

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

6 декабря 2018 г., четверг, № 49 (6056)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ

Ўстойлівага развіцця ў

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця



Прямая линия

8 декабря 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

Первый снег

стал для дорожников экзаменом, который они достойно выдержали

Первые выходные декабря были по-настоящему зимними, со снегопадами и ночными морозами. К тому же в некоторых регионах Гомельщины наблюдалась метелица, что осложняло ситуацию. Но работникам дорожных организаций к непогоде и прочим зимним «сюрпризам» не привыкать.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Филиал «ДЭУ № 44» РУП «Гомельавтодор», возглавляемый Игорем Стельмаковым, к зимнему периоду подготовился основательно. Заготовлено необходимое количество противогололедных материалов, техника – на ходу, работает без сбоев, ну а люди готовы выехать на дороги в любое время суток.

Ситуация здесь под постоянным контролем, тем более что технологии позволяют не только следить за ходом работ в реальном времени, но и с высокой степенью вероятности прогнозировать изменение погодных условий на отдельных участках.

– В минувшие выходные на четырех линейных дорожных дистанциях нашего ДЭУ работали одиннадцать единиц автомобильной техники и три трактора, – рассказывает главный инженер управления Виталий Козеев. – На ЛДД-441 (поселок Медков Светлогорского района) на очистке дорог от снега и их посыпке были заняты водители Игорь Прибышена, Роман

Коршуков, тракторист Сергей Кохно. Следует отметить и машиниста погрузчика Александра Казакова. Четко и слаженно была организована и работа речичкой ЛДД-444, где без усталости трудились водители Александр Кохан и Александр Балахничев. То же можно сказать о наших опытных работниках из паричской ЛДД-442. Мастерство и профессионализм здесь демонстрируют водители Николай Силивончик, Владимир Филоменко, тракторист Василий Северин, машинист погрузчика Николай Буховец. На ЛДД-443 в городском поселке Октябрьский в любую погоду выезжают на дорогу водители Юрий Алехно и Владимир Блещик. Следует отдать должное нашим диспетчерам и другим работникам филиала, которые многое делают для обеспечения надлежащего состояния автодорог не только в зимний период, но и на протяжении всего года, а также для безопасного передвижения по ним транспортных средств.

ДЭУ-44 расположено в поселке Медков Светлогорского района. Созданное 30 марта 2000 года, оно

динамично развивается, укрепляет свою материально-техническую базу, внедряет новые технологии и достойно представляет дорожную отрасль в своем регионе. В

настоящее время управление обслуживает 322 км автодорог республиканского значения. Данные транспортные артерии проходят по территории Светлогорского, Речицкого, Октябрьского, Жлобинского и Калинковичского районов. Сегодня дорожное хозяйство, территория управления, производственные и бытовые помещения, а также вся дорожная сеть ДЭУ-44 представляют собой образец рачительного хозяйствования и заинтересованности коллектива в получении высоких результатов. И это дружному и сплоченному коллективу профессионалов

в количестве 75 человек вполне удается. Мастерство и трудолюбие свойственны большинству работников филиала.

Здесь созданы надлежащие условия для работы персонала. На всех дистанциях имеются обустроенные производственные базы, комнаты отдыха, бытовые помещения. Конечно, создавалось все не сразу, а в результате кропотливого труда и вдумчивой целенаправленной работы. Каждая ЛДД имеет свое «лицо» и имидж, а объединяет всех высококачественное и своевременное выполнение поставленных задач.



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



ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК ПОДПИСКА

2019 I полугодие

Болбасово: ЖИТЬ ПО-НОВОМУ

Во всех почтовых отделениях страны!



(стр. 70
подписного
каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

Для предприятий и организаций – индекс 641212
Стоимость подписки на 6 месяцев – 102,60 руб.
Для индивидуальных подписчиков – индекс 64121
Стоимость подписки на 6 месяцев – 51,96 руб.

(стр. 70
подписного
каталога)

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – индекс 632412
Стоимость подписки на 6 месяцев – руб. 93,18
Для индивидуальных подписчиков – индекс 63241
Стоимость подписки на 6 месяцев – руб. 44,88

Сотрудничество

Успеть за два года

Автомобильная дорога М10 Граница Российской Федерации – Гомель – Кобрин на участке км 109,9 – км 195,15 будет реконструирована на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Условия реконструкции и технического обслуживания участка автодороги М10 общей протяженностью 85 км определены Указом Президента Республики Беларусь.

Министерство транспорта и коммуникаций уполномочено выступать от имени Республики Беларусь в качестве государственного партнера по этому проекту. Представителем госпартнера определено государственное учреждение «Белавтострада».

Указ определяет условия реконструкции и технического обслуживания участка автомобильной дороги М10 Речица – Калинковичи. В частности, Министерство транспорта и коммуникаций в качестве государственного

партнера разрабатывает проекты соглашения о ГЧП, организует конкурс по проекту ГЧП, разрабатывает и утверждает конкурсную документацию, заключает соглашение о ГЧП, осуществляет оценку исполнения частным партнером условий соглашения о ГЧП.

Определен ряд условий реализации проекта государственно-частного партнерства, не подлежащих изменению. Это, в частности, срок реализации – 20 лет со дня вступления в силу всех положений соглашения о ГЧП, категория авто-

мобильной дороги с четырьмя полосами и не ниже IV. В качестве вида покрытия проезжей части шириной 2x7 метров выбран цементобетон.

Исходя из международной практики при поддержке и сопровождении Европейского банка реконструкции и развития будет проведен международный конкурс по выбору частного партнера.

Как уточняет пресс-служба Президента, победитель конкурса примет обязательство за два года реконструировать дорогу и будет нести ответственность за состояние, обслуживая ее в течение 20 лет. Затем дорога снова перейдет в собственность государства.

Во время реализации первого проекта государственно-частного партнерства предполагается использовать лучшие мировые стандарты и подходы, направленные на повышение безопасности и развитие транспортной инфраструктуры региона.

С текстом документа можно ознакомиться на Национальном правовом интернет-портале pravo.by.

Алексей ПЕКУН

Участок автомобильной дороги км 109,9 – км 195,15 находится в Гомельской области и обеспечивает связь Речицы и Калинковичей. В этом районе находится большое количество населенных пунктов, в которых ведется интенсивное сельскохозяйственное производство. Параллельно ему проходит железная дорога, создающая многочисленные локальные транспортные связи, которые приводят к появлению на магистрали медленно движущихся автомобилей, сельхозтехники. В результате создается неоднородность транспортного потока, состоящего как из транзитного, так и из местного транспорта.

Круглый стол «Транспортно-логистический потенциал Белорусской железной дороги в обеспечении перевозок грузов в сообщении с Калининградской областью» прошел на минувшей неделе в Калининграде. В этом балтийском городе белорусские железнодорожники проводят его уже в четвертый раз.

Потенциал магистрали обсудили на Балтике

Как сообщили в пресс-центре БЖД, в мероприятии принимали участие делегация белорусской магистрали во главе с ее начальником Владимиром Морозовым, представители правительства Калининградской области, руководства Калининградской железной дороги, Литовских железных дорог, союза «Калининградская торгово-промышленная палата», а также представители отделения Посольства Республики Беларусь в Калининграде, АО «ОТЛК ЕРА», экспедиторских компаний, портов, крупнейших грузопользователей и грузоперевозчиков региона.

Деловая программа включала обсуждение ряда актуаль-

ных вопросов по перевозке и привлечению грузопотоков на калининградском направлении, тарифным условиям дороги при организации перевозок российских внешнеторговых грузов и ряд других. Также были представлены возможности транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг стран Балтийского региона и логистический потенциал государственного предприятия «Белинтертранс – транспортно-логистический центр».

Говоря о развитии рынка контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай, начальник Белорусской железной

дороги подчеркнул необходимость согласованного взаимодействия и тесного общения участников рынка перевозок. По словам Владимира Морозова, главное – создать условия, чтобы был поток грузов и белорусские и калининградские транспортники не являлись барьером в его продвижении:

– Мы имеем запас прочности и пропускных способностей. Также видны полное взаимодействие и желание работать с пограничными и таможенными органами в Республике Беларусь, Российской Федерации и Республике Польша.

В свою очередь заместитель председателя правительства Калининградской области Александр



Фото Александра БАЧУЛО

Рольбинов отметил, что железнодорожный транспорт – это транспортная артерия, которая связывает область с территорией Российской Федерации. Перед железнодорожниками стоят серьезные задачи повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала калининградского региона. Сегодня результаты этой работы – увеличение грузооборота – налицо. А значит, по словам Александра Рольбинова, совместная работа приносит положительные результаты.

Для привлечения дополнительных грузопотоков в Беларуси реализуется эффективная

стратегия развития грузовых транзитных перевозок. Она заключается в совершенствовании нормативно-правовой базы, модернизации железнодорожной инфраструктуры, проведении гибкой тарифной политики, внедрении современных информационных технологий, оптимизации схем доставки внешнеторговых грузов.

Белорусская железная дорога проводит гибкую, стабильную тарифную политику, оперативно и адекватно реагируя на изменения конъюнктуры транспортного рынка. При этом важнейшим условием является обеспечение балансов интересов перевозчика и пользователя ее услуг.

Дороги

Платных прибавилось

Как сообщает пресс-служба Совета Министров, Постановлением Совмина от 30 ноября 2018 года № 864 с 1 декабря введена плата за проезд по трем новым участкам автомобильных дорог:

- М6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), участки км 57 – 134 и км 196 – 212 (90,6 км, продление действующих платных участков);

- Р28 Минск – Молодечно – Нарочь, продление действующего платного участка до г. Слуцка (18,8 км, выезд из Минска).

Таким образом, общая протяженность платных автомобильных дорог в Беларуси увеличилась на 109,4 км и составила 1723 км.

Кроме того, документом внесены коррективы в Положение о порядке взимания платы за проезд транспортных средств

по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь. В частности, введены нормы о перечислении в республиканский бюджет внесенной залоговой стоимости устройства электронной оплаты и остатка средств предоплаты на нем в случаях, когда указанные средства в соответствии с положением не подлежат возврату пользователям автомобильных дорог (при повреждении устройства электронной оплаты, невозврате устройства, неустраивании неиспользованной предоплаты в течение трех лет с момента последней операции).

Алексей ПЕКУН

«Белавиа»

Презентация в открытом небе

«Помните ли вы самолет в ливрее World of Tanks – любимчик пассажиров и фотографов? Его появление было смелым и неожиданным. Он стал для нас настолько родным, что мы решили... продолжить».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Вот так неофициально и интригующе начинается приглашение на эксклюзивную презентацию проекта «Танколет 2.0» от авиакомпании «Белавиа» и компании Wargaming – разработчика игры World of Tanks.

Почти год кропотливой работы в условиях строжайшей секретности. Множество вариантов дизайна. И один яркий символ, узнаваемый во всем мире.

12 декабря «Белавиа» и Wargaming готовы представить миру результат своих усилий. Именно в этот день в Национальном аэропорту Минск пройдет презентация проекта, на которой новый танколет предстанет во всей красе.

Один из спойлеров – танки теперь не только на ливрее. Остальное узнаем позже. Представителям СМИ обещан эксклюзивный контент на закрытом мероприятии в открытом небе.

Подробности – в одном из следующих номеров «ТВ».

Обновление подвижного состава

Маршрут экологического значения

Четыре троллейбуса на автономном ходу производства «Белкоммунмаш», заблаговременно приобретенные филиалом «Городской электрический транспорт г. Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс», здорово выручают сейчас жителей восточных микрорайонов Билево.

С середины ноября от железнодорожного вокзала сюда проложен дополнительный троллейбусный маршрут – № 12. И добираться в спальные кварталы города в час пик витебляне могут с комфортом и достаточно быстро благодаря этим машинам, не нуждающимся в троллеях.

Аккумуляторы повышенной мощности позволяют современным троллейбусам двигаться без подпитки электричества до 15 км. Полностью они заряжаются за семь минут от воздушной контактной сети.

Такая машина практически вдвое дороже обычной и в обслуживании довольно сложна, однако зачастую незаменима. Экологически чистый транспорт в крупных городах Беларуси имеет серьезные перспективы.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»



В полку «новобранцев» прибыло

Елена ПЕТРОВА, «ТВ»

– Марына Горка – Минск – очень востребованное направление, где перевозку пассажиров осуществляют наше предприятие и две частные компании, – рассказывает директор автопарка Геннадий Сечко. – Необходимость введения здесь современного автотранспорта была обусловлена рядом причин. Это и улучшение качества оказания услуг в сфере пассажирских перевозок, и повышение рентабельности, а также конкурентоспособности.

Для удовлетворения всего этого в автопарке остановились на Mercedes-Benz Sprinter. Первый микроавтобус, рассчитанный на 16 посадочных мест, уже прибыл на предприятие. Еще один поступит в ближайшее время.

Вместе с тем уже сегодня можно воочию убедиться в том, что машины займут достойное место рядом с уже работающими на маршруте автобусами Iveco Неман 4202 на 28 посадочных мест и уже немного устаревшими импортными микроавтобусами частных компаний.

– Наш Mercedes-новобранец полностью соответствует белорусским погодным условиям, поэтому и зимой, и летом пассажиры будут чувствовать себя достаточно комфортно внутри салона, – поделился Геннадий Иванович. – Кондиционер, тонированные стекла и шторы помогут пассажирам отдохнуть от изнурительного летнего зноя, а салонный сухой фен создаст комфортные условия в осеннюю слякоть или зимние холода. Что касается сидений с боковыми поддержками, то они

в разы превосходят качество посадочных мест, которыми оборудованы микроавтобусы работающих рядом с нами частных перевозчиков. Еще одним принципиальным отличием является базовая комплектация нашего микроавтобуса. Аналогичной техникой, а не переделанными автофургонами, пусть даже и уровня Mercedes, сегодня могут похвастаться далеко не все частные компании. Таким образом, в первую очередь мы выигрываем за счет того, что вместе с комфортными условиями проезда предлагаем пассажирам более безопасную перевозку, поскольку каждое сиденье имеет ремень безопасности.

Наряду с появившейся достаточно серьезной конкурентоспособностью перед частными бизнесменами, работающими на данном маршруте, в автопарке достаточно серьезно подошли к вопросу рентабельности приобретаемых микроавтобусов.

– Покупаем мы их в лизинг, – поделился Геннадий Сечко. – Но прежде чем решиться на такой ответственный шаг, посчитали, на чем сможем сэкономить, чтобы покрыть расходы.

Mercedes-Benz Sprinter относятся к категории автомобилей с массой до 3,5 тонны. С учетом того, что маршрут Марына Горка – Минск проходит по платной дороге, движение по трассе такого автомобиля окажет-

Филиал «Автомобильный парк № 19» ОАО «Миноблавтотранс» начал обновление подвижного состава на маршруте Марына Горка – Минск: вместе с не так давно приобретенными Iveco Неман 4202 на маршрут выйдут современные Mercedes-Benz Sprinter.

ся экономически более выгодно, нежели в путь отправится Iveco Неман 4202 с большей массой. В дневные часы их загрузка неполная, поэтому отправлять в рейс транспорт с большим числом посадочных мест нет смысла. Вместе с тем небольшой микроавтобус также даст экономию в расходе топлива и на амортизацию.

– Поэтому с учетом существующей разности пассажиропотока в течение дня мы приняли решение подходить к вопросу дифференцированно: в утренние часы на маршрут будут выходить автобусы с большим числом посадочных мест, в менее загруженное время в рейс выйдут новые микроавтобусы, – констатирует Геннадий Сечко.

Предусмотренная схема организации пассажирских перевозок будет находиться на постоянном контроле. Мониторинг ситуации позволит в будущем расставить автотранспорт по времени рейсов. Ведь главной задачей для предприятия остается обеспечение комфортных и безопасных условий для пассажиров в пути.

– Мы всегда должны смотреть в лицо заказчика, а не поворачиваться к нему спиной, – убежден Геннадий Сечко. – Иначе просто нет смысла работать.



Фото Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

Охрана труда

Зима вступила в свои права. Требования к безопасности возрастают. В целях профилактики и недопущения случаев травмирования работающих при передвижении, а также для обеспечения безопасности при организации и проведении работ по очистке крыш, карнизов зданий и сооружений от снега и льда Департамент государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь и Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь подготовили ряд рекомендаций.

Работа без опасности

В них, в частности, говорится, что в зимних условиях необходимо содержать территорию в чистоте и порядке, очищать ее от снега и льда с проведением противогололедных мероприятий. Крыши зданий, козырьки, карнизы должны подвергаться регулярной чистке от образовавшегося оледенения. Причем осмотр и очистку кровель следует выполнять в сухую погоду с соблюдением требований безопасности по наряду-допуску на производство работ повышенной опасности и под руководством лица, ответственного за безопасное их проведение.

К техническому обслуживанию зданий допускаются лица, достигшие 18 лет, имеющие соответствующую профессиональную подготовку по видам выполняемых работ. Они должны в установленном порядке пройти медицинский осмотр, обучение, инструктаж, стажировку и проверку знаний по вопросам охраны труда.

Обязательно требуется ограждать внизу места производства работ по очистке крыш зданий от снега, сосулек и наледей, а проход для пешеходов и проезд для транспортных средств закрывать.

Для очистки кровли необходимо применять деревянные лопаты или скребковые устройства, а наледь и сосульки, свисающие с карнизов, козырьков зданий, сбивать специальными приспособлениями, используя автогидроподъемники, автовышки либо другую подобную технику.

Сбрасывать снег с крыши разрешается только в дневное время. В случае необходимости выполнения таких работ вечером или ночью должно быть обеспечено хорошее освещение мест их проведения и подходов к ним.

Работы на высоте и открытом воздухе, выполняемые непосредственно с конструкций и перекрытий, при изменении погодных условий с ухудшением видимости, при гололеде, сильном ветре, снегопаде необходимо прекращать. Кроме того, нельзя допускать работу на крыше одного человека, а также выход в гололед или при скорости ветра 15 метров в секунду и более, передвижение по крыше здания с уклоном более 20 градусов без предохранительного пояса и страхующего троса, прикрепленного к надежной опоре.

Точки роста, или Начало пути положено

Сказать, что витебские речники закончили навигацию на мажорной ноте, – это лишь передать настроение коллектива. Точка в завершающемся сезоне стала событием яркой. Настоящим технологическим прорывом, к которому готовились не одно десятилетие, можно назвать транспортировку леса по Западной Двине через шлюз на баржах.



Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»

ГЛАЗА БОЯТСЯ – РУКИ ДЕЛАЮТ

Раньше, в советскую эпоху, лес по Западной Двине сплавляли плотами, однако долгие годы сплав не практиковался вовсе. А вот теперь судоходная река-труженица понесла по своим водам не только сыпучие грузы, но и древесину, необходимую витебским деревообрабатывающим предприятиям. Конечно, доставлять все это можно и автотранспортом, но ведь выигрывает тот, у кого тонно-километры дешевле.

Сделать водный путь удобным, доступным и выгодным для предприятий региона, убедить их руководителей включить водные артерии области в свою логистику начальник филиала «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» Анатолий Леонов не просто мечтает, а прилагает все усилия к тому, чтобы доказать партнерам собственную правоту.



Анатолий ЛЕОНОВ всегда настроен оптимистично.

– Я считаю, что доставка многих грузов водным транспортом экономически целесообразна и не будет противоречить целям предприятий, на сотрудничество с которыми мы рассчитываем: строительных, керамических, деревообрабатывающих, а также лесхозов. Его использование и без того слишком долго откладывалось на потом, а время уходит, и вместе с ним – важный экономический резерв. Знаю, что в Гомельском государственном производственном лесохозяйственном объединении прорабатывается вопрос доставки леса с помощью речного пароходства, просчитываются возможные варианты удешевления транспортировки древесины, объемы заготовки которой растут. Их коллеги с Витебщины в данном отношении обошли гомельчан, сделав решительный шаг уже на финише навигации 2018 года. Мы, речники, стали в известной мере пионерами в возрождении доставки леса потребителям речным транспортом, – полагает Анатолий Васильевич. – Заблаговременно подготовили площадку для складирования древесины на берегу реки в деревне Островские Витебского района. Тщательно продумали все нюансы погрузочно-разгрузочных работ, провели инструктаж по технике безопасности и охране труда с персоналом. Однако непосредственно к делу смогли приступить лишь в ноябре. Терпеливо ждали большой воды, но засушливый год и осенью не порадовал дождями: уровни воды в реке по-прежнему оставались низкими, а глубины – недостаточными для выполнения грузоперевозок с максимальной загрузкой. И все-таки мы

рискнули опробовать свой метод. В середине ноября загрузили на баржи древесину и доставили в речной порт в целостности и сохранности для ОАО «Витебсклес». Себестоимость доставки оказалась вдвое ниже, чем при перевозке исключительно автомобильным транспортом. Генеральный директор «Витебскдрева» Юрий Дойлин в процессе переговоров тоже дал предварительное добро на аналогичную транспортировку сырья для ДОКа. Но реализация проекта по климатическим причинам откладывается на будущий год – на новую навигацию. В любом случае мы освоили смешанные автомобильно-водные перевозки и намерены продолжать начатое.

ПРОЙТИ ЧЕРЕЗ ШЛЮЗ...

Успешно практикуют витебские речники и железнодорожно-водные перевозки, поставляя речной песок нескольким минским предприятиям, включая известное ОАО «Керамин». Это значительное расширение географии поставок (раньше местным сырьем пользовались в основном предприятия Витебска и области. – С.З.).

– Прорыв, совершенный нынешней осенью с доставкой леса баржами, – наша давняя мечта. Мы можем и должны этим заниматься. Это под силу нашему коллективу и самой реке, – уверены сопровождавшие караван капитан-наставник Леонид Лепешкин, капитан-механик Евгений Бердник и капитан-механик, мастер пути Игорь Иванов. – Знаете, какое настроение было у всех, когда эксперимент удался. Чувствовали себя первопроходцами. Особенно сложным был проход через шлюз: очень уж беспокоило мелководье. Но прорвались! По руслу Западной Двины в черте Витебска тоже рискованно двигаться. Если бы ниже по течению, в районе Бешенковичей, построили гидротехническое сооружение со шлюзом, аналогичное тому, что возвели в Лужесно, то уровень воды был бы совсем другим и в навигацион-

ном отношении Двина не вызывала бы никаких опасений. Если река будет мельчать из-за недостатка малых ГЭС и шлюзов для судоходства, необходимых для того, чтобы река не «замкнулась», встанет вопрос о ликвидации речного флота. Так что возведения их запланированной цепочки ждут не только энергетики, но и речники. Может, для нас эти ГЭС даже важнее. В последние 10–15 лет появилась тенденция снижения уровня воды в Западной Двине с июня по октябрь, что ограничивает эффективность работы флота в межнавигационный период. Для создания безопасных условий плавания наш филиал выполняет комплекс путевых работ, включающий дноуглубительные, тральные, дноочистительные, а также содержание навигационного оборудования. Но этого недостаточно. Каскад, состоящий из Полоцкой, Бешенковичской, Витебской ГЭС, способствовал бы развитию логистики водного транспорта в регионе.

Витебские речники уверены: для кардинального изменения ситуации необходимо выполнить строительство гидроузла в районе Бешенковичей с напором не менее 8 метров для увеличения глубины судового хода по Витебску на 1–1,5 метра. Одновременно при проектировании и строительстве этого объекта можно рассмотреть возможность возведения автомобильного моста через Западную Двину, что позволит решить наиболее острую проблему в регионе. Одним словом, строительство нового воднотранспортного пути может дать значительный толчок в развитии научных, проектных и строительно-промышленных организаций. Будут востребованы мощности многих из них. Появится дополнительное количество рабочих мест как при строительстве, так и во время эксплуатации водного пути.

ПОДВЕЛИ ИТОГИ И ДОВОЛЬНЫ МНОГИМ

К концу года нельзя не вспомнить еще об одном новаторском шаге в современной истории филиала «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь». С легкой руки его начальника Анатолия Леонова апробирован туристический маршрут «Мост Блохина в Витебске – усадьба Репина». Впервые сотрудники усадьбы встречали гостей минувшим летом на пристани,

бездействовавшей практически век. В 2018 году руководство речного порта намерено добиться систематического курсирования теплохода по проложенному маршруту.

Западная Двина по водности уступает лишь Днепру. Водные пути вплоть до постройки железных дорог были основными для перевозки грузов на Витебщине, несмотря на сложные условия для судоходства. Когда-то пассажирские перевозки на протяжении от Велижа до Полоцка осуществлялись пятью теплоходами и двумя скоростными судами на воздушной подушке типа «Зарница». В 2010 году было возобновлено пассажирское судоходство на теплоходе «Витебск», с 2011-го по Двине курсирует и второй теплоход – «Северная столица». Но до Здравнево не доходит ни один из них, хотя Беларусь, размещенная в центре Европы на пересечении основных транспортных потоков с запада на восток и с севера на юг, обладает прекрасными возможностями для развития туризма.

Неоспоримое преимущество нашей страны перед соседями – ее прекрасная, местами девственная природа. Естественно, что протекающая по этому благодатному краю Западная Двина является отличным маршрутом для водного туризма. С открытием маршрута Полоцк – Витебск – Здравнево (музей-усадьба Ильи Репина) появляется прекрасная возможность привлечь поток гостей в нашу область, как это сделал «Августовский канал» – ключевая артерия речного маршрута из Бреста в Мозырь на теплоходе «Белая Русь», популярного у туристов России, ближнего и дальнего зарубежья.

– И все же главным доходом для нас сегодня по-прежнему остается безвозвратная выемка грунта для углубления русла реки. Если за 10 месяцев прошлого года реализация продукции составила 193 тысячи тонн на сумму 1,062 миллиона рублей, то за аналогичный период 2018-го – 207 тысяч тонн на сумму 1,22 миллиона рублей. Грузооборот в целом за 10 месяцев вырос с 505 тысяч тонно-километров до 887,6 тысячи. Выручка от реализации товаров, работ и услуг увеличилась почти на 60 процентов и составит, по прогнозам, к концу декабря 2,35 миллиона рублей, – сообщила ведущий экономист предприятия Ирина Дуппер.

По итогам 2017 года филиал «Витебскводтранс» РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» занесен на Доску почета Первомайского района г. Витебска. Судя по рвению, с которым его коллектив берет все новые и новые высоты, такое поощрение не было ни случайным, ни поспешным. Не ради почестей стараются речники, а ради полноценного возрождения судоходства на родной реке. Шаг за шагом, барьер за барьером преодолевают они, расширяя географию и способы грузоперевозок. Нагружают матушку-реку сполна, но и это еще далеко до стопроцентного использования ее транспортного потенциала. Ну что ж, прорыв сделан, начало многообещающее, и лучшие дни у северных речников Беларуси еще впереди.





Ученые сверили позиции

Белорусская дорожная наука в этом году отмечает 90-летие.

В ознаменование юбилея Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ» провел 22–23 ноября масштабную международную научно-техническую конференцию «Автомобильные дороги: безопасность и надежность». Форум собрал более 100 участников из 16 стран.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Высокая оценка деятельности белорусских ученых была дана в выступлении директора ГП «ГосдорНИИ» (Украина) Артема Безуглого:

– Белорусской дорожной наукой нас связывают большая история, партнерские и дружеские отношения. С интересом наблюдаем за вашими достижениями. Вы во многом являетесь для нас примером для подражания. Так было не раз: технологии, которые мы только собирались применить у себя, уже были внедрены в Беларуси. Для нас огромная честь быть вашими партнерами.

Докладчик остановился также на совместной разработке белорусских и российских ученых – Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»:

– В некоторых вопросах нам непросто было найти точки соприкосновения с учетом региональных особенностей Беларуси и России. Тем не менее взаимопонимание достигнуто. Около 180 межгосударственных стандартов работают. Технический регламент развивается.

С юбилеем белорусских дорожных ученых также поздравили представители Вильнюсского технического университета име-

перты ООН признают проблему дорожно-транспортного травматизма эпидемией, такой же серьезной по последствиям, как вспышка опасных заболеваний. В то же время трагические последствия ДТП остаются неизвестными для большей части общества. Это приводит к тому, что и участники дорожного движения, и органы, ответственные за управление транспортной системой, часто рассматривают безопасность движения как второстепенный вопрос. При разработке дорожной инфраструктуры требования безопасности учитываются не как обязательные, а как дополнительные. Изменение такой неблагоприятной ситуации – важная задача научного общества.

В любой стране мира дорожная отрасль испытывает недостаток средств на ремонт существующих и строительство новых автомобильных дорог. Возросшее количество транспорта, особенно тяжелого, приводит к ускоренному разрушению дорожного полотна. В условиях сокращения объемов финансирования капитального ремонта автодорог содержание является важным инструментом, который позволяет замедлить процессы деградации автодорог.

Важную роль в инновационном развитии отрасли играет внедрение интеллектуальных транспортных систем. ИТС не только способствуют повышению комфортности

ния на безопасность транспортного потока» (Украина), «Дорожные знаки. Современные технологии световозвращения и учет их особенностей при разработке новейших европейских стандартов» (Болгария) и другие.

В секции «Интеллектуальные транспортные системы» было заявлено 11 докладчиков. Это относительно новое направление научной деятельности. Особенно активно ИТС внедряются на магистральных дорогах. На рассмотрение научного сообщества были вынесены такие вопросы, как технологические возможности управления дорожным движением на комплексных дорожных сетях, автоматическая система предупреждения об опасности на перекрестках второстепенных дорог, альтернативное планирование поездок на автономных транспортных средствах, подключенные транспортные средства и технология V2X и другие.

Больше всего спикеров собрала последняя секция – «Ремонт и содержание автомобильных дорог». О широте обсуждаемой тематики можно судить уже по названиям научных докладов: «Мобильный мониторинг состояния дорог и их зимнее содержание» (Финляндия), «Dunatest LWD и определение напряжения в материалах» (Эстония), «Оценка влияния отходов и вторичного сырья на свойства перерабатываемой холодной смеси на вспененном битуме» (Польша), «Прессованные цементные бетоны для строительства автомобильных дорог» (Украина), «Поддержание потребительских свойств дорожного покрытия за счет регенерации верхнего слоя асфальтобетона» (Китай).

Следует заметить, что важным моментом подготовки к конференции стало издание сборника докладов, в который вошло 68 научных работ. Часть из них и была заслушана на секциях.

– Я считаю, что конференция удалась с точки зрения как представительства, так и организации, наполнения содержанием, –



Конференция – отличный повод для неформального общения, обмена мнениями.

От российской дорожной науки выступил начальник управления методов проектирования ФАУ «РосдорНИИ» доктор технических наук, профессор Александр Кулижников:

– 90 лет – это не менее четырех поколений. Это преемственность всего, что было накоплено. На основе этого идет дальнейшее развитие научных направлений, повышение качества научных разработок.

Наше сотрудничество с белорусской дорожной наукой всегда осуществлялось на взаимовыгодных условиях. Ориентиром было получение эффективного конечного результата. На каком-то этапе белорусская дорожная наука вышла вперед. В частности, вы сделали значительные шаги в пересмотре разработанной еще в СССР нормативной базы.

ни Гедиминаса, Одесской государственной академии строительства и архитектуры, Казахстанского дорожного научно-исследовательского института.

Далее работа конференции продолжилась по секциям «Безопасность дорожного движения», «Интеллектуальные транспортные системы», «Ремонт и содержание автомобильных дорог».

Анонсируя программу форума, директор ГП «БелдорНИИ» Виктор Шумчик одновременно обозначил и приоритетные направления развития дорожной науки:

– Важным аспектом содержания дорог являются мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения. Ежегодно по всему миру в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения сотни тысяч людей. Экс-

движения, но и формируют положительный образ государства.

Понятно, что в рамках одной газетной публикации невозможно подробно отобразить весь спектр научных исследований, представленных на конференции. Попытаемся хотя бы в общих чертах обозначить тематику выступлений.

Так, в ходе секции «Безопасность дорожного движения» участники конференции заслушали 16 докладов по различным аспектам темы, как то: «Анализ нарушений правил дорожного движения пешеходами на нерегулируемых переходах, оборудованных искусственными неровностями» (Беларусь), «Альтернативные меры безопасности для местных дорог» (Польша), «Некоторые аспекты работы кольцевых пересечений» (Латвия), «Влияние ширины полосы движе-

поделится мнением заместитель директора ГП «БелдорНИИ» по научной работе Сергей Богданович. – Нельзя развиваться, будучи замкнутым в границах одного государства. Мы собрали 15 стран. Послушали, кто чем занимается. Сверили, так сказать, позиции и сделали определенные выводы. И мы видим, что в принципе движемся в правильном направлении. Узнали кое-что интересное для себя, и оно будет обязательно принято во внимание.

Это уже вторая международная конференция, которую проводит наш институт. Первая была организована в 2016 году под тем же названием – «Автомобильные дороги: безопасность и надежность». Надеюсь, что форум станет традиционным и мы будем проводить его периодически в том же формате.

Нет – коррупции!

Ставка на профилактику

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

– Борьба с коррупцией – это непреклонное мое требование и мои действия с первого дня моего президентства, – цитирует главу государства БЕЛТА. – Коррупция съедает все. Это ржавчина. Наши люди, привыкшие к справедливости, никогда не простят начальникам воровства, казнокрадства, взяточничества и прочих коррупционных проявлений.

Борьба с коррупцией в Республике Беларусь является важнейшей государственной задачей. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь утверждена программа по борьбе с преступностью и коррупцией в организациях отрасли на 2016–2018 годы.

Ежегодно в филиале Транспортной инспекции по Могилевской области составляется план мероприятий. Особое внимание уделяется информированию – в филиале проводятся инструктажи

В филиале Транспортной инспекции по Могилевской области на постоянной основе проводится работа по предупреждению коррупционных проявлений.

по соблюдению антикоррупционного законодательства, занятия по вопросам соблюдения требований Закона Республики Беларусь от 15 июля 2015 года «О борьбе с коррупцией» с проверкой знаний с помощью зачетов.

– Филиалом обеспечивается взаимодействие с правоохранительными органами с целью своевременного реагирования на поступающую от граждан и юридических лиц информацию о нарушениях работниками Транспортной инспекции антикоррупционного законодательства. Ежеквартально подводятся итоги работы по профилактике коррупционных нарушений на общих собраниях работников филиала. В целом работа направлена на предотвращение существующих коррупционных рисков, а также на то, чтобы таких правонарушений не происходило, – подчеркнул начальник филиала Транспортной инспекции по Могилевской области Валерий Руденко.

Эхо войны

Спустя 70 лет

Артиллерийские снаряды калибра 105 мм времен Великой Отечественной войны нашли на насыпи железнодорожного моста, расположенного на 94-м километре перегона Орша – Червино возле деревни Красный Берег Оршанского района.

Как сообщили в УВД Витебского облисполкома, на место опасной находки экстренно прибыла саперно-пиротехническая группа войсковой части 5524 внутренних войск МВД Республики Беларусь. Все одиннадцать боеприпасов были уничтожены, и движению поездов на данном участке больше ничего не угрожает.

Это не первое страшное эхо войны на Оршанщине. 10 июля на железнодорожном мосту, действующем 70 лет, ремонтные рабочие из СМП-169 обнаружили 54 тротильные шашки, покоившиеся под рельсами на полтора метра глубине в начале инженерного сооружения. Возможно, мост заминировали в 1941 году при отступлении красноармейцы, чтобы он не служил врагу, только взорвать не успели. Это сделали нынешние саперы из войсковой части 5524, нашедшие на следующий день при обследовании участка еще сто аналогичных снарядов.

Сколько еще сюрпризов таит многострадальная оршанская земля, даже предположить трудно...

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»
Сохраним здоровье и жизнь

Выбор поколения NEXT?

Экстремальные шалости, продиктованные эрой высоких технологий, вовсе не так безобидны, но очень привлекательны для поколения NEXT. Поэтому напоминать и предупреждать следует как можно чаще: «Стоп! Опасно!». Работники Белорусской железной дороги отправились в учебные заведения.

Оксана ГУЧЕК, «ТВ»

Темной осенней ночью гуляли два товарища, один из них был с сестрами. Молодежь потянуло на железнодорожную станцию Помыслище. Парни ушли и, как оказалось, навсегда. Именно девушки обратились в Ждановичский отдел милиции после того, как услышали звук падения человеческих тел с высоты.

– Осмотр места происшествия показал, что двое подростков залезли на вагон грузового поезда и были смертельно поражены электрическим током высоковольтных проводов. 18-летний житель Брестского района залез первым и даже не успел коснуться провода – дуга вошла через плечо и вышла через бедро, оставив на его теле характерный ожог. Смерть

наступила на месте. Второго молодого человека – учащегося 1-го курса лицея Дзержинска – лишь задело дугой. Он скончался в приемном покое больницы скорой помощи, – рассказала старший помощник Минского транспортного прокурора Екатерина Лугина.

Несовершеннолетний погибший учился на первом курсе ГУО «Областной аграрно-технический профессиональный лицей», хотел стать водителем-международником. Именно в это учебное заведение Дзержинска и направилась бригада, возглавляемая заместителем начальника стрелковой команды на станции Минск Виктором Довнаром.

Заместитель директора по воспитательной работе лицея Людмила Михайловская поведала, что молодой человек не-

плохо учился, к административной ответственности не привлекался:

– В лицее – 135 учащихся из неполных семей, 95 – из многодетных, есть сироты. Погибший воспитывался в полной многодетной религиозной семье. Возможно, подростки просто хотели сделать «героическое» селфи на вагоне, не задумываясь, что железнодорожные пути электрифицированы.

Присутствовавшие в переполненном актовом зале молодые люди лично знали парня: кто-то с ним дружил, кто-то рядом сидел на занятиях, кто-то вместе жил в общежитии...

Представитель военизированной охраны Белорусской железной дороги ознакомил учащихся



лицея с правилами поведения на железной дороге, в местах общественного пользования, на вокзалах, станциях, перегонах и в других местах железнодорожной инфраструктуры. В учебном заведении такая лекция особенно актуальна, поскольку недалеко от него проходит крупная железнодорожная ветвь. Кроме названного выше случая, Виктор Станиславович привел ряд других примеров того, к чему могут привести нарушение правил и беспечное поведение молодых людей на путях.

Информацию об административной ответственности в своем выступлении до подростков

донесла сотрудница транспортной прокуратуры. Екатерина Васильевна рассказала о вопиющих правонарушителях: селфистах, художниках-граффитистах и экстремалах-зацеперах. К сожалению, такие явления последнее время приобретают на железнодорожном транспорте массовый характер.

Встреча закончилась демонстрацией тематического фильма, снятого по заказу БЖД. В этом видео правила поведения на железной дороге представлены в доступной форме.

В столице работа по предупреждению несчастных случаев была продолжена в многочисленных учебных заведениях. В первом из них – УО «Минский государственный энергетический колледж» (МГЭК) – докладчики выступали непосредственно в аудиториях, для чего прерывались занятия. Также проведена разъяснительная беседа с преподавательским составом МГЭК, ведь именно педагог профессионально может донести информацию до своих подопечных.

Мероприятия по профилактике травматизма на железнодорожном транспорте способствуют осмысленному поведению подростков в местах повышенной опасности и будут проводиться в дальнейшем. А взрослые и дети должны помнить: железная дорога – это не место для игр. Она требует внимания и неукоснительного соблюдения мер безопасности.



ТОРЖЕСТВЕННАЯ ДАТА

60 – это только начало!

Нынешний год для ОАО «АТЭК-Могилев» юбилейный. В декабре предприятие отмечает 60-летие со дня основания. За это время удалось создать имидж добросовестного и качественного грузоперевозчика. А недавно общество было определено единым оператором автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на территории Могилевской области.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

За последние несколько лет ОАО «АТЭК-Могилев» дважды признавалось лучшей транспортной организацией областного центра. По итогам работы в 2015 и 2017 годах ему было вручено переходящее Почетное знамя Могилевского горисполкома.

– О нашей работе красноречиво свидетельствуют показатели. В нынешнем году в сравнении с предыдущим значительно вырос объем перевозок. Так, за 10 месяцев темп роста по количеству перевезенных грузов составил 150,7%; по грузообороту – 152%, – отмечает директор предприятия Николай Рудько.

Николай Николаевич возглавил организацию в нынешнем году, однако в сфере автотранспорта работает давно. Был и заместителем директора автовокзала Могилев, и руководителем Горечовского филиала Автопарк № 17, трудился на головном предприятии – ОАО «Могилев-облавтотранс». За это время зарекомендовал себя как высокопрофессиональный специалист, грамотный и компетентный руководитель.

В начале 2000-х «АТЭК-Могилев» осуществлял грузоперевозки по различным европейским странам. Сегодня же место назначения большегрузов – Российская Федерация. Основным клиентом является ООО «Джокей Пластик Могилев» – крупный производитель пластмассовых изделий. Транспортная организация выполняет все условия и договоренности партнера, соблюдает сроки доставки, поэтому сотрудничество предприятий длится уже на протяжении нескольких лет.

«АТЭК»-Могилев и в дальнейшем будет развивать грузовые перевозки. Для увеличения их объемов планируется в следующем году приобрести еще одну единицу подвижного состава. Кроме того, к концу 2019-го при стабильных финансовых результатах будет закуплен автомобиль иностранного производства для осуществления грузовых перевозок по территории Евросоюза.

Секрет успешной работы предприятия – в людях. В «АТЭК-Могилев» царит теплая и доброжелательная атмосфера, ведь по-другому и не может быть там, где работают профессионалы.

На сегодняшний день коллектив насчитывает порядка 50 человек. Среди работников много старожил, которые значительную часть трудовой деятельности посвятили предприятию. Так, более 50 лет в различных должностях проработали братья Александр и Сергей Политыко, которые

пришли в «АТЭК» по примеру своего отца. Чуть меньше, 40 лет, составляет трудовой стаж слесаря-электрика по ремонту электрооборудования Алексея Ковалева. 30 лет посвятили грузоперевозкам водители Игорь Буржанов и Василий Лялихов.



Директор ОАО «АТЭК-Могилев» Николай Рудько проводит совещание с отделом организации перевозок пассажиров.

В канун юбилея двое работников ОАО «АТЭК-Могилев» отмечены почетными грамотами комитета по архитектуре и строительству Могилевского облисполкома. В их числе – Лариса Колбушкина. Более 30 лет на-

зад она пришла на предприятие сразу же после окончания Бобруйского автотранспортного техникума и с тех пор ни разу не поменяла место работы. Лариса Васильевна – настоящий профессионал своего дела, знающий все нюансы грузоперевозок.

Заслуженную награду по случаю юбилея предприятия получит и Виктор Трифанков, слесарь по ремонту автомобилей 6-го разряда. Вот уже почти 20 лет благодаря золотым рукам Виктора Ивановича парк техники предприятия содержится в идеальном состоянии.

В нынешнем году предприятие стало выполнять еще одну функцию. В июне решением Могилевского облисполкома оператором междугородных и межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определено ОАО «АТЭК-Могилев», которое занимается заключением договоров с перевозчиками с согласованием маршрутов и расписания, указанием остановок и другим. В свою очередь, решениями городских и районных исполнительных комитетов и переданы оператору полномочия по организации автомобильных пассажирских перевозок на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении.

На протяжении нескольких месяцев шла подготовительная работа. Был создан от-

дел организации пассажирских перевозок, в который вошел также сектор движения и контроля. В Бобруйске для работы с перевозчиками организован участок, где трудятся двое специалистов. Аналогичное структурное подразделение появится и в Кричеве

для охвата части юго-востока Могилевщины.

Сегодня активно ведется работа по заключению с перевозчиками договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. По состоянию на ноябрь их количество составляет порядка 400. На заявленные к

перевозке свыше 700 транспортных средств оформлено и выдано около 700 карточек маршрута, включая городские, пригородные и междугородные.

В целях обеспечения безопасной, своевременной и качественной автомобильной перевозки пассажиров на предприятии создана специальная комиссия. В число ее задач входит проведение осмотров подвижного состава. Только за два месяца было проинспектировано порядка 400 автобусов. Для контроля по соблюдению перевозчиками законодательства в области транспортной деятельности проводились совместные рейды с сотрудниками ГАИ УВД Могилевского облисполкома и филиалом Транспортной инспекции.

Кроме того, на предприятии ведется работа по организации системы диспетчерского управления пассажирским транспортом в целях обеспечения оператором надлежащего контроля за выполнением автоперевозок. В связи с этим необходимо каждую единицу подвижного состава, используемого перевозчиками для перевозки пассажиров в регулярном сообщении на территории Могилевской области, оснастить навигационными терминалами в виде планшета или смартфона.

Сегодня ОАО «АТЭК-Могилев» совместно с горисполкомом прорабатывает вопрос об оборудовании в областном центре киосков ОАО «Могилевсоюзпечать» электронными табло для информирования пассажиров о прибытии транспорта на остановки.

ВЕХИ ИСТОРИИ

Предприятие было создано Постановлением СНХ БССР в декабре 1958 года на производственных площадях автотранспортного цеха Могилевского локомотивного завода (нынешнего автозавода им. С.М. Кирова) на базе автотранспортных цехов мясокомбината, автомобильного завода, гормолзавода, швейной фабрики, маслозавода, облснаббита, обувной и трикотажной фабрики, называлось Луполовская АТК СНХ БССР и подчинялось Минскому управлению автотранспорта СНХ БССР.

За время существования предприятия не раз подвергалось реорганизации и меняло свое название. Так, 1 апреля 1960 года Луполовская АТК СНХ БССР была преобразована в автобазу № 5 и подчинена Могилевскому облавтотресту. Через три года она переименована уже в Могилевскую автомобильную транспортно-экспедиционную базу (АТЭБ) с подчинением управлению автодороги Минск – Могилев.

Долгое время предприятие входило в состав «Белмагистральавтотранса». В 1994-м Могилевское арендное автомобильное транспортно-экспедиционное предприятие № 6 было переименовано в ОАО «АТЭК» решением Могилевского горисполкома № 104-3 от 19 января 1994 года, а в конце октября 2000-го решением Могилевского горисполкома – в ОАО «АТЭК-Могилев».

В I квартале следующего года планируется установить 10 подобных экранов, до конца 2019-го предполагается установка данных устройств в Бобруйске, Кричеве, Горках и Осиповичах.

В планах – разработка или приобретение мобильного приложения для выбора оптимального маршрута движения в Могилеве и других регионах с учетом поездок различными видами автомобильного транспорта и времени его прибытия. Будет продолжено развитие единой диспетчерской службы в Могилевской области на базе оператора с использованием единого телефонного но-



У Виктора ТРИФАНКОВА поистине золотые руки – подвижной состав предприятия поддерживается в идеальном состоянии.

мера для приема заказов на перевозки от граждан.

Впереди еще много дел и свершений, которые ОАО «АТЭК-Могилев» обязательно выполнит.

Профессор Ковалев. Академик и новатор

Всего несколько месяцев назад профессор кафедры «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог» БНТУ, доктор технических наук Ярослав КОВАЛЕВ принимал поздравления по случаю своего личного праздника – 85-летнего юбилея. Сегодня выдающийся ученый-дорожник вновь окружен вниманием: Указом Президента № 462 от 26.11.2018 г. ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник образования Республики Беларусь».

Инесса GERMANЧУК, «ДБ»

Ярослав Никитич – выпускник Московского института инженеров железнодорожного транспорта, который с отличием окончил в 1957 году. В 1961-м был принят в аспирантуру Белорусского политехнического института, где защитил кандидатскую диссертацию, посвященную исследованию температурного режима асфальтобетонных покрытий. После окончания аспирантуры работал ассистентом, старшим преподавателем, доцентом кафедры «Дорожное строительство». На

протяжении пяти лет возглавлял научно-исследовательский сектор института.

В 1991 году он защитил докторскую диссертацию на тему «Теоретические основы, разработка и внедрение активационной технологии дорожных битумо-минеральных материалов с использованием кремнеземистого сырья и вторичных ресурсов производства».

Именно эта работа положила начало развитию в Беларуси нового научного направления в дорожном материаловедении: «Физико-химические основы активации твердо- и жидкофазных компонентов битумо-

минеральных материалов и создание эффективных технологий для их получения». Кроме того, она способствовала созданию новой научной дисциплины – капрологии, использующей физико-химические эффекты как основу активационных технологий.

Комплекс активационных технологических исследований, проведенных профессором Ковалевым и его учениками, позволяет получать качественные конструктивные элементы дорожных одежд из асфальтобетонных и эмульсионно-минеральных смесей. Позже результаты теоретических и экс-



периментальных исследований были объединены в рамках более общего научного направления – активационно-технологической механики дорожно-строительных материалов.

Ярослав Никитич – автор более 450 печатных научных работ, в том числе пяти монографий, четырех учебных пособий и 60 патентов и изобретений. Он создал научную школу по дорожно-строительным материалам нового поколения. Разработанные им и его учениками технологии позволяют с наибольшей эффективностью использовать местные некондиционные

материалы и техногенные отходы производства, что обеспечивает значительное энергосбережение, увеличивает долговечность дорожных покрытий и улучшает экологическую обстановку.

Ярослав Ковалев награжден тремя серебряными медалями ВДНХ СССР (1985–1988), медалью «Ветеран труда» (1987), знаком «Изобретатель СССР», «За заслуги в стандартизации СССР». Ему присвоены звания «Почетный дорожник Беларуси» I степени (2003), «Почетный дорожник России» (2003). Награжден нагрудным знаком «Отличник образования Республики Беларусь» (2004).

В 2003 году выдающийся ученый-дорожник избран почетным профессором МАДИ (ГТУ), является членом Межправительственного совета дорожников. Научные заслуги Ковалева отмечены избранием его академиком Международной инженерной академии (1997), Белорусской горной академии (2002).

В 2005 году он был награжден Почетной грамотой Национального собрания Республики Беларусь, в 2011-м – медалью «За трудовые заслуги».

К погодному экстриму готовы

С приходом календарной зимы дала о себе знать и зима реальная. Во многих регионах Беларуси в свои права она вступала в сопровождении снегопадов и морозов. Гродненщина пока избежала такой непогоды. Но в РУП «Гродноавтодор» полностью готовы обеспечить безопасность движения на республиканских автомобильных дорогах области, в том числе и на М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги).

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Для обработки дорожного покрытия создан запас в 29,5 тысячи тонн песчано-соляной смеси и 9,5 тысячи тонн чистой соли. Водителям помогут лучше ориентироваться сигнальные вежи, которые в настоящее время устанавливаются на автодорогах – всего 28,4 тысячи. Подготовлено более 26 тысяч снегозадерживающих щитов. Сейчас производится их установка на снегозаносимых участках автодорог. Шесть роторов готовы быстро убирать снег на обочины. Для проведения ямочного ремонта в зимних условиях уже заготовлено 370 тонн складированной органоминеральной смеси.

– На случай экстремальных погодных условий заключены договоры об оказании помощи в расчистке дорог с предприятиями Гродненской области, в основном мелиоративными организациями и дорожно-строительными управлениями, – подчеркнул заместитель генерального директора РУП «Гродноавтодор» Павел Белявский.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 4 декабря, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах было задействовано 730 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия израсходовано более восьми тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 780 учетных ДТП, в которых погибло 250 и ранено 907 человек. За аналогичный период 2017-го было зафиксировано 849 ДТП, в которых 236 человек погибли и 961 получил ранения.

Дорожные службы обращаются к пользователям дорог с просьбой соблюдать ПДД, быть предельно внимательными и осторожными, выбирать скоростной режим, адекватный условиям.

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

Жители просили – дорожники сделали

В Столинском районе ввели в эксплуатацию автомобильную дорогу Мочуль – Тербличи протяженностью 4,3 км. Это был последний незаасфальтированный участок дороги Большое Малешево – Ремель – Ольшаны.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ДБ»

Проjekt включили в областную программу дорожного строительства. Решение о ремонте было принято в январе, в том числе по просьбам местных жителей. Люди указывали на несоответствие типа покрытия дороги интенсивности движения на этом участке.

Работы на объекте сотрудники Столинского ДРСУ № 141 КУП «Брестоблдорстрой» начали 23 апреля, а завершили 2 ноября. Ежедневно по одиннадцать часов трудилось 15–20 работников филиала. Затрачено было 1,4 млн рублей. Всего на содержание

и ремонт дорожного хозяйства Брестчины в этом году из областного бюджета выделено более 44 млн рублей.

Водителям ремонт автодороги Мочуль – Тербличи не доставил никаких неудобств: на протяжении всех шести месяцев движение по ней было открыто.

Масштабное обновление стало значимым событием для жителей района. Кроме представителей Брестского облисполкома и Столинского райисполкома, торжественное открытие посетил председатель Следственного комитета Республики Беларусь Иван Носкевич. Уроженец деревни Тербличи, он выступил перед собравшимися на мероприятии земляками.

Гомель

Мост на сто лет

Коллектив МСУ № 4 ОАО «Мостострой» приступил к возведению нового моста через реку Сож на участке республиканской трассы М8 от границы России до Украины.

Людмила КОПАТЬ, «ДБ»

Существующий мост имеет те же проблемы, что и житковичский: его внутренние конструкции разрушены. Из-за коррозии пришла в негодность арматура, и, по оценкам экспертов, он не подложит восстановлению. Весь транспорт, который движется по объездной – от границы с Россией до границы с Украиной, с 30 августа идет в обход, через Гомель.

Автомобильный мост типовой конструкции через Сож был возведен в 1980-х годах, как и его близнец в Житковичском районе. Основу советского автопарка в то время составляли малолитражные и малогабаритные авто, поэтому он не был рассчитан на большегрузы с высокой грузоподъемностью. Около 30 лет сооружение служило связующим звеном между двумя берегами Сожа на пути транспортных потоков из Европы в Россию и обратно, что в совокупно-

сти с коррозионными повреждениями и привело к износу.

Новый мост возводится параллельно со старым. Несмотря на погодные условия – минусовую температуру, снег, туман и гололед, строители работают без выходных, ставят арматурные каркасы. По словам старшего прораба мостостроительного управления № 4 Андрея Насуто, бурение скважин и работа с металлоконструкциями идут тяжело. Тем не менее металлические пролетные строения служат дольше и более устойчивы к нагрузкам, чем железобетонные.



Важная транспортная артерия будет построена с нуля в максимально сжатые сроки – за два года. Специалисты уверены: эксплуатировать мост можно будет как минимум сто лет.

Гродненская область

С особым колоритом

Начат капитальный ремонт дорог, ведущих на Августовский канал.

Елена ПЕТРОВА, «ДБ»

На обновление четырех из шести дорог, заявленных от Гродненского района, общей протяженностью 21,8 километра по программе трансграничного сотрудничества «Польша – Беларусь – Украина» выделены 4 миллиона евро.

Капитальное обновление ведут ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» и КУП «Гроднодоржник», которые уже приступили к работам на двух участках дороги Святск – Василевичи – Осташа – Кадыш общей протяженностью 11 километров. Также начались работы на дороге Гродно – Сопоцкин – граница Литовской Республики от Ратичей до Сопоцкина. Завершатся они к маю следующего года, когда на Августовском канале откроется туристический сезон.

Выполняются укрепление земляного полотна, фрезерование асфальтового покрытия, затем будут укладывать асфальтобетон. Только на первом участке для нижнего слоя потребуется около пяти тысяч тонн смеси. В конечном итоге все

участки будут иметь обозначенные велодорожки, а их проезжая часть расширится на один метр. Щебеночно-мастичный асфальт по качеству не уступит тому, который используется при реконструкции М6.

В целом дороги ждет значительное обновление. Например, около двorcово-паркового комплекса «Святск» вдоль реконструированного участка дороги смонтируют освещение, уложат тротуар, оборудуют дополнительные места отдыха со скамейками. А мост в районе деревни Радзивилки будет перестроен в гофрированную трубу, которая обладает повышенной прочностью и сможет простоять без замены более 50 лет.

Не останется без внимания и автостоянка у дота недалеко от Августовского канала. Она будет отремонтирована и оборудована малыми архитектурными формами, что придаст ей особый колорит.

Главным итогом проведения намеченных работ станет повышение комфортности и безопасности участников дорожного движения на этих магистральных направлениях.

Витебск

И наступит день?!

Транспортная инфраструктура Витебска меняется, совершенствуется, обновляется. Но не везде быстро и гладко. Случаются и «заторы». Один из таких случаев – витебский дорожный долгострой, о завершении которого давно мечтают жители города. Тянется он с 2013 года. На пару лет его возведение и вовсе было приостановлено из-за отсутствия финансирования.

Речь идет о дороге, которая должна соединить проспект Строителей с микрорайоном Билево. Похоже, свет в конце тоннеля замаячил, но финиширует строительство этого объекта, по наметкам исполнителей, к осени 2020 года – на 12 месяцев позже заявленного изначально срока. Безусловно, один из важнейших этапов строительства – путепровод.

Раньше по насыпи, разделяющей Билево и проспект Строителей, тянулись два железнодорожных пути: один (основной) остался, второй (резервный) был демонтирован Витебской дистанцией пути. Затем было выбрано понижение для устройства буровых столбов под новый путепровод. Субподрядчики – ПМС № 118 и СМП № 169 – должны смонтировать железнодорожное полотно. Как только сдадут его ГО «Белорусская железная дорога», движение поездов переключится на новую трассу, а старая будет демонтирована. Тогда и генподрядчику вести работы будет легче, и наступит день,

когда проспект Строителей в соответствии с Генеральным планом развития Витебска протянется в микрорайон Билево, вплоть до улицы Короткевича и Генерала Ивановского. И сбудется мечта новоселов.

Но скоро только сказка сказывается. В начале строящегося участка дороги лежит, как кость в горле, подземный переход у телезавода, завершить реконструкцию которого планировалось еще летом. Однако к ноябрю 2018-го этот этап грандиозного проекта по-прежнему не был окончен: дело – за отделкой, электрикой и сантехникой.

Переход, строительство которого в Витебске давно стало притчей во языцех, соединяет улицу Петруся Бровки и проспект Строителей. Витебляне и надежду потеряли на его появление, когда в затопленном переходе поселились водоплавающие птицы. Впрочем, оказалось, не все так плохо: к объекту все же вернулись, включив его в масштабный проект городской перестройки.



А пока на другую сторону люди перебираются вот таким образом.

Государственное предприятие «Витебск-облсельстрой», генеральный подрядчик проекта «Инженерно-транспортная инфраструктура микрорайона Билево», взялось не только за реконструкцию пресловутого перехода. Сейчас оно развернуло фронт работ по всему входящему в проект комплексу и ведет их по обе стороны железнодорожных путей: на участках от улицы Петруся Бровки и Старобабиновичского тракта.

Кроме продолжения проспекта Строителей и реконструкции подземного перехода, нужно построить новые подьезды к гаражным кооперативам, между которыми проляжет дорога, а также выполнить устройство двух железнодорожных путепроводов. Большая часть земляных работ уже позади, однако оставшаяся, возможно, наиболее сложная – возле участка путепровода, где проходят пути. Здесь необходим вынос сетей. Уже вынесены водопровод, газопровод, связь и электрика. Возводятся подпорные стены

из буронабивных свай, предохраняющие грунт от осыпания.

По словам заместителя генерального директора «Витебск-облсельстроя» по строительству Александра Державцева, общая протяженность шестиполосной дороги с двусторонним движением составит один километр шириной 60 метров. Проектом предусмотрены разделительная полоса, велодорожка и тротуары по 4,5 метра с каждой стороны. На перекрестках с улицей П. Бровки и Старобабиновичским трактом будут установлены светофоры, а с двух сторон проспекта появятся лестницы – подьезды к гаражным кооперативам. На новом участке дороги построят остановки общественного транспорта с павильонами, тяговую подстанцию контактной сети электротранспорта. В проект, как говорится, все включено. Осталось воплотить его в жизнь.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Тот, кто впервые приезжает на РУПП «Гранит», обычно уточняет, на какой улице находится предприятие. Смущает слишком лаконичный адрес: Лунинецкий район, г. Микашевичи.

А дело в том, что многие просто не представляют, что такое «Гранит». Предприятие само по себе – это город в городе. Его площадь составляет 1300 га. В штате – более 2500 работников.

В этой публикации мы расскажем о том, чем является РУПП «Гранит» для нашей страны.

Прежде всего, это уникальное место на карте Беларуси – самая большая в Центральной Европе открытая горная выработка по добыче строительного камня.

Площадь карьера «Микашевичи» – 680 га (считай, половина территории, занимаемой РУПП «Гранит»): 1860 м – в ширину, 2985 м – в длину. Глубина карьерной выработки – 150 м, что на 20 м ниже уровня Балтийского моря. Планируется опуститься еще на 60 м.

История месторождения началась в 1963 году, когда в результате геологоразведывательных работ здесь были обнаружены большие запасы строительного камня. С 1973-го начата его промышленная добыча.

Уникальность карьерного комплекса еще и в том, что внутри него создана сеть автомобильных дорог, по которым мощные БЕЛАЗы вывозят горную массу. Протяженность дорожной сети ни много ни мало 50 км. Состояние

мые строительные материалы для ремонта дорог, подсыпки, расширения или водоотведения.

Но «Гранит» – это не только крупнейшее в Европе месторождение природного камня. Это еще и дробильно-сорти-

каждую минуту к одному из приемных бункеров завода подъезжает автомобиль БЕЛАЗ, груженный плотной горной породой. В четырехсменном режиме работают 35 самосвалов. Ежегодный пробег каждого – до 80 тыс. км.

дание на 2018 год по выпуску и реализации продукции, в том числе на экспорт, будет выполнено на 102–104%.

Ежемесячно РУПП «Гранит» отгружает для внутриреспубликанских нужд более

Прочен, как гранит



«Транспортный вестник» стал одним из участников пресс-тура на РУПП «Гранит», организованного Центром поддержки предпринимательства «Деловые идеи» и оргкомитетом республиканского конкурса «Лучший строительный продукт года». Побывать на крупнейшем в Европе предприятии по добыче и переработке плотных горных пород нам было интересно, прежде всего, потому, что основным потребителем этой продукции являются организации дорожного хозяйства и железной дороги.

На дробильно-сортировочном заводе производится переработка горной породы.



Как на ладони – производственная база РУПП «Гранит», железнодорожная станция Ситница, речной порт Микашевичи и канал.

Ежегодно гранитный карьер «Микашевичи» выдает на-гора около 8 млн куб. м полезного ископаемого и до 2 млн куб. м вскрышных пород (тех, что покрывают залежи строительного камня). Согласно прогнозам ученых, запасов месторождения хватит еще на 40 лет.

карьерных дорог поддерживается собственными силами. Есть даже специальная должность в автопарке – мастер по ремонту и обслуживанию карьерных дорог. В его распоряжении – спецтехника и три 45-тонных грузовика, на которых в карьер доставляются необходи-

мые горная масса превращается в высококачественный строительный продукт – щебень.

Доставка сырья из карьера на ДСЗ осуществляется круглосуточно. Работа организована настолько четко, что буквально

Для организации бесперебойной работы автотехники в месяц требуется 10 железнодорожных цистерн топлива.

Процесс переработки горной массы на заводе полностью автоматизирован. Для производства щебня и щебеночно-песчаных смесей задействованы пять технологических линий.

В год ДСЗ выпускает более 21 млн тонн нерудных строительных материалов. Из них свыше 15 млн тонн – гранитный щебень фракций от 5 до 70 мм.

В 2019-м РУПП «Гранит» планирует присоединить к себе одно из смежных предприятий – КУП «Кубгранит». После модернизации производственных мощностей последний выпуск щебня увеличится еще на 1 млн тонн.

– Мы – крупнейшие в Беларуси и Европе, – не без гордости говорит заместитель генерального директора по внешнеэкономической деятельности, маркетингу и сбыту Александр Войткус.

По результатам 10 месяцев предприятие идет с выполнением плана. Здесь рассчитывают, что доведенное Министерством архитектуры и строительства за-

800 тыс. тонн высококачественной продукции. Микашевичский щебень востребован везде: при возведении зданий, строительстве автодорог, аэродромных покрытий, стоянок для автотранспорта, создании балластного слоя железнодорожного пути.

Основным потребителем была и остается Управляющая компания холдинга «Белавтодор». Его дочерние организации потребляют в год более 1 млн тонн продукции «Гранита». Очень много щебня и щебеночно-песчаных смесей поступает в областные дорожно-строительные организации, крупнейшей из которых является «Минскоблдорстрой».

Работая в тесной связке со строителями, руководство предприятия – в курсе всех самых значимых проектов, которые реализуются в стране. Уже два года «Гранит» активно участвует в реконструкции автодороги М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша. Отгружено 2,5 млн тонн щебня: 1 млн 200 тыс. – в прошлом году, 1 млн 300 тыс. – в текущем.

На строительство второй взлетно-посадочной полосы в



ПАРТНЕРЫ

Национальном аэропорту Минск РУПП «Гранит» поставило более 1200 тонн щебня. На нижних слоях использовалась фракция 40–70 мм, на верхних – бетонный щебень фракции 5–20.

Сроки строительства объекта были определены жесткие. Это понудило грузоотправителя РУПП «Гранит», заказчика ОАО «Дорстроймонтажтрест» и грузоперевозчика Белорусскую железную дорогу выработать новую стратегию отгрузок. Александр Войткус убежден, что именно эта мера поспособствовала успешной и своевременной реализации проекта.

Сейчас «Гранит» продолжает поставлять щебень на такие важные объекты, как БелАЭС, Западный обход в Бресте. Появляются и новые стройки, которые нуждаются в продукции «Гранита». Одна из последних – мультимодальный промышленно-логистический центр, который создается в поселке Болбасово под Оршей. Стартовала также реконструкция автодороги Р80 Слобода – Новосады, одного из участков второй кольцевой автодороги вокруг Минска.

– Мы выпускаем более 30 видов продукции, – вводит в курс дела Александр Войткус. – Половина

Помимо этого, «Гранит» является участником грандиозного железнодорожного проекта, реализуемого в Евросоюзе. Rail Baltica призвана соединить Восточную (Польша) и Западную Европу, Черное и Балтийское моря.

Благодаря этому долгосрочному проекту, рассчитанному до 2022 года, «Гранит» смог увеличить поставки в Польшу от 100 тыс. до 800 тыс. тонн в год. Специально под этот проект было закуплено оборудование, модернизировано производство и теперь выпускается щебень именно той фракции, которая востребована в Евросоюзе.



Начальник гранитного карьера «Микашевичи» Юрий СУШКО (на первом плане) отвечает на вопросы журналистов.



Производится откачка грунтовых вод.

соответствует национальным стандартам, вторая – европейским. Это позволило нам расширить рынки сбыта. Сегодня 40% продукции предприятия идет на экспорт. Еще совсем недавно 90% от этого количества отправлялось в Россию. Теперь эта цифра уменьшилась до 75%, что явилось результатом диверсификации рынков сбыта. Увеличились поставки продукции в Литву и Польшу.

Крупнейший литовский производитель и потребитель щебня UAB «Milsa», имеющий несколько собственных карьеров, не в состоянии удовлетворить потребности своей страны. А потому вынужден покупать белорусский щебень и перерабатывать его на фракции, которые используются в Литве. Есть договоренность о поставке на следующий год 0,7–0,8 млн тонн. Однако литовский партнер уже заявил об увеличении потребности. Результатом стало подписание РУПП «Гранит», UAB «Milsa» и Литовскими железными дорогами трехстороннего соглашения на поставку на протяжении трех лет около 2 млн тонн щебня.

Под пристальным вниманием маркетологов предприятия и российский рынок. В РФ сейчас ужесточают требования к качеству автодорог. В 2014 году был разработан новый ГОСТ. А значит, страна-соседка начинает применять фракции щебня, близкие к евростандарту. Уже в ближайшее время РУПП «Гранит» будет готов предложить на российский рынок такой продукт.

Продукция «Гранита» доставляется потребителю по воде, земле и железной дороге. По данным за 9 месяцев текущего года 25% было отгружено автомобильным транспортом, около 1% – водным, остальное – железнодорожным.

«Гранит» – пожалуй, самый крупный в стране потребитель транспортных услуг БЖД. Конкурировать с ним могут разве что «Беларуськалий» да два отечественных нефтеперерабатывающих завода, и то в паре. Ежемесячно РУПП отправляет по железной дороге около 1,1–1,3 млн тонн строительных материалов.

Приближена по стоимости к железнодорожному транспорту доставка грузов водными путями. Ря-



его – около 7 км. Канал соединяет предприятие с рекой Припять.

Были времена, когда «Гранит» активно использовал водные артерии для отгрузки своей продукции. Исторического максимума достигли в 1991 году. Тогда предприятие впервые за историю существования канала перевезло 1 млн тонн строительных материалов. Сегодняшний объем перевозок не превышает 200 тыс. тонн. Связано это с обмелением внутренних водных путей Беларуси.

способствовала необходимости доставки строительных материалов в Житковичи для реконструкции моста через Припять.

Недавно на «Граните» прошла II международная конференция «Гранит-экспорт-2018». Проведение на своей базе такого ежегодного форума предприятие инициировало само, чтобы ближе узнать партнеров, ознакомить их с производством.

Конференция собрала представителей около 25 зарубежных организаций. Приглашались самые крупные и надежные партнеры, которые уже не первый год работают с РУПП «Гранит» и потребляют наибольшее количество его продукции.

– Цель конференции – укрепление внешнеэкономических связей, – говорит Александр Войткус. – Наша клиентская база – это тысячи белорусских и зарубежных заказчиков. Тем не менее мы стремимся к расширению рынков сбыта и привлечению новых потребителей.



В музее РУПП «Гранит», открытом в августе 2018-го.



Заместитель генерального директора по внешнеэкономической деятельности, маркетингу и сбыту Александр ВОЙТКУС, инженер по качеству Ольга КАПЛИЧ, заместитель генерального директора по качеству Сергей МИХАЙЛОВ.

дом с предприятием находится рукотворный канал Микашевичи, который создавался специально для транспортировки строительной продукции. Продолжительность

Правда, в этом году объемы перевозок водным транспортом все же удалось нарастить по сравнению с 2017-м. В очень значительной степени этому спо-

При въезде на территорию предприятия гостей встречает слоган «Гранит» – Прочно и Надежно». Наверное, поначалу все воспринимают эти слова не более чем дань модным трендам. И только больше узнав о гранитном производстве, начинают понимать, что так оно и есть. «Гранит» – это мощь. Это прочно, надежно и долговечно. С таким партнером можно иметь дело.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Крылатая слава Глуботчины

Креативно подошли к участию в проведении Года малой родины в Белорусской государственной академии авиации. На сайте учреждения образования появился новый раздел – «Музей П.О. Сухого».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Павел Осипович Сухой (1895–1975) – наш знаменитый земляк, ученый и авиаконструктор, создатель реактивных самолетов, сверхзвуковых истребителей, доктор технических наук, дважды Герой Социалистического Труда.

Его имя носит Гомельский государственный технический университет. Мемориальные доски установлены и в Москве – на доме, в котором жил Сухой, и на здании бывшего Московского технического училища.

Музейная экспозиция на сайте позволяет детально проследить жизненный путь выдающегося ученого.

Павел Сухой родился в селе Глубокое Виленской губернии (ныне город Глубокое Витебской области) в семье учителя народного училища. Когда мальчику исполнилось пять лет, отца перевели на работу в Гомель. Здесь Павел окончил мужскую гимназию, причем с серебряной медалью, проявив особые успехи в математике и физике.

Дальнейшее обучение продолжил на физико-математическом факультете Московского университета. Параллельно посещал лекции по теории авиации, которые читал профессор Николай Жуковский в Императорском Московском техническом училище (ИМТУ, ныне Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана). Это и определило дальнейший путь Сухого. По окончании первого курса университета он переводится в ИМТУ, где становится участником воздухоплавательного кружка.

Из-за призыва в 1916 году в Императорскую армию учебу пришлось прервать. Павел Сухой участвовал в Первой мировой войне на Северо-Западном фронте. В марте 1918-го был демобилизован и вернулся в родные края. Работал школьным учителем, но в сентябре 1920 года уехал в Москву, чтобы продолжить учебу в техническом училище.

По его окончании в 1925 году приступил к работе в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), в отделе авиации, гидроавиации и опытного строительства (АГОС). Активно участвовал в разработке самолетов марки АНТ.

Вклад Павла Сухого в развитие отечественной авиации трудно переоценить. В мае 1932 года он был назначен начальником объединенной бригады № 3 ЦАГИ, что положило начало его самостоятельной конструкторской



Гомельскому государственному техническому университету в 1995 году в связи со 100-летием П.О. Сухого присвоено его имя.



деятельности. Был спроектирован и построен самолет АНТ-25, предназначенный для сверхдальних перелетов. В июле 1933 года экипаж Михаила Громова совершил на нем такой перелет по замкнутому маршруту.

Следующим достижением стало создание самолета АНТ-37бис («Родина»), на котором женский экипаж в составе Полины Осипенко, Валентины Гризодубовой и Марии Расковой совершил сверхдальний перелет Москва – Дальний Восток.

В апреле 1940 года Павла Осиповича назначают главным конструктором авиазавода № 289, на базе которого впоследствии выросло знаменитое на весь мир КБ П.О. Сухого. В 1942–1943 годах под началом Сухого создается бронированный штурмовик Су-6.

В послевоенные годы Павел Осипович работал в области реактивной авиации. Под его руководством разработан ряд серийных

боевых машин: истребитель Су-7 со скоростью полета, вдвое превышающей скорость звука, истребители-перехватчики Су-9, Су-11, Су-15, истребители-бомбардировщики Су-7Б с лыжным и колесно-лыжным шасси для базирования на грунтовых аэродромах и Су-17 с изменяемой в полете стреловидностью крыла.

На самолетах конструкции Сухого были установлены два мировых рекорда высоты полета (1959, 1962) и два мировых рекорда скорости полета по замкнутому маршруту (1960, 1962).

За выдающиеся заслуги в области создания новых образцов авиационной техники Павлу Сухому дважды присваивалось звание Героя Социалистического Труда – в 1957 и 1965 годах. Ученый также награжден тремя орденами Ленина (1945, 1957, 1975), орденом Октябрьской Революции, орденом Трудового Красного Знамени (1938), орденом Красной Звезды (1933), орденом «Знак Почета» (1936) и многочисленными медалями.

Помимо общей информации о жизни и деятельности гениального авиаконструктора, в виртуальной музейной экспозиции представлены еще три раздела: «Род Сухих и Беларусь», «Павел Сухой. Взлетная полоса» (фильм киностудии «Беларусьфильм») и «Марка «Су». В каждом из них – много познавательной, хорошо иллюстрированной информации, особенно интересной для людей, увлеченных авиацией.

Так, например, Павел Осипович время от времени вспоминал эпизод из своего детства, который произвел на него неизгладимое впечатление: «Я шел с ребятами из гимназии, и вдруг над нашими головами пролетел аэроплан. Это было так неожиданно и удивительно, что дух захватывало. Не птица, а человек летит над нами. Позже я узнал, что

пилотировал этот летательный аппарат известный русский летчик Сергей Уточкин, гастролировавший тогда по разным городам России. Залетел аэроплан и в Гомель». Уже после этого случая мальчик попытался смастерить свой первый самолет.

лорусской государственной академии авиации и музея П.О. Сухого, созданного силами энтузиастов в средней школе №1 г. Глубокое, которая носит имя прославленного ученого. И вот что предшествовало реализации этого проекта.

Курсант Павел Решетников на зимних каникулах побывал на своей малой родине в Глубоком, где посетил школу, в которой учился, а заодно и музей П.О. Сухого, созданный, к слову, еще в 1985 году. Материал о жизни и деятельности выдающегося земляка собран богатейший. Вот только в небольшом районном городке рассчитывать на большой поток посетителей не приходится. Вернувшись в академию, юноша поделился впечатлениями со своим преподавателем профессором Александром Капустиним.

Размышления о том, как сделать музейные экспозиции более доступными для посетителей, синтезировались с целями и задачами Года малой родины и подсказали идею создания на сайте академии виртуальной музейной экспозиции.

Во время летних каникул Павел Решетников вместе со своим одноклассником Павлом Сницарен-



Курсанты Павел СНИЦАРЕНКО и Павел РЕШЕТНИКОВ представляют проект «Авиация в лицах» на отборочном этапе конкурса «100 идей для Беларуси».

Время учебы в гомельской гимназии ознаменовалось не только радостными событиями. Так, во время летних каникул 1911 года в числе лучших гимназистов Павел Сухой побывал в Туркестане. Однако в поездке он заболел дизентерией. Тяжелое осложнение после нее давало знать о себе всю жизнь. Павел Осипович вынужден был сохранять железный режим питания. Он не любил жирной пищи. Хлеб употреблял, как правило, черствый. Избегал банкетов, торжественных заседаний, не курил и не переносил спиртного. В кабинете у него никто не курил.

Сухой выработал для себя такой же строгий режим дня. Вставал рано, обязательно занимался гимнастикой. После учебы и работы шел домой пешком. Занятия физкультурой, прогулки на свежем воздухе для него были обязательными на протяжении всей жизни. Благодаря этому он и не сдавался своим недугам долгие годы.

Настало время открыть все карты и рассказать о том, что виртуальная музейная экспозиция, посвященная Павлу Сухому, – совместный проект Бе-

ко поехал в Глубокое. В школьном музее юноши скрупулезно фотографировали многочисленные экспонаты. Когда процесс был завершен, оставалось только решить, в какой последовательности и форме разместить информацию на сайте. Придумывали вместе с преподавателями. И вот теперь, когда проект реализован, количество посетителей школьного музея, пусть и виртуальных, увеличилось в разы. Но курсанты Павел Сницаренко и Павел Решетников на достигнутом не остановились и решили принять участие в республиканском конкурсе «100 идей для Беларуси», представив на нем проект «Авиация в лицах».

На отборочном этапе, который прошел 9 ноября в Заводском районе столицы, экспертный совет очень высоко оценил идею будущих авиаторов. Проект виртуального музея оказался в числе трех самых достойных для продвижения на городском этапе конкурса. Примечательно, что авторами двух других тоже являются курсанты БГАА. Но у проекта «Авиация в лицах» – особая значимость: он посвящается Году малой родины.

Культура

Под занавес ноября народный ансамбль народной песни «Славяночка» Оршанского Дома культуры железнодорожников порадовал своих поклонников большим концертом. Посвященный 20-летию образования коллектива, он получился ярким и проникновенным.

Для вас поет «Славяночка»

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Основной темой проходящего вечера был Год малой родины. И неудивительно. Ведь в репертуаре оршанцев – много народных белорусских, русских и украинских композиций, популярных и малоизвестных, а также в современной обработке. Немало есть и песен, автором слов и музыки которых выступает руководитель ансамбля Татьяна Шук: «Гармоник», «Чобаты», цикл песен «Трилогия», где прослеживается синтез трех жанров – академического, народного и эстрадного пения. Красивым получился «Хоровод с шальями». Впрочем, практически все номера «Славяночки» сопровождаются танцами, что делает ансамбль не похожим на другие.



Многим поклонникам запомнились дуэты и сольные выступления коллектива. К примеру, песня «Любо» в исполнении Виктора Гончаренко и Валентины Шевцовой. Тронула душу Янина Валькович с песней «Не хадзіце, хлопчыкі». А «Так скучала я» в исполнении Марины Каплан зрители слушали, что на-



зывается, со слезами на глазах. Посвящена она аккомпаниатору и аранжировщику Михаилу Каплану, недавно безвременно ушедшему из жизни.

Сегодня «Славяночка» – это 16 человек, не представляющих своей жизни без песни. Большинство из них – работники предприятий узла или члены семей железнодорожников. Есть и такие, кто живет в Оршанском районе и на репетиции ездит за 20 километров.

За время своего существования коллектив пел на разных площадках Беларуси и за ее пределами – в России, Литве. Не однажды ансамбль выступал на Международном фестивале искусств «Славянский базар в Витеб-

ске», а в родной Орше без него не обходится ни один праздник. В этом году «Славяночка» участвовала в региональном фестивале народного творчества, народных промыслов и ремесел «Дрибинские торжки».

У ансамбля всегда было немало поклонников. Людям нравятся душевное исполнение, яркие запоминающиеся костюмы и танцы, которые, кстати, тоже ставит Татьяна Шук. Многие костюмы сшиты по эскизам руководителя из выбранных ею тканей. К слову, Татьяна Эдуардовна – выпускница Новополоцкого музыкального училища, училась на отделении народного хорового пения. После его окончания пять лет работала в Миорском районе, где также руководила народным ансамблем песни. По ее словам, знания, полученные в училище, здорово пригодились. А может, все дело в ее отношении к музыке, пению, которые являются для нее не столько работой, сколько любимым делом?

Конкурс

Фантазии и творчества полет...

Самых талантливых первокурсников семи факультетов БелГУТа собрал ежегодный конкурс под названием «А ну-ка, первокурсник!». В актовом зале – аншлаг. Переходящим призом, за который сражаются команды, является ваза – символ гармонии и удачи.



Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Тон празднику задает команда факультета промышленно-гражданского строительства с темой «Гарри Поттер». Студенты очень оригинально, с юмором

ищут свою Вселенную. И находят... БелГУТ.

Первокурсники электротехнического факультета замахнулись на «Звездные войны». А вместе со студентками механического факультета болельщики попадают в Средиземье, где, как и в книге

персонажей, придумав для каждого из них новую роль.

Сердца зрителей покорила и чудесная сказка «Волшебник Изумрудного города» в интерпретации студентов гуманитарно-экономического факультета. А вот первокурс-



Победитель конкурса «А ну-ка, первокурсник» – команда военно-транспортного факультета.

«Властелин колец», живут хоббиты.

Курсанты военно-транспортного факультета вывели на сцену папу Карло, Карабаса-Барабаса, Бурагино, Мальвину и других известных

персонажей факультета управления процессом перевозок с темой «Монстры на каникулах» представили графа Дракулу, Кикимору, Зомби... Но победила любовь в мире людей.

Своя изюминка была у каждой команды, и все участники конкурса блистали умом и красноречием. По словам председателя жюри директора Гомельской хореографической школы балетмейстера-постановщика Петра Свердлова, в университет транспорта поступили талантливые ребята. На сцене они легко перевоплотились в драматических и комических героев, сняли

интересные видео, изготовили прекрасные декорации, которым может позавидовать даже профессиональный театр.

Выбрать победителя было трудно. Тем не менее по сумме набранных баллов в лидеры вышла команда военно-транспортного факультета. Ее и других участников конкурса поздравил ректор БелГУТа Юрий Кулаженко, отметив, что первокурсники порадовали зрителей искрометным юмором и фантазией:

– С такими ребятами можно быть уверенными в будущем не только нашего университета, но и страны в целом.

Узбекистан

Узбекистан и немецкая компания Roland Berger GmbH достигли предварительной договоренности о сотрудничестве в разработке Концепции перспективного развития автомобильных дорог в республике, сообщает Podrobno.uz.

Концепция на перспективу

Новый документ должен предусматривать внедрение современных стандартов и технологий при проектировании, строительстве и реконструкции, а также ремонте автомобильных дорог в зависимости от их категорий, обеспечивающих повышение качества и сроков службы. Концепция будет содержать программу строительства и реконструкции автодорог общего пользования на период с 2019 по 2040 год с учетом перспективной оценки социально-экономического развития республики и регионов.

Кроме того, планируется наладить сотрудничество с ведущими немецкими инжени-

ринговыми компаниями в сфере проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений, применить передовой зарубежный опыт в развитии объектов придорожной инфраструктуры, внедрении современных элементов ландшафтного дизайна, озеленении и благоустройстве территорий вдоль автодорог.

Отдельно в проекте постановления заложена цель по установлению сотрудничества с Федеральным министерством транспорта и инфраструктуры Германии и ведущими компаниями в сфере привлечения передовых методов и технологий строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Туркменистан

Форум министров

В Национальной туристической зоне Туркменистана Аваза, в городе Туркменбаши прошла международная конференция министров транспорта государств – участников Соглашения о транзите и транспортном сотрудничестве (Лапис – Лазули).

Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов адресовал участникам конференции приветственное послание.

Далее слово было предоставлено руководителям делегаций из Туркменистана, Азербайджана, Узбекистана, Турции, Афганистана, Грузии.

В центре внимания были вопросы сотрудничества государств в развитии международного транспортного коридора Лапис – Лазули и роль в этом процессе транспортных компаний.

По итогам работы международной конференции принята Итоговая декларация.

В завершение форума его участники посетили Международный морской порт города Туркменбаши, где прошла презентация современной морской гавани и представители делегаций смогли ознакомиться с ее широкими возможностями.

Информация предоставлена Посольством Туркменистана в Республике Беларусь.

Литва

В ноябре в Клайпедском порту снизили сбор для крупных контейнерных судов, сообщает «Спутник Литва».



Большие платят меньше

Это должно увеличить доходы порта и повысить его конкурентоспособность.

Сбор уменьшен для судов, чья вместимость составляет более 60 тысяч единиц. Максимальный тариф установлен с учетом инфраструктурных возможностей порта, так как из-за недостаточной глубины крупные суда не могут быть полностью загружены.

Первая – за 20 лет

В Литве открыли участок трассы Via Baltica от Каунаса до Мариямполе, передает It.sputniknews.ru. В стране это первая автомагистраль более чем за 20 лет.

Дорогу протяженностью 24 километра расширили с двух полос до четырех, и теперь она отвечает требованиям автомагистрали. Во время реконструкции убрали одноуровневые перекрестки, вместо которых построили кольцевые и многоуровневые. Также установили десять эстакад, подземные переходы и защитные ограждения, чтобы предотвратить столкновения с животными. Ожидается, что аварийность трассы уменьшится почти на 70%.

Реконструкция магистрали Via Baltica между Каунасом и Мариямполе осуществлялась с 2015 года. Работы обошлись в

156,4 миллиона евро, из них более 111 миллионов выделил Евросоюз.

В дальнейших планах Литвы – обновление трассы А5 от Мариямполе до литовско-польской границы. Ожидается, что проектирование и строительство участка протяженностью 40 километров начнутся в 2020 году, а в 2022-м он уже будет отвечать требованиям шоссе.

Автомагистраль Via Baltica проходит от Таллина до Варшавы и является наиболее загруженной дорогой в Литве: по ней идут большие потоки грузового транспорта из Западной Европы.

Казахстан

Автобусам предпочли такси

За 10 месяцев этого года автобусами в Казахстане перевезли 13,7 миллиарда пассажиров. Еще 5,1 миллиарда – такси, передает Tengrinews.kz со ссылкой на Energyprom.kz.

Основная доля автомобильного и городского электрического транспорта пришлась на автобусы: 72,6%. При этом автобусные перевозки сократились сразу на 8,3% за год. А вот услугами такси воспользовались на 43% пассажиров больше, чем годом ранее.

Всего за 10 месяцев автомобильным и городским электрическим транспортом перевезли 18,9 миллиарда пассажиров. Лидер в перевозке – Алматы. На его долю приходится 4,2 миллиарда человек (+1,3% за год). На втором месте – Астана (+2,3% за год, до 2,1 миллиарда человек), на третьем – Караганда (+2,8% за год, почти 2 миллиарда человек).

Россия

«Платон» построил мост

В подмосковной Дубне открылся мост через Волгу, часть средств на постройку которого обеспечила госсистема взимания платы с грузовиков «Платон», сообщает РИА «Новости» со ссылкой на сайт Минтранса России.

Путепровод является одним из крупнейших по объему строительства в России. Расстояние между его русловыми опорами, рассчитанное для сохранения полноценного судоходного движения, составляет 168 метров.

Строительство нового моста в Дубне началось в декабре 2016 года. Планируемая пропускная способность новой переправы – свыше 24 тысяч автомобилей в сутки, общая протяженность сооружения – почти 2 километра, в том числе самого моста – 1,2 километра. Расчетная скорость движения составит 80 километров в час. Мост разгрузит город от транзитного трафика, повысит транспортную доступность городов Московской и Тверской областей. Объект стратегически необходим для развития ОЭЗ в Дубне, которая в прошлом году заняла первое место в России по инвеститивности.

Система «Платон» была запущена 15 ноября 2015 года. За это время в ней зарегистрировалось 1,1 миллиона большегрузов более чем из 70 стран. Всего на 15 ноября 2018-го в федеральный дорожный фонд было перечислено свыше 59 миллиардов рублей.

Таджикистан

Грант из Японии

Япония передала Таджикистану оборудование для обслуживания дорог, сообщает агентство «ТаджикТА».

Порядка 100 единиц дорожной техники предоставлено в рамках проекта по улучшению дорожно-эксплуатационной техники в Согдийской области и восточной части Хатлонской области, финансируемого Японией.

Реализация гранта по предоставлению оборудования для обслуживания дорог была осуществлена Министерством транспорта Республики Таджикистан и профинансирована правительством Японии через Японское агентство международного сотрудничества (JICA) на сумму более 17 миллионов долларов.

Советы врача

Зима умеет приносить радость – это и новогодние праздники, и выходные на катке. Однако чаще всего мы склонны грустить и «впадать в спячку» именно в это время года. Не хватает солнечного света, одежда становится тяжелой, просыпаться труднее, а двигаться и вовсе не хочется. Как легче пережить зиму, сохранив настроение и здоровье?



Зима: как не тосковать

Недостаток солнечного света, необходимость надевать на себя большое количество вещей и прочие зимние трудности влияют на многих людей. Вот основные способы сохранить здоровое расположение духа и настроение.

Во-первых, если вам явно хуже зимой, чем летом, то не исключено, что ваша психика и правда зависит от количества света. Купите специальную световую лампу, их сейчас применяют для лечения депрессий и других заболеваний. Включайте ее каждый день.

Второй способ – заведите себе какое-нибудь большое дело, но не рабочий проект, а что-то интересное, к чему можно возвращаться постоянно. Например, вышивку, изучение нового языка, огромный пазл, изменение интерьера квартиры. Это помогает перефокусироваться.

Еще один способ – достаточно двигаться. Видов спорта, которые не требуют выхода на улицу, много, а уж на улице их

еще больше. Не надо достигать рекордов, достаточно разогреть свое тело хотя бы пару раз в неделю в посильном темпе. Если спорт совсем не для вас, найдите то, что требует физической активности дома или выходите на прогулку.

Старайтесь проводить время с людьми, с которыми вам хорошо. Это не помешает и летом, но зимой такое время еще ценнее.

Важный пункт – сделать ваш дом таким, чтобы в нем было приятно «окопаться» в плохую погоду или метель: какие-нибудь ароматические свечи, плед и смешные носки, книжки...

И, конечно, одевайтесь достаточно тепло. Обзаведитесь хорошей зимней одеждой, которая не будет давать вам мерзнуть даже в сильные морозы. Тепло очень важно для внутреннего ощущения того, что все хорошо.

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

Граница – таможня

Условия – благоприятные

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

На шесть процентов по сравнению с прошлым годом вырос поток товаров, следующих через пункты пропуска Гродненской региональной таможни в адрес российских получателей. Всего с начала года проследовало более 400 тысяч партий таких товаров.

– Лидерами по их пропуску на польском направлении стали пункты пропуска «Берестовица» (32%) и «Брузги» (29%), на литовском – «Каменный Лог» (17%), – отметила официальный представитель Гродненской региональной таможни Юлия Романюк.

Растущие с каждым годом объемы перевозок свидетельствуют о привлекательности Республики Беларусь как транзитного государства, а также о благоприятных условиях при пересечении границы, созданных для участников внешнеэкономической деятельности. Следует отметить, что больше половины от общего объема товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь на территорию Российской Федерации, проходит через пункты пропуска Гродненской региональной таможни.

Рост в десять процентов

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Гродненская региональная таможня стремится создать благоприятные условия для пересечения границы. Для этого организовано дежурство сотрудников вне времени работы ведомственных пунктов.

Концу года традиционно товарный поток через границу увеличивается. В настоящее время перемещено уже порядка 30 млн тонн товаров – по отношению к прошлому году зафиксирован рост на десять процентов.

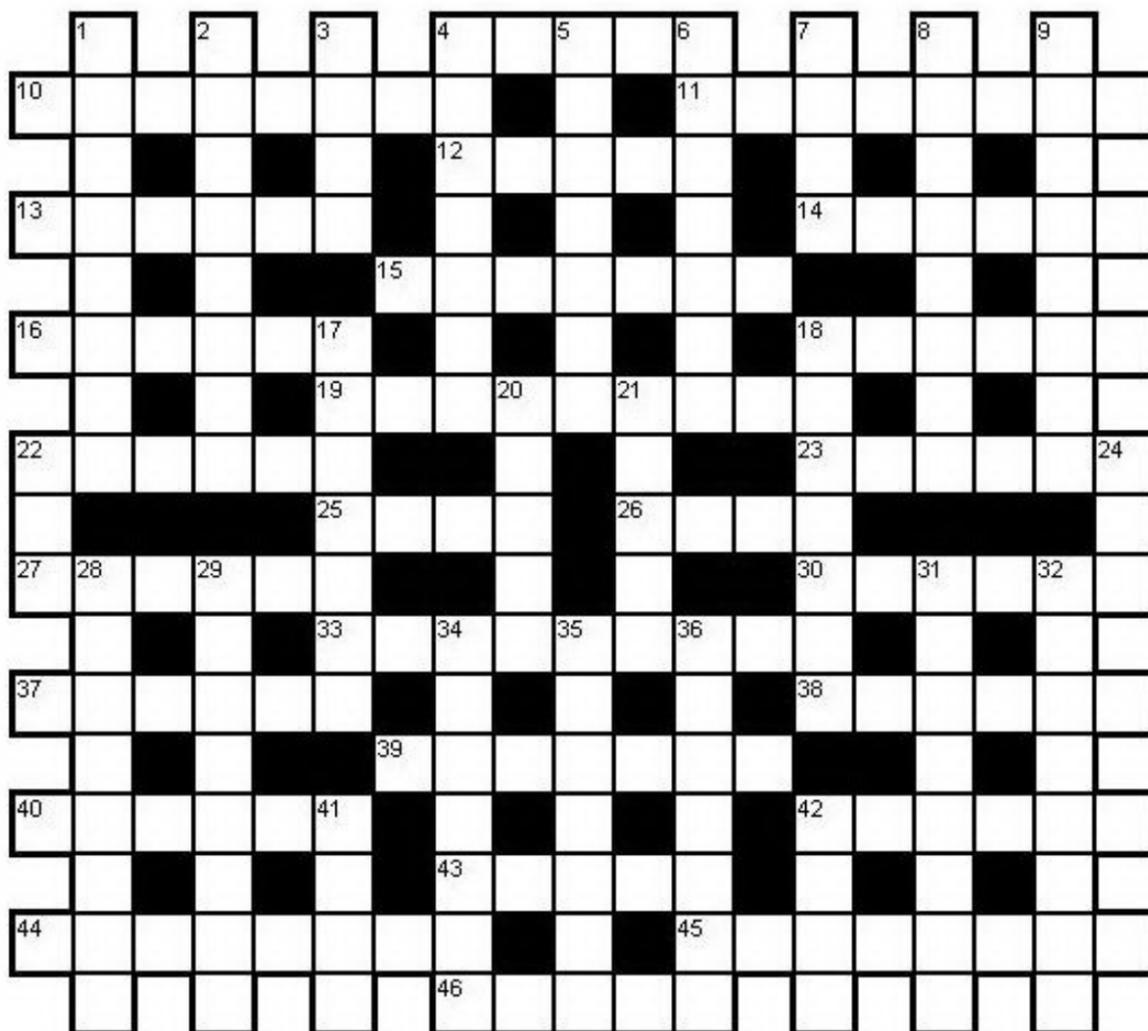
Для удобства субъектов хозяйствования с 1 по 30 декабря в ведомственных пунктах таможенного оформления (ВПТО) организовано дежурство сотрудников таможни. В случае необходимости совершения таможенных операций вне времени работы ведомственного пункта заинтересованное лицо может подать мотивированное заявление в таможню, в том числе через ВПТО, о необходимости совершения таких операций.

Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Родственная кулику болотная птица с длинным клювом. 10. Украинское блюдо: куски гречневых изжаренных лепешек. 11. Древнерусский шлем. 12. И писатель Чапек, и певец Готт. 13. Минерал, естественный абразивный материал. 14. Место, где сходится много дорог и собираются люди в ожидании попутной машины. 15. Мишель ... – французский спортсмен и тренер, признан лучшим футболистом Европы (1983, 1984, 1985). 16. Аристократический вариант очков с ручкой. 18. Массовое размножение насекомых. 19. Кто из российских поэтов побывал под кожей статуи Свободы? 22. Искусственный мрамор. 23. Музыкант, играющий на зурне. 25. Первый слог – нота, второй – часть танца, целое – овощ. 26. Мужское имя: в русской форме – от Георгий. 27. Человек, который живет на ренту. 30. Специалист по всем нашим внутренностям. 33. Брак с лицом более низкого социального положения (устар.). 37. В Древнем Риме: род длинной нижней одежды. 38. Вавилонское название металлического набора доспеха воина или же конского доспеха. 39. Издавна, искони, спокон. 40. Вокалист золотого состава группы Deep Purple. 42. Подготовка к неожиданной встрече «гостей». 43. Представитель населения поволжской республики. 44. Нечистая сила с гусиными лапами, обитающая в болотах и заманивающая путников в трясины. 45. Нижняя юбка. 46. Французский шансонье, популярный еще до Джо Дассена.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. В славянских мифах: райская птица. 2. Слуга, служитель. 3. Ударник из легендарной английской рок-группы Black Sabbath. 4. Одно из названий синтетической фенолоформальдегидной смолы. 5. Человек небольшого роста. 6. Крестьянин, землевладелец. 7. Центр древнерусского княжества. 8. Футбольное амплуа Хулио Иглесиаса. 9. Штат на юге США. 17. Положение, требующее доказательства. 18. Количество времени от рождения кого-нибудь, период в развитии человека, животного, растения. 20. В прошлом – легкий тип жилища у саха. 21. Охотовед-специалист по организации охоты, охране и воспроизводству фауны. 22. Продукт, который проворонила героиня крыловской басни. 24. Односкатный шалаш коми-зырян. 28. Лекарственное средство. 29. Единица с двенадцатью нолями. 31. Какой фильм, снятый Никитой Михалковым, получил Гран-при на Миланском фестивале индустриальной рекламы? 32. Рабочий стекольно-фарфорового производства, специалист по отводке. 34. Ушибленная рана, которую лошадь наносит себе, задевая копытом. 35. Летний стан промысловых охотников и звероловов. 36. Плотное тельце внутри ядра клетки. 41. Работница, занимающаяся уходом за детьми. 42. Белок, содержащийся в зернах кукурузы.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Бекас. 10. Плесканы. 11. Ерихонка. 12. Карел. 13. Корунд. 14. Вокзал. 15. Платини. 16. Лорнет. 17. Теорема. 18. Возраст. 20. Урас. 21. Ерепа. 22. Сур. 24. Чом. 28. Арутимол. 29. Триллион. 31. «Август». 32. Отводчик. 34. Засечка. 35. Летовка. 36. Ядрышко. 41. Няня. 42. Зеин.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Алконост. 2. Ухляжнич. 3. Ярд. 4. Бакелит. 5. Коротыш. 6. Сеньянин. 7. Киев. 8. Голкипер. 9. Оклахома. 19. Истари. 40. Гиллан. 42. Засада. 43. Чуваш. 44. Болотник. 45. Крпикомин. 46. Адамо.

Конкурс



Номинация «Домашний любимец»

Верный друг

В семье ведущего инженера отдела материально-технического снабжения КУП «Минскоблдорстрой» Татьяны Логич сенбернар по кличке Винсент появился около двух лет назад.

Татьяна всегда хотела иметь большую собаку и сенбернара искала почти год, попутно убеждая семью в преимуществах этой породы. Сегодня Винсент – полноправный член семьи. Дома его ласково зовут Винни. Несмотря на свои размеры, он очень милый и добродушный.

Появившись в квартире, щенок тщательно обследовал пространство в квартире и выбрал для себя шкаф-купе в прихожей. Винсент самостоятельно освободил его от ненужных ему вещей, и получилась замечательная будка.

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.

Добро пожаловать! Белорусская природа заслуживает вашего внимания!

Ждем вас в «Маковзе»!



По всем вопросам обращайтесь по телефонам:

(017) 225-84-44,

(029) 640-57-05

Факс: (017) 225-83-20

Карта проезда

Дом выходного дня «Маковза» находится в 35 километрах от Минска на север по трассе М3 до города Логойска. Далее прямо 10 км по трассе Р3, после чего поверните направо по указателю на деревню Мостище. Проедьте еще 3 км, и вы на месте!

Дом выходного дня «Маковза» приглашает на отдых в одно из самых живописных мест Беларуси. Расположен он в Логойском районе, недалеко от Минска, в окружении соснового леса. Воздух здесь особенно целебный, его воздействие ощущается уже через пару часов.

Дом выходного дня рассчитан на тихий и спокойный отдых. Идеально подойдет для проведения как выходных на природе в кругу близких людей, так и корпоративных мероприятий и других торжеств.

Расположение «Маковзы» способствует прекрасному отдыху на природе в любое время года. Для желающих насладиться тишиной лучше места не найти.

На территории дома выходного дня можно приготовить шашлыки, попариться в бане.

Для любителей активного отдыха есть прекрасное озеро Маковза, где можно порыбачить. Недалеко находится речка Цна. Отдыхающие могут выбрать занятие по душе: отправиться на велосипедную прогулку, поиграть в волейбол, покататься на лыжах зимой, а осенью насладиться тихой охотой.

Недалеко от усадьбы находятся два известных белорусских горнолыжных курорта – «Логойск» и «Силичи».

Неподалеку – памятники архитектуры: костел в деревне Амнишево (2-я половина XIX века), церкви XIX века в деревнях Избище и Косино, часовня (конец XIX – начало XX века) в деревне Жердяжье, а также мемориальные комплексы «Хатынь» и «Дальва».

По территории района проходит туристско-экскурсионный маршрут «Белорусская Швейцария».

Желаем приятного отдыха!

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

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

Телефоны:

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

главный бухгалтер 294-02-80
обозреватели 294-20-54
285-37-89
294-52-45
отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
Витебск (0212) 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

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»

Индекс 64121

Подписано в печать 05.12.2018
Объем 4 п.л. Тираж месяца 12 228 экз. Заказ 4503
Цена свободная.

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

ISSN 1993-260X

