест. Они остались на своей малой родине и многое делают для того, чтобы она стала еще краше и богаче. Одним из них является директор щебеночного завода «Глушкевичи» Роман МИХАЛКОВ.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»

Родился Роман Кириллович в горняцкой семье – его родители также работали на щебеночном заводе. Причём отец в свое время тоже возглавлял это предприятие. В Глушковичах считается, что работать на щебеночном заводе престижно. И неудивительно, ведь он является градо-



образующим для всего Лельчицкого района. Щебзавод – филиал КПРСУП «Гомельоблдорстрой». Он выпускает продукцию, которая идет на нужды структурных подразделений головного предприятия, а также пользуется спросом у сторонних организаций.

Роман Михалков и его школьные друзья еще с детства с любопытством поглядывали на завод. Ребятам интересно, как происходит добыча гранита, на какие цели он идет, каковы перспективы по развитию предприятия в будущем. А когда слышали взрывы, доносящиеся из карьера «Крестьянская нива», понимали: это делается в мирных целях и в плановом порядке.

На щебзаводе Роман Михалков работал еще до армии и, отслужив, вернулся в родные места. Трудовую деятельность на предприятии начал экономистом, затем был заместителем директора, а с февраля 2015 года возглавляет дружный и сплоченный коллектив горняков. Роман Кириллович имеет солидное образование: экономический колледж, БНТУ, где обучался на факультете «Разработка месторождений полезных ископаемых» и получил квалификацию «горный инженер». Его багаж знаний пополнился также дипломом об окончании Академии управления при Президенте Республики Беларусь.

Вся жизнь Романа Кирилловича тесно связана с родной деревней, для которой он многое сделал и продолжает делать. Как говорится, где родился, там и сгодился. Вообще-то, назвать Глушковичи деревней язык не поворачивается. Это раньше здесь был край лесов и болот. Старожилы рассказывали, что в окрестностях рос корабельный лес, богатый дичью, особенно глухарями. Отсюда и пошло название деревни: глушь – глухарь – Глушковичи.

Нынче это благоустроенный крупный населенный пункт, где живут трудолюбивые и талантливые люди. Их – более двух ты-

сяч человек, причем 60% – трудоспособного возраста. Глушковичи имеют развитую инфраструктуру и представляют собой стабильно развивающийся агрогородок, в котором созданы все условия для воспитания подрастающего поколения и занятости взрослой части населения.

Эта земля родная и для председателя Глушковичского сельского Совета Василия Ковалю. Раньше он был начальником транспортного участка на щебзаводе «Глушкевичи» и привык к цифрам и динамике в работе. Василий Иванович старается оперативно решать все возникающие вопросы. Причем не в одиночку, а в тандеме с заинтересованными людьми, которые любят свой край и являются его истинными патриотами.

Особенно удается сотрудничество с Романом Михалковым, который прекрасно знает, чем сегодня живет агрогородок и какая помощь ему нужна. Чаще всего Роман Кириллович помогает жителям Глушковичей в благоустройстве населенного пункта, выделяет транспорт и материалы для грейдирования и посыпки дорог, перевозки щебня.

Появилась в деревне и игровая зона для детей: качели, беседка, песочница. Кстати, детей и молодежи в Глушковичах много. Здесь есть детский сад, который посещают 102 воспитанника, а в средней школе учатся 300 мальчишек и девчонок. В этом году здесь набрали два первых класса – 38 учеников.

Население агрогородка с уважением относится к руководителю щебеночного завода. Люди знают, что, если к нему обратиться за конкретной помощью, он по мере возмож-

ности решит их вопросы. Поэтому и выбрали Романа Михалкова депутатом райсовета.

Народный избранник сполна обладает необходимыми качествами для того, чтобы выслушать собеседника, вникнуть в его проблему, пойти навстречу тем, кто к нему обращается. Он принимает участие в депутатских акциях и инициативах. Традиционно дарит подарки ученикам школы в честь начала и окончания учебного года. Кроме того, на заводе существует традиция помогать сотрудникам собирать детей-первоклассников в школу. Щебзавод «Глушкевичи» также взял шефство над местным детским садом.

Сам Роман Кириллович считает, что забота о подрастающем поколении – это своего рода вклад в будущее его малой родины. И нынешние ребята, воспитанные на славных традициях трудолюбивых полешуков, станут достойными продолжателями дел своих родителей. Бесспорно, многие придут работать на щебзавод, а кто-то будет трудиться на глушковичских землях сельхозпредприятия «Заря Полесья» – структурного подразделения КПРСУП «Гомельоблдорстрой». И не все уедут из родной деревни в поисках счастья.

Жар-птицу можно поймать только в сказке, а в реальной жизни счастье дается упорным трудом на благо родной земли. Той самой малой и милой родины, которая хороша зеленью густых лесов, золотом засеянных полей и, наконец, залежами гранита. Господь дал полешукам такое богатство: гранит – самый твердый в Европе, леса, полные грибов и ягод. В последнее время многие увлеклись пчеловодством, по 70 ульев держат.

А еще в этом соловьином песенном краю много самодеятельных артистов. После визита в 2004 году Президента Республики Беларусь Александра Лукашенко в Глушковичи здесь «вырос» красивый культурно-спортивный центр. В нем есть концертный, тренажерный, спортивный залы, филиал школы искусств, бильярдная, библиотека. Из творческих коллективов внимания заслуживает народный хор «Славяне», а также мужской и женский ансамбли, детские клубные формирования. Ну а сам агрогородок с каждым годом становится все краше. Названия улиц – на ярких указателях. Благоустроенные улицы, чистота и порядок радуют глаз.

– Жизнь на малой родине хороша, – считает Роман Михалков. – Нужно только отдавать ей должное своим трудом, а она, в свою очередь, отблагодарит тебя сторицей.



Культурно-спортивный центр пользуется большой популярностью у жителей Глушковичей.



В карьере кипит работа.



Зона отдыха возле школы.

Когда возникла идея создать зону отдыха возле школы, Роман Михалков активно поддержал ее и принял непосредственное участие в воплощении прекрасной задумки в жизнь. Вместе с горняками и простыми жителями деревни участвовал в благоустройстве территории, сажал деревья и представлял, каким это место станет, когда они вырастут.

Еще учеником глушковичской школы он мечтал о будущем, видел свою деревню красивой и современной. Именно такой она и стала. В благоустроенной зоне отдыха возле школы прогуливаются мамы с колясками, проводит свободное время молодежь.

Наследие Логоша

17 ноября исполнилось 80 лет одному из старейших дорожников Гродненской области, 45 из них он посвятил дорожной отрасли.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Во время теплой встречи с коллективом РУП «Гродноавтодор» Александром Владимировичем как истинному представителю дружного дорожного сообщества и человеку, не жалеющему времени и сил ради успеха общего дела, было сказано немало слов признательности. В том числе за умение мыслить масштабно, ценить труд людей, работать на совесть, а также за огромный вклад в создание предприятия и атмосферы ответственного отношения к делу и взаимовыручки.

– Александр Логош – легенда дорожников Гродненщины, – отметил генеральный директор РУП «Гродноавтодор» Валерий Венцкович. – Не только от себя, но и от всего нашего коллектива хочу поблагодарить его за творческий подход в первую очередь при ремонте искусственных сооружений, а также реконструкции и ремонте дорог в целом. Его решения по ремонту сооружений базировались на максимальном использовании существующих объектов, исключая дополнительные затраты на их демонтаж и строительство новых. Важно, что при таком подходе к делу пользователи автодорог испытывали минимальные неудобства от проводимых на них работ. Благодаря высочайшему профессионализму, рационализаторской деятельности Александра Владимировича стоимость ремонтов всегда была невысока, а эффект получался огромный: сдавались объекты высокого качества, и при этом каждый

Особое внимание он уделял профессиональной подготовке кадров: воспитал многих в нашем коллективе. У нас трудится прекрасный специалист – его дочь Нина Александровна.

Мы благодарны Александру Логошу за то дорожное наследие, которое он оставил после себя, – это реализованные и разработанные проекты реконструкции и строительства дорог, а также сплоченный и работоспособный коллектив автодора.

– От природы, наверное, в характере Александра Владимировича заложена не-

ценят и уважают их, оказывают поддержку и окружают заботой. Сегодня семья Логошей – это династия дорожников. Не только сами много лет отдали отрасли, но и дочь, зять, внучка продолжают их дело.

Начальник технического отдела РУП «Гродноавтодор» Андрей Солоденников в Дирекцию строящихся дорог Гродненского облдорстроя, которую возглавлял Александр Логош, пришел в 1982 году:

– Сразу чувствовалось, что этот человек пользуется большим авторитетом,

Уроженец деревни Лебеда Вороновского района Гродненской области Александр Логош после окончания средней школы работал водителем Якубовской машинно-тракторной станции. В 1967 году окончил Белорусский политехнический институт. Свой трудовой путь начинал старшим инженером ПТО ДСР № 18, затем работал начальником проектно-сметного бюро, в 1977-м стал начальником Дирекции строящихся дорог Гродненского облдорстроя. С 1998 года трудился первым заместителем генерального директора РУП «Гродноавтодор». За многолетний добросовестный труд, образцовое выполнение должностных обязанностей и значительный вклад в развитие автомобильных дорог Гродненской области в 1988 году Александр Логош был награжден знаком «Почетный дорожник», в 2003-м – «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени.



обыкновенная доброжелательность к людям, – отмечает заместитель начальника отдела содержания дорог и безопасности движения РУП «Гродноавтодор» Нина Заровская. – Открытость характера, готовность поделиться с людьми знаниями очень подкупают. Он всегда выслушает, даст совет. Молодежи готов разъяснить

поскольку знал, как создать проект, построить объект и передать его в эксплуатацию. Это работа творческая, требует много специфических знаний и опыта на каждом этапе. С ним было хорошо трудиться, потому что он досконально знал свое дело, действовал спокойно и уверенно. И таким же остается все эти годы. Для многих Александр Владимирович стал хорошим наставником, некоторые из его подчиненных выросли в руководителей крупных дорожных организаций.

Заместителю генерального директора по экономике РУП «Гродноавтодор» Николаю Барановскому более близко познакомиться с Александром Владимировичем тоже посчастливилось в 1982 году.

– Я тогда только стал начальником ППО ДСУ № 18. Уже с первых встреч меня поразили его работоспособность, компетентность, доброжелательность и тактичность в обращении с людьми. Практически все значимые объекты дорожного хозяйства Гродненской области, появившиеся за последние 40 лет, строились при его непосредственном участии. Александр Владимирович передавал свой богатый опыт молодым работникам, и не одно поколение дорожников Гродненщины, я в том числе, считает себя его учениками.

Сегодня, находясь на заслуженном отдыхе, он приходит в организацию, интересуется ее проблемами, дает неопределимые советы по выходу из той или иной ситуации. Спасибо ему за вклад, который он внес в развитие дорожной системы!



С юбилеем Александра ЛОГОША поздравили коллеги из РУП «Гродноавтодор», а также генеральный директор ОАО «ДСТ № 6» Василий ДОВГАНЬ и председатель Гродненского отделения РООВДХ Татьяна ГОВОР.

кубический метр материала от разборки вновь находил свое применение на дороге.

Речь идет об огромном количестве участков дорог и искусственных сооружений, которые отремонтированы под руководством Александра Логоша. Вот уже более 20 лет они эксплуатируются как новые и еще прослужат десятилетия. И это результат применения его глубоких знаний, опыта, творческого подхода к делу в совокупности с личным вкладом каждого работника предприятия. К примеру, Александр Владимирович принял одно из очень удачных решений по ремонту диафрагменных пролетных строений на автодороге Барановичи – Гродно.

все от а до я, не считаясь с личным временем.

Эрудиция, мудрость, широкий спектр интересов – это тоже о нем. Разговаривать с ним очень интересно. Во время встречи с коллективом Александр Владимирович всегда спросит не только о работе, но и о семье. Такое внимание к людям характерно для него. И обязательно мы ведем речь о дорогах – они по-прежнему остаются в центре его внимания.

Вместе с супругой Неллей Кузьминичной они сумели создать прекрасную семью, воспитать двух замечательных дочерей. Сейчас много времени уделяют внукам. Родные

**ДОРОГОЙ
АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ!**
По случаю Вашего 80-го дня рождения примите самые искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья и долгих лет жизни!

Вы принадлежите к числу людей создающих. Свои глубокие знания, высокий уровень профессионализма, острый ум, талант анализировать, взвешенный стиль принятия решений и ответственный подход к делу Вы обратили на пользу дорожной отрасли. Мы глубоко уважаем Вас как истинного дорожника, профессионала с большой буквы и человека прекрасных душевных качеств. Мы благодарны Вам за годы, проведенные плечо к плечу, когда рождалось, росло и крепло наше предприятие и Ваши идеи находили поддержку в коллективе и успешно реализовывались.

Желаем Вам большого счастья, любви, благополучия, внимания и заботы родных и близких. Пусть Вас не покидают бодрость духа, оптимизм, поддерживают единомышленники и верные друзья, в сердце живет радость и каждый день приносит новые интересные открытия! Всего Вам светлого и доброго!

От имени коллектива
РУП «Гродноавтодор»
генеральный директор
В. ВЕНЦКОВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ!**
Коллектив ОАО «ДСТ № 6» шлет Вам сердечные поздравления с достижением знаменательного рубежа в жизни – 80-летнего юбилея!

Вы внесли значительный вклад в развитие дорожной сети Гродненщины и являетесь примером профессионала высокого класса, целеустремленного, обладающего творческим подходом к делу, требовательного в достижении поставленных целей человека. Вам присущ особый заряд внутреннего достоинства, уважения к людям и мудрости.

Желаем Вам крепкого здоровья, неисчерпаемой жизненной энергии и теплового семейного очага. Пусть радостным будет каждый Ваш день и ровной дорогой впереди расстелются многие годы счастья!

Генеральный директор
В. ДОВГАНЬ

**УВАЖАЕМЫЙ
АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ!**
Гродненское отделение Республиканского общественного объединения ветеранов дорожной отрасли искренне поздравляет Вас с замечательным юбилеем!

Не много в дорожной отрасли найдется таких профессионалов, как Вы, внесших столь значительный вклад в развитие дорожной сети Гродненщины и воспитавших огромное количество настоящих дорожников. А своей энергией Вы и сегодня способны дать фору многим молодым!

От имени всех ветеранов Гродненщины желаю Вам здравствовать, наполнять этот мир добротой, дарить близким свою любовь и щедрые советы, быть таким же молодым, крепким, активным и в 90, и в 100 лет. Пусть каждый день дарит Вам гармонию, силу, надежду и радость!

Председатель Гродненского
отделения РООВДХ Т. ГОВОР

«...Я благодарен коллективу»

Сегодня, 22 ноября, отмечает свой юбилей руководитель филиала «Автобусный парк № 1» города Солигорска ОАО «Миноблавтотранс». Владимиру АЛЕШКО исполнилось 65 лет. Накануне этой даты с ним встретилась наш корреспондент Оксана ГУЧЕК.

Раньше мне уже приходилось общаться с этим человеком. И каждый раз он поражал скоростью и четкостью своего мышления, производственным прагматизмом управленца со стажем. Сказал – сделал! Причем сразу, без тайм-аута и обещания «потом».

– Владимир Григорьевич, как Вы пришли в профессию?

– Можно сказать, что это не я профессию выбрал, а она нашла меня. Ходил в школу сначала в родных Болотчицах, что в Слуцком районе, потом – в соседних Беличах. Учился прилежно. Сразу по окончании десяти классов меня направили в ДОСААФ, где прошел подготовку на военного водителя. Потом целевым назначением забрали в армию, и два года я управлял военным автомобилем. По окончании службы армейский друг предложил: «Давай куда-нибудь поступать будем». Другой сослуживец подтянул нас по математике, и мы поехали покорять незнакомый Питер.

Дальше уже был начальником отдела технического контроля в грузовом автомобильном парке № 3. Потом в порядке перевода меня пригласили в автобусный парк № 1 на должность начальника отдела перевозок. Три года добросовестной работы – и я заместитель директора этого автопарка. А в 2012 году меня назначили директором филиала «Автобусный парк № 1» ОАО «Миноблавтотранс».

– Ваша деятельность на пользу Отчеству как-то еще отмечена, кроме карьерного роста?

– Да, вниманием меня не обделили. Помимо почетных грамот, еще будучи заместителем директора по перевозкам, я был удостоен звания «Почетный транспортник».

В мае 2014 года в Солигорске проходил семинар всех СМИ Минской области. В рамках этого мероприятия председатель Минского областного исполнительного комитета Семен Шапи-



Средняя зарплата – более 1000 рублей в месяц.

Очень много сил и средств было вложено в модернизацию производства. Еще недавно мы централизованно через Миноблсполком обновляли подвижной состав до 10–15% от имеющегося парка. В 2014 году получили десять машин. И это было в последний раз. На нынешний момент у нас имеется девять автобусов еврокласса. Они работают на международных перевозках. Мы сотрудничаем с турфирмами, которые эксплуатируют наши автобусы с мая по сентябрь. Но и зимой они не простаивают, особенно в новогодние праздники.

По грузовым международным перевозкам преимущественно работаем на маршрутах Дания – Беларусь – Россия



Филиал «Автобусный парк № 1» ОАО «Миноблавтотранс» – один из крупнейших автопарков не только столичной области, но и республики. Его подвижной состав – 209 автобусов различных марок и 71 грузовой автомобиль, в числе которых 46 крупнотоннажных автосамосвалов, девять фур Евро-5 и Евро-6, четыре большегрузных бортовых автомобиля и 12 хлебных фургонов.

Результатов не ждал, устроился водителем в Слуцкую санэпидемстанцию. Но не надолго. Вступительные экзамены мы сдали успешно и стали студентами. В престижном Ленинградском инженерно-экономическом институте друг постигал азы городского хозяйства, я – автомобильного.

– Как дальше сложилась Ваша трудовая биография?

– Дипломированный инженер-экономист, я получил распределение на преподавательскую работу в Новочеркасский политехнический институт. Однако принимающая сторона не соблюла свои обязательства в части предоставления жилья, а у меня к тому времени была семья: жена, сын. Взял открепление. И уже в Слуцке стал искать работу, но такую, где можно было быстрее получить квартиру.

Попытал счастья и в Солигорске. Здесь и остался. И вот вся жизнь моя связана с автотранспортом. Сначала был механиком колонны, затем – старшим мастером в мастерских Солигорского домостроительного комбината.

ро посетил автобусный парк и высоко оценил его деятельность, а меня наградили медалью «За трудовые заслуги». Но, положив руку на сердце, сам бы я отдал предпочтение Солигорской птицефабрике: там такое благоустройство и культура производства!

– Любей, кто видел вверенный Вам автобусный парк, сочтет это за кокетство.

– У нас наливные полы, плитка везде, подъемники, покрасочная камера очень большая – автобусы в нее загоняют, две мойки, своя станция диагностики. Чем еще похвастаться? Топливное отделение по последнему слову техники оснащено новейшим оборудованием. И аккумуляторное, и токарное тоже.

Полностью ремонт был закончен в 2014 году. Все работы выполнены за свой счет – уже тогда предприятие было стабильно прибыльным.

– Что самое лучшее смогли сделать в парке?

– Создал костяк работников. Я благодарен коллективу. Эти люди если работают, то работают, если зарабатывают деньги, то зарабатывают.

и дальше в Казахстан. Больше всего возим стройматериалы – продукцию деревообрабатывающих предприятий.

– Правда ли, что Ваш автопарк сегодня единственный в Беларуси работает круглогодично?

– Да. Это связано с обслуживанием нашего градообразующего предприятия – ОАО «Беларуськалий». Добывают они соль в четыре смены по шесть часов каждая. У них клеть-подъемник ходит не по часам, а по минутам. Неважно, привезты смену или нет – клеть все равно спускается. Этот процесс четко отработан.

– Какими качествами надо обладать руководителю передового предприятия?

– Хвалиться не в моих правилах, но надо быть честным, в первую очередь с самим собой, добросовестным. И к своему коллеге в трудовом коллективе относиться доброжелательно. Иногда надо быть не начальником, а другом. Будешь честным с людьми, и они добром отплатят. Если не выполняются задания, то я бываю очень строг.

УВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Примите самые теплые поздравления в день Вашего рождения и пожелания крепкого здоровья, долгих лет жизни, больших успехов в Вашей непростой и интересной работе!

Ваша трудовая деятельность служит примером для многих коллег, вызывая уважение, почет и признание. Вы поражаете окружающих своей неисчерпаемой энергией, умением быстро находить выход из сложных ситуаций, способностью сплотить трудовой коллектив и достигнуть высоких профессиональных результатов.

Примите слова благодарности за Вашу преданность, целеустремленность, многолетний добросовестный труд на благо транспортной отрасли и ОАО «Миноблавтотранс».

Благополучия Вам, мира, добра, бодрости духа, неиссякаемой энергии и поддержки близких людей.

От коллектива ОАО «Миноблавтотранс»
генеральный директор В. ФЕДОРОВИЧ

ДОРОГОЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Искренне поздравляем Вас с днем рождения!

Большую часть своей сознательной жизни Вы проработали в системе автотранспорта. Ваши профессионализм, компетентность, принципиальность, трудолюбие являются примером для каждого работника нашего автобусного парка.

Особенно приятно осознавать, что нам выдалось работать с Вами бок о бок, вместе преодолевать трудности и радоваться очередным успехам. Мы учимся у Вас. Пусть легко сбываются самые заветные мечты, а близкие дарят любовь и внимание. Желаем в делах удачи, а в душе – тепла!

Работники филиала «Автобусный парк № 1»
ОАО «Миноблавтотранс»

УВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Сердечно поздравляем Вас с большой датой в Вашей жизни – 65-летием со дня рождения! Примите в этот знаменательный день самые искренние пожелания успехов и взаимопонимания в личной жизни, свершения надежд и желаний.

Ваш жизненный багаж солиден и весом. Своим примером Вы снискали почет и признание многих коллег, завоевали авторитет далеко за пределами родного города. Ваш вклад в дела автомобильных перевозок – гордость отрасли.

Пусть сердце километры не считает, бодрость духа никогда не покидает Вас, а будни будут светлыми и радостными!

От коллектива работников филиала
«Автобусный парк № 2» ОАО «Миноблавтотранс»
директор Н. ВАЛЕТКО

УВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Примите от коллектива филиала «Автобусный парк № 3» ОАО «Миноблавтотранс» самые теплые поздравления с 65-летием!

Специалисты и руководители Вашего уровня – лицо и гордость отрасли. Вы дальновидный руководитель, умелый организатор, рачительный хозяин, обладаете необходимым опытом, знаниями, компетентностью.

Желаем Вам здоровья, неисчерпаемой жизненной энергии, удачи, бесконечного счастья, оптимизма и всего самого наилучшего!

Директор А. СЛАЕК

ДОРОГОЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

В этот чудесный день уходящей осени необходимо отметить Ваше умение развиваться, гореть работой, решать сложные производственные задачи. Ваш вклад в улучшение транспортного сообщения и перевозок пассажиров в молодом и специфичном городе Солигорске и его регионе неocenim. В Вашем лице мы ценим надежного партнера и опытного руководителя.

Пусть каждый Ваш день начинается с улыбки, приятных мыслей, ласковых слов и теплого счастья. Реализуйте задуманное, не ощущая груза лет. Желаем Вам взаимопонимания, здоровья, сил, оптимизма и человеческого участия!

От имени филиала «Автобусный парк № 4»
ОАО «Миноблавтотранс» Р. ГОВОРКО

МНОГОУВАЖАЕМЫЙ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ!

Пользуясь замечательным поводом, благодарим Вас за Ваше отношение к нашему общему делу.

В транспорте Вы человек не случайный и не раз доказывали это своей самоотверженной работой. За Вами прочно закрепилась репутация авторитетного, аккуратного, грамотного, опытного руководителя, высококлассного, умелого, ответственного специалиста.

Пусть и дальше с Вами идут плечо к плечу энтузиазм, терпение, оптимизм и признание!

От коллектива филиала «Автомобильный парк № 16»
ОАО «Миноблавтотранс» директор С. ГАЛУЗА



С гордым званием ПУТЕЕЦ

Говорят, каждый человек – творец своей судьбы. В это утверждение верит и заслуженный работник транспорта БССР, почетный железнодорожник Евстафий ГРИШУКЕВИЧ:

– Я счастлив, что стал железнодорожником.

Вся моя трудовая деятельность связана с белорусской магистралью, где я прошел путь от простого рабочего из глубинки до руководителя службы, работал с хорошими и ответственными людьми.

Евстафию Гришукевичу, много лет возглавлявшему службу пути Управления Белорусской железной дороги, а затем и совет ветеранов магистрали, исполнилось 80 лет.

Евстафий Гришукевич родился в крестьянской семье в деревне Верещачи Ивьевского района Гродненской области. Ему было шесть лет, когда умер отец. Мать заболела о том, чтобы сын учился. Но когда подросток был в восьмом классе, она тяжело заболела. Домашнее хозяйство легло на плечи Евстафия. Продолжить образование ему пришлось в вечерней школе.

Железная дорога проходила в семи километрах от родного дома Гришукевича. Но доносившиеся отдаленные гудки паровоза и грохот пронесшихся составов, казалось, звали паренька в какую-то другую жизнь.

После окончания школы юноша поступил в Минское железнодорожное училище № 3 (ныне высший профессиональный технический колледж железнодорожного транспорта имени Евгения Юшкевича). О выборе профессии ни разу не пожалел.

С отличием окончив училище по специальности «бригадир текущего содержания пути», молодой выпускник первое время работал старшим путевым рабочим Минской дистанции пути. Одновременно совершенствовал знания в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта на заочном отделении.

Вскоре Гришукевича назначили бригадиром в самом грузонапряженном парке станции Минск-Товарный (сейчас Минск-Сортировочный). Здесь производилась очень интенсивная маневровая работа, которая лишь на 20–30 минут прерывалась при пересменке машинистов. И в это небольшое «окно» бригаде Евстафия Григорьевича необходимо было провести ремонт пути, заменяя изношенные рельсы и стрелочные переводы. Молодой специалист не только учился спрашивать за дело с подчиненных, но и сам перенимал опыт у более квалифицированных работников. Перед тем как ему доверили должность главного инженера предприятия, он совершенствовал свое

профессиональное мастерство в качестве дорожного мастера, потом – старшего дорожного мастера.

С 1971 года в течение десяти лет Евстафий Гришукевич возглавлял отдел пути Минского отделения дороги. Отвечая за охрану труда и безопасность движения поездов, он ежемесячно бывал на каждой из четырех дистанций.

– За годы работы на отделении мне пришлось исходить тысячи километров, все равно что земной шар пешком обошел, – с улыбкой говорит Евстафий Григорьевич и с удовлетворением признается, что и тогда учился дисциплине, ответственности и умению глубоко вникать в дело у тогдашнего начальника отделения Федора Истужкина и заместителя начальника службы пути Геннадия Панькова.

Будучи руководителем отдела, Гришукевич много внимания уделял организации ремонта пути. По его инициативе поездные диспетчеры и начальники станций отделения выезжали на места, где ознакомились с технологией путевых работ в «окно». И каждый раз тщательно планировали все во взаимодействии с другими причастными службами. Срывы ремонтных работ уменьшились.

В самом начале 1980-х Гришукевича назначили главным инженером службы пути, а через два года он ее возглавил. Путевое хозяйство на дороге было большое: свыше семи тысяч километров главных путей, более 12 тысяч стрелочных переводов, 36 предприятий, включая путевые машинные станции и дистанции защитных лесонасаж-

дений, рельсосварочный поезд, шпало-пропиточный и щебеночные заводы. Дорога наращивала свой производственный потенциал. Во все звенья перевозочного процесса, включая и путевое хозяйство, ускоренно внедрялись достижения научно-технического прогресса. Увеличился и объем капитального ремонта пути.

– Ежегодно мы «оздоравливали» по 350 и более километров. Такого объема работ раньше выполнять не приходилось, – вспоминает собеседник. – Задействовали все наши путевые машинные станции. Возникла необходимость в создании еще одной – в Бресте. С начальником магистрали Андреем Андреевичем ездили в Москву и добились решения этого вопроса у министра путей сообщения Николая Конарева.

ПМС работала и на возведении второго главного пути линии Барановичи – Лунинец, движение на котором в торжественной обстановке открылось в ноябре 1988 года. Необходимость его строительства назрела давно, поскольку однопутное направление давно исчерпало свою пропускную способность и не обеспечивало возросший объем перевозок. Правда, у путевых машинных станций в то время не хватало средств и сил для решения многих проблем на железнодорожном транспорте.

– Нам дали добро на строительство 108-километрового пути собственными силами, – отмечает Евстафий Григорьевич.

На дороге был разработан новый карьер, открыли станцию. Оттуда вывозили сотни тысяч кубометров балласта для отсыпки полотна на этом направлении, было возведено около 50 искусственных сооружений. На стройке работали строительные организации, дистанции пути и путевые машинные станции.

Евстафий Гришукевич добрым словом вспоминает многих руководителей, отмечая их большую заслугу в сооружении второго главного пути. В их числе – начальники Барановичской дистанции пути Михаил Григорук и опытной путевой машинной станции № 115 Николай Соловей, заместитель начальника дороги Геннадий Паньков. Сам Гришукевич был удостоен звания «Заслуженный работник транспорта БССР».



1990-е: Евстафий ГРИШУКЕВИЧ (справа) – во время комиссионного осмотра путевого хозяйства Брестского отделения Белорусской железной дороги.

В июле 1990 года Министерство путей сообщения направляет его на два года в Гвинеюскую Республику в качестве инструктора путевого хозяйства. В те годы специалисты из СССР оказывали помощь молодым независимым государствам в развитии транспорта.

...Далекий африканский город, столица государства, и морской порт на берегу Атлантического океана Конакри запомнился Гришукевичу своими улицами с вечнозелеными пальмами и баобабами. В Гвинею – большие запасы полезных ископаемых и залежей бокситов. По железной дороге Канкан – Конакри сырье везли в столицу,

и дальше по океану и морям доставляли в украинский порт Николаев.

– Наши специалисты помогли содержать путь и всю железнодорожную инфраструктуру в нормальном состоянии, – вспоминает Евстафий Григорьевич. – Работали в непривычных для нас условиях. В самые жаркие дни с декабря по февраль температура в тени доходила до 50 градусов. Листья деревьев постоянно твердели: хоть чисти ими посуду. Наша семья жила в поселке советских специалистов в двухкомнатной квартире. Жена Ванда Иосифовна – экономист, ревизор в системе ДОРОРСа Белорусской железной дороги. Там она работала в одном из магазинов.

Возвратившись из заграничной командировки, Гришукевич два года трудился главным инженером службы пути, а затем снова возглавил ее – до ухода в 2001-м на заслуженный отдых.

Это был сложный период. С развалом СССР железнодорожники белорусской магистрали в тяжелых экономических условиях обеспечивали нормальное функционирование дороги. Много проблем было и в путевом хозяйстве. Прекратилось централизованное снабжение материалами верхнего строения. Щебеночные заводы отошли Украине, поскольку находились на ее территории. И тогда специалисты службы пути при поддержке руководства БЖД и особенно ее начальника Евгения Володько организовали в Светлогорске и Микашевичах изготовление железобетонных шпал. Крепления для пути наладили на Минском подшипниковом и Гомельском заводе литья и нормалей. Были приобретены современные высокопроизводительные путевые машины австрийской фирмы, средства малой механизации зарубежного производства, машины ВПР 09-32 для выправки пути. Все это позволяет и сегодня содержать пути в хорошем и отличном состоянии, максимально механизировать тяжелый ручной труд.

Почти 45 лет отдав Белорусской железной дороге, Евстафий Гришукевич внес весомый вклад в развитие ее фундамента – путевого хозяйства. К его наградам за безупречный труд добавились орден Дружбы народов, многие медали, звание «Почетный ветеран» Белорусского общественного объединения ветеранов.

На заслуженном отдыхе Евстафий Григорьевич активно взялся за общественную работу. Он возглавил совет дороги и в течение пяти лет был председателем организации ветеранов БЖД. Основное внимание уделял разработке и выполнению комплексной программы «Забота» по социальной поддержке неработающих пенсионеров, которая принималась как раздел к отраслевому соглашению дороги и профсоюза. Было разработано и новое Положение об организации ветеранов в соответствии с Законом Республики Беларусь «О ветеранах» 2001 года. В документе четко определялся порядок взятия на ветеранский учет и снятия с него бывших работников предприятий дороги, что было важным решением, связанным с социальными льготами.

И сегодня Евстафий Григорьевич не теряет интереса к жизни. Он постоянно в курсе событий, встречается с бывшими коллегами по работе и по-прежнему пользуется уважением у железнодорожников.

Станислав САВЧЕНКОВ

Фото Александра БАЧИЛО
и из архива юбиляра

ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Примите поздравления!

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

От имени коллектива ЭРУП «Путевая машинная станция № 71» примите самые искренние пожелания по случаю Вашего 80-летия!

Вас всегда отличали большое трудолюбие, энергичность и оптимизм, профессионализм и преданность своему делу. Вы внесли большой вклад в развитие путевого хозяйства Белорусской железной дороги, немало сделали для поддержки бывших работников магистрали в качестве председателя совета ветеранов дороги.

Пусть Вашими постоянными спутниками всегда будут крепкое здоровье, семейное благополучие, прекрасное настроение, внимание и поддержка коллег и друзей!

Начальник
М. КОСТЮКЕВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Наш коллектив сердечно поздравляет Вас со знаменательной датой!

Вы внесли значимую лепту в развитие путевой инфраструктуры Белорусской железной дороги, сделали людям много добра, всегда были верны своему делу. Ваш опыт путейца и руководителя бесценен. Пусть Ваша жизнь всегда будет насыщенной и интересной, не подводит здоровье, а каждый день приносит только радость!

Начальник
ЭРУП «Путевая машинная станция № 78» А. ДОРЕНИН

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

В связи с юбилеем примите поздравления от коллектива ЭРУП «Опытная путевая машинная станция № 115»!

Вся Ваша жизнь связана с железнодорожным транспортом. Ваш профессионализм, умение работать с людьми, скромность являются примером для многих путейцев, руководителей магистрали. Пусть Ваш дом всегда будет полной чашей и в нем царят мир, любовь и понимание!

Начальник А. САНЧУК

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Поздравляем Вас с большой и красивой датой – 80-летием со дня рождения!

Ваш профессионализм, душевные качества и мудрость ценят все, кто Вас знает. Ваши заслуги перед магистралью высоко оценены отраслью.

Искренне желаем Вам всего, что радует и украшает жизнь и согревает сердце. Пусть рядом всегда будут верные друзья и близкие люди. Крепкого Вам здоровья и долголетия!

Начальник
ЭРУП «Путевая машинная станция № 117» М. КАЦУБА

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Коллектив Жабинковской дистанции пути поздравляет Вас со знаменательной датой!

На Белорусской железной дороге Вас знают как истинного профессионала, прилагавшего все силы для решения поставленных задач. Вы – прекрасный человек, руководитель, товарищ. За свои лучшие человеческие качества и внимание к людям Вы снискали заслуженный авторитет и уважение коллег.

Богатырского Вам здоровья, душевной молодости, неиссякаемой энергии, удачи и благополучия!

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Примите самые искренние поздравления по случаю Вашего юбилея!

Вы долгие годы успешно трудились на благо железнодорожной отрасли, снискали уважение и признательность у коллег!

Сегодня каждому из нас Вам руку хочется пожать И, поздравляя с юбилеем, Побольше теплых слов сказать. Труды Вы отдали сполна Свои ушедшие года, И мы желаем Вам за это Побольше солнца, счастья, света, Здоровья, радости, добра – Для Вас на долгие года!

Руководство, профсоюзный комитет и коллектив Могилевской дистанции пути

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Коллектив Осиповичской дистанции пути сердечно поздравляет Вас с 80-летним юбилеем!

Вы возглавляли службу пути магистрали в непростые и интересные времена. Всегда умело и профессионально решали самые сложные вопросы, никогда не отказывали в совете и поддержке. Пусть Вас никогда не покидают удача, любовь и хорошее настроение, а в Вашей жизни и сердце всегда будет весна!

Начальник
С. НЕСТЕРЕНКО

**УВАЖАЕМЫЙ
ЕВСТАФИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ!**

Коллектив ЭРУП «Рельсосварочный поезд № 10 станции Орша» поздравляет Вас с большим личным праздником!

Благодаря Вашему профессионализму, энергии и целеустремленности, глубокому пониманию людей Вы до сих пор пользуетесь большим авторитетом на предприятиях не только путевого хозяйства, но и всей белорусской магистрали. Спасибо Вам за труд, верность и преданность профессии, сердечное отношение к людям. Желаем крепости духа, хорошего настроения и долголетия!

Начальник А. КУНЦЕВИЧ

Далекое – близкое

На поезде
в Браслав?

Браславщина. Ее называют синеоким краем Беларуси. Расположена она на многочисленных озерах, только самых крупных их здесь более пятидесяти. Ее гордостью является Национальный парк «Браславские озера».

В столицу этого края, Браслав, по железным путям сегодня не доедешь. Последний поезд по узкоколейной линии Друя – Браслав – Дукштас прошел 5 августа 1964 года, но здание вокзала в этом райцентре на улице Садовой сохранилось. Правда, узкоколейку, построенную в годы Первой мировой, давно разобрали. После ее демонтажа остались лишь недавно установленный в Друе энтузиастами памятный знак и воспоминания о пассажирских поездах, возивших туристов в Браслав, Слободку и другие живописные места этого озерного края. По узкоколейке можно было попасть даже в Литву, правда, после короткого перехо-

района протянулась лишь на несколько километров. Сегодня тут действует только одна железнодорожная станция – Друя Витебского отделения БЖД. Здесь заканчиваются маршруты, связывающие ее с областным центром и столицей более 80 лет. Теперь грузовые и пассажирские составы следуют до этой конечной станции.

Если случится ехать в командировку на Браславщину или Поставщину, то можно добраться из Витебска поездом, переночевав в вагоне, и выйти в месте назначения на рассвете. Летом красиво, а зимой грустно. Наплыв пассажиров бывает тут в выходные и праздничные дни. Однако в кассе станции можно купить билеты почти до любого пункта назначения на территории бывшего СССР.

Товарняки везут сюда чаще всего грузы сельскохозяйственного назначения и стройматериалы, а вывозят обычно лес.

Конечно, жаль, что узкоколейку в браславском направлении демонтировали из-за нерентабельности. Она бы могла стать экзотической дорогой в Евросоюз, начинающийся в со-



да на другую станцию. Грузовые поезда тоже разгружались, поклажа доставлялась гужевым транспортом на соседнюю станцию и оттуда – поездом в Прибалтику.

Отрадно, что железная дорога с карты Браславщины не исчезла, хотя в пределах

седней Латвии. Да и по Национальному парку «Браславские озера» путешествовать в вагончике понравилось бы многим.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»



Конкурс

Искусство быть личностью

Его продемонстрировали 15 ноября участники дорожного конкурса профессионального мастерства «Дирижер движения – 2018» среди работников, обеспечивающих организацию движения поездов предприятий Белорусской железной дороги.

На сцене Культурно-спортивного центра Минского отделения магистрали соревновались шесть представительниц прекрасной половины, работающих дежурными по станции: Анастасия Гринько представляла станцию Ксты Витебского отделения, Наталья Коноваленко – Гомель, Елена Никончук – Малориту Брестского отделения, Екатерина Якубовская – Брузги Барановичского, Светлана Безштанько – Михеевичи Могилевского, Татьяна Парашенко – Дегтяревку Минского отделения.

Оценивало профессионализм и творческие способности конкурсанток представительное жюри, возглавляемое заместителем начальника Белорусской железной дороги Петром Стоцким. В него также вошли председатель объединенной профсоюзной организации железнодорожников и транспортных строителей Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Вале-

рий Стромук, заместитель главного ревизора дороги по безопасности движения поездов Иван Бречко, первый заместитель начальника службы перевозок управления дороги Валерий Мацкель, директор Культурно-спортивного центра столичного отделения Александр Кулага и другие.

По задумке автора сценария конкурсной программы ведущей отделом художественной самодеятельности и культурно-массовой работы КСЦ Светланы Врублевской, сразу несколько этапов было посвящено Году малой родины. Назывались они соответственно: «Мне выпало счастье здесь родиться», «По страницам истории родного края» и «Цвети, моя любимая сторонка». Каждая из участниц по-своему раскрывала талант, знакомила зрителей со своей родиной.

Наталья Коноваленко рассказала об истории деревни Дудичи Калинковичского района и многолетней работе своих родителей



Дирижером движения в этом году признана дежурная по станции Гомель Наталья КОНОВАЛЕНКО.

на станции Калининичи. Она также прочла посвященной малой родине стихи собственного сочинения, вспомнила о своей учебе в университете транспорта и участии в ансамбле танца «Полесские зори». От Натальи присутствовавшие в зале узнали также об иконе Божией Матери Юровичской милосердной, страшной истории трех лагерей смерти в Озаричах в 1941–1943 годах и национальном фестивале сатиры и юмора в Автюках Калинковичского района.

Уроженка города над Бугом Татьяна Парашенко продемонстрировала свои фотографии на фоне Музея железнодорожной техники в Бресте, вынесла на суд жюри собственноручно испечен-

ный хлеб, прочитав отрывок из поэмы Якуба Коласа «Новая зямля». Вместе с сестрой Анной она спела песню о судьбе детей-сирот. К слову, Татьяна часто бывает в Ждановичском доме-интернате. Безусловно, не с пустыми руками.

Из выступления Светланы Безштанько члены жюри и зрители узнали некоторые страницы истории Кричевщины, увидели видеоклады о великолепном дворце Потемкина, где сейчас находятся историко-краеведческий музей и отдел ЗАГС Кричевского райисполкома.

Древней Полоцкой земле посвятила свое выступление Анастасия Гринько. Об «огуречном рае» на Столинщине, местных тружениках и белоручках – перекупщиках овощей рассказала жюри и зрителям Елена Никончук.

От Екатерины Якубовской можно было много узнать про ее родной город Ганцевичи и историю строительства Полесских железных дорог в конце XIX века. Елена и Екате-

рина также исполнили вокальные номера.

В еще одной части конкурсной программы – «Это моя работа» – от участниц требовалось продемонстрировать свое профессиональное мастерство. Они должны были выбрать правильный вариант ответа на два вопроса, связанных с их работой. Присутствовавшие в зале зрители смогли почерпнуть для себя немало полезной информации. К примеру, то, что желтый огонь входного светофора означает для грузового поезда пониженную скорость и прием на боковой путь, а экстренная помощь пассажирскому поезду при незапланированной остановке на перегоне может быть оказана как с головы, так и с хвоста состава.

Все оценки, поставленные жюри, оперативно выводились на электронное табло. Ответы участниц на профессиональном этапе повлияли на их общий результат во всем конкурсе.

В итоге титул «Дирижер движения – 2018» был присужден Наталье Коноваленко. Второе место – у Татьяны Парашенко, третье – у Светланы Безштанько.

Евгений ВОЛОСТНЫХ
Фото Алексея Войтова



КВЖ

Креативно, свежо, позитивно

Во Дворце культуры железнодорожников им. В.И. Ленина Культурно-спортивного комплекса прошел финал фестиваля «Клуб веселых железнодорожников – 2018» среди команд предприятий Гомельского отделения Белорусской железной дороги.



Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТВ»

В этом году за отделенческий кубок «КВЖ-2018» боролись семь команд: «Шесть человек» Гомельской дистанции сигнализации и связи, «Тянитолкай» локомотивного депо Гомель, «ДУСЯ» Гомельской дистанции гражданских сооружений, «Будь четким» – сборная станции Жлобин и Жлобинской дистанции сигнализации и связи, «Наша любимая команда» – сборная локомотивного депо Жлобин, Жлобинского вагонного депо и Жлобинской дистанции пути, «Винегрет» – сборная предприятий Калинковичского железнодорожного узла, «Семерочка» – сборная Гомельского вагонного депо и станции Гомель.

На сцене все было достойно высшей лиги. Много азарта, веселых, острых шуток и самого настоящего исполнительского мастерства. А ведь задача у команд была не из простых. По условиям фестиваля они принимали участие в трех конкурсах: приветствие – «На высшем уровне!», новостей – «Вот моя улица, вот мой дом», посвященном Году малой родины, и, конечно же, музыкальное домашнее задание «Креативно и позитивно». Нелегко пришлось и жюри. Ведь выступление следовало оценить по многим критериям: содержанию, юмору, оригинальности, художественному и музыкальному исполнению, стилю команды, артистизму, сценической культуре и т. д.

По мнению жюри, лучше всех с заданиями справилась «Наша любимая команда». Второе место заняла «Семерочка», третье – «Шесть человек».

А главным победителем праздника юмора и смеха стали зрители, которые получили положительный заряд эмоций и хорошего настроения, отметил начальник сектора идеологии и социально-культурной работы Сергей Кузнецов.

ТУРНИР ПАМЯТИ АЛЕКСАНДРА МИНИНА

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Поддержать свои команды в Витебск приехали руководители всех крупных дорожных предприятий. Получился неформальный слет дорожников страны. Это дань памяти Александру Минину, возглавлявшему дорожную отрасль с 1994 года и внесшему огромный вклад в ее развитие. В сложных условиях ему удалось сплотить многотысячный и разрозненный коллектив дорожников для достижения поставленных задач. Все его мысли, силы и энергия были направлены на улучшение состояния дорог, совершенствование дорожной сети государства, процветание нашей Родины. Увы, судьба отвела Александру Васильевичу слишком мало лет, но и за это время он успел достичь многого, реализовать целый ряд масштабных проектов.

Спорт занимал в жизни Минина особое место. Еще в юности ему было присвоено звание кандидата в мастера спорта СССР по самбо. Но, по словам хорошо знавших его людей, главной страстью в жизни Александра Васильевича была скорость. И когда выдавалась свободная минута, он с особым удовольствием садился за руль мотоцикла, автомобиля или даже снегохода. Именно Минин стоял у истоков создания одной из профессиональных команд Беларуси по мини-футболу – «Дорожник». За рекордно короткое время команда вошла в число сильнейших, неоднократно становилась победителем национальных чемпионатов и обладателем Кубка Беларуси. Более того, «Дорожник» несколько раз успешно представлял нашу страну в Кубке европейских чемпионов УЕФА, не раз входил в число восьми лучших клубов Европы. А некоторые его игроки и сегодня – в составе сборной страны.

– Для меня как для сына очень важно проведение турнира, и я всегда на него с удовольствием приезжаю. Это живая иллюстрация того, что мой отец сделал для дорожной отрасли и страны в целом. Турнир его имени – индикатор его дел, признательность людей, уважавших его при жизни, – говорил сын Александра Васильевича Константин. – Это мероприятие хорошо тем, что дорожники собираются вместе. Улучшается качество коммуникаций, а благодаря этому повышается деловая эффективность. В результате получается за меньшие деньги иметь более ухоженные дороги. Думаю, это радовало бы отца.

– Вы сами имеете отношение к дорожно-хозяйству?

– В некоторой степени да. Я занимаюсь продвижением перспективных технологий для дорожного строительства и содержания дорог. Пытаюсь привезти в Беларусь ноу-хау со всего мира. Это и пропитки в асфальтобетон, с помощью которых можно отодвинуть межремонтные сроки, и другие интересные технологии, и новые машины и оборудование. В общем, изучаю зарубежный опыт и делюсь им, а в мире есть много вещей, которые позволяют сделать жизнь легче и приятнее.

Торжественное открытие турнира проходило в игровом зале Центрального спортивного комплекса в Витебске. С напутственными речами выступили начальник главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Александр Головнев, первый заместитель генерального директора холдинга «Белавтодор», председатель организационного комитета турнира Григорий Шульга, председатель Республиканского комитета БелПрофТранса Владимир Ринг, Константин Минин, представители местных органов власти.

Календарь игр был составлен таким образом, что в первый день соревнований матчи проходили на трех площадках: непосредственно в ЦСК, а также в спортивных залах

Красивые голы на любой вкус, упорство и борьба до последней секунды отличали игры XII турнира по мини-футболу среди дорожных организаций страны памяти Александра Минина. В этом году местом сбора дорожников стал Витебск. На трех спортивных площадках города 19 футбольных дружин в конце прошедшей недели боролись за главный приз соревнований.



Традиции и амбиции



Команда ОАО «Дорстройиндустрия» – победительница турнира.

Витебского государственного технологического университета и Витебского государственного технического колледжа. На предварительном этапе соревнований команды были разбиты на пять групп. И все без исключения показали хороший футбол. Отнюдь не любительского уровня. Хотя кому-то повезло больше, кому-то – меньше. Затем в стыковых играх были определены восемь лучших команд, которые всерьез рассчитывали на награды. На футбольных полях проходили настоящие сражения – на площадках царили задор, эмоции, спортивная злость. За каждый мяч команды боролись до последней минуты. Никто не хотел уступать. Ведь даже один проигрыш ставил под сомнение дальнейшее прохождение в турнире.

Судейскую коллегию возглавлял главный тренер «Дорожника» Валерий Досько.

– Этот турнир значим не только для всех дорожников страны, но и для меня лично, – поделился Валерий Николаевич. – Я вхожу в состав оргкомитета по его проведению. Конечно, здесь принимают участие любительские команды, и вряд ли кто-то из игроков сумел бы сыграть за «Дорожник» на профессиональном уровне. Но главное не в этом. Такие турниры помогают популяризации нашего вида спорта. Здесь все настоящее, живое. Радует и сама организация турнира. В распоряжении команд – добротные залы. С каждым годом растет и уровень команд. Да, в спорте есть свои лидеры и аутсайдеры, но

все отдаются борьбе. Игры с выбыванием – это зрелищно и интересно. Всегда есть сюрпризы.

Самые интересные матчи прошли во второй день турнира. Вначале в четвертьфинале команда РУП «Гомельавтодор» в упорной борьбе со счетом 1:2 проиграла «Дорстройиндустрии». Затем команда РУП «Витебскавтодор» в равной игре уступила спортсменам ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель», представители ОАО «СМТ № 8» уверенно разобрались с физкультурниками ОАО «ДСТ № 7». А вот в матче команд РУП «Белдорсвязь» и РУП «Белдорцентр» была зафиксирована боевая ничья – 2:2. Исход этого противостояния решила серия пенальти. Более удачливыми оказались футболисты «Белдорсвязи».

В полуфиналах команда ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель» неожиданно уступила «Дорстройиндустрии», а футболисты СМТ № 8 в упорной борьбе со счетом 1:0 одолели соперников из «Белдорсвязи».

В матче за третье место гомельские строители дорог оказались сильнее команды «Белдорсвязи» – 3:0. А в финале встретились старые друзья-соперники: «Дорстройиндустрия» и СМТ № 8. Это был потрясающий матч. В итоге главный приз соревнований достался команде из Фаниполя.

– Мы долго шли к этой победе. Старались, тренировались, и здорово, что у нас все получилось, – поделился впечатлениями после

Сын Александра Минина Константин поблагодарил организаторов турнира.



победы руководитель команды начальник отдела снабжения и маркетинга ОАО «Дорстройиндустрия» Павел Красовский. – Приятно, что мы играли в финале именно с СМТ № 8. Они наши друзья, и эту победу мы делим на двоих. Да, финал – это дополнительное заряд эмоций, а победа – ураган страстей. У нас очень дружная команда. Мы стараемся играть в красивый футбол, который нравится и игрокам, и зрителям.

После были торжественное закрытие, речи, вручение заслуженных наград и подарков.

– Для нашего профсоюза, который сейчас объединяет около 215 тысяч человек, развитие физкультуры и спорта в трудовых коллективах – одна из важных задач, – подчеркнул председатель БелПрофТранса Владимир Ринг. – Я сам железнодорожник, но хорошо знал Александра Минина по работе. У дорожников в чемпионате Беларуси по мини-футболу есть «Дорожник», у Белорусской железной дороги сейчас выступают такие сильные команды, как гомельская – «ВРЗ» и «БЧ». Теперь это общее достояние Минтранса и страны в целом. Турнир помогает объединять людей и коллективы. Дорожная отрасль всегда была сильна своими традициями, корпоративным духом. Молодежь – наше будущее. И, кроме работы, молодые люди должны иметь увлечения и реализовывать себя не только в работе. Минтранс помогает развитию физкультурного движения в стране: работают спортивные клубы, проводятся спартакиады. Физкультура и спорт – это один из факторов здорового образа жизни, а также имидж наших предприятий и страны в целом.

Литва

Есть новое поколение!

В Литве протестировали первый грузовик, работающий на сжатом природном газе, сообщает «Спутник Литва». Его двигатель на 15% экологичнее дизельного и расходует топливо гораздо медленнее.

Автомобиль протестировал шведский производитель грузовиков Scania совместно с логистической компанией Vlantana и разработчиком инфраструктуры для поставок природного газа SG dujos.

В Литве имеется девять станций, производящих сжатый природный газ. Обслуживание автомобилей на данном виде топлива предоставляется в Вильнюсе, Клайпеде, Шяуляе и Паневежисе. Сеть газовых станций в регионе еще шире. В Эстонии их – более десяти, в Финляндии, Норвегии, Польше – несколько десятков, а в Швеции – сотни.

Сейчас в Литве цена кубометра сжатого природного газа составляет 0,82 цента, а литр дизельного топлива стоит около 1,31 цента.

Грузовик Scania R410 грузоподъемностью 40 тонн с полностью заполненным двигателем проедет до 500 километров. Такой диапазон достаточен для использования на городских, междугородных и региональных транспортных маршрутах.

Россия

От железного века до Великой Отечественной

Движение по платной трассе М11 Москва – Санкт-Петербург полностью восстановится в сентябре 2019 года. Ее ввод в эксплуатацию несколько раз переносился, в том числе из-за археологических раскопок, сообщает Интерфакс.



Строительство трассы протяженностью 669 км ведется с 2010 года. Она пройдет параллельно автомобильной дороге М10 «Россия» и будет платной. Путь от Москвы до Санкт-Петербурга займет не более пяти с половиной часов.

В районе строительства седьмого и восьмого участков трассы были обнаружены археологические находки разных эпох: от железного века до Великой Отечественной войны.

В ходе раскопок найдены фрагменты керамических сосудов, кварцевые отщепы и шлифовальный топор железного века (первое тысячелетие до нашей эры). Кроме того, удалось установить следы славянского Средневековья (XIV–XV вв.). Это керамическая посуда, ножи, различные украшения и глиняная пряслица. Чуть севернее археологи обнаружили большое число находок более позднего периода – вплоть до XIX века. В их числе – монеты, металлические пуговицы, ключи, столовые приборы.

К новейшей истории края относятся блиндажи, окопы и линии связи времен Великой Отечественной войны. Монеты, штык-нож, аптечные пузырьки и винные бутылки испанского производства, по мнению исследователей, свидетельствуют о том, что на этом месте в период блокады Ленинграда дислоцировались части Голубой дивизии – достаточно крупного добровольческого формирования, входившего в состав немецкой группы армий «Север».

Еще одним необычным экспонатом оказался самовар, заполненный зерном. Такую «зачатку» могли сделать крестьяне в страхе перед раскулачиванием в 1920-е годы.

Латвия



Киргизия

Теперь и в Ош

Запущен прямой рейс «Аэрофлота» из Москвы в киргизский город Ош. До этого российский национальный перевозчик выполнял рейсы только в столицу страны Бишкек.

Первым рейсом на лайнере Boeing 737 имени Чингиза Айтматова во второй по величине город Киргизии прибыло 123 пассажира.

Согласно традиции воздушное судно прошло под водяной аркой, которую называют «аркой триумфа».

В ближайшее время аэропорт планирует открытие новых маршрутов с рядом городов России и Казахстана. Рейсы компании «Аэрофлот» в Ош будут выполняться ежедневно.

Право руля!

С 1 ноября в Латвии разрешено регистрировать автомобили, у которых руль находится справа, сообщает издание mixnews.lv. Это предусматривают одобренные сеймом изменения в законе о дорожном движении.

До этого времени в стране действовал запрет на регистрацию транспортных средств с правым рулем. Исключением являлись отдельные специализированные машины, исторические автомобили, а также транспорт, который ввозился в Латвию временно.

Казахстан

Техпаспорт будет с чипом

1 декабря в Казахстане начнут замену техпаспортов на документы нового образца, сообщает издание «Спутник Казахстан».

Если сегодня техпаспорт включает всего 11 пунктов сведений о хозяине и его транспорте, то новый будет содержать 21 пункт. Документ имеет так называемую интегральную микросхему – чип, похожий на давно привычный казахстанцам по удостоверению личности.

К фамилии, имени и отчеству, государственному номерному знаку, номерам кузова и шасси, марке, году выпуска, объему двигателя, цвету, категории авто и разрешенной максимальной массе загрузки добавятся место жительства владельца, дата о первичной регистрации в Казахстане, сведения о переоборудовании транспортного средства и еще несколько пунктов.

Узбекистан

Новый Ташкент

Специалисты Московского научно-исследовательского института «МосТрансПроект» планируют разработать основные направления развития городского транспорта в столице Узбекистана Ташкенте, сообщает «Спутник Узбекистан» со ссылкой на пресс-службу ГБУ «МосТрансПроект».

В частности, планируется разработать проекты по развитию парковочного пространства, модернизировать маршрутную сеть города, разработать и внедрить интеллектуальную транспортную систему и оптимизировать дорожное движение, говорится в сообщении пресс-службы.

В концепцию также войдут изменения организации дорожного движения, оптимизация светофоров, развитие велосипедной и пешеходной инфраструктуры. Кроме того, планируется оптимизировать уже существующие маршруты городского транспорта, парк которого составляет четыре тысячи транспортных средств, а пассажиропоток – 1,2 миллиона человек.



Штрафы возрастут

В Узбекистане увеличились штрафы за некоторые правонарушения на транспорте, пишет noma.uz.

За управление автомобилем в состоянии алкогольного и наркотического опьянения водителя не только лишат водительских прав на срок от 1 года 6 месяцев до 3 лет, но и выпишут ему штраф в размере 25 МРЗП (минимальный размер заработной платы).

Кроме того, вырос штраф за нарушение ПДД, которое стало причиной телесных повреждений потерпевшего или существенного материального ущерба. Сейчас нарушителю придется заплатить от пяти до семи МРЗП. Ранее штраф составлял от трех до пяти.

В два раза повысился штраф за управление машиной без водительских прав – теперь он равен одному МРЗП.

За телефонные разговоры за рулем нерадивые водители платят штраф в три минимальные заработной платы.

Советы врача

Зависимость:
не пропустите!

Все знают о том, что наркомания – тяжелейшая, смертельная зависимость. И следует прилагать все возможные усилия, чтобы человек даже близко не подходил к наркотикам. Однако знание признаков зависимости необходимо.

Вот основные проявления болезни.

- Изменение размера зрачка. Его сужение характерно при опийном опьянении: в этом случае зрачки не просто сужены – они имеют точечные размеры. Расширение зрачков со слабой реакцией на свет может наблюдаться при кокаиновой и амфетаминовой интоксикации. Те же признаки характерны для синдрома отмены героина и других опийных препаратов.

- Слезотечение и насморк, тремор (дрожание) рук.

- Изменение цвета кожи. Покраснение лица может являться признаком кокаиновой опьянения.

- Наличие признаков инъекции. Данный признак употребления наркотиков проявляется при внутривенном введении вещества. В местах инъекций видны следы от уколов, «дорожки» с пигментацией (потемнением) и уплотнениями в виде узлов.

Конечно же, есть и изменения в поведении, которые зачастую гораздо более показательны, чем указанные выше внешние признаки. Больные, регулярно употребляющие наркотические средства, характеризуются выраженными колебаниями настроения – от необоснованной эйфории до раздражения, тоски и агрессивного поведения. Попытки скрыть

места инъекций могут проявляться в ношении закрытой одежды даже в жаркие дни. Приобретение наркотиков требует материальных затрат, поэтому регулярное исчезновение из дома ценных предметов и даже кража денег должны насторожить.

Будучи в состоянии наркотического опьянения, больные, как правило, благодужны и говорливы, чем могут напоминать людей в алкогольном опьянении. Однако при этом отсутствуют характерный запах и нарушение координации движения. Признаки наркотического опьянения могут выражаться также в заторможенности и необоснованной агрессии.

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

МЧС предупреждает

Лучшая помощь – профилактика



В рамках профилактической работы сотрудники МЧС информируют население о мерах по предотвращению взрывов при эксплуатации бытовых котлов на твердом топливе, установленных в жилом секторе. Особенно это актуально во время отопительного сезона.

Ежегодно в Беларуси происходит более 10 взрывов бытовых котлов, в результате которых травмируются и погибают люди. Основное количество таких чрезвычайных происшествий приходится на начало отопительного сезона, для которого характерна положительная температура воздуха в дневное время. Ночью столбик термометра опускается ниже нулевой отметки, что приводит к замерзанию трубопроводов и расширительных баков с прекращением циркуляции воды.

Работники МЧС рассказывают, что делать, если отопительная система замерзла или давление воды в котле начинает приближаться к максимально допустимому. Обращают внимание и на признаки отравления угарным газом. Это тяжесть в голове, сильное сердцебиение, шум в ушах, головокружение, общая слабость, тошнота, рвота, одышка, нарушение двигательных функций. Безусловно, акцент делают на мерах, которые необходимо предпринять в целях оказания первой помощи пострадавшему от отравления угарным газом.

В таких случаях нужно вынести пострадавшего на свежий воздух, тепло укутать и не давать уснуть. Обязательно надо вызвать скорую медицинскую помощь. При потере сознания дать понюхать ему нашатырный спирт.

Необходимо помнить, что при эксплуатации бытовых котлов запрещается:

- проводить растопку при отсутствии циркуляции воды в отопительной системе;

- использовать самодельные котлы, оборудованные автоматикой безопасности и контрольно-измерительными приборами;

- эксплуатировать котлы с неисправными манометрами и предохранительными устройствами;

- хранить рядом с котлом горючие материалы.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС г. Минска

Коллектив республиканского унитарного предприятия «Национальный аэропорт Минск» выражает глубочайшие соболезнования генеральному директору Дмитрию Шаликовичу Меликяну в связи с тяжелой утратой – безвременным уходом из жизни родного БРАТА МАРАТА.

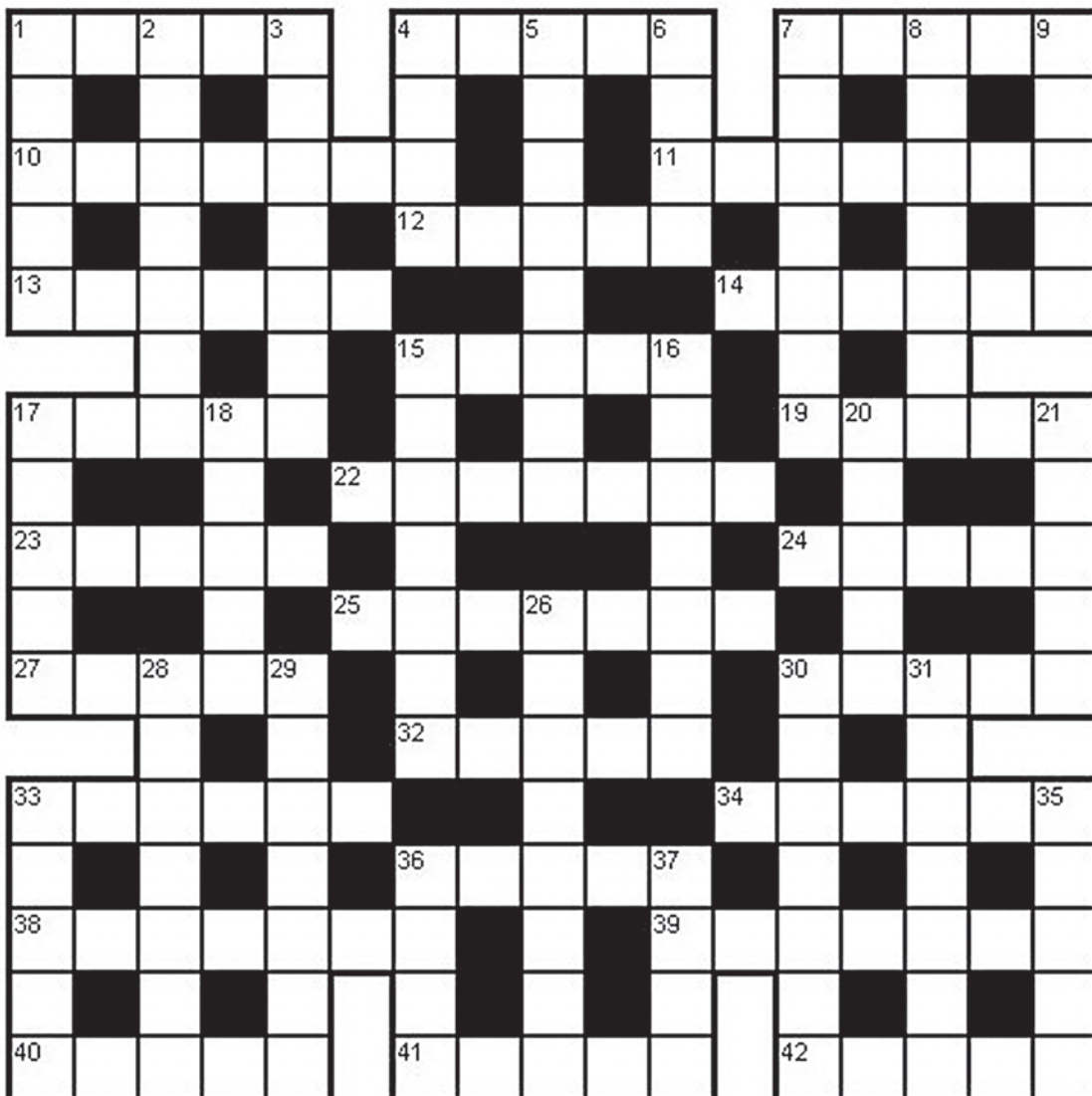
Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Телефонный розыгрыш. 4. Единица длины железнодорожного пути. 7. Русский крейсер, участвовавший при обороне Порт-Артура в период Русско-японской войны 1904–1905 годов. 10. Мороженое и город во Франции, где его впервые приготовили. 11. Аудиторская проверка. 12. Утверждение, требующее доказательства (в логике). 13. Поэма Аркадия Кулешова. 14. Краткий иносказательный поучительный рассказ, в основных чертах близкий к басне. 15. Такси (1930–1989) – японский писатель, автор повести «Гиганты и игрушки», романа «Японская трехгрошовая опера». 17. Чем не имя для русского князя? 19. Голова – на языке дзюдоиста. 22. Количество обмолоченного хлеба. 23. Бразильский футбольный клуб. 24. В физике: наименьшее количество электромагнитной энергии. 25. Седьмой чемпион мира по шахматам. 27. Оттенок, тонкое различие. 30. Грызун, вредитель хлебных злаков и огородных растений. 32. Одна из трех равных частей. 33. Имя известного итальянского детского писателя и журналиста, автор повести «Приключения Чиполлино». 34. Завязки у лаптей. 36. Город и порт в Румынии, на Дунае. 38. На какое число

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

бесполезно делить? 39. «Земля обетованная». 40. Шансонье из Бельгии. 41. Стихотворение Михаила Лермонтова. 42. Последняя преграда на пути в рай.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Ее можно найти на столе и в компьютере. 2. Аллигаторова груша. 3. Украинский аналог гусяря. 4. Город-порт в Австралии. 5. Бразильский футбольный клуб. 6. В древнегреческой мифологии: великан. 7. Королевство, где царствовал муж Марго. 8. Карточка с контактным телефоном. 9. Река, упоминаемая в «Слове о полку Игореве». 15. Переведите на итальянский: «Комната с толстыми стенами». 16. Растерянность в неожиданной ситуации. 17. Зодчий Парфенона. 18. Основание, смысл, довод. 20. Роман Владимира Рыбакова. 21. Древность вещи, повышающая ее ценность с годами. 26. Старинная английская серебряная монета. 28. Ткачик тропического, певчая птичка. 29. Национальный герой Никарагуа. 30. Актёр в сериале «Братаны». 31. Титул де Помпадур. 33. «Кукушкин цвет». 35. Сестра куницы. 36. Супруга Сальвадора Дали. 37. Законченный ряд тематически близких произведений.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Пранк. 4. Пикет. 7. «Новик». 10. Пломбир. 11. Ревизия. 12. Тезис. 13. «Аманал». 14. Прича. 15. Маркиса. 33. Дрема. 35. Илья. 36. Галя. 37. Цикл.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Папка. 2. Авocado. 3. Кобзарь. 4. Перт. 5. «Круэжир». 6. Турс. 7. Наварра. 8. Визитка. 9. Капала. 15. Каземат. 16. Оторопь. 17. Икитин. 18. Резон. 20. «Тавро». 21. Антик. 26. Стерлинг. 28. Амадина. 29. Сандино. 30. Хабаров. 31. Оборки. 36. Галя. 38. Единица. 39. Нариман. 40. Адам. 41. «Ангел». 42. Врата.
17. Игорь. 19. Атама. 22. Изолот. 23. «Трез». 24. Кват. 25. Смыслов. 27. Нюанс. 30. Хомьяк. 32. Треть. 33. Джанни.

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

Верный друг

В семье преподавателя автошколы ДОСААФ Витебска и автошколы «Профессионал» Надежды Буйновой самоедская лайка Ася живет уже три года.

Собаки этой породы с древних времен сопровождали племена самодийцев, обитавших в Сибири и на севере России. Служили даже няньками, согревая малышей своим телом в суровых климатических условиях. Они обладают гордой осанкой, непревзойденной выносливостью, мягким характером и преданностью хозяину. Порода универсальна и может использоваться в качестве компаньона, сторожа, пастуха и даже ездовой собаки.

– Ася – дружелюбный пес с уникальной шерстью белоснежного цвета, игривым характером и врожденной улыбкой, – говорит Надежда Александровна. – Она у нас как член семьи. Спит на диване, хотя для нее был построен вольер, сама просится гулять, когда требуется, играет с ребенком. И делает это очень бережно.

У Аси уже есть и свои дети. Щенята легко находят себе новых хозяев как в нашей стране, так и за ее пределами. Некоторые из них принимали участие в выставках и имеют награды.

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

1. Выберите интересную фотографию, где изображен ваш питомец, а лучше – вместе с вами или в окружении семьи, близких людей, сослуживцев либо коллег.

2. Напишите номинацию, в которой хотите принять участие, назовите кличку собаки и

расскажите о ее лучших, а может, и уникальных чертах характера, умениях или способностях.

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

4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес:

tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220034.

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

Дата в календаре

ДЕТИ –
солнца луч

20 ноября отмечается Всемирный день ребенка. Традиция его проведения существует на протяжении многих лет в 129 странах – членах ООН. Для Беларуси этот день особый, так как защита материнства и детства – один из основных государственных приоритетов.

Всемирный день ребенка призван показать, как важно обеспечивать детям достойные условия жизни, оберегать их от опасных для здоровья привычек, давать достойное воспитание и оказывать нужную медицинскую помощь. Дети – это будущее, и обеспечение их здорового роста и развития должно быть одной из важнейших задач общества во всех странах.

Дата проведения праздника выбрана неслучайно. Она приурочена к подписанию в 1959 году в этот день Декларации прав ребенка и принятию в 1989 году Конвенции о правах ребенка. Это первый и основной международно-правовой документ. Его статьи детализируют индивидуальные права ребенка на полное развитие своих возможностей в условиях, свободных от голода и нужды, жестокости, экс-

плуатации и других форм злоупотреблений.

Защищает права детей в интересах их выживания и развития Детский фонд ООН (ЮНИСЕФ). Он работает в сотрудничестве с правительствами, международными организациями, гражданским обществом и молодежью, содействуя обеспечению каждого ребенка услугами в области здравоохранения и образования, а также равенству и процветанию.

В Республике Беларусь забота о детях является одним из приоритетных направлений деятельности государства. Права и законные интересы маленьких граждан закреплены в Конституции Республики Беларусь, Кодексе Республики Беларусь о браке и семье, Законе Республики Беларусь «О правах ребенка» и других.

Всемирный день ребенка – это самый лучший повод для осуществления хороших дел. Событие знаменуется многочисленными акциями, направляющими внимание на



защиту прав несовершеннолетних. Во многих странах проходят демонстрации и флешмобы. Благотворительные фонды проводят сбор денег, вещей, учебников для детских домов и малоимущих семей. Общественные организации устраивают просветительские занятия в различных учреждениях, в том числе школах. Известные де-

ятели культуры, искусства, звезды шоу-бизнеса записывают видеоролики. В них призывают людей заботливо и внимательно относиться к детям, не быть безразличными к трудностям, с которыми они сталкиваются.

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

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

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

Телефоны:

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

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

отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Индекс 64121

Подписано в печать 21.11.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 290 экз. Заказ 4196.
Цена свободная.

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
Витебск (0212) 63-44-69
(0212) 55-63-66
Гомель (0232) 55-33-15
(0232) 75-16-36
Гродно (0152) 78-90-94
Могилев (0222) 77-65-43
(0222) 24-77-14
Светлогорск (02342) 5-04-41

ISSN 1993-260X



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