

Десятый контейнерный поезд с белорусской продукцией отправился в Румынию.

стр. 4

Как обезопасить труд дорожников?

стр. 9,10

Работник БЖД помогает возвращать имена погибших солдат.

стр. 13

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

23 мая 2019 г., четверг, № 21 (6080)

МЭТЫ БЕЛАРУСІ

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

15 мая в Министерстве транспорта и коммуникаций прошла церемония подписания Протокола о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении от 9 апреля 1994 года.

С белорусской стороны документ подписал первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей Ляхнович. В качестве подписанта от Молдовы выступил государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры Сергей Букатару.

Изменения и дополнения в межправительственное соглашение предусматривают выполнение всех видов международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на безразрешительной основе. Это создает дополнительные предпосылки для увеличения объемов работы белорусских перевозчиков в направлении Молдовы и сопредельных с ней государств, а в конечном итоге

Беларусь – Молдова: сотрудничество развивается

влечет рост объемов экспорта автотранспортных услуг.

Комментируя факт подписания документа, Алексей Ляхнович подчеркнул, что, по сути, это ответ на заявление, сделанное Президентом Беларуси на II Форуме по международному сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс и один путь», который прошел в апреле в Китайской Народной Республике: «...Упразднение разрешительной системы международных автомобильных перевозок станет дополнительным стимулом для развития транспортно-логистической деятельности».

– Нам необходимо выходить со всеми странами на работу без разрешений на осуществление международных перевозок. Республика Молдова стала

одним из первых государств, с которыми мы подписали такое соглашение, – сказал первый заместитель министра.

Сергей Букатару в свою очередь отметил, что Беларусь для Молдовы является одним из важнейших партнеров: она входит в топ-5 стран СНГ, с которыми активно развивается сотрудничество.

– По итогам внешней торговли Республики Молдова в 2018 году Беларусь заняла второе место по импорту и третье – по экспорту. Поэтому мы уделяем большое внимание развитию торгово-экономических отношений с вашей страной, – подчеркнул государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры Молдовы.



Окончание на стр. 2

RENAULT TRUCKS T/T HIGH 2019

ИООО «ВольвоГрупБЛР»г. Минск, ул. Притыцкого, д. 79, офис 509
+375 29 628 10 00
+375 29 627 45 35
+375 29 640 25 35
www.renault-trucks.by
УНП 192199782

Вместе – за безопасность

Заседание комиссии по чрезвычайным ситуациям Минтранса и совещание о некоторых вопросах выполнения требований Директивы Президента Республики Беларусь № 1 «О мерах по укреплению общественной безопасности и дисциплины» прошло 15 мая в формате видеоконференции под председательством заместителя министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Андрея Иванова.

Доклад начальника сектора транспортной безопасности Минтранса Павла Бречко затрагивал различные аспекты совершенствования работы в сфере защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

Окончание на стр. 3

Сплитстоун Бел

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

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

МАЛАЯ ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА
Мозаично-шлифовальные машины
Резчики мягкой кровли
Станки для резки камня
Сверильные машины

Виброплиты
Резчики швов
Разделщики трещин
Бензорезы

www.splitstone.by
Минск, Тимирязева, 46-52
(017) 369-72-13
369-60-95

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

Прямая линия

25 мая 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

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Беларусь – Молдова: сотрудничество развивается

Окончание. Начало на стр. 1

Сергей Букатару также отметил, что практически весь товарооборот осуществляется автомобильными перевозчиками. С Молдовы в Беларусь везут виноградные вина и виноград, овощи, текстильную и трикотажную продукцию. Из Беларуси в Молдову поступают сельскохозяйственное оборудование, автомобили, троллейбусы. Импортятся также фармацевтические препараты, керамическая плитка. Кроме того, в любом супермаркете можно найти много белорусских продуктов питания: молоко, масло, сыр, творог, сметану.

– Либерализация, максимальное упрощение автомобильных перевозок для нас очень важны. Это позитивно отразится на экономике обеих стран. Бизнес и Молдовы, и Беларуси, без сомнения, почувствует импакт наших действий, – подчеркнул подписант документа.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ТУРНИР



И вновь победа!

Команда Национального аэропорта Минск по мини-футболу завоевала золото международного турнира Aviation Football Cup.

С 16 по 19 мая белорусская команда принимала участие в финальном этапе Международного турнира по мини-футболу среди команд авиационной отрасли Aviation Football Cup, который проходил в городе Анталия (Турция).

В соревнованиях участвовали 10 команд аэропортов Inter Miami (США) и Будапешт (Венгрия), авиакомпаний «МАУ» и WindRose (Украина), Red Wings (Россия), Qatar Airways (Катар), LOT (Польша), компании по наземному обслуживанию самолетов LS World (Польша), сообщества аэропортов Афин Athens APT Community (Греция).

18 мая, в День работников физической культуры и спорта Беларуси, белорусские авиаторы сражались за золото турнира с представителями «МАУ». В упорной борьбе наши футболисты завоевали победу со счетом 4:3.

Серебро и бронза достались двум украинским авиакомпаниям – «МАУ» и WindRose.

Нападающий команды Национального аэропорта Минск Илья Завадский признан лучшим игроком турнира.

– Сезон 2018/2019 стал для команды достаточно результативным: в нашем активе оказалось четыре первых места, – отметил представитель команды Игорь Каменецкий. – В чем секрет нашего успеха? Думаю, в трудолюбии и любви к спорту и футболу. Перед каждым матчем мы детально изучаем соперников, обсуждаем тактику и стратегию игры, капитан настраивает ребят на победу, и после командного рукопожатия мы готовы выходить на поле и побеждать.

СПРАВОЧНО

Первый турнир Aviation Football Cup состоялся в Португалии в 2005 году. В соревнованиях приняли участие более 3540 игроков из 140 команд, представляющих 48 стран с пяти континентов.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Еще один прямой. В Мюнхен

15 июля авиакомпания «Белавиа» открывает регулярное авиасообщение по маршруту Минск – Мюнхен – Минск.

Мюнхен – столица федеральной земли Бавария. Стабильная экономика и самый высокий в стране уровень жизни делают город чрезвычайно привлекательным местом для бизнеса.

Полеты в Мюнхен будут выполняться четыре раза в неделю – по понедельникам, четвергам, пятницам и воскресеньям. Вылет из Минска – в 12.30. Прибытие в Международный аэропорт Мюнхен имени Франца-Йозефа Штрауса – в 13.35. Время в пути – около двух часов. Обратный рейс из

Мюнхена запланирован на 14.15. Возвращение в Национальный аэропорт Минск – в 17.15. Время для обоих аэропортов указано местное.

В столицу Баварии будет летать комфортабельный авиалайнер Embraer 175 вместимостью 76 мест. Билеты уже доступны для покупки на сайте: belavia.by. Их стоимость в одну сторону составляет от 115 евро, включая таксы и сборы, туда и обратно – от 255 евро.

Генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Анатолий Гусаров

считает, что открытие нового рейса будет способствовать налаживанию и укреплению торгово-экономического сотрудничества между двумя странами. Кроме того, белорусский авиаперевозчик рассчитывает на дальнейшее увеличение транзитного потока через свой базовый аэропорт в Минске.

Сейчас «Белавиа» выполняет регулярные рейсы в немецкие города Берлин, Франкфурт и Ганновер.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Система на старте

В Беларуси приступают к введению автоматизированной информационной системы персональных данных пассажиров (АИС ПДП) воздушных судов.

Система сбора персональных данных пассажиров вводится в нашей стране в соответствии с требованиями международного законодательства – стандарта Конвенции о международной гражданской авиации, а также с положениями Воздушного кодекса Республики Беларусь.

– На сегодняшний день мы должны иметь такие базы персональных данных о пассажирах, в том числе с точки зрения национальной безопасности, – сказал обозревателю «ТВ» Юрий Шамма, заместитель начальника управления государственного контроля и инспекторского надзора за безопасностью полетов и авиационной безопасностью Департамента по авиации.

До 1 июня все коммерческие авиаперевозчики, выполняющие рейсы в Минск, должны подключиться к системе, подписав соответствующее соглашение с ее оператором – Национальным аэропортом. Данный документ предусматривает, в частности, обязанность сторон о неразглашении.

Согласно утвержденному в Беларуси Положению о порядке создания и ведения автоматизированной информационной системы персональных данных пассажиров ВС (постановление Совета Министров № 593) базы данных формируются на основе информации, предоставляемой перевозчиками, и сведений погра-



ничной службы о пассажирах, которым будет отказано во въезде в нашу страну.

Персональные данные включают фамилию, собственное имя, отчество (при наличии), пол, дату рождения, данные о гражданстве (подданстве) пассажира, название и номер документа, необходимого для въезда или выезда в Беларусь, его срок действия.

Состав другой информации, передаваемой авиаперевозчиками в АИС ПДП, определяется Минтрансом совместно с пользователями на основе межгосударственных договоренностей.

Как сообщили в Департаменте по авиации, подобные системы сбора персональных данных пассажиров ВС функционируют в зарубежных странах, а также в Российской Федерации в рамках принятого федерального закона о транспортной безопасности.

Белорусская АИС ПДП была создана отечественным разработчиком ПО.

– Завершается тестовая эксплуатация программы, идет подключение к ней всех заинтересованных госорганов. Запустить систему планируем в самое ближайшее время, – отметил Юрий Шамма.

В соответствии со статьей 23.87 КоАП РБ доставка авиаперевозчиком на территорию Республики Беларусь физического лица, не имеющего документов, необходимых для въезда в страну, либо лица, в отношении которого до начала перевозки перевозчик уведомлен об отказе во въезде в РБ, либо неисполнение таким перевозчиком обязанности по передаче персональных данных пассажиров в информационные системы Минтранса Беларуси, повлекшее доставку на территорию Республики Беларусь физлица, которому отказано во въезде, влекут наложение штрафа на юридическое лицо в размере от ста до 500 базовых величин.

Инееса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

Вместе – за безопасность

Окончание. Начало на стр. 1

Состояние готовности отраслевой подсистемы ГСЧС Минтранса изучалось Министерством по чрезвычайным ситуациям. С выполнением поставленных задач в целом подсистема справляется. Вместе с тем в некоторых организациях выявлены нарушения требований законодательства о предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций, пожарной и промышленной безопасности.

В частности, не скорректированы планы предупреждения и ликвидации ЧС, гражданские формирования не оснащены необходимыми средствами гражданской обороны, на отдельных объектах не обеспечено безопасное противопожарное состояние, не соблюдается периодичность обучения в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

Руководителям организаций надлежит серьезно проанализировать выводы, сделанные МЧС, и разработать планы мероприятий по устранению выявленных недостатков.

При аттестации работников, ответственных за обеспечение пожарной безопасности, необходимо применять тесты, разработанные ГУО «Университет гражданской защиты Министерства Республики Беларусь» (<http://do.ucsp.by/test>). Повышать квалификацию должностных лиц в этой сфере можно в Республиканском институте высшей школы.

Начальник сектора транспортной безопасности также ознакомил с требованием департамента по надзору за безопасным ведением работ в промышленности МЧС о приведении лифтов в соответствие с требованиями Технического регламента Таможенного союза (ТР ТС 011/2011 «Безопасность лифтов»). Организациям при участии Минского городского и област-

ных управлений Госпромнадзора необходимо до 30 мая разработать графики замены (модернизации) лифтов на 2019–2025 годы и обеспечить установленный уровень их безопасности.

Еще один тезис доклада касался неисполнения отдельными организациями решений заседания комиссии по чрезвычайным ситуациям при Совмине от 12 ноября 2018 года, что констатировали участники заседания президиума Совета Министров 23 апреля. Речь идет об обязательном оборудовании объектов с массовым и круглосуточным пребыванием людей пожарными извещателями и ремонте неисправных систем опове-

щения. В связи с этим на заседании в Минтрансе были заслушаны представители организаций, допустивших невыполнение поручения.

Утвержден также план работы комиссии на II полугодие и работы в пожароопасный период.

Руководителям организаций системы Минтранса надлежит привести в полную готовность силы и средства для тушения пожаров, обеспечить на своих территориях ежедневный контроль за пожарной безопасностью, а при возникновении пожаров – их тушение до прибытия профессиональных пожарных аварийно-спасательных служб.

Недопустимо сжигание сухой травы на сельскохозяйственных угодьях, полосах отвода железнодорожных и автомобильных дорог, вблизи населенных пунктов и других объектов. Члены экипажей воздушных судов и бригад железнодорожного и автомобильного транспорта обязаны незамедлительно информировать о выявленных фактах возгораний (задымлений) лесов, торфяников и сельхозугодий.

Необходимо также принять меры по организации сноса непригодных и неэксплуатируемых зданий, уборке территории от захламленности.

Вопросам внимания совещания по Директиве Президента №1 были упущения в работе организаций, отмеченные Государственным секретариатом Совета Безопасности по результатам контроля в 2018 году. В частности, речь шла о ненадлежащем обеспечении безопасности дорожного движения в республике.

На некоторых предприятиях не осуществляется контроль за наличием у водителей действительных документов – водительского удостоверения, медицинской справки о состоянии здоровья, отсутствуют экспресс-тесты для опреде-

ления в биологических образцах наркотических средств, несвоевременно проверяются алкотестеры.

По результатам заседания даны поручения обеспечить контроль за проведением предрейсовых осмотров водителей и техосмотров транспортных средств, рассмотреть возможность повышения квалификации работников по курсу «Основы обеспечения дорожной безопасности на предприятии», на постоянной основе проводить анализ причин ДТП и нарушений Правил дорожного движения.

Были также озвучены данные по производственному травматизму в организациях системы Минтранса за четыре

месяца текущего года. Травмировано 13 человек (для сравнения: в 2018-м за этот же период – 14), при этом травм со смертельным исходом не допущено (в 2018-м – 2). Тяжело травмированы пять работников (2018-й – 7).

Подпрограммой «Охрана труда» Государственной программы о социальной защите и содействии занятости населения на 2016–2020 годы поставлена задача минимизировать число потерпевших при несчастных случаях на производстве со смертельным исходом не менее чем на 1% к уровню 2018-го. По итогам четырех месяцев эта задача выполнена. Также на 1,19% к уровню предыдущего года снижен удельный вес рабочих мест с вредными и (или) опасными условиями труда (при задании не менее чем на 1%).

городского электрического транспорта надо предусмотреть дополнительные меры безопасности при проведении технического обслуживания и ремонта, в первую очередь при производстве шиномонтажных и ремонтных работ в полевых условиях.

В связи с высоким уровнем производственного травматизма в целом по республике в прошлом году на заседании президиума Совмина 23 апреля принято решение о проведении ряда обязательных мероприятий.

Так, с целью усиления контроля за соблюдением работниками требований охраны труда, трудовой и производственно-технологической дисциплины необходимо расширить практику использования систем видеонаблюдения



Фото: Н. ИКИТЫ ПЕТРОВА, «ТВ»

Должностные лица организаций и граждане должны быть осведомлены об административной ответственности за нарушение законодательства о пожарной безопасности, установленной КоАП Республики Беларусь, а также о возмещении виновными лицами материального ущерба, причиненного пожаром, в соответствии с Законом Республики Беларусь от 15.06.1993 г. «О пожарной безопасности».

Несмотря на общее снижение случаев производственного травматизма, в некоторых организациях допущен их рост. Так, в ОАО «Дорстроймонтажтрест» за четыре месяца травмированы три работника, при этом двое из них получили тяжелые травмы.

БелНИИТ «Транстехника» необходимо провести анализ системы управления охраной труда в филиалах организации. Руководителю ОАО, председателю комиссии по проверке знаний работающих, инженеру по охране труда предстоит внеочередная серьезная проверка знаний в области охраны труда.

При подготовке изменений в Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации автомобильного и

на производственных, строительных и иных объектах.

При формировании планов модернизации (технического перевооружения) следует предусматривать меры по максимально возможному на современном уровне развития технологий исключению ручного труда, в первую очередь за счет автоматизации и механизации производственных процессов, более широкого применения дистанционного управления.

Необходимо также организовать персонализированный учет допускаемых работниками нарушений требований по охране труда для принятия управленческих решений.

На официальных сайтах должна размещаться информация об обеспечении требований безопасности при выполнении работ либо оказании услуг, а также о типичных нарушениях, повлекших гибель или травмирование работников. В случае вины работодателя в несчастном случае на производстве с тяжелыми последствиями руководители организаций, допустивших их, обязаны проходить внеочередную проверку знаний по вопросам охраны труда.

В рамках политики по созданию безопасных условий труда рекомендовано применение разработанной Международной ассоциацией социального обеспечения Концепции нулевого травматизма. А участие профсоюза и других заинтересованных организаций в проведении конференций, семинаров, круглых столов, направленных на пропаганду и распространение передового опыта в области охраны труда, позволит поднять работу на более высокий уровень.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Уже
десятый

17 мая контейнерный поезд с белорусской продукцией деревообработки в десятый раз отправился в Румынию.

Реализация масштабного проекта стала возможна благодаря совместным усилиям государственного предприятия «БТЛЦ», железных дорог Беларуси, Украины и Румынии, а также компаний «ЗахідТрансСервис» (Украина), «РейлКаргоЛогистик» (Словения) и «Иннофрейт» (Австрия).

Если раньше щепу доставляли румынским заказчикам в полувагонах, а срок доставки исчислялся неделями, то сегодня специализированный контейнерный поезд преодолевает расстояние от Беларуси до Румынии всего за 39 часов.

Грузовой контейнерный поезд начинает свой путь в Ганцевичах, где созданы все условия для погрузки продукции. Заполнением 124 контейнеров повышенной вместимости, размещенных на 31 специализированной фитинговой платформе, занимаются экспортеры полесской локации.

Такие прямые перевозки позволят увеличить объемы экспорта продукции деревообработки и не отвлекать на них дефицитный подвижной состав. Планируется, что в течение года румынским партнерам по железной дороге будет поставлено 120 тысяч тонн щепы.

В будущем этот амбициозный проект может получить дальнейшее развитие. Как рассказал журналисту «ТВ» Марии ЛАСТОЧКИНОЙ директор Могилевского филиала государственного предприятия «БТЛЦ» Алексей Пушкарев, имеются планы в продлении маршрута контейнерного поезда до Стамбула. В этом заинтересованы и турецкие партнеры.

– Это позволит еще больше раскрыть транспортный потенциал Беларуси. Речь идет об увеличении экспорта из Турции не только в нашу страну, но и через нее в страны ЕАЭС и Скандинавию, – отмечает собеседник.

В Беларуси контейнеры будут перераспределяться по направлениям. Например, в Скандинавские страны дальнейшая доставка возможна контейнерными поездами ZUBR и «Викинг», маршруты которых обеспечивают железнодорожное сообщение портов Черного и Балтийского морей. Дальше дело уже за партнером «Белинтертранс» – международной транспортной компанией STENA LINE, управляющей самой широкой сетью паромных линий в Европе.

По словам директора филиала, сегодня в приоритете – расширение географии перевозок и реализация новых проектов. В частности, идет поиск партнеров, в том числе инвесторов, для реализации проекта организации перевозки грузов контейнерными поездами. Специальные платформы, на которых можно перевозить и контейнеры, и автомобильные прицепы, разрабатывает Могилевский вагоностроительный завод. Основное преимущество таких перевозок заключается в отсутствии дополнительных грузовых операций и соответственно снижении риска повреждения или утраты груза, а также уменьшения влияния грузового транспорта на окружающую среду.

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь скорбит в связи со смертью начальника управления по надзору за исполнением законодательства на транспорте и в таможенных органах Генеральной прокуратуры Республики Беларусь Анатолия Константиновича ДУДКИНА и выражает глубокие соболезнования его родным и близким.

Коллектив Транспортной инспекции Минтранса глубоко скорбит по поводу безвременного ухода из жизни Анатолия Константиновича ДУДКИНА, возглавлявшего управление Генеральной прокуратуры по надзору за исполнением законодательства на транспорте и в таможенных органах. Выражаем искренние соболезнования родным, близким и коллегам Анатолия Константиновича. Светлая ему память!

К СВЕДЕНИЮ

Плюс имя и дата рождения

С 16 мая расширился перечень сведений, которые пассажир должен сообщить билетному кассиру при оформлении проездных документов для следования в международном сообщении в поездах с нумерованными местами, сообщает пресс-центр БЖД.

Данная норма предусмотрена постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 240 «Об изменении постановлений Совета Министров Республики Беларусь по вопросам обеспечения пограничной безопасности».

Теперь, кроме фамилии и номера документа, удостоверяющего личность, необходимо дополнительно представить информацию об имени и дате рождения пассажира. Аналогичные данные указываются и при оформлении электронных проездных документов.

Подарок к праздникам

По случаю празднования Дня Победы и 75-летия освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков ветеранам и инвалидам Великой Отечественной войны белорусская магистраль преподнесла настоящий подарок.

С 3 мая по 7 июля ветераны и инвалиды Великой Отечественной войны могут бесплатно ездить в поездах по территории страны. По информации пресс-центра БЖД, это предусмотрено Указом Президента Республики Беларусь от 02.05.2019 № 165 «О предоставлении права бесплатного проезда».

Участники и инвалиды ВОВ смогут получить бесплатные билеты на проезд по территории Беларуси во всех поездах региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий и международных линий формирования БЖД в вагонах всех классов обслуживания, кроме СВ (оформляется с доплатой к тарифу купейного вагона).

Оформить бесплатный проезд можно в билетных кассах Белорусской железной дороги. При этом для оформления проездных документов, а также в пу-

ти следования поезда при себе необходимо иметь оригинал удостоверения личности ветерана, а также документ, подтверждающий право на льготный проезд, например удостоверение участника ВОВ. Для иностранных граждан оформление проездных документов производится по предъявлении удостоверения, выданного соответствующими органами СССР по форме, действовавшей на 1 января 1992 года.

Льгота предоставляется лицам 1935 года рождения и старше.

Ветеран или инвалид Великой Отечественной в период проведения акции может совершить неограниченное количество поездок. Вместе с ним услугой бесплатного проезда может воспользоваться один сопровождающий.

МАРШРУТЫ

В Гданьск и обратно

С 29 апреля рейсы на международном автобусном маршруте Минск – Лида – Гродно – Гданьск стали выполняться ежедневно.

Как рассказал начальник отдела перевозок ОАО «Гроднооблавтотранс» Андрей Полубятко, маршрут открыт на паритетных началах с польской компанией в июне прошлого года и сразу же стал пользоваться спросом. Поэтому уже в августе количество рейсов было увеличено. Автобусы не заходят в Варшаву, что значительно сокращает время в пути. Сейчас рейсы будут выполняться ежедневно.

Автобусы отправляются из Минска, от автовокзала «Центральный», в 19.30, от автовокзала «Лида» – в 22.00, из Гродно – в 23.40 и на следующий день утром

прибывают в Гданьск. Маршрут проходит через польские города Ломжа, Остроленка, Щитно, Ольштын, Эльблонг. Из Гданьска автобусы отправляются от автовокзала PKS в 17.30 по местному времени и утром прибывают в конечную точку маршрута.

Для детей, подростков, молодежи до 26 лет и лиц старше 60 на покупку билетов предусмотрены скидки. Рейсы выполняются современными комфортабельными автобусами MAN. Пассажиры в пути могут пользоваться бесплатным интернетом.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

УЧЕНИЯ

Тушили
и спасали

16 мая в аэропорту Гродно в рамках подготовки к проведению II Европейских игр прошли тактико-специальные учения, в которых участвовали спасатели МЧС совместно со службами аэропорта и экстренного реагирования.



В соответствии с тактическим замыслом учений действия по спасению людей и тушению возгораний проходили в три этапа. Как рассказали в Гродненском областном управлении МЧС, по легенде, на первом этапе в районе ответственности аэропорта потерпел бедствие легкомоторный летательный аппарат. На втором – отработывались действия при вынужденной посадке самолета с пассажирами на аэродроме Гродно. Завершающим этапом стала отработка совместных действий по спасению пассажиров, а также тушению двигателя самолета, шасси и разлива топлива. По окончании учений организаторы и участники подвели итоги и дали положительную оценку совместным действиям.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Прогулки на «Мечте»

Теплоход «Мечта» вновь начал курсировать по Березине – в Бобруйске 1 мая был открыт сезон пассажирских перевозок.

Как рассказали в Бобруйском государственном предприятии «Водоканал», на балансе которого находится судно, совершить речную прогулку можно в выходные и праздничные дни при благоприятных погодных и навигационных условиях. Еще немаловажно: наличие не менее 30 пассажиров. Всего вместимость теплохода составляет 120 человек.

«Мечта» начинает рейс, как и в прошлые годы, от причала санатория имени В.И. Ленина. Общая продолжительность речной прогулки составляет примерно полтора часа – за это время пассажиры могут сполна насладиться красотой бобруйских пейзажей.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ДНЕПРО-БУГСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

Навигация началась. И раньше, и лучше

Филиал «Витебскводтранс» республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия «Днепро-Бугский водный путь» по-своему уникален. Он единственный в Витебске и области обеспечивает содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в целях безопасного судоходства на участке внутренних водных путей – реки Западная Двина.



Погодные условия в северном регионе страны нынче сложились настолько благоприятно для речников, что судоходство они смогли начать 30 марта, а не традиционно в апреле. Более того, высокую воду в начале сезона использовали по максимуму для транспортировки древесины из мест ее заготовки переработки.

Для поддержания заданных техническим заданием параметров по обслуживанию, улучшению и развитию внутренних водных артерий страны и для создания безопасных условий плавания коллектив филиала выполняет целый комплекс путевых работ. В него включены, прежде всего, дноуглубительные, дноочистительные и тральные, а также содержание навигационного оборудования.

Зарабатывают деньги на нужды филиала не только путем реализации стройматериалов или оказания транспортных услуг. Круглый год в речном порту кипят договорные ремонтные работы. Если год назад здесь по заказу УП ЖКХ «Витрайкомхоз» капитально отремонтировали паром П-01, функционирующий в поселке Сураж, то минувшей зимой – аналогичное плавсредство из Дисны, принадлежащее КУП «Витебскоблдорстрой». Причем вернули обновленный паром Миорскому ДРСУ-203, на балансе которого он состоит, на 10 дней раньше намеченного срока. Старались, спешили, понимая, что в Дисне его ждут с нетерпением, ведь и там ледоход прошел прежде обычного, так что река готова к переправе людей и грузов. А парал-

лельно с ремонтом дисненского парома приводился в надлежащее состояние речной флот и своего предприятия. Забот, конечно, было невпроворот. Пришлось даже привлечь дополнительные квалифицированные рабочие. Зато плавсредства вышли на большую воду своевременно и в полной исправности.

– Стопроцентная готовность к весенним работам сказалась на их результативности. Безвозвратная выемка грунта, например, в апреле составила 32,3 тысячи тонн против 3,7 тысячи тонн за апрель 2018 года. За минувшие четыре месяца мы реализовали 65,3 тысячи тонн песка, что составило 133,2 процента к аналогичному периоду прошлого года. И это только начало сезона, – рассказывает начальник филиала «Витебскводтранс» РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь» Анатолий Леонов.

И успехи коллектива теперь только радуют. Неудивительно, что во второй раз подряд филиал заносится на районную Доску почета, а по итогам работы за 2018 год еще и на Доску почета города Витебска. Ежегодно наращивая объемы и снижая себестоимость продукции и услуг, предприятие повышает конкурентоспособность и расширяет рынки сбыта. Количество основных заказчиков филиала «Витебскводтранс» РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь» выросло с 175 до 204. Это не только крупные организации города Витебска и области – ГП «Гордормост», ГП «Зеленхоз», филиалы «ДЭУ-31», «ДЭУ-32» и «ДЭУ-36» РУП «Витебскавтодор», ОАО «ДСУ-45», ООО «Плиссастрой», РУП «Витебский

«ДСК», ОАО «Обольский керамический завод», ОАО «Жилстрой», но и предприятия города Минска – БМСУ-4, ООО «Гарант качества», а также крупнейшее в Европе по производству высококачественных строительных материалов ОАО «Керамин».

– Темп роста объема перевезенных грузов за 2018 год по сравнению с аналогичным периодом 2017-го составил более 139 процентов, грузооборот соответственно увеличился в 1,8 раза. Среднемесячная заработная плата работников в прошлом году по сравнению с аналогичным периодом предыдущего выросла на более чем 113 процентов и систематически увеличивается. Рост выручки на одного работника в 2018 году по сравнению с 2017-м составил 126 процентов, как и темп роста производительности труда, – приводит конкретные цифры Анатолий Васильевич. – Именно осенью прошлого года мы провели экспериментальную транспортировку леса на барже по реке Западная Двина через шлюз Витебской ГЭС, что явилось настоящим технологическим прорывом. А нынешней весной, используя освоенную технологию, продолжили поставлять баржами лесопroduкцию нашему соседу – ОАО «Витебскдрев». Транспортировка древесины водным путем обходится в несколько раз дешевле, чем автотранспортом.

К слову, за четыре месяца 2018-го витебские речники выполнили всего шесть шлюзований против 12 в этом году. Будь уровень воды устойчив, работали бы весь теплый сезон в усиленном темпе. Однако река стремительно мельчает.

Еще в апреле высота воды доходила до четырех метров, а теперь, дай бог, половину этого. Между тем когда-то Западная Двина поднималась весной до 8-метровой отметки. Если бы удалось построить дамбу, а по сути подпорное сооружение чуть ниже по течению от речного порта, водная артерия могла бы быть пригодной для судоходства весь навигационный сезон. Доказывая свою способность вернуть северной реке былые судоходные возможности, витебские речники делают почти невероятное: транспортируют лес на баржах через шлюз Витебской ГЭС.

Думается, это стало возможным благодаря беспокойному, ищущему, неугомонному руководителю филиала, своеобразному генератору идей Анатолию Леонову, сумевшему организовать и направить коллектив на достижение поставленных производственных целей. В мае исполняется пять лет, как он возглавил предприятие. Во многом именно его усилиями предприятие ожило, коллектив воспрял духом.

Настоящим экзаменом для филиала стал сложный период, связанный со строительством Витебской ГЭС. Речники обеспечили своевременное выполнение и высокое качество работ на различных объектах электростанции, ставшей самой мощной в Республике Беларусь. Построенный тогда судоходный шлюз, для обслуживания которого создано 12 новых рабочих мест, несомненно, приносит отдачу.

– Кадровые вопросы приходится решать постоянно, причем в основном за счет приема на работу выпускников специальных технических учебных заведений. К сожалению, сегодня даже толкового электрогазосварщика найти довольно сложно: настоящих профессионалов крепко держат руководители других предприятий. Переманить специалистов с воднотранспортных предприятий не можем: их попросту нет в регионе, мы одни такие. Надо воспитывать свои кадры из молодых, неопытных. Они приходят на смену людям, уходящим на заслуженный отдых. Ожидаем летом пополнения из Гомельского государственного профессионального лицея речного флота и Витебского государственного технического колледжа. Замечу, что молодые практиканты-мотористы после прохождения производственной практики хотят остаться у нас – это очень радует. Между прочим, в Гомеле проходит переподготовку и наш командирский состав. Это гарантирует повышение квалификации, профессиональный рост и увеличение заработной платы. Заинтересованность налицо, – полагает Анатолий Леонов.

Настрой у коллектива нынче боевой. Работать хочется много и успешно, да и погода тому способствует. Значит, будет и результат.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

Транзит с ветерком, или За ущерб нужно платить

Кто в Беларуси самые злостные грузоперевозчики-нарушители и как Транспортная инспекция проверяет большегрузы на дорогах – в репортаже обозревателя «ТВ» Инессы ГЕРМАНЧУК.

НЕВИДИМОЕ ВЗВЕШИВАНИЕ

Передвижные посты весогабаритного контроля располагаются, как правило, вдоль трассы на отведенных для отдыха водителей площадках. Основная задача сотрудников инспекции – следить за соблюдением перевозчиками весовых и габаритных параметров грузовых автомобилей при проезде по белорусским дорогам общего пользования. Тяжеловесы, передвигающиеся с превышением установленных законодательством допустимых параметров, причиняют значительный вред дорожному покрытию. В этом случае транспортные компании и все предприятия, осуществляющие перевозку грузов, обязаны возмещать государству наносимый ими ущерб.

В одной из внеплановых оперативных проверок Транспортной инспекции принял участие журналист «ТВ». Работали на линии недалеко от Минска: на 385-м км трассы М1 в направлении Польши. Предварительно на площадке было установлено специальное оборудование – передвижной весоизмерительный комплекс, предназначенный для взвешивания автомобилей в динамике (в движении). С 2016 года в распоряжении инспекции также имеется еще одно весьма полезное устройство: система динамического взвешивания австрийской компании Karsch. В определенных местах трасс М1, М2, М4, М5 и М6 весы вмонтированы прямо в дорогу, и проезжающие их большегрузы взвешиваются автоматически. Посты весогабаритного контроля в компьютерной программе могут видеть эти параметры и заранее принимать решение, стоит ли останавливать приближающуюся машину для проверки.

Все этапы процесса контроля описывает начальник управления весогабаритного контроля филиала Транспортной инспекции по Минску и Минской области Максим Нестеров:

– В этом направлении всегда много грузоперевозчиков-международников. Едут в основном из России в Польшу. Останавли-

ваем, спрашиваем документы. При осуществлении международной перевозки просим водителя предоставить сопроводительные документы на груз («дозвол» и CMR-накладную), а также техпаспорта на машину и полуприцеп. Затем объясняем правила проезда по весоизмерительному комплексу (со скоростью 5 км/ч без остановок). Если весовых нарушений не выявлено, проставляем в документах отметку и транспортное средство продолжает движение. Желаем водителю счастливого пути.

Автомобильную дорогу М1 Брест – Минск – граница России часто называют главной трассой страны. Это одна из самых быстрых дорог, которая строилась еще в восьмидесятые к Олимпиаде в Москве, отчего и получила свое название: «олимпийка». Кроме того, по ней проходит 60% всех транзитных грузов. М1 является частью международного транспортного коридора Е30, проходящего через значительную часть континента – почти через всю Европу, Беларусь и территорию России. Поэтому здесь оживленно всегда: с юга на север и в обратном направлении по ней пролетают международные фуры, везут свои грузы внутренние перевозчики. И первые, и вторые – под пристальным наблюдением сотрудников весогабаритного контроля Транспортной инспекции.



И действительно, первый остановленный в рейде большегруз с польскими номерами быстро прошел процедуру проверки документов и взвешивания. Вопросов к водителю не возникло.

ХРОНИЧЕСКИЙ ПЕРЕВЕС

А вот следующим на весах Транспортной инспекции оказался резидент Республики Беларусь – лесовоз Минского лес-

хоза. Еще на трассе водителю был подан сигнал остановиться. Сотрудники инспекции даже не сомневались, что грузовик идет с перевесом.

– Как показывает опыт, для таких машин это обычное дело, – пояснили работники весогабаритного контроля. – Поэтому в данном случае спрашиваем у водителя товарно-транспортную накладную на груз и много-разовое специальное разрешение на перегруз.

То есть с превышением допустимых весовых параметров транспортному средству передвигаться по дорогам общего пользования можно, но при наличии специального разрешения. В противном случае это считается нарушением.

Свидетельство о регистрации транспортного средства содержит данные об общей массе ТС, товарно-транспортная накладная – перевозимого груза. При этом спецразрешение распространяется на общую массу автомобиля, независимо от осевых нагрузок, и все существующие в Беларуси типы дорог: с несущей способностью на ось 6 тонн, 10 и 11,5. Выдается много-разовое специальное разрешение РУП «Белдорцентр» – сроком на месяц, три месяца, полгода и год. Годовое стоит порядка 500 евро. Получил и, пожалуйста, можешь ездить. Нанесенный дорогам ущерб считается возмещенным.



– Как показывает опыт, для таких машин это обычное дело, – пояснили работники весогабаритного контроля. – Поэтому в данном случае спрашиваем у водителя товарно-транспортную накладную на груз и много-разовое специальное разрешение на перегруз.

– Как показывает опыт, для таких машин это обычное дело, – пояснили работники весогабаритного контроля. – Поэтому в данном случае спрашиваем у водителя товарно-транспортную накладную на груз и много-разовое специальное разрешение на перегруз.

– Как показывает опыт, для таких машин это обычное дело, – пояснили работники весогабаритного контроля. – Поэтому в данном случае спрашиваем у водителя товарно-транспортную накладную на груз и много-разовое специальное разрешение на перегруз.

безопасность движения, направляя идущие в потоке автомобили из крайней полосы в соседнюю.

Взвешивание подтвердило подозрения: вес на группу осей составил 19 с лишним тонн при 18 допустимых для данного транспортного средства. Это и привело к превышению его общей допустимой массы. На специальном аппарате распечатывается чек, в котором указаны все весовые данные машины.

определяется сумма штрафа в зависимости от тяжести нарушения. При этом согласно Указу Президента № 613 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования» техника перевозчика задерживается до уплаты всех наложенных штрафов.

Водитель лесхоза вины не отрицает. Говорит, что с получением спецразрешений на пред-

гие возмущаются и скандалят. Приходится разьяснять, успокаивать, просить: признайте вину и оплатите ущерб дорожному покрытию. Ведь у нас дороги приходят в негодность только из-за таких перевозчиков, как вы...

Справедливости ради стоит отметить, что водитель в подобной ситуации внакладе все же не остается. Как правило, чтобы компенсировать сумму оплаченного штрафа, организация

сти по все той же статье 18.43 КоАП. На вопрос инспектора, готов ли он оплатить штраф на месте, возмутился:

– А почему я должен платить?
– Потому что управляете транспортным средством по дорогам общего пользования.

ОПАСНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Еще один пункт, который в составе рейда Транспортной инспекции посетил обозреватель «ТВ», – стационарный

начальник поста «Привольный» Евгений Семашко. – За смену (с 8 до 20 часов) проверку документов проходит порядка ста автомобилей на каждой из сторон. Из них процедуру взвешивания – 30–40 машин.

Скачок числа нарушителей весовых и габаритных параметров (примерно на 10%) отмечается, как правило, в период введения сезонных ограничений на движение грузовиков. К примеру, в марте – апреле этого



приятии постоянная проблема: – Работаю в лесхозе 14 лет, и мы, водители, постоянно просим инженеров и директоров сделать разрешение на перевес. Все без толку. У других перевозчиков, кого ни спросишь, есть, а у нас не хотят. Надоело! Один раз я даже увольнялся...

Специалисты Транспортной инспекции подтверждают: действительно, такая проблема в госпредприятиях существует. Случай далеко не единичный. Вероятно, наниматели таким образом пытаются сэкономить. Не стоит исключать и банальную халатность в этом вопросе. Причем именно со стороны нанимателя, а не механика или главного инженера. Вины водителя в этом тоже, разумеется, нет. Однако поскольку именно он управляет транспортным средством с перегрузом, то должен оплатить штраф.

БЕЗ ПСИХОЛОГИИ – НИКАК

Начальник управления весогабаритного контроля филиала Транспортной инспекции по Минску и Минской области рассказывает, что с водителями бывает тяжело достичь взаимопонимания и без знания психологии в работе инспектора просто не обойтись:

– Конечно, есть адекватные водители, которые понимают, что едут с нарушением. Но мно-

выписывает ему премию такого же размера. И снова отправляет в рейс без документов. До следующего штрафа.

Участных же, особенно международных, перевозчиков с разрешениями в 99% случаев все в порядке.

– Когда фуры транзитом идут через границу, где проходят обязательное взвешивание, весовых нарушений у них практически не бывает. На спецразрешениях частники не экономят. Единственное нарушение, которое можно встретить, – это при перевозке негабаритного или крупногабаритного груза, – поясняют сотрудники инспекции.

Как ни удивительно, но следующим попавшим в поле зрения контроля стал как раз «негабарит», правда, местного лесхоза. На этот раз – Боровлянского. Для передвижения негабаритов по дорогам общего пользования тоже требуется спецразрешение. Кроме того, прописаны особые условия: запрещено ехать при видимости не более 100 метров и в темное время суток.

Результаты замеров показали, что высота груза – выше нормы: 4,40 м (разрешено 4 м), а ширина попадает в максимально допустимую отметку: 2,55 м.

Водитель привлекается к административной ответственности

пост весогабаритного контроля «Привольный», расположенный с обеих сторон автодороги М5 Минск – Гомель: на въезде и выезде из столицы.

Большегрузные автомобили здесь тоже проходят весовой и габаритный контроль. Но уже практически в автоматическом режиме. Согласно дорожным знакам транспортные средства, общая масса которых превышает 18 тонн, должны съехать с дороги в карман и остановиться у стационарного пункта контроля. Основная масса проезжающих (около 70%) – внутренние перевозчики. Однако иностранные большегрузы из дальнего зарубежья здесь тоже не редкость.

– Проверки осуществляют выборочно, – рассказывает



года на тысячу проверенных в «Привольном» машин пришлось порядка 100–120 нарушителей.

Нужно отметить, что в случае необходимости сотрудники весогабаритного контроля могут проверить у водителей и режим труда и отдыха. Именно такой случай произошел в тот самый день, когда «Привольный» посетила журналист «ТВ».

Турецкий перевозчик вез в белорусскую столицу запчасти для строительной техники. Все было хорошо, в наличии имелось необходимое спецразрешение (правда, предусматривающее запрет на движение в темное время суток). Проверяющие приняли решение снять данные тахографа. Как выяснилось, водитель ехал в том числе ночью. В соответствии с законодательством транспортное средство было признано движущимся без разрешения со всеми вытекающими последствиями: штраф и пересчет платы за движение по дорогам общего пользования.

В заключение хотелось бы обратить внимание перевозчиков, что несоблюдение весогабаритных параметров чревато последствиями. И, как показывает практика, даже если не сразу, но компенсировать причиненный дорогам ущерб так или иначе придется. К примеру, одна из недавних проверок Комитета госконтроля совместно с Транспортной инспекцией одной частной транспортной компании в Могилеве показала, что на протяжении пяти лет грузы здесь перевозились с превышением допустимых весовых параметров и без спецразрешения. В итоге сумма ущерба составила почти 1,2 млн рублей, которые теперь перевозчику уж точно придется заплатить.



Процедура составления протокола не из простых. С помощью товарно-транспортной накладной, где указан пункт погрузки и разгрузки, а также со слов водителя рассчитывается маршрут следования нарушителя (протяженность пути и по каким участкам дорог), данные вносятся в компьютерную программу, в которой по формуле высчитывается сумма возмещения ущерба, нанесенного автомобильным дорогам. При этом один протокол расчета платы может «завесить» на два годовых многоразовых спецразрешения. И даже больше.

– Водитель привлекается к административной ответственности по статье 18.43 КоАП РБ «Проезд тяжеловесных крупногабаритных транспортных средств по дорогам общего пользования без специального разрешения». Размер санкций – от пяти до 50 базовых величин, – озвучил вердикт начальник управления весогабаритного контроля по Минску и Минской области Максим Нестеров.

По его словам, если водитель согласен с нарушением, размер санкций минимальный – пять базовых. Расчет можно произвести на месте. Как вариант, счет платежным поручением отправляется в организацию. В противном случае выписывается протокол, водитель вызывается в Транспортную инспекцию, где начальником филиала

ЭСТАФЕТА

С пламенем
мира на Пине

15 мая эстафета «Пламя мира», которая является частью мероприятий по подготовке к II Европейским играм, прибыла в столицу Полесья город Пинск.

Маршрут эстафеты огня стартовал от городской площади к речному причалу на набережной по маршруту: площадь Ленина – улица Ленина – площадь Октября – улица Днепровской флотилии.

Возле речного причала эстафету принял Чрезвычайный и Полномочный посол Словацкой Республики Йозеф Мигаш. Он с «Пламенем мира» отправился в путь по реке Пине на теплоходе «Пинск» местного речного порта.

Возле спорткомплекса Полесского госуниверситета эстафета сошла на берег и продолжила путь на стадион «Волна», где состоялась торжественная церемония встречи огня спортсменами и общественностью города, а также награждение факелоносцев.

В столицу «Пламя мира» прибывает 17 июня. До этого огненный факел Игр побывает во всех областях страны.

Дмитрий ВОЛКОВ

ФОТО НА ПАМЯТЬ

Ждем форум!

До старта II Европейских игр остается ровно четыре недели. В течение десяти дней они будут проходить в нашей столице, куда съедутся спортсмены из 50 стран, а также болельщики.



В Минске о проведении второй по счету европейской олимпиады напоминают празднично оформленный городской транспорт, всевозмож-

ные билборды, композиции, инсталляции, фан-зоны. Минчане и гости города не упускают возможности сфотографироваться возле них на память.

Белорусы с нетерпением ждут старта II Европейских игр. Многие уже приобрели билеты на соревнования, а также на открытие и закрытие форума. Интерес к нему очень велик, поскольку наши граждане стараются вести здоровый и активный образ жизни. А еще они любят путешествовать по своей стране, поэтому многие из них пересели на велосипеды, скутеры, гироскутеры и уж совсем дикие сегодня моноциклы. Как вот эта группа ребят – любителей моноколеса.

По выходным они встречаются и совершают на своем одноколесном транспорте поездки по Минску и за его пределы. И с нетерпением ждут спортивных стартов, а также очень надеются, что гости Игр не только посетят спортплощадки, но и познакомятся с самобытной культурой, красивой природой и гостеприимными людьми Беларуси и по-новому откроют для себя нашу страну.

Ольга НИКОЛАЕВА

ОБСЛУЖИВАНИЕ

По Минску – на шаттлах

На прошлой неделе в пресс-центре БЕЛТА говорили о подготовке инфраструктуры Минска к проведению II Европейских игр.

Об организации транспортного обслуживания участников и гостей Игр рассказал заместитель директора ГП «Столичный транспорт и связь» Андрей Илларионов.

Готовиться к событию транспортники Минска начали еще в прошлом году. Результатом стал детальный план работы пассажирского транспорта в период проведения спортивного форума. Разработаны также схемы транспортного обслуживания в дни открытия и закрытия Игр.

В частности, в дополнение к существующим сейчас появятся пять специальных экспрессных маршрутов, которые обеспечат подвоз зрителей и болельщиков к местам проведения соревнований. В ГП «Столичный транспорт и связь» их уже окрестили шаттлами (от английского shuttle, что значит челнок). Так называют общественный транспорт, часто курсирующий на коротком расстоянии.

Три маршрута свяжут «Минск-Арену» с тремя станциями метрополитена – «Пушкинской», «Немигой», «Академией наук». Еще один экспрессный маршрут будет доставлять пассажиров от «Чижовка-Арены» до «Автозаводской». Пятый

шаттл соединит стрелковый комплекс и станцию метро «Уручье».

График движения сформирован в соответствии с расписанием проведения соревнований на этих спортивных объектах. Для своевременного подвоза и отвоза зрителей и болельщиков к началу состязаний и по их окончании будет задействован резервный подвижной состав.

Отдельно Андрей Илларионов остановился на транспортном обслуживании фан-зон, для которых определен разный режим работы.

Так, площадка возле Дворца спорта 19, 20, 22–29 июня будет работать с 10.00 до 24.00, а 21 и 30 июня – с 10.00 до 04.00. Фан-зоны «Минск-Арена» и «Чижовка-Арена» в дни соревнований будут открыты с 10.00 до 23.30, а 21 и 30 июня – с 10.00 до часа ночи.

В соответствии с этим сформирован график работы общественного транспорта. К примеру, в дни, когда фан-зона у Дворца спорта завершит свою работу в четыре утра, ближайшая станция метро будет открыта для входа до 04.10. Работа метрополитена продлевается до 04.30, наземного транспорта – до 05.00.

Очень ответственными для транспортников станут дни проведения велогонки. Чтобы компенсировать временные неудобства для пассажиров, которые могут возникнуть в связи с закрытием отдельных улиц, запланировано изменение существующих и введение дополнительных маршрутов наземного транспорта.

– Наверное, самое главное – это информирование людей, – подчеркнул представитель ГП «Столичный транспорт и связь». – Мы стараемся делать это всеми возможными способами, размещая информацию и на сайтах, и в СМИ. Полагаю, что транспортное обслуживание в период проведения главного мультиспортивного форума континента будет обеспечено на достойном уровне.

Напомним: в соответствии с Указом Президента от 24.07.2018 № 292 участникам Игр при наличии у них действующей аккредитационной карты предоставляется право бесплатного проезда на городском пассажирском транспорте и в метрополитене. Болельщики будут оплачивать проезд по действующей системе, как обычные пассажиры.

В спортивной деревне обустроен временный транспортный пассажирский терминал с павильонами, посадочными площадками и информационными табло. Дополнительный транспортный терминал по обслуживанию клиентских групп Игр запланирован и на территории разворотного кольца общественного транспорта «Городской Вал».

Кроме того, завершается разработка общегородской схемы парковок с обозначением мест, где можно будет парковаться при проведении соревнований II Европейских игр.

Главный инженер ГО «Гаражи, автостоянки, парковки» Петр Прудников проинформировал, что для обслуживания зрителей предварительно определено

около 7 тысяч парковочных мест в районе проведения соревнований и около 10 тысяч – по направлениям движения транспорта, таким как гродненское, молдоченское и другие. Будут задействованы прилегающие к спортивным объектам территории, а также парковки субъектов хозяйствования.

Схему размещения мест для парковок планируют опубликовать в средствах массовой информации и на автостоянках объединения. На период проведения Игр все парковочные места будут бесплатными.

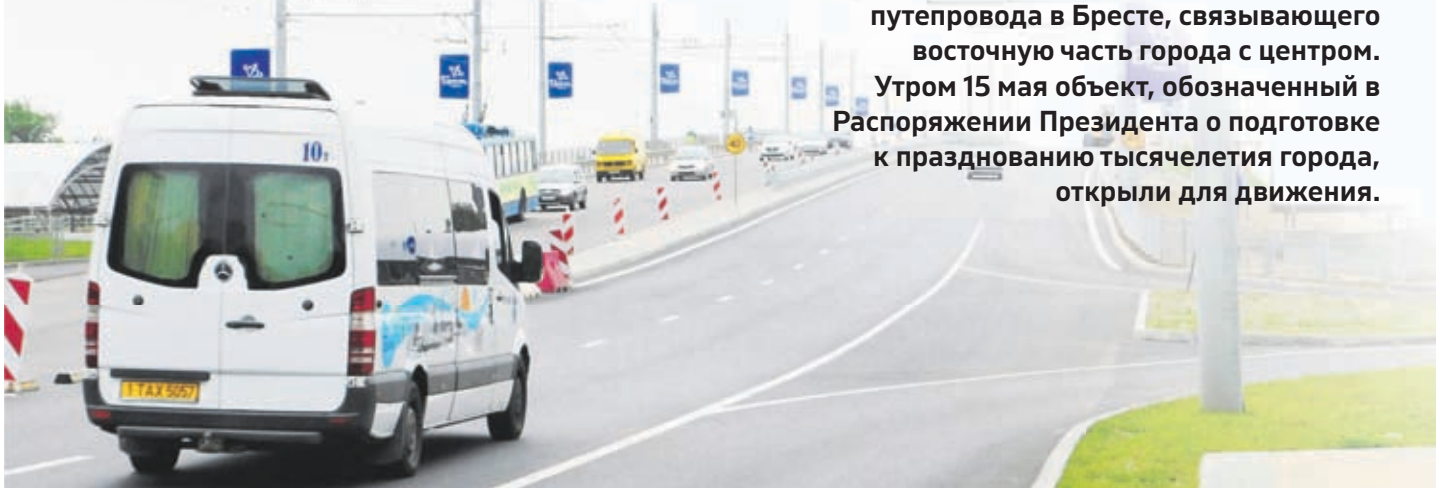
– Довольно долго мы готовились, детально прорабатывали все возможные варианты, – подытожил Петр Прудников. – Надеемся, что вопросов не возникнет. Мы уже провели тестовое информационное мероприятие, когда проходила велогонка. На каждой стоянке (а их у нас – 106) мы разместили красочные схемы парковок, то есть проинформировали автомобилистов непосредственно на наших объектах. Такой же подход будет реализован и в дни проведения Игр.

Представитель ГО «Гаражи, автостоянки, парковки» при этом акцентировал внимание на таком важном моменте, как значительное ограничение движения транспорта в городе в дни проведения Игр. Он порекомендовал использовать для перемещения общественный транспорт, который будет двигаться по обозначенным полосам, и максимально ограничить личный.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»



«Дышать» Московской стало легче



Прошло почти два года с начала реконструкции Кобринского путепровода в Бресте, связывающего восточную часть города с центром. Утром 15 мая объект, обозначенный в Распоряжении Президента о подготовке к празднованию тысячелетия города, открыли для движения.

Необходимость реконструкции была обусловлена тем, что четырехполосный путепровод не справлялся с актуальным транспортным потоком. Являясь частью главной городской артерии Бреста – улицы Московской, он буквально душил ее, стабильно в час пик образовывая серьезные пробки. Кроме того, обследование показало, что совершенствования требовало и техническое состояние сооружения.

Работы начались в сентябре 2017 года. Строительство было организовано

таким образом, чтобы не перекрывать движение по путепроводу полностью: для города он очень важен.

В итоге объект расширился до шести полос. Он освещен светодиодными фонарями и обрамлен рекламными экранами с логотипом тысячелетнего Бреста.

После масштабной реконструкции Кобринский путепровод не только стал шире, но и приобрел дополнительные функции: для пешеходов оборудуют подземный переход, парковки и зеленую зону.

Мостовое полотно обустроивал филиал «Мостоотряд № 58» ОАО «Мостострой». Реконструкцией земляного полотна, его досыпкой, устройством дорожной одежды и укладкой асфальтового покрытия занимался филиал «ДСУ № 15» ОАО «ДСТ № 4 г. Брест».

Окончательно объект будет сдан ко Дню Независимости. Предстоит еще завершить работу в пешеходном туннеле и процесс озеленения.

Кристина ГОЛОВИЧУК, «ДБ»

На весах – жизнь

Апрель открыл счет печальной статистике ДТП с участием дорожников. С интервалом в 17 дней на разных участках автотрассы М1/Е30 Брест – Минск – граница России произошло два дорожно-транспортных происшествия, в результате которых пострадали четыре человека. (Один из них, работник ДЭУ № 23 РУП «Бреставтодор», до сих пор на постельном режиме.) Оба ДТП прошли практически по одному сценарию. В машину прикрытия дорожной службы на скорости врезалась большегрузная фура.

Хотелось думать, что печальная статистика года на этом прекратит свой отсчет. Увы, май открыл новую, еще более трагичную страницу.

10 мая на 157-м километре той же автотрассы М1/Е30 Брест – Минск – граница России легковой «Форд-Скорпио», следовавший по крайней левой полосе в направлении Минска, столкнулся с попутно двигавшимся автомобилем «Мерседес» дорожной службы, который выполнял работы по покосу травы на разделительной полосе.

46-летний житель Кобрина, управлявший «Фордом», погиб на месте ДТП. 51-летний водитель ДЭУ-23 РУП «Бреставтодор» с травмами доставлен в Ивацевичскую ЦРБ.

15 мая на 377-м километре автотрассы М1/Е30 неподалеку от деревни Волма Смолевичского района произошло еще одно ДТП – с участием автопоезда Scania и грузовика МАЗ дорожников.

Окончание на стр. 10

Не больше шести тонн

Ограничения движения большегрузных автомобилей начали действовать на республиканских дорогах страны с сегодняшнего дня и продлятся по 31 августа.

В соответствии с постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь № 10 от 06.03.2019 г. при дневной температуре воздуха выше 25°C на республиканских дорогах с асфальтобетонным покрытием устанавливается максимальная нагрузка на одиночную ось не более 6 тонн. Такие ограничения действуют с 11 часов 00 минут до 20 часов 00 минут включительно. Они не касаются платных автомобильных дорог и участков платных автомобильных дорог по перечню, прописанному в соответствующем приложении к постановлению.

Кроме того, ограничения не распространяются на:

транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие перевозки пассажиров, живых животных, цветов, грузов гуманитарной помощи, битумов дорожных, бетонных и асфальтобетонных смесей, опасных грузов, зерна, комбикормов, семян рапса, семенного фонда, молока и молочных продуктов, а также грузов, перевозимых в транспортных средствах с изотермическим кузовом, для сохранности которых требуется соблюдение специального температурного и санитарно-гигиенического режимов;

транспортные средства, осуществляющие перевозки отходов животного про-

исхождения для их утилизации и (или) переработки;

транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие деятельность по содержанию, ремонту и развитию (возведению, реконструкции) автомобильных дорог общего пользования;

транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие перевозки, связанные с ликвидацией чрезвычайных ситуаций и последствий дорожно-транспортных происшествий.

На автомобильных дорогах установлены соответствующие временные дорожные знаки. Для транспортных средств, попадающих под ограничения, опре-

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 21 мая, в рамках текущего ремонта республиканских дорог устроено 22 километра тонкослойных покрытий и 6 километров шероховатых слоев износа по технологии поверхностной обработки и «Сларри Сил». В связи с выполнением ремонтных работ на республиканских дорогах имеются 9 участков дорог и 21 искусственное сооружение, где ограничено движение путем снижения скорости, перенаправления на соседние полосы либо организован объезд.

К настоящему времени на республиканской сети нанесено 12 тыс. километров линий горизонтальной дорожной разметки. Кроме того, с начала года ликвидировано около 380 тыс. кв. метров ямочности.

Что касается аварийности, то с 1 января на республиканских дорогах произошло 254 учетных ДТП, в которых погибло 67 человек и 262 получили ранения. За аналогичный период прошлого года зафиксировано 298 ДТП, в которых погибло 90 и было ранено 329 человек.

Дорожные службы обращаются к участникам дорожного движения с просьбой быть предельно внимательными и осторожными, особенно в местах производства дорожных работ. Напоминаем о наличии единого короткого номера диспетчерских служб республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, можно сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции дорожных служб республиканского дорожного хозяйства, то она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

делены площадки и места отстоя. За передвижением «тяжеловесов» будет организован постоянный контроль.

Временные ограничения обусловлены тем, что при высоких положительных температурах деформационные и прочностные свойства покрытий, содержащих органические вяжущие, существенно ухудшаются. Асфальтобетонное покрытие под воздействием повышенных осевых нагрузок транспорта деформируется, что приводит к образованию вмятин, сдвигов, наплывов, волн, бугров и впадин, появлению колеиности. Поэтому в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог принимается решение об ограничении движения автотранспорта на летний период. Следует отметить, что подобная практика принята во многих странах со схожими климатическими условиями.

Алексей ПЕКУН

БЕЗОПАСНОСТЬ

Окончание. Начало на стр. 9

Водитель фуры «не заметил» автомобиль прикрытия дорожной службы, к слову, обозначенный соответствующими дорожными знаками, и на полном ходу врезался в него. От удара 40-летнего водителя ДЭУ № 5 РУП «Минскавтодор-Центр», находившегося в машине, выбросило из кабины. От полученных травм он скончался на месте. МАЗ от удара развернуло, он столкнулся со стоявшим впереди спецавтомобилем для ямочного ремонта «Тайфун» и ударил 37-летнего рабочего, который выполнял ямочный ремонт. Пострадавший был госпитализирован в тяжелом состоянии.

Другие обстоятельства аварии пока выясняются. Следователи ищут очевидцев ДТП. По результатам проведенных следственных действий на месте происшествия в отношении водителя Scania, жителя Борисова, возбуждено уголовное дело по части второй статьи 317 Уголовного кодекса Беларуси (нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть человека). Самым суровым наказанием для него может стать лишение свободы всего на пять лет.

Начальник управления производства работ и содержания дорожной сети РУП «Минскавтодор-Центр» Дмитрию Демидовичу комментировать случившееся нелегко. Он сам работал в ДЭУ-5, где прошел путь от мастера до главного инженера. Хорошо знал погибшего. В свое время даже принимал его на работу в управление.

– Роман Лазерко пришел к нам сразу после армии. Отработал в ДЭУ № 5 19 лет. Родители его тоже работали в управлении. Отец был прорабом. Когда я устроился в 1995 году, работал у него мастером. А это его старший сын...

Дмитрий Владимирович убежден, что после случившегося необходимо кардинально менять подходы к организации работы на дорогах. Только так можно обезопасить труд дорожных рабочих:

– Во-первых, дальнбойщиков, которые ноги – на панель и спят за рулем, а машина сама едет, надо убрать с дорог. Во-вторых, мы так больше работать не можем. Теперь будем ставить прицепы в качестве ограждения мест производства работ. Пускай бьют прицепы. Будем выставлять много-много знаков. Миллион! Сделаем «новогоднюю елку». Вся дорога

На весах – жизнь



15 мая, 377-й км автодороги М1. Спустя несколько минут после аварии...

будет в фонариках, как в Германии. За один километр их предупредим, за два, за три, за пять! От самого Бреста поставим знаки, чтобы дальнбойщики, которые больше всех жалуются на качество дорог, знали: впереди ведутся дорожные работы.

Дмитрий Демидович, конечно же, говорит это под впечатлением от случившегося. Как очень опытный работник отрасли он отлично понимает, что такие меры приведут к удорожанию ремонта дорог, на который и так не хватает средств. Но ведь другого выхода нет. На весах – человеческая жизнь.

Начальник ДЭУ № 61 РУП «Минскавтодор-Центр» Алексей Дубовик также считает, что сегодня необходимы другие схемы организации дорожного движения.

Анализируя произошедшее, он пришел к выводу, что ни предупреждающие знаки, ни машины прикрытия сегодня уже не могут гарантировать безопасную работу дорожных рабочих:

– Нужны такие ограждающие конструкции, которые не будут улетать от удара несущейся на скорости, как бронепоезд, фуры. Как я себе представляю, это должны быть не менее чем 25-тонные бетонные ограждения кранового типа. И пусть фура, водитель которой не видит предупреждающих знаков и нарушает

Правила дорожного движения, врезается в них, а не калечит и убивает дорожных рабочих.

Алексей Николаевич тоже на эмоциях. И его можно понять. Пострадавший рабочий его управления сегодня находится в критическом состоянии. Врачи диагностировали у него несколько переломов, в том числе открытый перелом основания черепа, перелом позвоночника, гематомы сердца и легких, прочее. Пациент введен в состояние искусственной комы. А дома его возвращения ожидают четверо детей...

– Сколько делаем ямочный ремонт, у нас все время такие ситуации, – с горечью говорит руководитель ДЭУ-61. – Если мы сами себя защитить не можем, значит, надо активнее изучать опыт других стран.

В Министерстве транспорта и коммуникаций ждут окончательных результатов расследования ДТП. Только тогда, когда будут исследованы все детали, можно сделать выводы.

– Но уже сейчас ясно, что на всех магистральных трассах первой категории, имеющих четыре и более полос, где разрешено движение со скоростью 120 километров в час, на период проведения ремонта надо закрывать движение, – говорит заместитель начальника главного управления автомобильных дорог Николай Чернюк. – Да, это будет какое-то

ущемление интересов пользователей, но это продиктовано требованиями безопасности. По крайней мере, министерство и, в частности, наше управление будут вносить такое предложение для принятия мер: полное закрытие движения на той полосе движения, где работает персонал, с устройством в полном объеме ограждения, которое требуется для выполнения работ. Если это касается человеческой жизни, то здесь не должно быть частичных мер.

Вы видите, сколько в Минске сейчас ремонтируется участков дорог к Европейским играм и что в городе творится, сколько ДТП. К счастью, без тяжких последствий. Потому что в городе скорость 60 километров в час, а на М1 – 120. Поэтому и последствия совершенно другие. На М1 тоже очень много работ, которые мы должны выполнить к Играм. Мы все торопимся. Но иногда такая спешка заканчивается трагически. Да, там, где производился ямочный ремонт, было устроено ограждение, но его уже недостаточно. Последние годы, когда увеличили разрешенную скорость движения, такие ДТП стали случаться гораздо чаще, чем было до этого, когда скорость ограничивалась 90 километрами в час.

Николай Чернюк убежден, что необходимо менять подходы и к проектированию дорог, создавая в будущем магистрали, на которых персонал будет выполнять минимум работ по содержанию.

– И никакой косыбы не должно быть на разделительной полосе автодороги первой категории. Нужно полностью заасфальтировать ее и установить ограждающие конструкции. У нас есть МКАД-1, вторая кольцевая вокруг Минска, где на разделительной полосе ничего не надо косить. В случае если работы на дороге все же производятся, необходима полная установка всех знаков и ограждения не менее чем за 500 метров до места производства работ. Конечно, это большие трудозатраты, большая стоимость, но я повторяю, что дорожке человеческой жизни ничего нет.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ДБ»

ТЕХПОДДЕРЖКА

Спецмашины помогут дорожникам

Одна из основных дорожно-строительных машин – автогрейдер. С его помощью формируют насыпь будущего шоссе и профиль. От качества выполнения этих работ принципиально зависит, насколько хорошей будет автодорога после укладки асфальта.

Сегодня в Беларуси эксплуатируется 450 специальных машин, схожих по функционалу с автогрейдерами, но этот парк изношен на 90%. Учитывая сложившуюся ситуацию, на помощь дорожникам пришли конструкторы холдинга «Амкодор», создав первый белорусский автогрейдер. Опытный образец проходил испытания в ДРСУ № 194 КУП «Минскоблдорстрой». Реальные условия эксплуатации позволили максимально учесть запросы и пожелания строителей дорог.

А в начале мая состоялась торжественная церемония передачи «Минскоблдорстрою» первой партии серийных белорусских автогрейдеров «Амкодор-165» из четырех единиц. Это мощная, производительная машина с комфортабельной, кондиционированной, эргономичной кабиной. Колесная формула 1 x 2 x 3 и шарнирно-сочлененная рама позволяют проводить планировку грунта с большой точностью. Высокую энергооборуженность и производительность обеспечивают дизельный 180-силь-

ный двигатель Д-260.9S2 и гидромеханическая трансмиссия с переключением под нагрузкой.

С дорожниками Минской области заключен контракт на поставку им 30 единиц серийных «Амкодор-165». Эта машина настолько востребована на рынке, что на нее уже сформирован портфель заказов на весь следующий год.

По материалам ОАО «АМКОДОР»
подготовил Александр МИХАЙЛОВ

ТАМОЖНЯ

Основной транзит — российские товары

В первом квартале более 82% общего количества транзитных товаров, проследовавших через территорию Беларуси, составили грузы, страной назначения либо отправления которых является Российская Федерация.

Каждая партия оформлялась белорусскими таможенниками в среднем за 10 минут. В целом же за три месяца доля грузов, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, время выпуска которых не превысило 10 минут, составила 84%.

В первом квартале через таможенную границу Беларуси перемещено почти 14,5 млн тонн транзитных товаров, что на 7,9% больше аналогичного периода 2018 года. В целом же проследовало 28,6 млн тонн товаров — на 7,4% больше в сравнении с прошлым годом.

НОВОВВЕДЕНИЯ

ДОПОГ без слова «европейский»

На сессии рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве (Швейцария) состоялась Конференция Договаривающихся сторон Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года.

Поскольку в соответствии со статьей 6 ДОПОГ соглашение открыто для присоединения всех государств Организации Объединенных Наций, в том числе и для стран, не являющихся членами Европейской экономической комиссии ООН, принято решение об исключении из названия слова «европейский». Таким образом, будет закреплено новое наименование — «Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов». При этом аббревиатура ДОПОГ останется без изменений. Указанная поправка вступит в силу для всех сторон соглашения с 1 января 2021 года.

Генеральная Ассамблея ООН в 2018 году подтвердила роль и значение ДОПОГ в качестве одного из основных правовых документов Организации Объединенных Наций, содействующих обеспечению безопасности дорожного движения. С момента вступления ДОПОГ к нему присоединилась 51 страна.

КАДРЫ

«Охота» за водителями

В западноевропейских транспортных компаниях, осуществляющих международные доставки грузов, нехватка квалифицированных водителей-дальнобойщиков наблюдается на протяжении нескольких последних лет.



Так, в Германии ежегодно в профессию приходит 15 тысяч водителей, а выходит на пенсию в два раза больше. Сейчас отрицательное кадровое сальдо в сфере автоперевозок грузов и пассажиров в этой стране оценивается на уровне 50 тысяч водителей. При этом эксперты считают, что в ближайшие полтора десятка лет положение усугубится, поскольку две трети немецких водителей выйдут на пенсию.

Сегодня на западноевропейском рынке жесткая конкуренция не только за лакомые грузы, но и за тех, кто их непосредственно доставляет, управляя большегрузным автомобилем. Чтобы справиться с дефицитом кадров, компании-перевозчики идут на различные ухищрения. В Германии известны случаи, когда водителям предоставляют дома, а в Бельгии за экономную и безопасную езду награждают легковыми автомобилями.

Впрочем, такие примеры можно рассматривать как внутрикор-

поративные бонусы в сравнении с компаниями из стран ЕС, которые играют по-черному и платят своим водителям за привлечение коллег из фирм-конкурентов. Ставка — порядка 500 евро за каждого. Объяснение — не потерять доходы от основного вида деятельности. Так, руководитель одной польской компании сетует, что из-за нехватки водителей у него простаивают 14 автосцепок, а его коллега вынужден был продать несколько оставшихся не у дел седельных тягачей с полуприцепами. Выпадающие суммы существенные: если одна большегрузная машина не ездит в течение 20 дней, то потери составляют около 3000 евро.

— Да, мы платим 500 евро за каждого приведенного водителя и уже задумываемся, не увеличить ли размер вознаграждения до тысячи евро, — откровенно заявил он. — Других способов найти опытного водителя я не вижу. Как и не вижу в этом ничего плохого, когда на карту поставлено существование фирмы.

Президент Союза грузового транспорта Германии Клаус Херциг такой рекрутинг не разделяет.

— Это аморально, вредно для делового климата, — уверен он. — Вы обучаете водителя, вкладываете в него деньги, а после этого кто-то другой его вербует.

На вопрос: «Почему молодые немцы не хотят идти в профессию?» — Клаус Херциг ответил:

— Это нервная работа с тяжелыми условиями труда, которая уже не считается престижной. Водителей грузовиков больше не называют королями дорог. Тем не менее лучше тратить деньги на обучение людей без опыта, вместо того чтобы переманивать друг у друга.

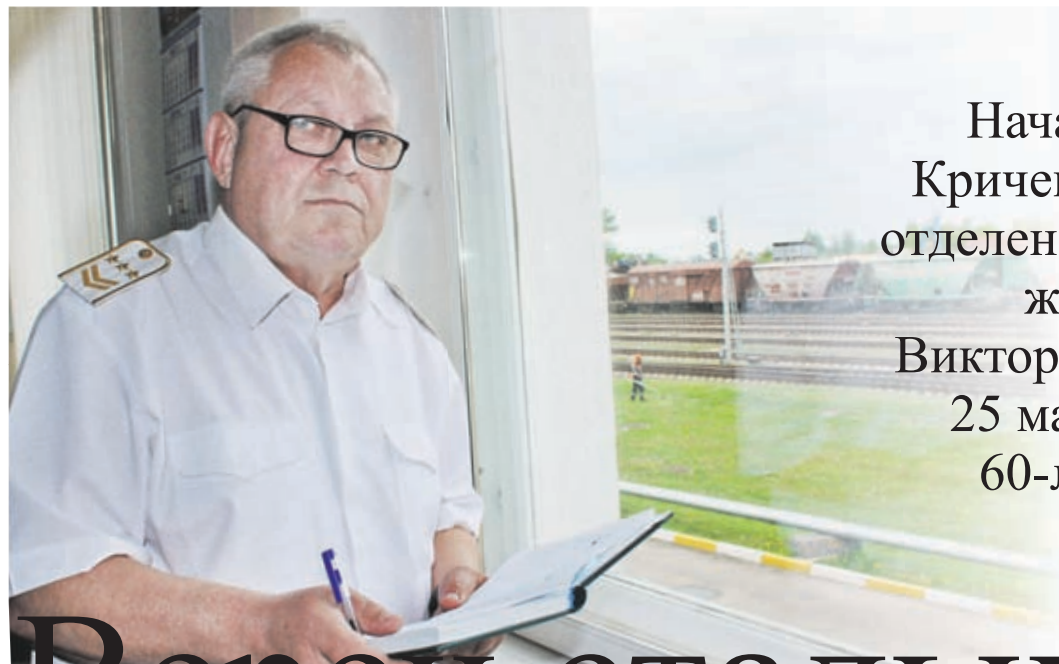
Имеющийся кадровый состав стареет, молодой потенциал в ряды дальнобойщиков не вливается, и реальных путей и методов устранения возникшей диспропорции, кроме как переманивания длинным евро и другими благами, не прослеживается. Сегодня так, а завтра — автопарк с молотка?

Памяти товарища

Коллектив государственного предприятия «Минский метрополитен» скорбит в связи со смертью ветерана метрополитена Анатолия Михайловича СОРОКИНА и выражает искреннее соболезнование его родным и близким.

Анатолий Михайлович добросовестно проработал в Минском метрополитене 32 года — с момента пуска метро. Он прошел путь от помощника начальника по кадрам до заместителя директора метрополитена по персоналу, идеологической и социальной работе. На занимаемых должностях Сорокин проявил себя как высокопорядочный человек, профессионал своего дела и прекрасный организатор, умеющий сплотить коллектив. Светлая память об Анатолии Михайловиче Сорокине всегда будет жить в наших сердцах.





Начальник станции
Кричев Могилевского
отделения Белорусской
железнодорожной
Виктор ДОВЫДЕНКО
25 мая отметит свой
60-летний юбилей.

Верен стальной магистральной

Виктор Сергеевич из числа опытных железнодорожников Могилевского отделения. Стальной магистрали верен уже более 40 лет: здесь он прошел большой путь от дежурного стрелочного поста до руководителя станции.

В юности Виктор Довыденко по примеру своих родителей хотел работать в сельском хозяйстве. С малых лет ему прививали любовь к непростому, но благородному труду земледельца. Однако судьба распорядилась иначе: после окончания школы в своем родном Чериковском районе Виктор Сергеевич пошел постигать азы железнодорожного мастерства в оршанский техникум. Во время одной из практик юношу отправляют на станцию Кричев, где он шесть месяцев выполнял обязанности дежурного стрелочного поста. Тогда молодой человек даже и представить не мог, что через 20 лет вернется сюда уже руководителем.

– После окончания колледжа меня и еще четверых товарищей отправили на работу в Казахстан – на станцию Пески Целинские Кокчетавского отделения Целинной железной дороги, – вспоминает Виктор Сергеевич. – Здесь мы были помощниками составителя поездов-стрелочниками. А в ноябре меня призвали в армию.

Служить направили в Джамбульскую область – поселок городского типа Гвардейский, находящийся в трех километрах от железнодорожной станции Отар. Здесь размещалась 80-я гвардейская учебная мотострелковая Уманьская ордена Суворова II степени дивизия, которая являлась окружным учебным соединением по подготовке младших специалистов для сухопутных войск СВО (Среднеазиатский военный округ). Служба проходила в тяжелых климатических условиях: в этой горно-пустынной части Казахстана – очень жаркое лето и холодные зимы с сильными ветрами.

После службы в армии Виктор Довыденко вернулся на станцию Кричев – работал помощником составителя поездов, маневровым диспетчером. Более 10 лет возглавлял железнодорожную станцию Климовичи. А уже в апреле 1996 года стал начальником станции Кричев. Здесь с первых дней приходилось решать множество сложных и серьезных задач. В эти трудные для экономики времена шел процесс формирования коллектива, реконструкции зданий, внедрения новых технологий.

За 20 лет во главе станции Виктор Сергеевич проявил лучшие качества руководителя – ответственного и справедливого. Много сил и энергии он отдает координации и организации работы всех хозяйств станции Кричев, достижению высоких показателей.

– По итогам четырех месяцев наметилась устойчивая тенденция по перевыполнению, – отметил собеседник. – Так, погрузка увеличилась на 108,7% по сравнению с прошлым годом – в среднем в сутки со станции отправляется порядка 45,4 вагона. Выросли показатели и по выгрузке вагонов, производительности труда, экономии ресурсов.

Такое отношение к труду и выполнение поставленных задач не остаются неза-

Сегодня Кричев – объединенная станция, в состав которой входит участковая станция Кричев-1, являющаяся основной, а также три промежуточные: Кричев-2, Михеевичи, Шестеровка. Исходя из объемов грузовой работы, сложности выполняемых операций, а также количества предоставляемых услуг ей присвоен 1-й класс.

меченными. Железнодорожная станция Кричев не раз занимала первые места по итогам работы. В последний раз ее награждали в 2017 году. Неоднократно поощрялся и Виктор Довыденко. Причем руководством не только Могилевского отделения белорусской магистрали, но и управления дороги. За достижение высоких показателей в работе, многолетний добросовестный труд он награжден знаком «Почетный железнодорожник», медалью «За трудовые заслуги», нагрудным знаком «За добросовестную работу на Беларускай чыгунцы» трех степеней.

Многое на станции Кричев делается для пассажиров. Насколько востребованным транспортом является стальная магистраль для жителей Кричевского района, свидетельствуют цифры – только за квартал текущего года было продано свыше 83 тысяч билетов. Станция обслуживает четыре направления – на Могилев, Унечу, Оршу и Шестеровку. В среднем в сутки через нее проходят около 14 грузовых и 9 пассажирских поездов как эконом-, так и бизнес-класса. Большой популярностью у населения пользуются поезда сообщением Гродно – Коммунары и Брест – Коммунары, которые обеспечивают связь райцентра со столицей.

Рука хозяина чувствуется в благоустройстве железнодорожной станции и

закрепленных за ней территорий, где постоянно поддерживаются чистота и порядок, а летом радуют глаз многочисленные клумбы с большим разнообразием цветов и зелени.

В декабре прошлого года станция, отметившая свое 95-летие, благодаря открытию Линейного центра транспортного обслуживания получила новый виток в своем развитии. Данный объект позволяет оказывать широкий спектр услуг грузовладельцам на более высоком уровне. Порядка дюжины товарных кассиров обслуживают клиентов станций Кричев, Михеевичи, Шестеровка, Ходосы, Темный Лес, Погодино, Румино, Климовичи, Коммунары, Предзаводская. Основной объем грузоперевозок обеспечивает Белорусская цементная компания, чья грузовая доля в теплое время года может достигать 80%.

– Нынче нужно постоянно держать руку на пульсе, – говорит начальник

станции. – Сегодня мы делаем ставку на развитие маркетинговой службы, благодаря которой возможно дальнейшее увеличение грузоперевозок, внедрение новых технологий.

Многое, конечно, зависит и от людей, которые работают на станции. Виктор Сергеевич гордится, что за 20 лет здесь сложился коллектив единомышленников. Кричев можно по праву называть кузницей кадров: под началом опытного руководителя успешно постигают азы молодые специалисты. Как, например, Михаил Скачков, заместитель начальника станции – начальник ЛЦТО:

– На станцию Кричев я пришел после окончания техникума. За 10 лет работа стала вторым домом, где Виктор Сергеевич – наш отец, который всегда даст нужный совет и поддержит в трудную минуту.

К слову, Виктор Довыденко дал начало семейной династии. Его дочь Ольга, вдохновленная отцовским примером, также пошла работать на железную дорогу. Сегодня она трудится заместителем начальника по грузовой работе станции Шабаны. Особая гордость Виктора Сергеевича – его три внуки, которые радуют дедушку своими маленькими достижениями...

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

**УВАЖАЕМЫЙ
ВИКТОР СЕРГЕЕВИЧ!**

От коллектива РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» поздравляем Вас с 60-летним юбилеем!

Ваша трудовая биография – это пример осознанного роста, целеустремленного движения к поставленной цели, ответственного отношения к работе, дальновидного руководства и разумного подхода к делу.

Искренне желаем, чтобы Ваши идеи реализовывались, планы воплощались и желания совпадали с возможностями. Крепкого Вам здоровья, неиссякаемой энергии, благополучия, мира и добра!

Начальник А. МОИСЕЕВ
Председатель райпрофсожа
Ю. КЛЕБЧА

ДОРОГОЙ КОЛЛЕГА!

Коллектив станции Могилев присоединяется к многочисленным поздравлениям в связи с Вашим 60-летием!

В Вашей жизни наступает период, когда любые цели становятся достижимыми, любые преграды – преодолимыми. Благодаря своим способностям, знаниям, упорному труду Вы покорили не одну жизненную высоту. От всей души желаем Вам дальнейших успехов и удачи во всех делах, а также того, что ценится всего дороже: здоровья, счастья, доброты и любви.

Начальник Д. АЛЬФЕРОВИЧ

**УВАЖАЕМЫЙ
ВИКТОР СЕРГЕЕВИЧ!**

Горячо и сердечно поздравляем Вас с юбилеем!

Пусть будет все, что хочется иметь: Почет, достаток, слава, достижения! Великолепного здоровья

Вам и впредь
В таком же быть отличным настроении!

От коллектива станции Осиповичи начальник В. КОНСТАНТИНОВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ ЮБИЛЯР!

Примите самые искренние поздравления с 60-летием со дня рождения от руководства и коллектива станции Калий!

Отмечаю Ваш плодотворный труд, полный любви к профессии, талант руководителя, позволяющий решать задачи любой сложности, а также душевные качества – доброту, понимание, чуткость и интеллигентность, желаем Вам не останавливаться на достигнутом. Пусть в Вашем доме царит любовь. Здоровья и счастья Вам и Вашим близким!

Начальник А. АНДРЕЕВ

ДОРОГОЙ КОЛЛЕГА!

Коллектив локомотивного депо Кричев поздравляет Вас с 60-летним юбилеем!

Пусть в этот день для Вас звучат самые теплые и искренние пожелания добра, благополучия и удачи в жизни. Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, достижения намеченных планов. И пусть поддержка родных и коллег всегда придает Вам уверенности и сил для дальнейшей успешной работы!

Начальник А. СИВЕНКОВ

Диапазон его интересов впечатляет. И если техникой Павел Владимирович увлекается уже давно, поэтому и окончил автомобильно-механический факультет Белорусско-Российского университета, то со стальной магистралью свою судьбу связал только два года назад. Такое решение принял по совету жены, которая работает в Могилевской дистанции сигнализации и связи. А вот поисковой работой Павел Кончиков занимается уже 8 лет. В Могилевский областной историко-патриотический поисковый клуб «Виккру» вступил следом за своими друзьями. Теперь работа по увековечению памяти погибших воинов – неотъемлемая часть его жизни.

– Великая Отечественная война затронула судьбы практически всех семей в стране, в том числе и моей. Мой прадед-сибиряк пропал без вести в 1941 году – он, как и многие его земляки, участвовал в боевых действиях на Карельском перешейке, – рассказывает Павел Владимирович.

А вот дед его с 1942 года прошел дорогами войны от Беларуси и практически до Берлина, сам видел все ужасы войны. Был разведчиком, командовал противотанковым расчетом. Трижды получал ранения, но возвращался в строй. За свое мужество был награжден медалью «За отвагу». Получил ее за то, что во время боя в июле 1944-го в районе деревни Мацевичи из пулемета уничтожил около 20 солдат и офицеров противника. Сегодня Василий Никонорович Кончиков отметил свое 94-летие. Он гордится внуком, который занимается по-настоящему важным делом.

К слову, встретилась я с Павлом Кончиковым во время очередной поисковой операции недалеко от деревни Гаи Могилевского района. Здесь, на нераспаханном поле, среди вырытых ям и находок, Павел Владимирович рассказал, почему ему так важно этим заниматься, ведь зачастую он использует все свободные вечера, выходные и даже трудовые отпуска.

– Вот там, сразу за кладбищем, начинался противотанковый ров, который шел до самого Днепра через Польшу. Недалеко находилась и станция погрузки. Об этом мы узнали по архивным фотографиям, – описывает местность мой собеседник.

Здесь, на подступах к городу, проходил один из рубежей героической обороны Могилева. Батальон милиции капитана Владимирова почти неделю прикрывал местность и железнодорожный узел со стороны шкловского шоссе. Из 250 человек в живых осталось лишь 19. В память о подвиге милиционеров установили мемориал, а место стали называть высотой Владимирова.

Картину происходящих на этом месте в 1941 году событий сегодня поисковикам удалось восстановить с помощью немецких аэрофотосъемок. Павел Кончиков как раз занимался покупкой снимков Люфтваффе – германских военно-воздушных сил Третьего рейха.

– Приобрели эти важные документы через посредников в американском национальном архиве НАРА. Стоимость одного снимка – около 30 долларов, однако ценность гораздо выше. Благодаря этим кадрам мы смогли наметить для исследования около 50 мест, где могут быть останки наших солдат, – рассказывает Могилевчанин.

Практически каждую пядь сельхозугодий поисковики прошли с металлоискателями. Любой издаваемый звук

Вернуть из небытия

В Могилевской области члены историко-патриотического поискового клуба «Виккру» помогают восстановить имена солдат, погибших в годы Великой Отечественной войны на территории региона. Не один год в его ряды входит и специалист информационно-вычислительного центра Могилевского отделения Белорусской железной дороги Павел КОНЧИКОВ.



прибора – сигнал к действию, началу раскопок. Сразу в ход идет «тяжелая артиллерия» – лопаты, а при обнаружении интересных находок начинается ювелирная работа с помощью совков.

В поисковой экспедиции в Могилевском районе участвовали бойцы 52-го отдельного специализированного поискового батальона Минобороны совместно с сотрудниками Могилевского областного историко-патриотического поискового клуба «Виккру» и курсантами Могилевского института МВД. В первый же день им удалось поднять останки девяти бойцов. Вместе с ними были найдены и три медальона – «ладанки»,

однако узнать имена погибших героев не удалось. К сожалению, время беспощадно – с бумажных записок исчезает химический карандаш...

Всего за экспедицию поисковикам удалось поднять останки 25 солдат, а также их личные вещи, каски, оружие и патроны. В ближайшем будущем раскопки около деревни Гаи продолжатся, и, кто знает, может, в истории обороны Могилева станет меньше белых пятен, а имена героев, которые ценой своей жизни обороняли областной центр, станут известны потомкам.

С окончанием сезона поисковых работ Павел Кончиков вновь займется исследовательской работой, именно она за-

Могилевский областной историко-патриотический поисковый клуб «Виккру» (Victoria cruenta – в переводе с латинского: победа, завоеванная кровью) создан

в 1994 году при Могилевском областном центре туризма, краеведения и экскурсий с целью поиска и увековечения памяти неизвестных погибших в 1941–1945 гг. защитников Отечества, ныне – ГУДО «Областной центр творчества».

В 2009 году клуб зарегистрирован в управлении юстиции Могилевского облисполкома как общественное объединение «Могилевский ОИППК «Виккру». Организатором и бессменным руководителем поисковиков является военный историк, писатель Николай Борисенко.

Сегодня в клуб входят 17 поисковых отрядов и групп. Организация не стремится к массовости, потому здесь нет случайных людей. Среди его членов – учащаяся и работающая молодежь, краеведы, историки и философы, члены Союза писателей Беларуси, музейные работники, журналисты, действующие и офицеры запаса – все, кто небезразличен к военному прошлому родного края.



нимает большую часть времени. Прежде чем выехать «в поле», поисковики много времени проводят, изучая архивы, рассматривая журналы боевых действий, донесения и другие материалы.

На счету объединения – десятки возвращенных из небытия имен бойцов, погибших в годы войны. Каждая находка – возможность пролить свет на события тех лет. Как, например, при раскопках в Славгородском районе. Благодаря найденной при погибшем солдате медали удалось установить его личность. Им оказался Иван Гусев, долгое время считавшийся пропавшим без вести. А вот установить имена погибшего экипажа бомбардировщика, сбитого под Макаренцами, удалось по серийным номерам агрегатов. И это несмотря на то что от самолета, сбитого летом 1944 года, осталась лишь крупа опаленного металла, а от экипажа – обугленные кости...

Вот уже более 15 лет поисковики «Виккру» заняты важным делом – разыскивают своих дедов и прадедов, не вернувшихся с войн. Как говорил русский полководец Александр Суворов, война не закончится до тех пор, пока не будет захоронен последний солдат, погибший на ней...

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

P.S. Пока материал готовился к печати, поисковикам удалось установить имя одного бойца, погибшего в районе деревни Гаи.

Как рассказал Павел Кончиков, в последний день экспедиции были обнаружены останки бойца и его личные вещи: высокие сапоги, наган, перьевая ручка с запасными перьями. Находки свидетельствовали о том, что поисковикам удалось найти останки сотрудника милиции тех времен.

И это подтвердилось. Были обнаружены также остатки документов, которые взялись изучать сотрудники управления криминалистических экспертиз и учетов управления Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь по Могилевской области. Месяц кропотливой работы дал результат: установлено имя погибшего. Им оказался Семен Яковлевич Дрищенко, милиционер Климовичского районного отдела милиции. В 1940 году он был зачислен в ряды курсантов школы милиции в Минске на двухгодичный срок обучения. В начале Великой Отечественной учебное заведение эвакуировали в Могилев, а личный состав принимал участие в обороне города с 3 по 26 июля 1941 года.

УЗБЕКИСТАН

Железнодорожники
пошли в порт

13 мая Узбекистан отправил первый транзитный контейнерный груз в Ташкент из казахстанского порта Актау, сообщает пресс-служба Узбекстанской железной дороги. На десяти фитинговых платформах поезда разместились 20 двадцатифутовых контейнеров.



Первый транзитный контейнерный груз стал результатом сотрудничества железнодорожных компаний Узбекистана, Казахстана, Китая, Ирана и Туркменистана в сфере грузоперевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту.

Железнодорожный транспорт располагает существенным потенциалом для осуществления перевозок контейнеров. Как отметили участники конференции Caspian Ports and Shipping 2019, прошедшей в Актау, текущее состояние развития

железных дорог стран Евразии позволяет переориентировать на железнодорожный транспорт около 5% контейнерного потока с морского транспорта в направлении Европа – Азия – Европа.

По итогам 2018 года объем контейнерных перевозок с участием железных дорог Узбекистана вырос на 35%. Одним из проектов, который, по мнению железнодорожников, имеет перспективу развития, является контейнерный маршрутный поезд, следующий в Узбекистан через порты Актау или Курык.

РОССИЯ

Для младенцев.
И тех, кто не передумает

Оформить билет на поезд дальнего следования для детей в возрасте до одного месяца теперь можно по медицинскому свидетельству о рождении. Об этом говорится в постановлении правительства РФ, которое вступило в силу 14 мая.

Теперь при покупке билета свидетельство о рождении ребенка, выдаваемое загсами, можно заменить медицинским свидетельством о рождении, выдаваемым роддомами или другими медучреждениями, в том числе частными.

Это решение принято в связи с тем, что фиксировались случаи отказа в оформлении проездного билета на поезд дальнего следования детям в возрасте до одного месяца до получения на них

свидетельства о рождении, говорится в тексте документа.

С 19 апреля на железных дорогах России начали действовать невозвратные билеты. Их можно купить на поезда сообщением Москва – Ижевск, Воронеж – Москва, Москва – Санкт-Петербург, Самара – Москва, Ростов-на-Дону – Адлер, Москва – Адлер, Уфа – Москва. Это нововведение позволит сэкономить от 5 до 20% цены билета.

Еще одна
парковка

С 15 мая пассажиры и гости международного аэропорта Шереметьево могут воспользоваться новой плоскостной парковкой P13, расположенной на Шереметьевском шоссе в пешей доступности от терминала В.

Паркинг вмещает 451 автомобиль. Первый час стоянки бесплатно, далее – 100 рублей в час, с четвертого часа оплата по суточному тарифу – 300 рублей в сутки. Оплатить парковку можно наличными средствами или банковской картой через автоматическую кассу либо воспользоваться онлайн-сервисом оплаты услуг на сайте и в мобильном приложении «Шереметьево».

На территории аэропорта для автовладельцев предусмотрено восемь плоскостных парковок и многоуровневых паркингов с гибкой системой тарификации. Стоимость варьируется в зависимости от расположения парковки по принципу «ближе – быстрее, дальше – дешевле».

АЗЕРБАЙДЖАН

Событие, которого ждут

Новый скоростной маршрут скоро свяжет столицу Азербайджана с севером республики. Здесь началось строительство железной дороги Баку – Габала, пишет mir24.tv.

Этого события очень ждали местные жители и туристы, ведь Габала – один из популярных курортов страны. За год его посещают в среднем 300 тысяч туристов, в основном из России и Турции. Насыпь для будущей железной дороги на участке Ляки – Габала уже подготовили. Его протяженность составляет 20 километров, 18 из них – по территории со сложным рельефом. Чтобы сократить маршрут, специалистам пришлось прорубить тоннель в горной породе. Завершить первый участок железного пути строители обещают до конца года.

КАЗАХСТАН

Овцы
полетят...

Овцеводы Алматинской области просят акимат открыть авиалинию для экспорта скота. Они готовы хоть сегодня стать экспортерами ягнятины и баранины, но не знают, как вывезти свою продукцию за границу.

К слову, численность овец в Казахстане превышает 15 млн голов. Треть из них пасется на юге страны. К примеру, чтобы фермеру из Алматинской области доставить свой скот на сертифицированный мясокомбинат в Караганду, надо проехать почти 1300 километров. За это время животные получают стресс, худеют, а некоторые погибают. Фермеры несут колоссальные убытки. Выход из положения они видят в экспорте баранины в живом виде. Но для этого необходимы авиaperевозки, считают в республиканской ассоциации овцеводов.

В Талдыкорганской авиакомпании «Жетысу» не скрывают интереса к грузовым перевозкам скота. Но для этого нужны некоторые преобразования и дополнительное финансирование из областного бюджета.

Инватакси –
районам

В Карагандинской области развивается служба инватакси. Бесплатная услуга действует в семи городах региона. Теперь ею могут воспользоваться и сельчане, передает МИА «Казинформ».

По государственному социальному заказу создали службу инватакси в Абайском районе, где проживает 2750 человек с ограниченными возможностями. Местные исполнительные власти стараются обеспечить им равные условия. В частности, выделяют из бюджета средства на создание инватакси.

– Эта служба не только поможет в передвижении, но и расширит возможности общения. Можно будет ездить на концерты, в театры, на выставки, посещать другие культурные мероприятия, – сказал аким района Бауржан Асанов.

Для поездок имеются легковой автомобиль и микроавтобус. Услуга инватакси действует по всему району. Специализированным транспортом могут воспользоваться инвалиды I группы и дети-инвалиды, имеющие индивидуального помощника, либо колясочники.

АРМЕНИЯ

Чиновник
показал пример

Министр здравоохранения Армении запустил флешмоб в рамках Глобальной недели безопасности на дорогах, сообщает «Спутник Армения».

Глава Минздрава опубликовал фото, где он за рулем автомобиля, а его дочь – на заднем сиденье, оба пристегнуты. Министр выразил надежду, что увидит в армянском сегменте много фотографий с хештегом «пристегнись», «спасись».

По инициативе ООН с 6 по 12 мая в мире проходила Глобальная неделя безопасности дорожного движения. Впервые ее провели в 2005 году с целью повысить информированность граждан и сократить риски на дорогах.

В Армении зафиксирован рост числа дорожно-транспортных происшествий: в первом квартале этого года произошло 937 ДТП против 768 за аналогичный период 2018-го, то есть на 169 больше.

СОВЕТЫ ВРАЧА

То, что следует знать

Резкие изменения погодных условий, характерные для мая, способствуют обострению болезней суставов – артрозов и артритов.

Неустойчивость температуры воздуха и в целом непостоянство погоды, а также стремление сбросить с себя теплую зимнюю одежду нередко приводят к воспалительным процессам. В таких случаях врачи рекомендуют прием противовоспалительных средств, препаратов на основе хондроитина и глюкозамина, согревающие мази и растирки. Помимо суставных патологий, весной могут страдать и мышцы. Причиной миозита –

воспаления мышечной ткани – часто становится переохлаждение в результате сквозняков и использования кондиционеров. Это заболевание сопровождается болью в области пораженной мышцы, отечностью и нарушением двигательной функции. Независимо от тяжести болезни необходим покой

и постельный режим. Могут быть назначены противовоспалительные нестероидные средства и согревающие мази.

Избежать болезней суставов и мышц или обострения их патологий весной возможно, если соблюдать ряд несложных правил. Нужно помнить: суставы и мышцы чувствительны к тем-

пературным колебаниям, особенно в период весеннего авитаминоза и ослабленного иммунитета. Следует одеваться по погоде, избегать сквозняков и прямых потоков холодного воздуха из кондиционера. Нельзя игнорировать сбалансированное питание, полноценный сон (не менее 7–8 часов), умерен-

ную физическую активность с учетом возрастных и индивидуальных особенностей. И, безусловно, исключить стрессы.

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

АКЦИЯ

«Не оставляйте детей одних!»

С 11 мая по 1 июня во всех областных и районных центрах, а также в Минске проходит профилактическая акция «Не оставляйте детей одних!».



Она приурочена к Международному дню семьи и Дню защиты детей и организована с целью привлечения внимания к проблеме детской шалости с огнем и гибели их на пожарах, а также для снижения количества чрезвычайных ситуаций с участием несовершеннолетних и обеспечения их общей безопасности дома, на улице, отдыхе, водоеме и в других местах.

Акция проводится в четыре этапа. Первый проходил с 11 по 15 мая на объектах с массовым пребыванием людей. Второй этап – с 16–24 мая – проводится в учреждениях здравоохранения, а также дошкольных учреждениях, в комнатах ожидания для родителей в спортивных школах, центрах внешкольного образования, детских развлекательных центрах.

С 27 мая акция перенесется в многодетные семьи и детские дома семейного типа, детские развлекательные центры. В эти дни также пройдет семейный спортивный праздник «Мама, папа, мы – в безопасности сильны!».

Четвертый этап – с 31 мая по 1 июня – приурочен к Международному дню защиты детей и состоится на открытых площадках столицы, в областных и районных центрах страны.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС г. Минска



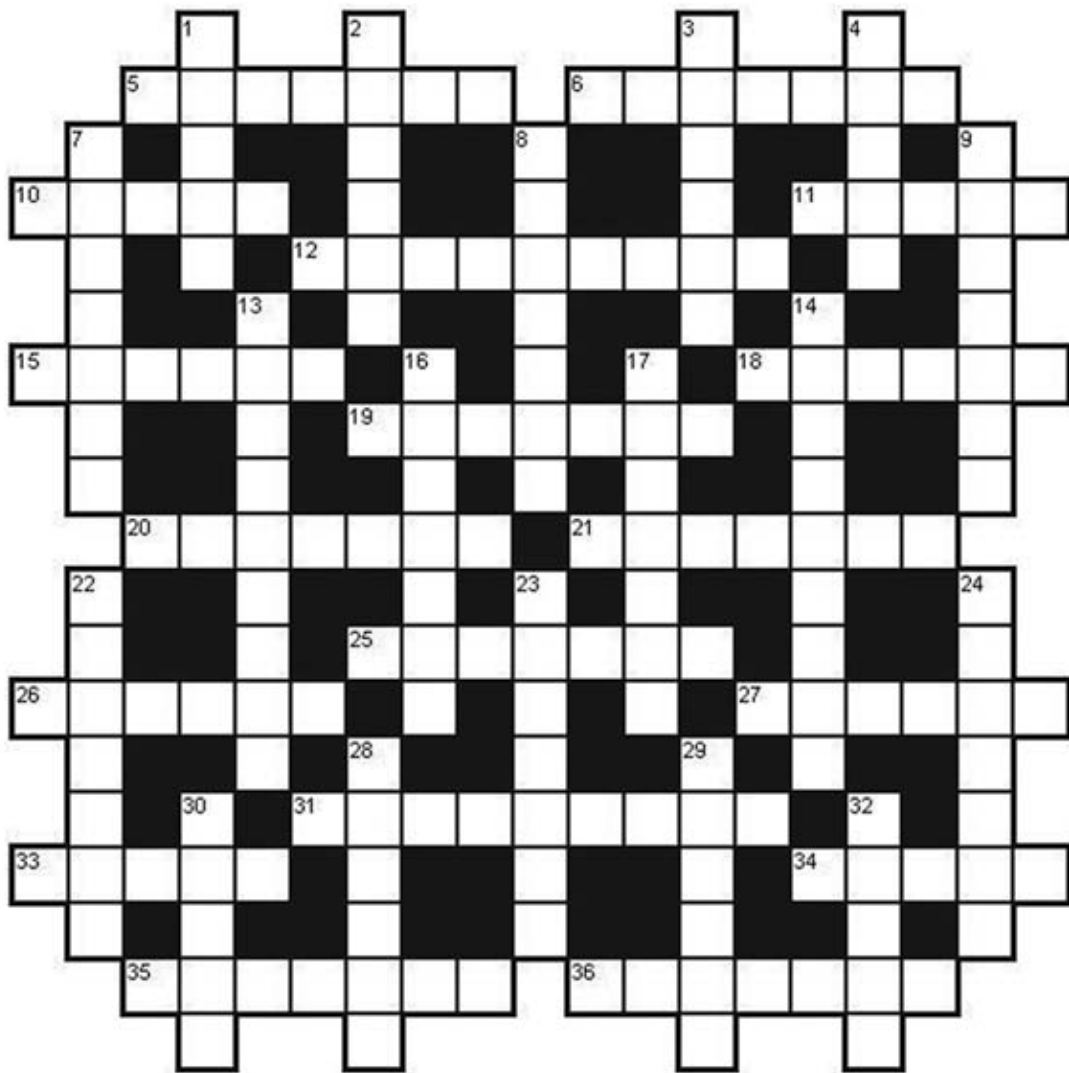
КРОССВОРД

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Старшее офицерское звание во флоте. 6. Детище Михаила Калашникова. 10. Он ошибается один раз. 11. Название различных косметических, кулинарных веществ в виде тестообразной массы. 12. Станковая культовая живопись. 15. Роль Владимира Высоцкого в фильме «Место встречи изменить нельзя». 18. Верхняя одежда. 19. Звезда в созвездии Близнецов: одна из самых ярких в небе. 20. Космический источник излучения. 21. Спортивный бег на лыжах со стрельбой. 25. Во всем сомневающийся человек. 26. Самый утонченный из мушкетеров Александра Дюма. 27. Младший дипломатический ранг. 31. Наибольшее отклонение колеблющегося тела от положения равновесия. 33. Карболовая кислота. 34. Недозревшая маслина. 35. Вид ценной бумаги,

денежного обязательства. 36. Дочь речного бога Пеняя – в греческой мифологии.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Место проживания. 2. Вещество, придающее цвет. 3. Стихотворная форма. 4. Резерв. 7. Выскочка, подражатель. 8. Прямой нож для снятия коры с бревна. 9. Водопад в Норвегии. 13. В музыке: переход в другую тональность. 14. Опера Джузеппе Верди. 16. Узор из скрепленных вместе разноцветных камешков. 17. Коралловый полип, похожий на цветок. 22. Редкая ценная вещь. 23. Металлическое изделие, покрытое тонким слоем серебра. 24. Замечательная русская женщина конца XVIII столетия, глава двух академий. 28. Оберег от злых чар. 29. Медленный темп музыкального произведения. 30. Древнегреческий поэт. 32. Веское доказательство непричастности к преступлению.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Адмирал. 6. Автомат. 10. Сапер. 11. Паста. 12. Иконопись. 15. Желтов. 18. Лиджак. 19. Полукс. 20. Плулсар. 21. Биатлон. 25. Скентик. 26. Арамис. 27. Аташе. 31. Амплитуда. 33. Фенон. 34. Олива. 35. Бекель. 36. Стильба.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Адрес. 2. Краска. 3. Стансы. 4. Запас. 7. Парвеню. 8. Скобель. 9. Утигард. 13. Модульница. 14. «Риголетто». 16. Мозаика. 17. Актиния. 22. Паритет. 23. Анликке. 24. Дашкова. 28. Амлет. 29. Адажио. 30. Гомер. 32. Альти.



Наступивший год в Беларуси проходит под знаком II Европейских игр, под знаком спорта. Немало людей, для которых спорт стал важной частью жизни, трудится на предприятиях и в организациях транспорта и дорожного хозяйства. О них – в нашей рубрике.

Футбольная команда филиала

Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по Витебской области



Серьезная, напряженная работа у специалистов филиала Транспортной инспекции по Витебской области. На развлечения времени, а порою и сил зачастую не остается, зато для занятий спортом находят. Причем не только для соревнований, но и для систематических тренировок.

Не во всякой организации во главе спортивной команды стоит руководитель, а у этого филиала такое стало традицией. Прежний начальник Николай Юнцевич передал свои полномочия преемнику Виктору Гончарову. С неподдельным азартом играть и душевно поддерживать футбольную дружину, искренне переживать за результат матча – это тоже традиция.

Конечно, многое в игре зависит от мастерства вратаря, и своим голкипером витебляне гордятся. Андрей Салдунов умеет ловить мячи противника настолько ловко, что прак-

тически становится на поле фигурой номер один.

Впрочем, каждый из футболистов-любителей выкладывается сполна: Сергей Клименко и Виктор Савицкий, Леонид Елисеев и Константин Винник, Андрей Кучинский и даже тренер – начальник отдела разрешительной системы Леонид Каравка. Иначе и быть не может – игра-то командная, в которой успех всех зависит от каждого.

Нет таких состязаний Транспортной инспекции страны, в которых не участвовал бы филиал по Витебской области. Охотно выезжает его команда и на соревнования в рамках спартакиады Минтранса. Честь своего филиала отстаивают изо всех сил. А результат налицо – многочисленные кубки, завоеванные в честных спортивных боях.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

Праздник придуман для того, чтобы у не уверенных в себе людей появился повод отважиться на решительный шаг. Хотя, если честно, практически каждый не решается на какой-нибудь поступок. И вот прекрасный повод совершить тот шаг, на который не хватало внутренних сил раньше, предоставляется в конце мая.

К примеру, можно наконец отважиться и купить себе пальто или куртку, которая пугала излишней броскостью, собраться и прыгнуть с парашютом, заодно избавившись от боязни высоты. Или отправиться в путешествие, которое раньше казалось не по карману. А может, помириться с другом или подругой, с которыми не общались уже очень давно. В общем, возможностей много.

Смелые решения могут касаться любой сферы жизни, их список бесконечен. Это шопинг, путешествия, ремонт, признание в любви, примирения, увольнения, смена имиджа, прически, цвета волос, развод и многое другое.

Традиция празднования Дня смелых решений заключается в поздравлении друзей и знакомых открытками с шутивными пожеланиями, толкающими на необычные решения.

Сделай смелый шаг

В календаре можно найти немало разных, самых, казалось бы, неожиданных праздников и дат. В их числе и День смелых решений, который отмечается 27 мая.



Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

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 ОАО «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
	294-02-80
главный бухгалтер	294-20-54
обозреватели	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
Светлогорск	(02342) 5-04-41

Редакция газеты

ТРАНСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

Индекс 64121

Подписано в печать 22.05.2019
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 292 экз.
Заказ 1568. 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

