

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

10 января 2019 г., четверг, № 2 (6061)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ Ўстойлівага развіцця ў

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

На круги СВОЯ



Производственный календарь на нынешний год – стр. 11–12



Важным событием в экономике Беларуси в начале этого года стало подписание Президентом страны Указа № 506 «О развитии Оршанского района Витебской области». Документом утверждается программа развития этого региона на период до 2023 года. При этом стоит отметить, что Оршанский район и в прошедшем году находился постоянно в поле зрения главы государства.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Александр Лукашенко в 2018 году дважды побывал с рабочей поездкой в городском поселке Болбасово, в результате чего Оршанский авиаремонтный завод возвращен в государственную собственность. При входе в административное здание появилась новая вывеска: «Государственный военно-промышленный комитет Республики Беларусь. ОАО «Оршанский авиаремонтный завод». Она и объясняет суть перемен.

Как известно, ранее ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» принадлежало украинской ком-

пании «Мотор Сич». Однако из-за российско-украинского конфликта деятельность предприятия была парализована, оно работало по сокращенному графику. Чтобы развязать сложный узел противоречий межгосударственного характера, предприятие пришлось возвращать в государственную собственность.

Сегодня коллектив Оршанского авиаремонтного работает ритмично.

– Ситуация на заводе стабилизируется. Законсервированные контракты получили финансирование, работники трудятся как в первую и вторую смены, так и сверхурочно. В конце сентября на ремонт

прибыли две машины. Недавно по новому контракту из ближнего зарубежья пришли два вертолета МИ-8 МТВ-1. Все они запущены в производство. Радужные перспективы у Оршанского авиаремонтного и на весь 2019 год. Намечена реализация нескольких крупных контрактов. Их география простирается от Америки до Азии и Африки, – комментирует ситуацию заместитель генерального директора по производству Дмитрий Сидорович.

Если говорить о более масштабных планах, то в ближайшее время на территории завода начнется строительство нового механического цеха, где разместятся также электро- и агрегатный участки. Все

это делается для того, чтобы Оршанский авиаремонтный стал еще более компактным, структурированным, удобным, меньше зависел от поставщиков запасных частей. Уже скоро там запустят в работу новую покрасочную камеру.

– Все возвращается на круги своя, – говорит заместитель генерального директора по идеологической работе и социально-бытовым вопросам Василий Чиркунов. – Коллектив настроен оптимистично и уверенностью смотрит в завтра. У нас уже в социальной сфере произошло немало позитивных перемен. Во-первых, возобновилась реконструкция четырехэтажного заводского общежития по улице Сер-

гея Грицевца. Уже весной планируем все ремонтные работы завершить и справиться новоселье. Во-вторых, руководством предприятия решен вопрос подвоза работников на завод. Сегодня у нас трудится порядка 250 человек, проживающих в близлежащих к Болбасово населенных пунктах – Барани и Орше. Подумали мы и о досуге авиаремонтников в обеденный перерыв. Закупили четыре стола для игры в настольный теннис. В перспективе – открытие тренажерного зала. Руководство делает все для того, чтобы коллектив был здоровым и морально, и физически, чтобы люди могли работать в полную силу, реализуя все, что намечено.

Прямая линия

12 января 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



Наш – самый пунктуальный

Согласно рейтингу британской аналитической компании OAG, Национальный аэропорт Минск занял первое место в топ-20 по пунктуальности полетов за прошлый год среди всех аэропортов мира в категории «Аэропорт с количеством обслуженных пассажиров от 2,5 до 5 млн в год».

Второе место – у воздушной гавани в городе Абха (Саудовская Аравия), третье – у Сан-Хосе-дель-Кабо (Мексика). Все они отмечены в категории аэропортов, которые обслуживают до пяти миллионов пассажиров ежегодно.

При подсчетах задержкой вылета считалось отклонение от расписания на 15 и более минут. Опоздание из-за неблагоприятных метеоусловий при оценке не учитывалось.

Всего за прошлый год Национальным аэропортом Минск было обслужено 4 млн 536 тысяч пассажиров, или на 10,3% больше, чем в 2017-м. Число обслуженных самолето-вылетов составило 26 тысяч, что на 6,6% превысило результаты работы предыдущего года. Количество обработанного груза и почтовых отправлений – 20 217 тонн, или на 10,6% больше к уровню 2017 года.

www.transport-tranzit.by

Новый информационно-аналитический интернет-ресурс редакции газеты «Транспортный вестник» о развитии всех видов транспорта и расширении транзитного потенциала Европы и Азии



Международное сотрудничество и интеграционное партнерство, экспертная аналитика, экономика, финансы, инвестиции, международные перевозки грузов, логистика, таможенные аспекты, правовая практика, модернизация, инновации, опыт

Официально

Ключевое в 2019-м

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 декабря 2018 года № 989 утверждены ключевые показатели эффективности работы на 2019 год.

Документом, в частности, установлены поквартальные значения ключевых показателей эффективности работы правительства, руководителей республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных правительству, руководителей областных и Минского городского исполкомов.

Для руководителей этого уровня ключевыми также являются важнейшие целевые показатели заказ-

чиков государственных программ на 2019 год.

Что касается руководителей организаций, имущество которых находится в собственности государства или в уставных фондах которых 50 и более процентов акций принадлежит государству, в том числе входящих в состав государственных объединений, а также государственных унитарных предприятий и хозяйственных обществ с долей государства в уставном фонде 50 и более процентов, являющихся управляющими ком-

паниями холдингов, то эффективность их работы будет оцениваться по таким показателям, как чистая прибыль, рентабельность продаж, снижение уровня затрат на производство и реализацию продукции (работ, услуг), темпы роста экспорта товаров, услуг (для организаций, осуществляющих внешнеторговую деятельность) с учетом специфики производственно-хозяйственной деятельности.

Поставлена задача обеспечить включение в бизнес-планы развития и годовые финансово-хозяй-

ственные планы мер по снижению просроченной кредиторской и дебиторской задолженности (в том числе по внешнеторговым договорам) и просроченной задолженности по кредитам и займам подчиненных организаций, а также росту заработной платы в увязке с ростом производительности труда.

Правовым актом определен ряд мер, необходимых для достижения ключевых показателей. Так, Министерству транспорта и коммуникаций, Министерству экономики, Министерству иностранных дел, Министерству промышленности, Министерству архитектуры и строительства, а также другим республиканским органам государственного управления необходимо содействовать устранению барьеров, изъятий и ограничений во взаимной торговле в рамках ЕАЭС и Союзного го-

сударства, активнее задействовать механизмы «дорожных карт» ЕАЭС с усилением взаимодействия российско-белорусских рабочих групп по основным направлениям торгово-экономического сотрудничества.

Министерству экономики поручено до 1 февраля определить расчетные балансовые показатели прогноза социально-экономического развития Республики Беларусь на текущий год.

Ключевым показателем эффективности работы Министерства транспорта и коммуникаций на 2019 год определен экспорт транспортных услуг (по методологии статистики внешней торговли услугами). Поквартальные значения установлены в процентах к соответствующему периоду 2018 года: январь – март – 102,5; январь – июнь – 104; январь – сентябрь – 106; январь – декабрь – 108.

Рабочее время по-новому

Положение утверждено постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 19 апреля 2018 года № 13 «О внесении изменений и дополнений в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 ноября 2010 года № 82».

Документ определяет особенности правового регулирования рабочего времени и времени отдыха водителей, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные

перевозки, за исключением перевозок глав государств, глав и членов парламентских, правительственных и иных официальных делегаций, технического персонала этих делегаций, а также воинских автомобильных перевозок. Новым положением нанимателю разрешено по согласованию с профсоюзом (при его наличии) устанавливать продолжительность подготовительно-заключительного времени исходя из включаемых в него состава работ, а также вре-

С 4 января вступила в силу новая редакция Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта. Изменения, внесенные в документ, будут способствовать либерализации этой сферы при выполнении внутриреспубликанских перевозок, а также оптимизации затрат на них.

мени проведения предрейсового медицинского обследования.

С согласия водителя наниматель может относить время перерывов между частями рабочего дня ко времени ежедневного (междусменного) отдыха в случае, когда водителю установлен режим работы с разделением рабочего дня на части. Также с согласия водителя наниматель может уменьшать до 12 часов продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха (суммированного отдыха)

в отдельные периоды работы для водителей, которым установлены суммированный учет рабочего времени и (или) режим работы с разделением рабочего дня на части.

При этом одна из частей ежедневного (междусменного) суммированного отдыха не может быть менее 10 часов, а при выполнении автомобильных перевозок для собственных нужд – менее 9 часов.

Случаи, когда продолжительность рабочего дня (смены) во-

дителя может быть увеличена нанимателем по согласованию с профсоюзом (при его наличии) до 12 часов, дополнены выполнением автомобильных перевозок для собственных нужд. В документе также оговаривается, когда водителям не устанавливается ненормированный рабочий день, а также когда при возвращении из служебной командировки рабочее время водителя учитывается по фактической продолжительности.

«Белавиа»



StopOver – шанс познакомиться с Беларусью

Опция носит название стоповер (StopOver) и позволяет пассажирам, следующим с пересадкой через Национальный аэропорт Минск, остановиться в столице Беларуси на срок от 24 до 72 часов. Услуга доступна на одном из участков маршрута следования при покупке билета туда и обратно. Причем воспользоваться стоповером можно абсолютно бесплатно.

На практике это означает, что транзитным пассажирам не придется проводить время до следующего вылета в зале ожидания. Теперь, совершая перелет в другие страны, иностранцы смогут попутно посетить Минск, ознакомиться с его богатой историей, отведать белорусскую национальную кухню, впечатлиться широтой столичных проспектов и, наконец, просто встретиться с друзьями.

Уже сегодня оформить авиабилет с транзитной остановкой в Минске можно в кассах авиакомпании

«Белавиа», ее представительств за рубежом, а также у агентов.

Параллельно ведутся работы по внедрению услуги стоповер на сайте авиакомпании belavia.by.

– *Количество транзитных пассажиров нашей авиакомпании постоянно растет и уже составляет порядка 50%. Мы стараемся совершенствовать услуги в соответствии с пожеланиями и потребностями наших клиентов,* – прокомментировал нововведение генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Анатолий Гусаров. – *Новая опция позволит транзитным пассажирам сделать путешествие более насыщенным без дополнительных затрат на авиаперелет. Мы надеемся, что такая услуга будет востребована, особенно в рамках безвизового въезда в Республику Беларусь граждан многих государств.*

Магазин в небе

Уже в январе на борту самолетов «Белавиа» появятся товары Duty Free.

Указ № 490 «О таможенном регулировании», основные положения которого вступили в силу с 8 января, дает право магазинам беспошлинной торговли реализовывать товары в Национальном аэропорту Минск при въезде в республику, а также на бортах воздушных судов белорусских авиакомпаний, осуществляющих международные перевозки пассажиров, сообщили в пресс-службе главы государства.

Кстати, в качестве эксперимента магазин Duty Free был открыт в автодорожном пункте пропуска «Берестовица» на въезд в страну, и сейчас прорабатывается вопрос об открытии таких магазинов в других пунктах пропуска.

В целом указ предусматривает значительные упрощения в таможенном администрировании для субъектов хозяйствования. Так, экспортерам товары стоимостью до 1 тыс. евро можно будет оформлять без декларации. Импортёры смогут воспользоваться упрощенным оформлением товаров на границе с их полной очисткой в транспортно-логистических центрах. Привилегии ожидают и импортёров, получающих товары по инвестиционным проектам. Больше всех изменения коснутся резидентов СЭЗ и Китайско-Белорусского индустриального парка.

Увеличен также ежемесячный лимит на беспошлинные международные посылки – с 22 до 200 евро (разовая беспошлинная норма осталась прежней: до 22 евро и до 10 кг).

Актуально

Всем миром смену подготовить...

Мировая авиация в ближайшие десятилетия будет остро нуждаться в профессиональных кадрах.

На Глобальном саммите ИКАО «Следующее поколение авиационных специалистов» в Шэньчжэне (Китай) было принято решение о создании Международной ассоциации по вопросам образования в авиационной и аэрокосмической сфере (ALICANTO). Белорусская государственная академия авиации (БГАА) – в числе учреждений образования, поддержавших данную инициативу.

34 УНИВЕРСИТЕТА

Соглашение о создании новой международной организации было подписано 34 ведущими мировыми университетами, предлагающими образование в авиационной и аэронавигационной сфере. Данная инициатива призвана заполнить важный пробел в рамках международной сети сотрудничества в области воздушного транспорта.

На церемонии подписания документа генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю отметила:

– Подписание соглашения в рамках Глобального саммита ИКАО подчеркивает важное значение этой программы, объединяющей государства, образовательные и учебные учреждения, организации ООН, отрасль в целом в решении проблемы нехватки авиационного персонала в настоящее время и в будущем.

БАЗИС ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

ИКАО – специализированное учреждение ООН, созданное в 1944 году для содействия безопасному и упорядоченному развитию международной гражданской авиации во всем мире. В настоящее время одной из важнейших задач ИКАО

является разработка стратегий, направленных на подготовку достаточного количества компетентных кадров для обеспечения функционирования глобальной системы воздушного транспорта в предстоящие десятилетия.

Согласно результатам анализа, который проводится с середины 1970-х годов, каждые 15 лет масштаб деятельности коммерческой авиации во всем мире удваивается с точки зрения числа полетов и объемов пассажирских перевозок, и сегодня продолжается их активный рост.

Так, по прогнозам, к 2034 году авиакомпании увеличат объемы пассажирских и грузовых перевозок почти в два раза по сравнению с текущими объемами, обеспечив напрямую или косвенно создание около 100 млн рабочих мест и экономическую деятельность в объеме около 5,7 трлн долларов. К этому времени, по подсчетам ИКАО, мировой авиации потребуется не менее 620 тысяч пилотов для управления воздушными судами вместимостью 100 и более пассажиров.

– Однако гораздо более важным, чем эта цифра, является тот факт, что 80% этих будущих авиаторов будут новичками в этой

профессии, то есть на сегодняшний день они еще не летают, – обратила внимание участников саммита генсек ИКАО.

Подобная ситуация наблюдается в отношении потребности в авиадиспетчерах, персонале технического обслуживания и других спе-

СПРАВКА

ИКАО, специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, наряду со многими другими приоритетными направлениями деятельности устанавливает стандарты и правила, необходимые для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и охраны окружающей среды. Организация является форумом сотрудничества во всех областях гражданской авиации для 192 государств-членов.

циалистах, имеющих прямое или косвенное отношение к авиации.

Сегодня в мире почти 55% из 1,3 млрд человек, совершающих поездки, пользуются именно воздушным транспортом, что говорит о жизненно важном значении авиации для экономического роста и развития государств. В этой связи стоит отметить, что из 17 целей ООН в области устойчивого развития, кото-

рые в настоящее время реализуются странами в период до 2030 года и охватывают такие вопросы, как сокращение уровня бедности, охрана окружающей среды, гендерное равенство, доступ к образованию, пятнадцать непосредственным образом связаны с доступом этих государств к системе международной авиации, основанной на соблюдении требований ИКАО.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

Наряду с возрастающей потребностью в квалифицированных специалистах, призванных обеспечить прогнозируемый рост без отрицательных последствий для безопасности полетов, авиационной безопасности, а также для экономического роста развивающихся стран, в секторе воздушного транспорта отмечается серьезная проблема, связанная с естественной убылью персонала.

– Динамика естественной убыли специалистов представляет собой фактор риска не только для авиакомпаний и аэропортов, но и для правительств, ответственных за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности согласно Чикагской конвенции, – говорит руководитель международной авиационной организации.

Основное внимание ИКАО сегодня предлагает уделять вопросу подготовки авиационного персонала в области интеллектуальной обработки данных. Обсуждаются также новые методы оценки эффективности подготовки персонала. И, как полагают эксперты организации, при разработке новых учебных программ ожидаемые результаты должны включать новые характеристики, усовершенствованные навыки и повышение производительности.

Еще один важный фактор в области развития людских ресурсов заключается в быстром внедрении новых технологий в каждом крупном секторе отрасли.

– В условиях активного внедрения новых технологий, например, искусственного интеллекта, виртуальной реальности и беспилотных авиационных систем, в настоящее время мы также наблюдаем стремительный рост глобальной конкуренции в сфере найма квалифицированного технического персонала, – отметила генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю.

Это, по ее словам, создает дополнительные проблемы для авиационной отрасли с точки зрения привлечения и удержания подготовленных кадров.

В связи с этим в ИКАО подчеркивают необходимость дальнейшей координации действий государств по удовлетворению потребностей в сфере людских ресурсов и организации учебных курсов на глобальном, региональном или местном уровнях. И в том числе – необходимость создания эффективных региональных ассоциаций по подготовке кадров для авиации.

Инецца ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

Инициатива

С транзитным – не облагается

Ввозимые в страну автомобили с транзитными номерами сбором за проезд иностранных авто по белорусским дорогам общего пользования с этого года облагаться не будут. С такой инициативой выступила Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП».

Инецца ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

С 1 января из Налогового кодекса Республики Беларусь (глава 22 «Сбор за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь») из числа объектов, подлежащих обложению сбором за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автодорогам общего пользования Беларуси, исключены транспортные средства, ввозимые резидентами РБ с временными (транзитными) регистрационными знаками, выданными в иностранном государстве.

Конкурс

Туристический центр «Дортур» Белорусской железной дороги стал победителем в двух номинациях конкурса «Лучшие товары Республики Беларусь» 2018 года, сообщает пресс-центр БЖД.

Дважды лауреат

Центр признан лауреатом в номинациях «Услуги населению» и «Услуги населению» «Лучший в регионе» с туристическим проектом «Путешествие в поместье Деда Мороза» на новогоднем поезде Минск – Брест – Минск. Это специальный маршрут выходного дня, который рассчитан для туристов в новогодние и рождественские праздники, а также на период зимних каникул у школьников. Он пролегает из Минска в поместье Деда Мороза в Национальном парке «Беловежская Пуща».

Вагоны поезда празднично оформлены, пассажиров встречают проводницы в костюмах Снегурочки, а по дороге обратно юных путешественников развлекают аниматоры.

Новогодний состав отправляется со станции Минск-Пассажирский и прибывает в Брест утром следующего дня. Затем экскурсоводы доставляют туристов в Беловежскую пуцу на комфортабельных автобусах. Там го-

сти проводят целый день: они посещают поместье Деда Мороза, домик Снегурочки, музей подарков «Скарбніца», волшебный колодец и ветряную мельницу, загадывают желание на Поляне сказок и, конечно же, получают новогодние подарки.

В программу тура также входят знакомство с музеем природы, прогулка вдоль вольеров с животными и угощение блинами с чаем на пушанских травах.

Проект «Путешествие в поместье Деда Мороза» существует уже на протяжении восьми лет и пользуется большим спросом как у жителей, так и у гостей нашей страны. Если в 2010-м он начинался с одного бесперсидочного прицепного вагона, то в этом сезоне это уже 8 новогодних поездов в среднем по 8 вагонов в каждом.

Ежегодно туристическим поездом по направлению Минск – Брест – Минск перевозится более 1500 человек. В этом году праздничный поезд доставит туристов в гости к деду Морозу еще один раз – 11 января.



КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Развитие контейнерных перевозок – одна из стратегических целей для Белорусской железной дороги. В 2018 году 95% контейнерных поездов проследовало через Брестский железнодорожный узел – главный портал между Европейским союзом и Беларусью. Неуклонно увеличивается объем потоков в направлении Китай – Европа – Китай.



Из Китая – через Брест

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ТВ»

Количество контейнерных перевозок с выполнением грузовых операций по Брестскому железнодорожному узлу возросло на 25% по сравнению с 2017 годом. По прогнозам начальника отдела грузовой работы Брестского отделения железной дороги Геннадия Азаренкова, в текущем году цифры еще увеличатся.

Геннадий Васильевич отметил, что через Брест лежит самый короткий путь направления Запад – Восток – Запад:

– Конечно, контейнеры, которые должны попасть в Болгарию, Турцию, идут через Украину и другими альтернативными путями.

в Брест. Здесь идет его передача на польскую сторону.

Геннадий Азаренков акцентирует внимание на том, что в ЕС в отличие от Беларуси, России и Казахстана существуют десятки железнодорожных перевозчиков. Некоторые имеют только свои локомотивы, другие владеют также вагонами. Инфраструктурная же составляющая в Польше принадлежит предприятиям, которые входят непосредственно в ПКП.

Ввиду этого для всех перевозчиков в Бресте путь готовится индивидуально. Каждый из них у своего владельца инфраструктуры на польской стороне выкупил определенную нитку графика – время, за которое должен про-

перегруз, но тенденции меняются. Наблюдая спрос на хранение, железнодорожники приступили к реализации инвестиционного проекта по развитию контейнерного терминала. На данный момент на станции Брест-Северный предусмотрена техническая возможность перегруза 922 контейнеров в сутки, а хранения – немногим более 1,5 тысячи. К концу следующего года эти цифры составят 1300 и 3000 соответственно.

Значительное увеличение объемов грузовой работы на станции Брест-Северный наблюдается уже несколько лет подряд. Для отправления в Поднебесную здесь ежедневно стоят в среднем три-четыре сформированных поезда.

Контейнерный способ транспортировки удобен и универсален: обеспечивается не только быстрое проведение погрузочно-разгрузочных работ, но и высокая степень защищенности товаров от хищений, природных явлений и механических повреждений во время хранения и перевозки.

– **Какие виды грузов идут из Китая?**

– Самой разной направленности. Цена груза одного контейнера может варьироваться буквально от тысячи долларов до нескольких миллионов. Причем эти несколько миллионов иногда весят гораздо меньше. Интересно и то, что, например, воздушные шары или домашняя обувь могут идти в со-

30% контейнеров, отправленных туда из Поднебесной. Впрочем, их число постепенно снижается:

– Когда-то из Европы везли в основном оливковое масло, пиво, вино. Теперь отправляют ткани, оборудование. Как известно, все больше компаний доверяют китайским предприятиям сборочное производство. Такие контейнеры соответственно идут наполненными как в одном, так и в другом направлении. Например, завод BMW отправляет организованный поезд в Китай два-три раза в неделю.

– **Геннадий Васильевич, сейчас в сфере внимания белорусских железнодорожников – тема экспорта отечественной продукции в Поднебесную. Среди предприятий Брестчины какие наиболее активно пользуются контейнерным способом транспортировки?**

– Стоит выделить наших гигантов: ОАО «Савушкин продукт», ОАО «Березовский сыродельный комбинат». Эти предприятия наращивают объемы и все чаще отправляют продукцию в Китай прямыми контейнерными поездами.

– **Что можете сказать о проблеме контрабанды посредством контейнерных поездов?**

– Попытки незаконной перевозки мы пресекаем. Напомню, что в феврале 2017 года в рамках межправительственного соглашения между Беларусью и Китаем на станции Брест-Северный открыли первый в стране инспекционно-досмотровый комплекс, предназначенный для сканирования грузовых поездов, следующих через белорусско-польскую границу. Поставку нового оборудования для современного ИДК и финансирование его строительства осуществила пекинская компания.

Через досмотр проходит весь грузопоток как на выезд из Беларуси, так и на въезд. «Спрятаться» от ИДК нереально. В работе ему помогает комплекс управления рисками, который на основе различных факторов автоматически принимает решения о необходимости досмотра. Без веских оснований контейнеры не вскрываются.



Но эти потоки несоизмеримы с нашими. Часто даже грузы, которые логично было бы отправить по Украине, идут через Брест. И это несмотря на то, что наши южные соседи предлагают скидки на тарифы. Но обычно китайцы предпочитают цене удобство: все-таки через Брест дорога более проторенная.

Контейнеры к нам прибывают из разных крупных китайских логистических центров. Первая граница на их пути – казахстанская. Там есть два основных перехода, где происходит перегрузка. Оттуда контейнеры идут в составе организованного поезда через Казахстан, Россию и Беларусь. Скорость движения большая: за сутки такой поезд проходит 1100 км, что почти равно скорости пассажирского. Для сравнения: в советское время – 350 км в сутки. И так, поезд, проходя Беларусь примерно за 15 часов, прибывает

ехать. В противном случае он «срыгает» поезд, может создать затор, а на своей стороне попадает под штрафные санкции за невыполнение графика инфраструктуры. Поэтому Брестское отделение Белорусской железной дороги каждый день согласовывает планы на следующие сутки и следит за движением поезда с того момента, когда он прибывает в Оршу – первую узловую станцию после российско-белорусской границы.

При этом в периметре полигона 1520 полное сопровождение от Китая до Польши ведет АО «ОТЛК ЕРА».

Важным звеном в процессе является станция Брест-Северный, где осуществляется перегрузка контейнеров с колеи 1435 мм, которая применяется в Китае и Европе, на колею 1520 мм, используемую в странах СНГ. Здесь в первую очередь принимают грузы из Европы.

Ранее Брестское отделение дороги было ориентировано на



Они следуют либо через станцию Достык (Казахстан), либо через Забайкальск (Россия). В каждом составе – не менее 57 вагонов.

Сейчас на контейнерные перевозки приходится около 90% всей работы на станции. В 2017 году Брест-Северный установил рекорд по перегрузке крупнотоннажных контейнеров – 20- и 40-футовых, общий объем которых составил более 100 тысяч единиц. Тогда же он занял первое место в производственном соревновании среди предприятий и организаций белорусской магистрали. В 2018 году число перегруженных на станции Брест-Северный крупнотоннажных контейнеров возросло до 125 тысяч. Стоит отметить, что такие изменения произошли в том числе благодаря строительству Западного автомобильного обхода Бреста. Объемы строительных грузов на станции увеличились на 50%.

ставе с титановыми деталями для аэробуса, где цена одной – 2 млн евро, или последними моделями айфона. Для таких грузов, кстати, применяются контейнеры с возможностью регулирования температурного режима. В нашей местности даже зимой часто наблюдается плюсовая температура, а в Казахстане она может снижаться до минус 40–50°C. Представьте, как на это реагировала бы техника.

В основном грузы идут в универсальных контейнерах. Специализированные используют для перевозки, например, химических веществ. В большинстве случаев применяются контейнеры на 40 футов, то есть размером 12 метров. Срок доставки грузов – в среднем 15–16 суток. По ускоренным проектам контейнеры заходят в Европу за двенадцать.

По словам Геннадия Азаренкова, на данный момент из Европы порожними возвращается около

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ АКЦИЯ «НАШИ ДЕТИ»

Могилевское отделение Белорусской железной дороги

Запечатлим минуты счастья...

Участие в благотворительной акции по уже сложившейся традиции приняли работники Могилевского отделения Белорусской железной дороги.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»



Ежегодно во время новогодних праздников железнодорожники посещают семью Солодких в Бобруйске. Много лет назад предприятие взяло шефство над детским домом семейного типа, в котором сейчас воспитывается 13 детей. В гости к ребятам представители отделения приехали с подарками. Райпрофсоюз подготовил сладости, а на собранные коллективом отделения дороги средства был приобретен цифровой фотоаппарат, чтобы запечатлеть самые радостные и важные моменты в жизни этой большой семьи.

Кроме того, участие в благотворительной акции приняли и представители железнодорожных предприятий. Например, осиповичские локомотивщики купили на собранные ими деньги для детей из малообеспеченных, многодетных семей сладкие подарки, канцелярские принадлежности, одежду и другие необходимые им вещи.

Национальный аэропорт Минск

Радость в детских глазах

В рамках республиканской благотворительной акции «Наши дети» сотрудники Национального аэропорта Минск посетили Центр коррекционно-развивающего обучения и реабилитации Смолевичского района и Смолевичский социально-педагогический центр.

ГУО «Центр коррекционно-развивающего обучения и реабилитации Смолевичского района» создано в 2000 году для организации обучения и воспитания детей с особенностями психофизического развития, их социализации и оказания помощи семьям, воспитывающим таких детей. Центр по праву носит звание «Лучшее учреждение специального образования» нашей страны.

Что касается социально-педагогического центра, то его основная цель – координация деятельности учреждений образования района по оказанию социально-педагогической помощи несовершеннолетним и их семьям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации.

Службы и подразделения Национального аэропорта Минск подготовили для детей много подарков и сюрпризов: книги,

настольные игры, наборы для творчества, куклы, конструкторы, спортивный инвентарь, много сладостей. Но самым лучшим подарком для воспитанников центра стали забота и внимание. Об этом говорили светящиеся от радости детские глаза.

Творите добро, и оно к вам обязательно вернется.

Пресс-служба
Национального аэропорта Минск

Белорусская государственная академия авиации

Рождественская экспедиция с капитаном Врунгелем

Сказочное путешествие на «Северный полюс» подарил ребятам из Социально-педагогического центра Заводского района Минска волонтерский отряд «Доброе сердце» первичной организации ОО «БРСМ» Белорусской государственной академии авиации в рамках республиканской акции «Наши дети».

Для ребят из числа актива БРСМ академии такие выступления не в новинку. Можно даже сказать, что они давно стали традиционными, однако каждое мероприятие для организаторов – как первое: «Всегда волнуемся, все ли пройдет гладко, не растеряются ли актеры, как отреагируют ребята...»

В этот раз юных зрителей, воспитанников СПЦ, ждала увлекательная экспедиция во главе с капитаном Врунгелем

и его командой. Вместе им предстояло достичь полярных широт и раскрыть тайну загадочного черного ящика. Помогали ребятам Снегурочка и медвежонок Умка.

Естественно, приключения не обошлись без Бабы-Яги и парочки итальянских гангстеров. Весь спектакль курсанты-актеры взаимодействовали с публикой: водили с ребятами хороводы, играли в игры.

Кульминацией предновогодней истории стала, конечно же, встреча с Дедом Морозом. Главный герой торжества вручил ребятам сладкие подарки, собранные курсантами академии. Завершился праздник совместным фото и раздачей автографов.

Во время представления у ребят горели глаза. Улыбки детей вкупе с последовавшими аплодисментами – самая лучшая награда для «Доброго сердца».

РУП «Могилевавтодор»

Хорошее дело

Наверное, ни одно предприятие или организация в нашей стране не остались в стороне от благотворительной акции «Наши дети». В течение месяца они дарили радость и веру в чудо маленьким гражданам Беларуси. Свой вклад в это доброе и нужное дело внесли и представители РУП «Могилевавтодор».

Генеральный директор Анатолий Лопатин, начальник лаборатории Дмитрий Бухоловцев, ведущий специалист по кадрам Татьяна Медведь в очередной раз накануне Нового года посетили детский дом семейного типа Ирины Белявской в Кировском районе, где воспитывается 10 приемных ребят.

Детям вручили не только сладкие, но и развивающие подарки. Кроме того, предприятие оказало помощь детскому дому семейного типа в установке пластиковых окон и балконной двери – для сохранения тепла и уюта.

Подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Витебская таможня



Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Этот центр создан для детей на базе Великолетчанского детского дома. Он обеспечивает социальную адаптацию и реабилитацию несовершеннолетних, оказывает социально-педагогическую, психологическую и иную помощь детям-сиротам и детям, оставшимся без попечения родителей. Кроме того, СПЦ оказывает помощь детям, признанным нуждающимися в государственной защите, их родителям, усыновителям, приемным родителям, опекунам и попечителям.

Сотрудники Витебской таможни на протяжении многих лет оказывают посильную помощь центру. Вот и в этот раз они пришли поздравить ребят с праздниками и вручить им памятные подарки.

Кстати, такие акции не ограничиваются только новогодними праздниками. В прошедшем году сотрудники таможни не раз встречались с воспитанниками детского дома.

В своей речи заместитель начальника таможни Геннадий Кожарский поздравил ребят и взрослых и пожелал им творческих побед, удачи,

благополучия и исполнения всех задуманных желаний. От всего коллектива таможни детям подарили принадлежности для рисования и творчества, а также полезный в быту стиральный порошок.

В рамках новогодней благотворительной акции «Наши дети» коллектив таможни также поздравил с Новым годом и Рождеством учеников учреждения «Вспомогательная школа № 26 г. Витебска». Для развития детей школе безвозмездно переданы компьютеры и принтеры.

Парты
в подарок

Вот уже несколько лет накануне Нового года руководство ОАО «Витебскоблавтотранс» посещает государственное учреждение образования «Вспомогательная школа № 24 г. Орши». В рамках акции «Наши дети» автотранспортники Витебской области оказывают детям посильную помощь.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Вспомогательная школа № 24 г. Орши – особое учреждение образования. Там обучаются дети, имеющие особенности психофизического развития. Школа готовит таких детей к полноценной жизни: занимается их интеграцией в общество, приучает к трудовой деятельности, учит основам взаимоотношений.

– Чтобы детям было комфортнее постигать азы учебы, три года назад руководство школы обратилось к ОАО «Витебскоблавтотранс» с просьбой укомплектовать кабинеты новой современной мебелью. В конце прошлого года мы завершили этот процесс. Докупили недостающие парты, – говорит председатель областной объединенной профсоюзной организации транспорта ОАО «Витебскоблавтотранс» Елена Горнак.

Традиция –
творить добро

В Витебской таможне еще с давних времен сложилась добрая традиция – в канун Нового года посещать подшефные учебные учреждения. Вот и в этом году в рамках республиканской акции «Наши дети» таможенники посетили Социально-педагогический центр Витебского района.

Мониторинг

Под контролем

Пассажирские перевозки должны выполняться качественно и безопасно. Именно этим аспектам уделяют особое внимание специалисты ОАО «АТЭК-Могилев» при осуществлении мониторингов по выполнению перевозчиками автомобильных перевозок пассажиров на территории Могилевской области.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

Летом прошлого года согласно решению Могилевского облисполкома ОАО «АТЭК-Могилев» было определено оператором междугородных и межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Для контроля по соблюдению перевозчиками законодательства в области транспортной деятельности его специалисты проводят совместные рейды с сотрудниками ГАИ УВД Могилевского облисполкома и филиалом Транспортной инспекции.

... На конечной остановке в агрогородке Буйничи представители оператора и инспекторы ТИ проверили несколько маршрутных такси. Были выявлены определенные недочеты. В их числе – отсутствие визитных карточек с необходимыми данными о водителе и перевозчике, информации о месте нахождения книги замечаний и предложений или же неполное предоставление сведений.

Кроме того, специалисты отметили нехватку в салонах маршрутных такси специальных молотков для разбивания стекол. Хотя согласно требованиям в транспортных средствах с количеством мест для пассажиров свыше 14 их должно быть два.

Как рассказали в ОАО «АТЭК-Могилев», во время мониторинга под особым контролем находятся вопросы безопасности перевозок пассажиров. В частности, речь идет о так называемых «перегрузах», когда в маршрутном такси перевозится больше людей, чем прописано в характеристиках транспортного средства.

Не остается без внимания и состояние маршрутного такси. Как внешнее, так и внутреннее. Естественно, транспортное средство должно быть технически исправным. Если говорить о санитарном состоянии, то убирать салон надо после каждого совершенного круга.

– В целях обеспечения оператором надлежащего контроля за выполнением автоперевозок сегодня на предприятии ведется работа по организации системы диспетчерского управления пассажирским транспортом, – отметили собеседники. – В связи с этим

подвижной состав, используемый для перевозки пассажиров в регулярном сообщении на территории Могилевской области, оснащается навигационными терминалами в виде планшета или смартфона.

Сегодня в Могилеве порядка 450 транспортных средств осуществляют перевозку пассажиров в городском сообщении.

Качество услуг

От окраин до центра

Четко отработал в новогодние и рождественские праздники филиал «Автобусный парк № 1 г. Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс». А в ночь на 1 января были организованы специальные новогодние маршруты.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как рассказал заместитель директора автобусного парка №1 Геннадий Лагун, в ночь на 1 января в Витебске отдельные маршруты общественного транспорта работали почти до четырех часов утра. Кроме того, ходил специальный автобус из Тирасполя на площадь Победы. Всего в новогоднюю ночь на витебских улицах было задействовано восемь автобусов. Главной их задачей было доставить людей из спальных и отдаленных микрорайонов в центр города – к елке на площади Победы, а после праздничного салюта – вернуть домой.

– В новогоднюю ночь работали восемь водителей, семь кондукторов, диспетчеры и традиционная ночная смена автопарка, которая готовит машины к выезду на линию утром, – уточнил Геннадий Лагун. – Да, многие пассажиры в новогоднюю ночь были навеселе. Но в этот раз обошлось без инцидентов. Милицию мы не вызывали.

В Рождество филиал «Автобусный парк № 1 г. Витебска» работал по воскресному графику. Это было связано с тем, что требовалось доставить людей в областной центр из многочисленных окрестных деревень и райцентров Витебщины.

Кроме автобусов, в ночь на 1 января в Витебске работали трамваи на маршрутах №1 и 7 и троллейбусы – № 1, 2, 4, 8, 9 и 11.

По закону

Штраф под елочку

На 245 рублей накануне Нового года был оштрафован индивидуальный предприниматель из Витебска, который осуществлял междугородные перевозки пассажиров по маршруту Витебск – Полоцк. Мужчину задержали во время совместного рейда представителей налоговых органов и филиала Транспортной инспекции по Витебской области. Было это еще в сентябре, когда водитель вез 11 пассажиров на микроавтобусе Mercedes-Benz Sprinter из областного центра в Полоцк.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как явствует из документов, индивидуальный предприниматель предоставил экземпляр заказа-наряда на фрахтование транспортного средства для осуществления в нерегулярном сообщении автомобильной перевозки и список пассажиров к нему. Однако при проверке указанных сведений выяснилось, что они не соответствуют действительности.

Согласно информации Управления по гражданству и миграции УВД Витебского областного исполнительного комитета МВД Республики Беларусь, сведения о заказчике не подтвердились. До-

говор о фрахтовании для автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, который должен составляться до начала выполнения перевозки пассажиров, индивидуальный предприниматель тоже не представил. Кроме того, данные трех пассажиров, участвовавших в перевозке, отсутствовали в списке. Из объяснений одного из них следовало, что поездка осуществлялась по предложению водителя микроавтобуса и до автовокзала, что тоже запрещено, расчет производился с водителем до Полоцка наличными.

На основании этого органом, ведущим административный процесс, сделан вывод: индивидуаль-

ный предприниматель выполнял перевозку в регулярном сообщении без специального разрешения (лицензии), когда его наличие обязательно. Размер полученного дохода составил 66 рублей. Действия ИП были квалифицированы по части 1 статьи 12.7 КоАП. Материалы дела об административном правонарушении переданы на рассмотрение в Экономический суд Витебской области.

На судебном заседании индивидуальный предприниматель вину не признал. Пояснил, что перевозку осуществлял в нерегулярном сообщении, договор фрахтования не заключал, а заказчика перевозки не знает.

Согласно статье 4 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении включают в себя автомобильные перевозки: пассажиров автомобилями-такси; предварительно организованной заказчиком автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении группы пассажиров к месту их работы, учебы, проведения массовых мероприятий, в связи со служебной командировкой и (или) обратно из таких мест, а также выполняемые в целях организации туристических путешествий, в том числе экскурсий, проведения свадебных, юбилейных и иных торжеств, ритуальных обрядов; осуществляемые в целях транспортного обслуживания государственных органов (организаций) в случаях, предусмотренных законодательством; иные виды автомобильных перевозок пассажиров, установленные Советом Министров Республики Беларусь.

Оценив доказательства, представленные в материалах дела, суд пришел к выводу, что органом, ведущим административный процесс, обоснованно сделан вывод о регулярном характере автомобильной перевозки пассажиров

14 сентября 2018 года индивидуальным предпринимателем по маршруту Витебск – Полоцк. Для его выполнения требуется получение специального разрешения (лицензии) в соответствии с требованиями законодательства о лицензировании. Вместе с тем у ИП такого разрешения нет. Своим действием он создал угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, что в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 4.8 КоАП является условием для привлечения водителя к административной ответственности за совершение правонарушения в области предпринимательской деятельности.

С учетом обстоятельств дела, характера совершенного административного правонарушения, обстоятельств его совершения, непризнания вины, привлечения к ответственности впервые за данное нарушение, а также отсутствия отягчающих обстоятельств экономический суд пришел к выводу о наложении на индивидуального предпринимателя административного взыскания в виде штрафа в размере 10 базовых величин без конфискации дохода в размере 66 рублей.

Постановление не обжаловалось и 21 декабря вступило в законную силу.

И видеть свет в конце тоннеля...

По статистике, Минский метрополитен ежедневно перевозит около 788 тысяч пассажиров. Те, кто пользуется услугами метро, как правило, мало задумываются, как организована работа столичной подземки, когда начинаются и заканчиваются рабочие смены, в каком своеобразном ритме живет ее персонал. Машинист Анатолий НАУМОВ рассказал нашему внештатному корреспонденту Александре ДОРАШЕНКО о некоторых особенностях работы на подземных артериях столицы.



– **Новый год только наступил. Многие встретили его на рабочих местах. А вы?**

– Я закончил работу 31 декабря в 22 часа. Последние три года выходил 1 января в утреннюю смену. По графику сменности локомотивных бригад у каждого машиниста Минского метрополитена – свой рабочий день. Трудимся и в дневные, и в ночные смены. Причем если дневная начинается обычно в

06.30 и длится не более 7 часов, то продолжительность ночной может достигать 11–12 часов. Дело в том, что ночные смены начинаются и в 14.30–15.00, и в 18.00–19.00. Машинист, завершивший работу перед закрытием метро на станции «Уручье», остается до утра в специальной комнате отдыха. Если смена закончилась на станции «Малиновка», то маршрутка привозит работников на «Институт культуры», где

они отдыхают. А утром машинисты продолжают трудиться, но смена длится уже не более пяти часов. В целом за неделю ночные смены предусмотрены не более двух раз.

Первый утренний поезд машинист ведет с особой бдительностью. Рядом с ним всегда находится мастер пути, который внимательно осматривает путь. В тоннеле в такие минуты включено максимальное освещение.

– **А как с интервалами движения, ведь в зависимости от времени суток на платформе может быть разное количество пассажиров?**

– На каждом перегоне – своя установленная скорость. Но иногда машинисты могут ее изменять в зависимости от обстоятельств. Например, в час пик на станциях «Площадь Победы», «Площадь Якуба Коласа», «Академия наук» прихо-

дится стоять больше установленного максимума – 40 секунд, поэтому стараемся не выбиться из графика.

За скоростной режим, а также его соблюдение отвечает система автоматического регулирования скорости с автоматической локомотивной сигнализацией.

– **Анатолий, были ли в вашей практике случаи экстренного торможения?**

– У каждого машиниста рано или поздно может быть такой случай... Необязательно это падение пассажира. Нюансов очень много. Причем каждый машинист такие ситуации сначала отрабатывает до автоматизма на специальном тренажерном комплексе.

– **Часто ли пассажиры пытаются связаться с вами по экстренной связи?**

– К счастью, очень редко. За четыре года моей работы в метро это было буквально два раза. Но хочу заметить: не все пассажиры умеют правильно пользоваться экстренной связью. Кнопку нужно нажать и удерживать, а многие нажимают и сразу же отпускают. И машинист слышит только щелчки.

– **Где получают специальность машиниста метрополитена?**

– На базе Минского государственного профессионально-технического колледжа железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича организовываются курсы подготовки машинистов электропоездов продолжительностью 7,5 месяца. После сдачи квалификационных экзаменов выдается свидетельство на право управления электропоездом метрополитена. Люди, уже имеющие техническое образование, довольно легко усваивают все, что касается техники, а вот над правилами эксплуатации метрополитена придется посидеть.

– **А как машинистов распределяют по направлениям?**

– Как только приходишь на обучение, сам можешь выбрать, на какой ветке хочешь работать. Чаще всего этот выбор основывается на том, кому куда удобнее добираться. Я работаю на Московской линии.

– **Вы наверняка водите автомобиль? Трудно ли после электропоезда метро переключаться на управление автомобилем?**

– В общем-то нет. Но когда садишься в машину после смены, хочется быть пассажиром. А вот поездом мне комфортнее управлять самому.

– **Можно ли вашу работу назвать монотонной?**

– Лишь отчасти. Ведь маршрут всегда один и тот же. Но обстановка на станциях всегда разная, и в итоге в повторяющихся каждый день вещах ты улавливаешь какие-то новые нюансы. И это приносит удовлетворение. А еще мы, машинисты, видим свет в конце тоннеля – ежедневно. Кому еще может так везти в жизни...

Фото Александры ЕФИМОВОЙ

Современные технологии

Бесконтактная оплата: популярность растет

Как уже известно многим пассажирам столичной подземки, с 12 июня прошлого года на турникетах всех станций государственного предприятия «Минский метрополитен» в тестовом режиме работают считывающие устройства (валидаторы), предназначенные для оплаты проезда бесконтактными банковскими картами.

Интерес к этому сервису оказался очень высоким и превзошел прогнозные ожидания. За два месяца с момента полноформатного запуска технологии пассажиры метрополитена более миллиона раз рассчитались за проезд с помощью нового сервиса. За второе полугодие 2018-го было зафиксировано свыше 5 миллионов 360 тысяч проходов по бесконтактным банковским картам и электронным проездным документам. Рекордным стал декабрь – почти 1 миллион 135 тысяч.

Рассчитываться за проезд бесконтактными банковскими картами сейчас могут владельцы Visa payWave и MasterCard Contactless. Надо просто приложить карту к валидатору на поверхности турникета, и с нее автоматически спишется 65 копеек, что равнозначно стоимости жетона. Оплата занимает всего 0,5 секунды. При этом пассажирам метрополитена стоит напомнить, что при оплате проезда в метро бесконтактным способом нужно подносить к считывающему устройству только один электронный платежный документ.

Можно использовать и цифровые мобильные устройства с технологией NFC (Near field communication). Для оплаты она совместима с существующей инфраструктурой по приему бесконтактных карт.

Следует отметить, что с июня прошлого года все карты принимаются на одном валидаторе, расположенном сверху на турникете. Это относится как к банковским бесконтактным картам, так и к электронным проездным билетам Минского метрополитена и «Минсктранса».

В сентябре 2017 года первый валидатор с оплатой проезда в метро бесконтактной банковской картой был представлен в

вестибюле станции «Площадь Ленина» со стороны площади Независимости. В феврале 2018-го устройствами оснастили станции «Каменная горка», «Площадь Якуба Коласа» и оба вестибюля станции «Площадь Ленина». По состоянию на 1 июня валидаторами уже воспользовались более 50 тысяч пассажиров. А с 12 июня на турникетах всех станций Минского метрополитена заработали валидаторы с оплатой проезда бесконтактными банковскими картами.

Проект реализуется государственным предприятием «Минский метрополитен», ОАО «БПС-Сбербанк» вместе с платежными системами Visa, MasterCard и компанией IBA Group.

Бесконтактный способ активно используют не только минчане и жители других населенных пунктов Беларуси, но и гости столицы из ближнего и дальнего зарубежья. Причем чаще всех бесконтакт применяли россияне. Среди пассажиров метро были представители более 40 стран практически всех континентов.

В рамках развития бесконтактного проекта партнерами метрополитена внедрено технологическое решение, позволяющее оптимизировать данный процесс. Реализован механизм объединения нескольких успешных оплат проезда, совершенных в течение 48 часов, в одну транзакцию с одновременным списанием со счета держателя карты. На данном этапе максимальное количество операций, которые могут агрегироваться в одну транзакцию, – не более трех успешных оплат. Пользователи сервиса могут отслеживать совершенные поездки, а также суммы оплаты по ним в личном кабинете на сайте raubuscard.by.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена





Янковичи: событие года

Для жителей деревни Янковичи Россонского района главным событием прошлого года, несомненно, стал ввод в эксплуатацию нового моста через реку Дриссу. На радостях они фотографировались на нем, рассылали снимки родным и друзьям, а кто-то даже сделал видеоролик с помощью квадрокоптера.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Мост находится на балансе КУП «Витебскоблдорстрой», поэтому именно это предприятие вело строительные-монтажные работы. Итог превзошел, по мнению сельчан, все ожидания: старая конструкция металлического перехода с ветхим деревянным настилом преобразовалась в надежное железобетонное, безопасное для любых видов техники и, конечно, людей сооружение. Практически новый мост перекинулся через речку Дриссу к концу лета и соединил два берега, по сути, две стороны большой деревни.

– Он давно нуждался в капремонте, создавая проблемы как для АПК, так и для местных властей: сельхозтехнике перебираться по прогнившему настилу было крайне опасно. Мост необходим и лесхозу для вывоза древесины из отведенных под вырубку мест. Альтернативная объездная дорога почти в пять раз удлиняла путь к хозяйственным объектам. Новый мост на месте прежнего построен в срок на средства, выделенные из областного бюджета, силами Лепельского ДРСУ № 202 с субподрядчиком МСУ № 5. К строительству подъездов к мосту подключилось и Россонское ДРСУ № 109. Нам удалось даже сэкономить бюджетные деньги, затратив на реконструкцию моста меньше сметной стоимости не в ущерб безопасности сооружения, – сообщил главный инженер КУП «Витебскоблдорстрой» Сергей Филоненко.

Оперативная дорожная информация

Поданным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на шесть часов утра 8 января, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 484 единицы снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 3,5 тысячи тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 20 учетных ДТП, в которых погибло пятеро и был ранен 21 человек. За аналогичный период 2018 года зафиксировано 18 ДТП, в которых пять человек погибли и 16 получили ранения.

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

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрив 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.

Материалы подготовил Алексей ПЕКУН

Снег падал, снег убирали

За пару дней до Рождества Могилевскую область накрыл снегопад, местами – метель. Дорожники региона вступили в борьбу со стихией, чтобы обеспечить пользователям дорог возможность комфортного проезда по транспортным артериям.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

Сильный снег начался около часа ночи 5 января в Осиповичском и Бобруйском районах, постепенно охватив практически всю территорию Могилевской области. Снегопад не прекращался в течение суток, а толщина снежного покрова увеличилась на 10–15 см.

Как рассказали в РУП «Могилевавтодор», на расчистке от снега и посыпке основных магистралей области было задействовано более 180 единиц техники.

Сутки с 6 по 7 января отметились слабым снегом. В работах по расчистке и посыпке дорог республиканского значения было задействовано более 200 единиц техники. Всего за двое суток на обработку магистралей израсходовали свыше 5,5 тыс. тонн песко-соляной смеси и порядка 1,6 тыс. соли. Это 13,3% и 10,6% от годового расхода соответственно. Работа велась подразделениями предприятия и в последующую ночь. Была задействована вся имеющаяся техника.

По словам специалистов, при зимнем содержании автодорог во главу угла ставятся рациональное использование материально-технических и финансовых ресурсов, повышение качества содержания дорог и безопасности движения автотранспорта. Первостепенное внимание уделяется республиканским дорогам, что обусловлено их спецификой. Они связывают областные и районные центры, города и крупные поселки и принимают на себя около 80% грузопотока. Приоритет отдается также дорогам с постоянным автобусным движением.

– Работа дорожных организаций четко регламентирована соответствующими документа-

ми. Для обработки покрытия противогололедными материалами (ПГМ) и снегоочистки установлены директивные сроки, которые определяют с момента прекращения снегопада (метели) либо образования (обнаружения) гололеда до завершения необходимого комплекса работ, – подчеркнули в автодоре.

К примеру, трассы, соединяющие столицу с областными центрами, должны быть полностью обработаны ПГМ за 3 часа с момента образования гололеда. В свою очередь, для дорог, соединяющих центральные усадьбы колхозов с ближайшими железнодорожными станциями, этот временной отрезок может составить 9 часов. К очистке проезжей части во время снегопадов и метелей дорожники должны приступить в зависимости от интенсивности осадков: на дорогах 1-го уровня требований при максимальной толщине рыхлого снега 3 см, а на дорогах 5-го уровня – 8 см. Правда, здесь есть одна существенная оговорка: при экстремальных погодных условиях эти сроки увеличиваются.

К слову, быстро реагировать на изменение ситуации специалистам помогает современная оперативно-диспетчерская служба, которая круглосуточно работает в РУП «Могилевавтодор». Мониторинг ведется в онлайн-режиме с помощью видеокамер и дорожно-измерительных станций (ДИС). На республиканских дорогах области установлены 10 ДИС с видеокамерами, работающими в реальном режиме времени, восемь отдельно стоящих видеокамер, также функционирующих в режиме реального времени, и четыре видеокамеры в режиме фотопередачи. Кроме того, ДЭУ области проводится патрулирование дорог, а в зимнее время диспетчерские переходят на круглосуточный режим работы.

Грядет реконструкция...

В текущем году в Барановичах начнется реконструкция основного путепровода, который связывает центр с восточной частью города. Проектная документация объекта разработана и в данный момент находится на государственной экспертизе.

Кристина ГОЛОВИЙЧУК, «ДБ»

Путепровод улицы Ленина был построен в 1977 году. В последний раз его капитальное обновление проводилось в 1997-м. После этого выполнялись положенные текущие ремонтные работы, которые позволяли поддерживать путепровод в рабочем состоянии и обеспечивать безопасность движения транспортных средств. Однако в процессе обследования объекта в минувшем году было выявлено, что за длительный период эксплуатации возникли дефекты, влияющие на грузоподъемность, долговечность и безопасность движения – путепроводу необходима реконструкция.

Как сообщает заместитель председателя горисполкома Дмитрий Тихно, займет она около двух

лет. Процесс организуют таким образом, чтобы не закрывать мост полностью. На одной половине будут вестись работы, на второй – продолжится движение транспорта.

Начало реконструкции запланировано на июнь-июль. Заказчиком выступает КУП «БрестОблУКС», генеральный проектировщик – УКП «Брестдорпроект». Средства выделят из областного бюджета.

На время проведения работ в качестве альтернативного пути будет использоваться Восточный проезд, ввод в эксплуатацию которого намечен на середину года. До этого путепровод будет эксплуатироваться с ограничением грузоподъемности до 17 тонн и скорости движения до 40 км/ч, в связи с чем установлены соответствующие знаки.



БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Людмила КОПАТЬ, «ДБ»

По словам начальника отделения Руслана Колесникова, в обязанности сотрудников входит контроль за состоянием технических средств организации дорожного движения: знаков, разметки, светофоров. Ежедневно ведется анализ дорожно-транспортных происшествий, выявляются причины и условия, способствующие их совершению. Отделение разрабатывает инженерные мероприятия: от установки светофоров и искусственных неровностей до оборудования тротуаров, развязок и кольцевых пересечений, способных не допустить ДТП.

Еще один спектр деятельности межрайонного отделения организации дорожного движения – согласование проектной документации по тем или иным объектам и прием их в эксплуатацию. Ежедневно инженеры осуществляют контрольные проверки по списку всех производимых в Гомеле и Гомельской области дорожных работ. Рассматривают проекты или схемы на любое строительство и реконструкцию дорог, зданий и сооружений, железнодорожных переездов, ремонт и прокладку теплотрасс, водопроводов, газификацию. Кроме многочисленных согласований, на каждую автомобильную дорогу разрабатывается специальный проект организации движения, предусматривающий паспорт объекта, схему располо-



Без риска. Для жизни

На Гомельщине сегодня – более 15 тысяч километров дорог. Изо дня в день по ним осуществляется перевозка пассажиров и грузов. Но для качественного перевозочного процесса недостаточно только наличия автодорог. Необходимо обеспечить четкую организацию движения транспортных средств, а также безопасность всех участников дорожного движения. Эта задача стоит и перед сотрудниками Межрайонного отделения организации дорожного движения УГАИ УВД Гомельского облисполкома.

отделение работает в тесной связи с организациями региона. При этом используются нормативные документы существующей законодательной базы, которые определяют те или иные требования к состоянию проезжей части. Например, в зимний период на дорогах не должно быть снежно-ледяных

его неисполнение размер штрафа составляет до 20 базовых величин.

По словам Руслана Колесникова, случалось, что критические дефекты допускались и своевременно не устранялись, невзирая на предписания. Этим неоднократно «гршило» КПРСУП «Гомельоблдорстрой». Так было, например, на автодороге Сосновка – Абакумы в Гомельском районе. Более ответственно и оперативно в этом направлении работает коллектив РУП «Гомельавтодор».

– К сожалению, большинство обращений граждан, поступающих в Госавтоинспекцию, связаны с неудовлетворительным содержанием дорожной сети. Отдельные службы – дорожные и коммунальные – не выполняют возложенные на них обязанности, – рассказывает Руслан Артурович. – Мы регулярно делаем выборку мест концентрации ДТП, то есть тех участков дорог или перекрестков, где совершено несколько происшествий. Тщательно проводим анализ каждого, выявляем его причину. Часто виновато само состояние дороги: неровности, недостаточный коэффициент шероховатости, заниженная обочина и тому подобное. Порой, чтобы предотвратить ДТП, для лучшего обзора достаточно вырубить кустарник, поставить информационный знак, нанести разметку, перенести автобусную остановку. А иногда приходится менять организацию

всего дорожного движения.

Так, из-за большого потока машин и помех, которые они создавали пешеходам, еще несколько лет назад ДТП фиксировались на перекрестке улиц Советской и Рогачевской в Гомеле. Мы убрали один пешеходный переход, поставили турникет, и количество происшествий резко снизилось. Если говорить о республиканских дорогах, то долгие годы одной из самых аварийных на Гомельщине была М5 Гомель – Минск. После реконструкции магистраль имеет хорошую разделительную полосу и по две полосы в каждом направлении. Теперь происшествия по причине выезда на полосу встречного движения здесь практически сведены к нулю, нет и наездов на пешеходов. И если случаются ДТП, то в основном в ночное время по причине усталости водителей.

В настоящее время на Гомельщине зарегистрировано более 560 тысяч автомобилей и мотоциклов. В областном центре на отдельных участках в часы пик интенсивность движения достигает более 2500 машин в час. Поэтому очень важно контролировать проезжую часть, причем движение не только транспортных средств, но и пешеходов, угрожающих своим поведением дорожной безопасности. Так, в 2018 году сотрудники ДПС с проезжей части дорог области изъяли более 29 тысяч человек. За различные нарушения ПДД к администра-

тивной ответственности привлечено свыше 45 тысяч пешеходов.

Совместно с сотрудниками ГАИ на дорогах несут службу более 300 дружинников. Они принимают участие в рейдовых мероприятиях по контролю за соблюдением Правил дорожного движения водителями на основных магистралях и улицах областного центра, а также пешеходами и велосипедистами.

Благодаря принимаемым мерам уровень аварийности в области снизился. Так, за 11 месяцев 2018 года было совершено 390 ДТП (в 2017-м за такой же период – 422), в которых погибло 63 человека (81). Уменьшилось (на 51) и количество людей, получивших ранения. Не зарегистрировано ни одного ДТП, причиной которого стали неудовлетворительные дорожные условия.

Как отметил Руслан Колесников, с целью снижения аварийности разработаны и реализованы инженерные мероприятия на трех аварийно-опасных участках магистральных и республиканских автодорог и трех – местных. В общей сложности построено 9 километров тротуаров, оборудовано 36 искусственных неровностей для принудительного снижения скорости транспортных средств. Изменились и схемы разметки некоторых магистральных улиц областного центра, что позволило обеспечить повышение их пропускной способности. После изучения конфигурации отдельных узлов и участков было увеличено количество полос движения на входах в перекрестки и на участках наиболее загруженных улиц. По мере возможности производится замена устаревшего и изношенного светофорного оборудования. На 20 светофорах установлены цифровые таймеры с отсчетом времени, на двух – силами СМЭП Гомельского облисполкома появились синхронные звуковые сигналы: дублиеры зеленого света для пешеходов.

С наступлением зимнего периода большое внимание дорожников и госавтоинспекторов направлено на работу по очистке улиц и дорог от снега, обработке проезжей части противогололедными материалами, оперативное реагирование на изменение погодных условий.



жения дорожных знаков и указателей движения. Причем дислокация знаков маршрутного ориентирования регулярно пересматривается.

Кроме того, специалисты отделения согласовывают маршруты движения общественного транспорта и дислокацию дорожных знаков, а также один раз в год проводят комиссионное обследование всех автомобильных дорог области. Вместе с представителями дорожных, коммунальных и транспортных организаций они проезжают по дорогам и делают предписания, где нужно вырубить кустарник, чтобы не закрывал обзор, где заменить испорченные знаки, а где – установить новые. Все это в конечном итоге работает на безопасность движения.

Осуществляя контроль за дорожной сетью области, межрайонное

отложено, а весной – наличия критической ямочности. В противном случае в отношении должностных лиц, отвечающих за эти участки, предусмотрена административная ответственность. Если дефекты не критические, дается предписание на их устранение. За



«Здесь вам не равнина, здесь климат иной...»

Это слова из известной песни Владимира Высоцкого, которая прозвучала в кинофильме «Вертикаль» и посвящалась людям, идущим в горы. В определенной степени эти поэтические строки можно отнести и к тем, кто несет ответственность за состояние дорог в горах. Ведь здесь – своя непростая специфика, особенности и множество осложняющих факторов. Руководитель секретариата, заместитель председателя Межправительственного совета дорожников (МСД) доктор технических наук Бури Каримов родом из Таджикистана. 90% территории его страны занимают горы, преимущественно высокие. В один из приездов в Минск Бури Бачабекович рассказал об особенностях проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в горных условиях.



Обеспечение круглогодичного движения транспорта через горные и высокогорные районы по-прежнему остается актуальной проблемой для стран Центральной Азии и Кавказа. Так, еще совсем недавно два высокогорных перевала Таджикистана – Анзоб и Хабурабад – из-за обильных снегопадов закрывались на 6–7 месяцев ежегодно. Продукты и товары первой необходимости в Горно-Бадахшанскую автономную область приходилось в

завозить. Строительство автомобильной дороги может нарушить их равновесие, вызвать обвалы и обрушения, активизировать оползни и осыпи.

Проведение детального обследования затрудняет отсутствие на многих участках подъездных путей. Зачастую необходимо предусматривать специальные мероприятия для обеспечения устойчивости земляного полотна и безопасности движения. В некоторых случаях приходится применять минимальные значения нормативных параметров. В то же время проектирование земляного полотна минимальной ширины одинаково плохо с точки зрения как безопасности, так и агрессивного воздействия транспорта на дорожную одежду.

Вертикальная зональность, высотное расположение объекта, резкий перепад температур, значительная продолжительность залегания снежного покрова, наличие бурных рек и селевых паводков – все это не только отражается на сроках проведения изысканий и строительства дорог, но и создает дополнительные трудности при их эксплуатации.



При проектировании и строительстве трассы Север – Юг были применены инновационные технологии и методы исследований. К примеру, использовались современные программные комплексы CREDO-диалог и KorFin. С учетом сложности и труднодоступности рельефа топографическая съемка выполнялась несколькими способами. На крутых скальных склонах, к примеру, для получения 3D-модели использовались электронные тахеометры, а на недоступных участках производилась спутниковая и аэрофотосъемка с применением беспилотников.

Исходя из интенсивности движения было решено проектировать трассу по параметрам II категории, но применить нормативные требования к сложному рельефу местности не всегда представляется возможным.

Чтобы избежать многочисленных серпантинных, которые существенно усложняют эксплуатацию, а также для сокращения времени в пути было запроектировано строительство ряда тоннелей. В частности, предусмотрено

создание тоннеля через перевал Кок-Арт на высоте 2,5 тыс. м, который соединит северные и южные стороны Ферганского хребта. Протяженность сооружения – 3,7 км.

Много вопросов вызвал четырехкилометровый участок автотрассы, который проходит по каньону – глубокой долине реки Нарын с очень крутыми, отвесными склонами и узким дном. Дополнительная сложность заключалась в необходимости прокладывания дороги выше уровня затопления двух будущих ГЭС. Обрывистые скальные грунты предлагалось пройти либо тоннелями, либо высокими эстакадными мостами.

После предварительных расчетов решили остановиться на менее затратном и менее сложном при строительстве и более удобном при эксплуатации варианте эстакадных мостов, которые соединят два берега крупнейшей водной артерии региона – бурной и многоводной реки Нарын. Один из них должен стать рекордсменом страны по протяженности – 1086 м.

Горы лавиноопасны. Снежные лавины имеют место на припортальных участках тоннеля Кок-Арт в Кыргызстане, а также на многих дорогах Таджикистана. Высота снежного покрова на лавиноопасных логах достигает 1,6 м. Этот фактор наряду с характеристикой склона учитывается при проектировании лавинозащитных сооружений.

На многих горных дорогах встречаются оползневые участки. К примеру, на трассе Север – Юг в месте слияния двух горных рек имеется большое оползневое тело. Этот участок мешает пересечению высокого обрывистого лога. Поэтому проектом предусмотрен переход на левый берег посредством создания моста, а ниже оползня – обратный переход на правый берег путем строительства еще одного моста. Решение, безусловно, технически сложное, но именно оно позволяет найти выход из ситуации.

В процессе реализации проекта дорожные строители получили и несколько горьких уроков. Сход снежных лавин разрушил до основания недостроенную до конца сезона галерею, а один из тоннелей оказался частично затопленным водой.

Опыт проектирования и строительства автомобильных дорог в труднодоступных горных районах говорит о важности строгого соблюдения правил.

Поскольку зима в высокогорных районах носит затяжной характер, работы необходимо завершать в рамках строительного сезона. Особенно это касается создания галерей. Для ускоренного строительства целесообразно использовать сборные галереи тоннельного типа.

При проектировании очень важно учитывать уровень грунтовых вод, а также про-



водить такие изыскания только в летне-осенний период.

Проектирование сложных объектов необходимо осуществлять в несколько стадий, а после технико-экономического обоснования с целью получения более точных данных по рельефу, геологии, гидрологии, экзогенным и геодинамическим процессам на проблемных участках обязательно выполнять пионерные дороги. Их можно в дальнейшем эффективно использовать для переброски тяжелой дорожно-строительной техники.

Категория будущей дороги зависит от рельефа, климата, вертикальной зональности и других особенностей строительства в условиях высокогорья.

Важно также грамотно организовать переброску и безопасную работу дорожно-строительной техники. И, конечно же, главным моментом является правильное содержание автомобильных горных дорог с учетом природно-климатических факторов – обильных снегопадов, дождей, туманов и снежных лавин в зимнее время, в другие периоды года – геодинамических процессов.

Новая трасса позволит улучшить транспортную безопасность не только Кыргызстана, но и всего региона.

Подготовила
Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»



полном объеме завозить еще до начала зимнего сезона.

На территории соседнего Кыргызстана сегодня реализуется масштабный проект строительства дороги Север – Юг протяженностью 433 км, которая соединит Балыкчи и Джалал-Абад. Ее часто называют альтернативной по отношению к автомагистрали Бишкек – Ош, построенной более 20 лет назад и уже не справляющейся с потоком машин. Кроме того, в зимний период движение по ней затруднено в связи с высокой лавинной опасностью.

Новая трасса имеет огромное международное значение. Ее соединение с дорогами Казахстана и России на севере и Таджикистана на юге позволит создать сквозной транзит по маршруту Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан.

Проект имеет три фазы исполнения. К реализации фазы I приступили еще в 2014 году. В настоящее время ведутся строительные работы в рамках фазы II, завершить их необходимо к 2020 году.

Трасса Север – Юг проходит по труднодоступной местности с очень сложным рельефом, крутыми склонами гор, глубокими извилистыми долинами рек, частой сменой грунтово-геологических условий. Все эти особенности отражаются на проектировании и строительстве транспортных коммуникаций, так как на многих участках приходится вносить изменения в проектные и технические решения, что связано с большими материальными и трудовыми затратами.

При проектировании горных автодорог проводится целый ряд сложных инженерно-геологических изысканий для оценки устойчивости оползневых склонов, отколов глубоких выемок, высоких насыпей. Горные склоны во многих местах неустой-

Январь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
	①	2	3	4	5	6
⑦	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Февраль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

Март

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
				1	2	3
4	5	6	7	⑧	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Апрель

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Май

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		①	2	3	4	5
6	⑦	8	⑨	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Июнь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2019 ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

Июль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	③	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Август

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Сентябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Октябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Ноябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
				1	2	3
4	5	6	⑦	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Декабрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	②5	26	27	28	29
30	31					

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КАЛЕНДАРЬ НА 2019 ГОД

Для пятидневной рабочей недели

рабочие дни

252

(244+8)

нерабочие

дни

113

(104+9)

Расчетная
норма
рабочего
времени

При 40-часовой
рабочей неделе

2008

При 35-часовой
рабочей неделе

1756

Месяцы и иные периоды года	Количество дней			Расчетная норма рабочего времени (в часах)	
	Календарные	Рабочие (обычные и предпраздничные)	Нерабочие (выходные и праздничные)	При 40-часовой рабочей неделе	При 35-часовой рабочей неделе
январь	31	21	10 (8 + 2)	168	147
февраль	28	20	8	160	140
март	31	20 (19 + 1)	11 (10 + 1)	159	139
I квартал	90	61	29	487	426
апрель	30	22 (21+1)	8	175	153
май	31	20 (18 + 2)	11 (8 + 3)	158	138
июнь	30	20	10	160	140
II квартал	91	62	29	493	431
I полугодие	181	123	58	980	857
июль	31	22 (21+1)	9 (8 + 1)	175	153
август	31	22	9	176	154
сентябрь	30	21	9	168	147
III квартал	92	65	27	519	454
октябрь	31	23	8	184	161
ноябрь	30	20 (19 + 1)	10 (9 + 1)	159	139
декабрь	31	21 (19 + 2)	10 (9 + 1)	166	145
IV квартал	92	64	28	509	445
II полугодие	184	129	55	1028	899

Для шестидневной рабочей недели

рабочие дни

304

(296+8)

нерабочие

дни

61

(52+9)

Расчетная
норма
рабочего
времени

При 40-часовой
рабочей неделе

2016

При 35-часовой
рабочей неделе

1764

Месяцы и иные периоды года	Количество дней (в часах)			Расчетная норма рабочего времени	
	Календарные	Рабочие (обычные и предпраздничные)	Нерабочие (выходные и праздничные)	При 40-часовой рабочей неделе	При 35-часовой рабочей неделе
январь	31	25	6 (4 + 2)	167	146
февраль	28	24	4	160	140
март	31	25 (24 + 1)	6 (5 + 1)	164	144
I квартал	90	74	16	491	430
апрель	30	26 (25 + 1)	4	173	151
май	31	24 (22 + 2)	7 (4 + 3)	158	138
июнь	30	25	5	165	145
II квартал	91	75	16	496	434
I полугодие	181	149	32	987	864
июль	31	26 (25 + 1)	5 (4 + 1)	173	151
август	31	27	4	179	157
сентябрь	30	25	5	167	146
III квартал	92	78	14	519	454
октябрь	31	27	4	181	158
ноябрь	30	25 (24 + 1)	5 (4 + 1)	164	144
декабрь	31	25 (23 + 2)	6 (5 + 1)	165	144
IV квартал	92	77	15	510	446
II полугодие	184	155	29	1029	900

Праздничные выходные дни в Беларуси в 2019 году

1 января – Новый год

9 мая - День Победы

7 января - Рождество Христово (православное Рождество)

3 июля - День Независимости Республики Беларусь (День Республики)

8 марта - День женщин

7 ноября - День Октябрьской революции

1 мая - Праздник труда

25 декабря - Рождество Христово (католическое Рождество)

7 мая - Радуница (по календарю православной конфессии)

Согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 15.12.2018 № 906 «О переносе рабочих дней в 2019 году» переносятся рабочие дни: с понедельника 6 мая на субботу 4 мая, со среды 8 мая на субботу 11 мая, с пятницы 8 ноября на субботу 16 ноября.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ

Дорожные сборы

С заботой об экологии

По сообщению Информационного центра MCAT/IRU с текущего года в Австрии введены новые ставки сборов с грузовых автотранспортных средств, выполняющих международные автоперевозки.



Они распределены по четырем группам в зависимости от экологического класса седельного тягача, а также по категориям в соответствии с количеством осей. При этом на некоторых дорогах действуют специальные тарифы.

Ставки сборов в евроцентах за 1 км без НДС

Группы ставок	Категория 2 (2 оси)	Категория 3 (3 оси)	Категория 4+ (4 и более осей)
А – Класс ЕВРО-6 в соответствии с классификацией выбросов	18,82	26,411	39,443
В – Класс ЕВРО-5 и автотранспортные средства ЕЕV (с улучшенными экологическими характеристиками)	20,24	28,399	41,875
С – Класс ЕВРО-4	20,87	29,281	42,883
Д – Классы от ЕВРО-0 до ЕВРО-3	22,87	32,081	46,083

В Болгарии – электронные виньетки

С начала года в Болгарии введены электронные виньетки оплаты сборов при проезде по дорогам страны. В торговых объектах и на заправочных станциях установлено 500 терминалов, через которые возможно их приобретение.

Исключительно электронная Toll-система дорожных сборов с грузовых автомобилей в стране начнет действовать с 16 августа. Тем не менее после этой даты не следует удалять с лобового стекла автотранспортного средства прикрепленную бумажную виньетку, если срок ее действия не истек.

Кроме того, появился новый вид оплаты дорожных сборов – виньетка выходного дня стоимостью 10 левов.

Граница

Причина – некорректные действия

По информации РУП «Белтаможсервис», прекращена возможность корректировки юридическими лицами сведений о регистрационном номере автотранспортного средства в системе электронной очереди на границе. Причина – некорректные действия отдельных предприятий-перевозчиков при предварительном бронировании и последующем внесении изменений.

Субъектам хозяйствования доступно внесение изменений в предварительное бронирование в соответствии с установленным порядком оказания услуг. При этом разрешается изменять время и дату въезда в пункт пропуска, а также сведения о водителе (для юридического лица). Вносить поправки можно до трех раз и не позднее чем за три часа до начала забронированного интервала. Пункт пропуска, а также данные о транспортном средстве изменять нельзя.

Напомним, в октябре 2018 года Ассоциация «БАМАП» и РУП «Белтаможсервис» договорились, что в случае необходимости изменения транспортного средства (в рамках одного перевозчика) в системе бронирования электронной очереди юридическому лицу необходимо направить в адрес РУП «Белтаможсервис» письмо в произвольной форме с указанием обоснованной причины. На этом основании сотрудники «Белтаможсервиса» осуществляли соответствующую корректировку.

Сотрудничество

Благоприятные условия в ШОС

Государства – участники Шанхайской организации сотрудничества до 1 марта текущего года должны представить в секретариат интеграционного объединения предложения по ряду актуальных вопросов международных автоперевозок грузов.

В рабочей повестке – унификация допустимых весогабаритных параметров грузовых автотранспортных средств, синхронизация работы пунктов пропуска на государственных границах, упрощение процедуры получения виз для водителей-международников. Решение данных вопросов позволит сформировать благоприятные условия для доставок товаров автотранспортом в международном сообщении.

Наряду с этим совместная комиссия государств – членов ШОС рассматривает предложения об открытии новых маршрутов и их участков с учетом присоединения к соглашению о выполнении международных автомобильных перевозок Беларуси, Индии и Пакистана.

Контроль

На защите интересов

До 31 января в Казахстане проводится акция «Транспортный контроль – на защите интересов отечественных перевозчиков».

В течение ноября – декабря прошедшего года органами транспортного контроля республики проверено более семи тысяч иностранных автоперевозчиков. К административной ответственности за нарушение законодательства и норм международных соглашений привлечены 363 перевозчика. Основными являются нарушения правил перевозок грузов автомобильным транспортом; использование иностранным перевозчиком «дозвола», не оформленного в

соответствии с правилами применения разрешительной системы; отсутствие бланков разрешений; осуществление международной автомобильной перевозки при наличии неисполненного уведомления.

Наибольшая доля нарушителей – среди российских перевозчиков: 42%, транспортники из Кыргызстана – 33%, Узбекистана – 7,4%. На перевозчиков других стран (литовские, польские, украинские, немецкие и другие) приходится 17,6%.

По итогам прошедшего года общий объем автомобильных транзитных грузов через Казахстан составил более 1,5 млн тонн.

По выходным и праздникам – ограничения

В отношении грузовых автомобилей и комбинации транспортных средств с допустимой общей массой более 7,5 тонны, а также грузовых автомобилей и специальных транспортных средств с прицепами при общей массе свыше 3,5 тонны по выходным и праздничным дням на автомагистралях, скоростных дорогах, дорогах I класса в Чехии действуют ограничения движения.

Постоянные ограничения вводятся по воскресным и праздничным дням с 13.00 до 22.00. Временные летние действуют с 1 июля по 31 августа по пятницам с 17.00 до 21.00; по субботам – с 07.00 до 13.00; в воскресные и праздничные дни – с 13.00 до 22.00.

Особые ограничения распространяются на специальные транспортные средства, ширина которых на 0,6 м превышает допустимые габаритные параметры при движении по дорогам I класса вне зоны застройки. Действуют они с 15 апреля по 30 сентября по пятницам и накануне национальных праздников с 15.00 до 21.00; по субботам и в первый день праздничного периода

– с 07.00 до 11.00; по воскресеньям и в последний день праздничного периода – с 15.00 до 21.00.

Ограничения не распространяются на автотранспортные средства, участвующие в комбинированных перевозках от грузоотправителя до ближайшего пункта погрузки или от ближайшего пункта разгрузки до получателя, а также доставляющие скоропортящиеся товары, при условии что такой груз занимает более половины грузоподъемности транспортного средства.

Праздничными днями в Чехии являются 19 и 22 апреля, 1 и 8 мая, 5 и 6 июля, 28 сентября, 28 октября, 17 ноября, 24, 25 и 26 декабря.

Буква закона

Временно приостановлено

В правительстве РФ подписаны два постановления, которыми временно приостановлено введение определенных норм при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.

До 1 июля приостановлено требование оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. При этом продолжает действовать приказ Минтранса РФ. Согласно ему из транспортных средств категории N подлежат оснащению аппаратурой ГЛОНАСС только автоцистерны и другой специализированный подвижной состав (ЕХ/II, ЕХ/III, АТ, FL, МЕМУ), на которые нужно получать допуск к перевозкам опасных грузов в ГИБДД МВД РФ.

До 1 января 2021 года при перевозках опасных грузов цистернами не будут требовать свидетельства об официальном утверждении типа цистерны и ее испытании и/или поверке. Ранее это требование было приостановлено до 1 января 2019 года.

Россия

Путь на остров



Между поселком Экономия и деревней Реушеньга, что рядом с Архангельском, начали курсировать аэросани. Сейчас для местных жителей это единственный способ добраться до Большой земли.

Реушеньга находится на острове, и другим путем попасть на Большую землю сейчас попросту невозможно. Везти пассажиров до расположенной поблизости Экономии и обратно планируется до самого завершения ледостава.

По словам специалистов, аэросани – вещь незаменимая. Они могут преодолеть торосы, с которыми не справляются судна на воздушной подушке. Правда, в управлении аэросанями есть свои нюансы. У них нет заднего хода и тормозов, а на приборной панели отсутствует спидометр. Чтобы повернуть, иногда нужно поддать газу, а резкий поворот может их остановить.

Аэросани зачастую выполняли рейсы в сложных условиях: по снегу, торосистому льду, при морозах ниже 40 градусов. Годовой пробег такой машины составлял 12–15 тыс. км.

Кыргызстан

Мониторить будет дрон

Беспилотный летательный аппарат будет следить за экологической ситуацией над Бишкеком.



Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства при правительстве КР (ГАООС и ЛХ) намерено ежедневно проводить мониторинг экологической ситуации столицы Киргизии с помощью дрона, сообщает пресс-служба ведомства.

В центре и на главных улицах Бишкека, а также в районе крупных частных предприятий и рынков столицы сотрудники ГАООС и ЛХ будут выявлять автотранспортные средства с превышением нормативов выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, незаконные парковки, пробки, нарушения Правил дорожного движения, сжигание автомобильных шин, масел и другое.

Все фото- и видеоматериалы по выявленным фактам правонарушения будут направлены в соответствующие государственные органы – Госэкотехинспекцию, МВД, ГАИ – для принятия оперативных и срочных мер по привлечению к административной ответственности виновных лиц.

Украина

С учетом всех факторов



Министерство регионального развития, строительства и ЖКХ Украины вводит новые требования к проектированию дорог с асфальтобетонным покрытием для повышения их качества и долговечности, сообщила пресс-служба замминистра. Соответствующие изменения планируется внести в отраслевые строительные нормы (ОСН).

Казахстан

Теперь – без страхового полиса

С 1 января в Казахстане полицейские не будут требовать страховые полисы от водителей. Необходимость иметь их при себе и предъявлять полицейским по первому требованию убрали из Правил дорожного движения страны.

Заключить договор ОСГПО обязательно, просто теперь можно ездить без бумажки. Проверять, застрахован ли автомобиль, а также вписано ли в полис доверенное лицо, полицейские должны по электронной базе данных. Если это невозможно будет сделать через интернет, им придется связываться с дежурной частью по рации или мобильнику и просить помощи у своих коллег.

В случае остановки водитель должен предъявить лишь права либо временное водительское удостоверение, техпаспорт (СРТС), а при необходимости путевой лист, документы на провозимый груз, в частности, товарно-транспортную накладную.

Наказание за управление автомобилем без бумажного страхового полиса из Административного кодекса убрали, зато добавили в КоАП РК поправку, согласно которой



с 1 января управление автомобилем водителем, не заключившим договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, карается штрафом в размере 10 месячных расчетных показателей (25 250 тенге, часть 2 статьи 230).

Узбекистан

Через год – аэропорт

Воздушная гавань в Ташкенте получит два пассажирских и один грузовой терминалы. Строительство современного аэропортового комплекса гражданской и деловой авиации на базе аэродрома «Ташкент-Восточный» планируется завершить в 2020 году, сообщает пресс-служба «Узбекистон темир йуллари».



Согласно проекту новый аэропорт будет иметь два терминала. Первый из них предназначен для встреч глав государств, официальных лиц и делегаций. Второй – рассчитан на обслуживание пассажиров и представителей деловых кругов в соответствии с международными стандартами.

В новом воздушном комплексе планируется организовать работу современного грузового терминала. Аэропорт сможет принимать и обслуживать все типы воздушных судов, включая Airbus A380. При строительстве двух взлетно-посадочных полос длиной 4 тысячи метров учитываются все международные требования для обеспечения высокого уровня безопасности полетов.

Проектом также предусмотрено оснащение аэродрома современным светосигнальным, радиотехническим и метеорологическим оборудованием категории III ИКАО, которое обеспечит взлет и посадку воздушных судов в сложных метеословиях.

В настоящее время выполнено 17 тыс. куб. м бетонных работ на первой взлетно-посадочной полосе. Объем произведенных земляных работ по строительству второй ВПП составляет 125 тыс. куб. м. В строительномонтажных работах были задействованы более 300 единиц специализированной техники и механизмов и около 200 специалистов и рабочих.

В скором времени в новом аэропортовом комплексе возведут административное здание, трансформаторные подстанции, топливозаправочный комплекс, здание «кейтеринга» и другую необходимую инфраструктуру.

Азербайджан

Новый скорый до Гянджы

ЗАО «Азербайджанские железные дороги» накануне 2019 года запустило новый скорый пассажирский поезд в направлении Баку – Гянджа – Баку.

Инициатива имеет исключительное значение и рассчитана на удовлетворение социального заказа населения, а также расширение транспортных связей между городами Баку, Гянджа и районами, расположенными на этой линии.

Находясь в пути 4 часа 28 минут, поезд останавливается на станциях Баладжары, Евлах и Горан. В составе из четырех вагонов – 367 сидячих мест, в том числе первого класса (9 мест), бизнес-класса (62) и класса стандарт (296).

В настоящее время при проектировании покрытия на дорогах учитываются не все факторы, влияющие на его качество и долговечность. По информации пресс-службы, в новых нормах пропишут требования к минимальной прочности грунта и его укреплению, параметры нагрузки для большегрузного транспорта и дополнительные требования к упругости основания под асфальтобетоном. Кроме того, ОСН предусматривают более корректный расчет возможных сдвигов грунта и обязательное размещение уступов для соединения полотен при расширении дорог.

По оценкам экспертов, данные изменения будут способствовать повышению срока службы дорожного покрытия в среднем на 15–20% и вдвое снизят шансы появления трещин.

Отраслевые строительные нормы касаются проектирования нового строительства, реконструкции или капитального ремонта дорог общего пользования.

Советы врача

Напитки... на пользу

Зима умеет приносить радость – тут и новогодние праздники, и запах мандаринов, 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? Вот что рекомендуют врачи.



Горячие напитки зимой – самый быстрый и популярный способ согреться во время и после длительного нахождения на улице. Однако большое количество горячего может привести к противоположным результатам: вызовет потоотделение, которое понизит температуру тела. Тем не менее чай и кофе содержат кофеин, который способен согревать организм, стимулируя выброс адреналина. Такой же эффект наблюдается и при употреблении имбиря. Даже прохладная вода будет стимулировать термогенез, так как организм начнет тратить энергию на ее нагревание, повышая температуру тела. Поэтому эффективнее всего просто выпить любую жидкость до или после длительной прогулки.

А вот алкоголь, напротив, может понизить температуру тела, несмотря на ощущение тепла после его употребления. Это вещество притупляет один из главных механизмов согревания – дрожь – и расширяет сосуды, включая те, что находятся близко к поверхности кожи. Такие процессы приводят к быстрой потере тепла, а высокие концентрации алкоголя в крови могут даже привести к переохлаждению и обморожению. В умеренном климате алкогольные согревающие напитки вроде глинтвейна в небольших количествах не принесут вреда. В более суровом – риск переохлаждения существенно возрастает.

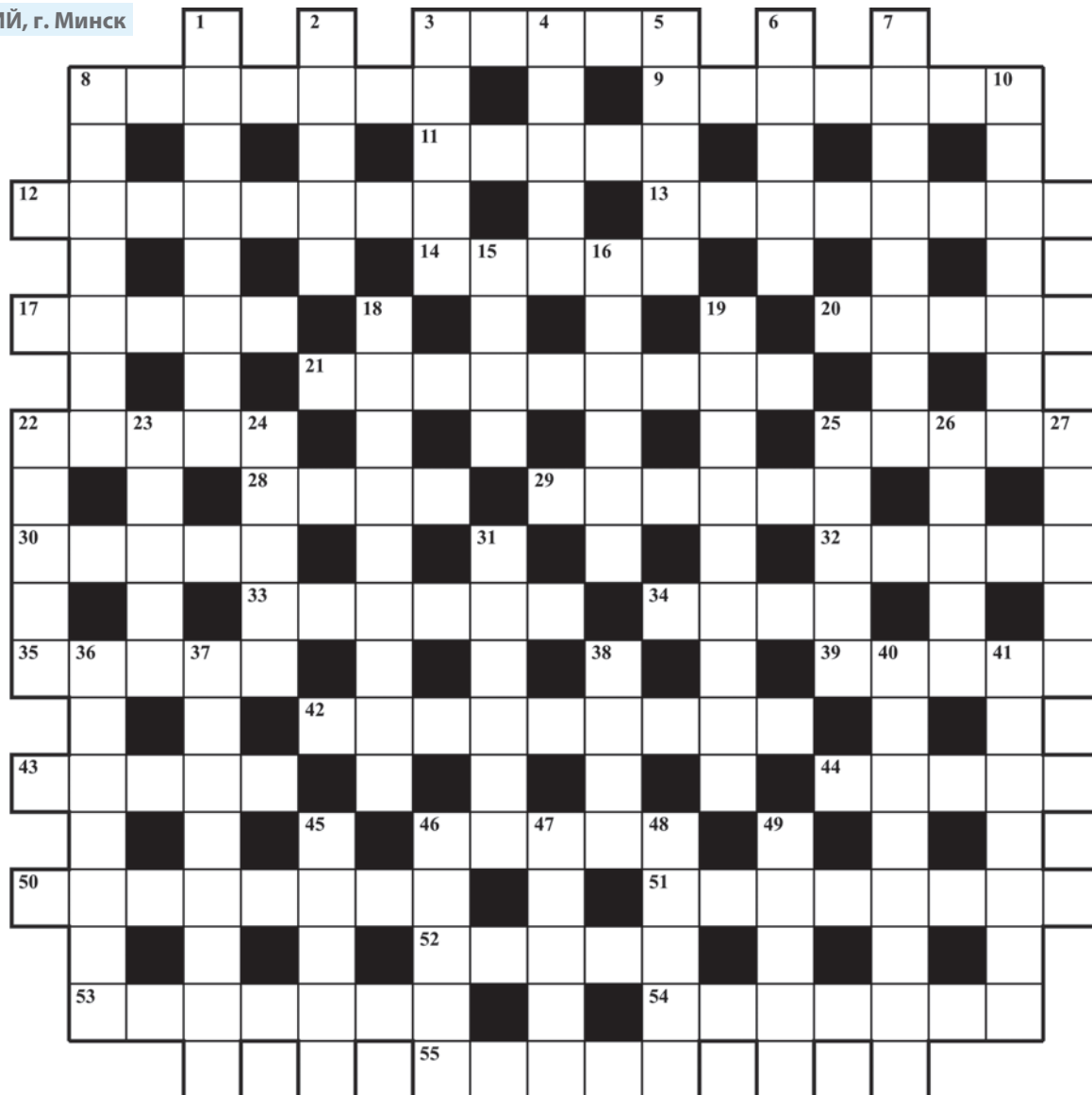
Людмила НОВИК,
валеолог УЗ «23-я городская поликлиника»
Подготовлено по данным интернет-источников

Кроссворд

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 3. Система контор и агентов монополий при законодательных органах. 8. Заведение, оказывающее сексуальные услуги. 9. Любопытство стоило ей носа. 11. «Когда ... придет, не знаю» (песенн.). 12. Пребывание в составе организации. 13. Неуклюжая тяжелая повозка. 14. Итальянский композитор Джузеппе 17. Генеральное сражение. 20. Груз, который нужно тащить. 21. Голосование против себя во всеуслышание. 22. Гипсовый слепок с лица умершего. 25. «Ура!» – и вперед на врага. 28. Остров в Адриатическом море. 29. Город на севере Бразилии. 30. Французский поэт рубежа XVI–XVII вв. 32. Дон ... из к/ф «Человек-амфибия». 33. Тропическое дерево с очень толстым стволом. 34. Штат на северо-западе Бразилии. 35. Ветвь этого дерева доверили голубю мира. 39. Жанр литературного произведения. 42. Тип с дырчатыми карманами. 43. Самая ненаглядная часть телевизора. 44. Арабский палестинский поэт XX века, автор сборников «Родина в сердце». 46. Небольшой боковой отросток дерева или кустарника. 50. Разновидность земельного владения на Руси. 51. Профессия Карабаса-Барабаса. 52. Певчая птица семейства вьюрковых. 53. Зрелище от асов пилотажа. 54. Райское блаженство буддиста. 55. Ансамбль из 9 исполнителей.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. «Трибуна» Ленина на Финляндском вокзале. 2. Берегите ее смолоду. 3. «Столица» западной Украины. 4. Его бессмысленно метать перед свиньями. 5. Город в Японии, на острове Хонсю. 6. Партнер Милки – в частушках. 7. Воспаление слизистой оболочки носовой полости. 8. Побережье севера Европы. 10. Породистая лошадь – на Руси. 15. Уничтожитель кулинарных ценностей. 16. Между яслями и школой. 18. Страстный любитель балета. 19. Женщина легкого поведения. 22. Некрасивая физиономия, морда. 23. Младшая дочь семейки Крудс. 24. Простейшее одноклеточное животное. 25. Ядовитая змея, родственная кобре. 26. Сорт картофеля. 27. Сметанное яблоко тропиков. 31. Ему приносят доход его же деньги. 36. Сахар, который содержится в молоке. 37. Наличие в личной собственности. 38. Деталь гусеницы, без которой трактор не поедет. 40. Предприятие общественного питания. 41. Персонаж романа Льва Толстого «Воскресение». 45. Горничная из пьесы Островского «Доходное место». 46. Ворон, своим криком предсказывающий несчастье. 47. Древнее орудие для разрушения крепостных стен. 48. Архитектурное украшение в виде листьев. 49. Делимая часть неубитого медведя.



Туризм



Сафари на вездеходе

Этот автобус на огромных колесах является своеобразным полярным вездеходом. Его используют в Канаде для полярных сафари.

Но раньше такую технику использовали в качестве пожарных машин и подогреваемых полярных вездеходов для удаленных аэропортов. Потом машины переделали. Теперь они могут справляться в тяжелых условиях ледяной, порывистой и каменистой тундры и в то же время быть комфортным транспортным средством для путешественников, которые своими глазами хотят увидеть Арктику.



Автобусы оборудованы кондиционерами, мягкими сиденьями, мини-кафетерием, туалетами и смотровой площадкой. Путешествие на полярном автобусе стоит от 50 долларов и выше. Все зависит от времени и величины территории, которую турист готов осмотреть.

ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 3. Лобби, 8. Бордель, 9. Вавара, 11. Бесна, 12. Членство, 13. Колымара, 14. Верди, 17. Битва, 20. Бремя, 21. Самоотвод, 22. Маска, 25. Атака, 28. Млэт, 29. Маняус, 30. Ренья, 32. Педро, 33. Бабаб, 34. Акри, 35. Олива, 39. Драма, 42. Растеряха, 43. Экран, 44. Биску, 46. Ветка, 50. Помесь, 51. Кукуловод, 52. Шурпа, 53. Авишом, 54. Нирвана, 55. Нонет.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Броневик, 2. Честь, 3. Львов, 4. Бисер, 5. Иваки, 6. Дрозд, 7. Гайморит, 8. Балтика, 10. Армак, 15. Елок, 16. Детсад, 18. Валетман, 19. Потакуха, 22. Мурино, 23. Санди, 24. Амеба, 25. Аспид, 26. Андра, 27. Анона, 31. Ранта, 37. Лактоза, 38. Трап, 40. Ресторан, 41. Масло, 45. Стеша, 46. Вешун, 47. Таран, 48. Акант, 49. Шкюра.

Быстрее, выше, сильнее

Фото Александра БАЧИЛО

На магистрали Ирину Казакевич знают не только как первоклассного специалиста, энергичного, неравнодушного, легкого на подъем человека, но и как отличную спортсменку, не раз успешно защищавшую честь БЖД, занимавшую призовые места на мероприятиях разного уровня.

Путь Ирины к признанию начался гораздо раньше – со школьной скамьи. Еще в детстве к активному образу жизни ее приобщил отец

– кандидат в мастера спорта по велоспорту. Перепробовав гимнастику, плавание, легкую атлетику, в восьмом классе Ирина пришла в лыжный спорт. Напряженные тренировки не тяготили. Наоборот, занятия на воздухе, скорость и воспитание выносливости были в удовольствие. И вскоре результаты не заставили себя ждать.

Девочку взяли в сборную команду профсоюзов Минска, в составе которой она выступала на

соревнованиях в разных городах СССР. Это не помешало и школу с хорошим аттестатом окончить, и звание кандидата в мастера спорта по лыжным гонкам получить. За плечами Ирины – БелГУТ, столичный вагонный участок, отдел технической политики Минского отделения белорусской магистрали. Сегодня ее знания и опыт незаменимы в службе стандартизации, метрологии, сертификации и управления качеством Управления Белорусской железной дороги.

Под знаком качества все это время проходит и ее спортивная жизнь. Еще работая в вагонном участке, Казакевич начала выступать за родное предприятие на спартакиадах: летом – в многоборье, зимой – в лыжных гонках. Результативную спортсменку пригласили защищать честь отделения на дорожной спартакиаде.

Уже несколько лет она – в команде белорусской магистрали на республиканской спартакиаде среди структурных подразделений и организаций Минтранса, где не раз становилась призером. Ирина участвует в дорожных соревнованиях по туристско-прикладному многоборью.

В 2016 году спортивные заслуги железнодорожницы отмечены Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций и Благодарностью министра спорта и туризма. Немало у Ирины, жизнь которой – в постоянном движении, и других наград и призов. Но все ее достижения – не ради них. Спорт для нее является образом жизни, залогом здоровья, оптимизма, творческого полета. А участие в соревнованиях – способ ставить новые цели, проверять свои возможности. Одним словом, путь к совершенствованию.

Вот уже два года на Минском полумарафоне, который проходит в рамках празднования Дня города, она выбирает самую длинную дистанцию – 21,097 км. В планах железнодорожницы – участие в зимнем трейловом забеге на дистанцию 21 км в январе 2019 года, в мае – в гонке с препятствиями Bison Race.

Как действующий член Федерации по спортивному ориентированию Республики Беларусь и клуба по спортивному ориентированию SilvanLiuks, Ирина примет участие в многочисленных республиканских и международных стартах. Одним из важных в 2019 году она считает чемпионат Международного спортивного союза железнодорожников по спортивному ориентированию, который состоится в сентябре в Бресте.

Дата в календаре**Самый воспитанный праздник**

11 января во многих странах отмечают Международный день «спасибо».

Он был утвержден такими крупнейшими международными организациями, как ЮНЕСКО и ООН, с целью борьбы с невежеством и грубостью.

«Спасибо» – слово, выражающее искреннюю благодарность. Несмотря на то что в каждой стране оно произносится по-разному, его суть не меняется, а адресат всегда остается доволен, что его действие было поощрено добрым словом.

Этот праздник пронизан теплом и светом. При этом вполне справедливо считается, что благодарность не должна и не может быть условной: если говорить «спасибо», необходимо смотреть людям в глаза.

В этот день устраиваются различные образовательные акции. Активисты рассказывают о культурных традициях, этике, хороших манерах. В образовательных учреждениях говорят о важности благодарности. Флешмобы побуждают участников к вежливому обращению. Проводятся благотворительные акции, участники которых собирают средства нуждающимся людям. В эфире радио и телевидения транслируются тематические передачи и фильмы.

Впервые «спасибо» появилось в парижском словаре-разговорнике, изданном в 1586 году. До XX века было более распространено слово «благодарю», предшествен-

ником которого являлось «дякую». Первые попытки ввести в повседневную речь «спасибо» предпринял протопоп Аввакум, употребив фразу «спаси Богъ». Но прошло несколько столетий, прежде чем «спасибо» стало общепринятым.

Выражение или получение признательности позитивно влияет на психоэмоциональное состояние организма. А в туристических путеводителях утверждают, что «спасибо» улучшает качество обслуживания и помогает наладить спокойный и приятный отдых.

Ольга НИКОЛАЕВА

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

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

Главный редактор – Луцевич Татьяна Викторовна

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

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

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

Телефоны:

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

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

отдел рекламы 285-37-98
285-38-03

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
Витебск (0212) 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

Индекс 64121

Подписано в печать 10.01.2019
Объем 4 п.л. Тираж месяца 15 475 экз. Заказ 200.
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

