

Сегодня и завтра академии авиации. Интервью с ее ректором Артемом Шегидевичем.

стр. 4-5

Глушковичский камень – на мостовых и в монументах страны.

стр. 9, 11

Турслет ОАО «Гомельоблавтотранс»: три дня на берегу Днепра.

стр. 13

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

15 августа 2019 г., четверг, № 34 (6093)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

Уборочная кампанія в стране выходзіць на фінішную прамую. На сярэдзіну жніўня па намолоту лідуе Міншчына. Совхоз «Рачковічы» Беларускай жалезнай дарогі – адно з лепшых сельхозпрадпрыемстваў Слуцкага раёна Мінскай абласці. Гэта яго хлэбаробы даказваюць кожны год.



Жатва.

От рассвета до заката

Вот и в нынешнюю уборочную страду, которую начали в середине июля, молодежный экипаж в составе комбайнера Александра Скрыгана и его помощника Евгения Поленицы назван лучшим в районе. К 14 августа ими намолочено 2134 тонны. В числе «двухтысячников» и лидеров района – экипаж Александра и Владимира Антипцевых. Братья – рекордсмены хозяйства и района по намолоту в течение многих лет. На их счету уже 2747 тонн.

Среди лучших в районе и молодой водитель совхоза Руслан Алейчик, перевезший на зерноток также более 2 тысяч тонн.

Всего же в уборочной задействованы шесть экипажей и столько же водителей.

14 августа здешними механизаторами убрано 86% (2233 га) площадей, засеянных зерновыми и зернобобовыми культурами, намолочено 10 427 тонн. К слову, это больше, чем в прошлом году, когда с 2510 га собрали

8874 тонны. Все дело в урожайности, которая позволила сельхозпредприятию войти в пятерку лидеров в Слуцком районе. Она по сравнению с прошлым годом улучшилась – на настоящий момент 46,7 центнера с гектара против 35,4 в 2018-м. Безусловно, свою значимую роль в повышении урожайности сыграла подкормка зерновых, отмечает директор совхоза Николай Красуцкий, средства на которую выделила Белорусская железная дорога.

Люди идут к депутату

В ноябре в нашей стране пройдет избирательная кампания: предстоят парламентские выборы. «В Беларуси – народная власть. Она живет реальными заботами людей, а не личными экономическими интересами и амбициями политиков», – считает глава государства. И это прослеживается в деятельности депутатов всех уровней власти – от районных до парламентариев. Что же приводит на прием наших граждан? В основном дела житейские.

Именно с ними связано большинство обращений избирателей к депутату Витебского областного Совета депутатов по Мариненковскому избирательному округу № 24 в Полоцке директору АП-2 Владимиру Черневичу.

Окончание на стр. 7

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ

17 августа 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

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
Раздельщики трещин
Бензорезы

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

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

КОМПАС экспедитора и перевозчика на бизнес-пути

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Транспорт **Транзит**
Transport Transit

- международные перевозки и экспедирование грузов
- внешнеэкономическое сотрудничество
- нормативно-правовая практика
- стратегия и перспективы развития транспорта
- логистика товарных потоков
- таможенные аспекты



ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ

через издателя – редакцию газеты «Транспортный вестник»
Стоимость на II полугодие 2019 г.
(два номера журнала) – 49 руб. 20 коп. с НДС

НАШИ КОНТАКТЫ:

+375 29 151-41-30
+375 17 294-20-54

journal@transport-tranzit.by
redaktor@transport-tranzit.by

УНП 100286889

КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Duty Free ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

5 августа Президент Республики Беларусь подписал Указ № 296 «О беспошлинной торговле на бортах воздушных судов».

Цель документа – расширение беспошлинной торговли при осуществлении международных воздушных перевозок пассажиров белорусскими авиационными организациями. Речь идет о рейсах, которые выполняются за пределы Евразийского экономического союза.

Указом установлено, что в самолетах белорусских авиакомпаний разрешается разносная торговля товарами, в том числе алкогольными напитками и табачными изделиями, загруженными из магазинов беспошлинной торговли Duty Free. Реализация таких товаров будет осуществляться в соответствии с договорами о сотрудничестве по организации торговли товарами на бортах

воздушных судов, заключенными между владельцами магазинов беспошлинной торговли и белорусскими авиационными организациями.

Выданное владельцу магазина Duty Free специальное разрешение (лицензия) на право осуществления розничной торговли алкогольными напитками и (или) табачными изделиями действительно для разносной торговли на бортах воздушных судов.

Указ вступает в силу после его официального опубликования. Это означает, что товары из магазинов Duty Free уже в ближайшее время могут появиться на бортах самолетов авиакомпании «Белавиа».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Слоним ожидает праздник

В нынешнем году День белорусской письменности пройдет 1 сентября в Слониме. Подготовка к нему завершается на одноименной станции Барановичского отделения Белорусской железной дороги.

Как сообщает пресс-центр БЖД, обновлен фасад пассажирского здания, проводится косметический ремонт в его помещениях, идет работа по созданию настенного барельефа. Рельефные картины, которые появятся на стенах внутри здания и в холле, будут знакомить пассажиров с достопримечательностями города. В зале ожидания для удобства пассажиров установят новые мягкие кресла, а полотно с изображением семьи аистов в гнезде станет своеобразным символом благополучия и процветания.

В пассажирском здании размещены стенды с информацией о главных достопримечательностях Слонима и схемой проезда к ним, а на привокзальной площади – композиционная тумба с такой же информацией.

Комфортнее станет и людям с ограниченными физическими возможностями, которым созданы соответствующие условия: у входа в пассажирское здание установлен пандус, нанесена дорожная разметка на привокзальной площади, уложена тактильная плитка вдоль перрона и на выходе из пассажирского здания. В ходе подготовки к празднику выполнен ремонт двух железнодорожных переездов в городе, еще один отремонтируют до 1 сентября.

ФОРУМ

Экономия ПЛЮС ЭКОЛОГИЯ

С 8 по 11 октября в Минске пройдет XXIV Белорусский энергетический и экологический форум, в числе организаторов которого – Министерство энергетики Республики Беларусь. Среди посетителей традиционно будут и представители предприятий Министерства транспорта и коммуникаций, где внедряются современные технологии энергосбережения.

Насыщенная деловая программа форума включает пленарную сессию, форумы, конференции, семинары, круглые столы, презентации компаний – участников выставки, на которых отечественные и зарубежные эксперты представят современные технологические решения в области энергетики, нефтехимии, энергосбережения и экологии.

Ежегодно форум становится уникальным местом встреч энергетиков и экологов Беларуси и зарубежья, способствуя тем самым расширению сотрудничества, обмену передовыми разработками и проектами. Его цель – представить современное оборудование и технологии для производства и распределения электрической и тепловой энергии, автоматизированные системы, энерго- и ресурсосберегающие технологии, оказать содействие инновационному развитию топливно-энергетического комплекса республики.

К слову, на предприятиях Белорусской железной дороги уже более 10 лет успешно используют энергосберегающие технологии, а также возобновляемые источники энергии. В частности, технологии подогрева воды и отопления помещений с помощью энергии солнца (гелиоколлекторы) и энергии

земли (тепловые насосы) внедрены на ряде предприятий стальной магистрали. Кроме того, импортируемое топливо активно замещается его местными видами.

Форум включает международные специализированные выставки «Энергетика. Экология. Энергосбережение. Электро» (EnergyExpo' 2019), «Oil&Gas Technologies», «Атомэкспо-Беларусь», «ЭкспоСвет», «Водные и воздушные технологии», «ЭкспоГород» и XXIV Белорусский энергетический и экологический конгресс. В них планируется участие ведущих предприятий энергетической отрасли Республики Беларусь, а также известных мировых брендов Siemens, Schneider Electric, Росатом, Таврида Электрик, Eaton, Bertsch, KSB, CHINT, Klinkmann и другие.

Выставка традиционно с 1995 года привлекает внимание ведущих белорусских и мировых производителей оборудования, технологий и материалов для энергетики, экологии, энергосбережения, электротехники и является одной из самых крупных по данной тематике в странах СНГ и Балтии. В 2018-м в ней приняло участие более 300 организаций из 15 стран мира.

Ольга НИКОЛАЕВА

ЯЗЫКОМ ЦИФР

ПАССАЖИРОВ стало больше



Фото Александра БАЧИЛО

За 7 месяцев Белорусская железная дорога перевезла 46,7 млн пассажиров, сообщает пресс-центр БЖД. Это на 305 тысяч больше, чем за аналогичный период 2018 года.

В международном сообщении проследовало 2,3 млн пассажиров, в межрегиональном – услугами железнодорожников воспользовалось 6 млн человек (101,5% к уровню прошлого года), на поездах городских и региональных линий экономкласса поездки совершили 38,5 млн пассажиров (100,7%). Пассажирооборот составил 3,7 млрд пасс.-км (100,6%).

В июле пассажирооборот возрос на 0,1% и составил 7,9 млн человек. Поездами городских линий воспользовалось 384 тыс. пассажиров (на 11,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года). В межрегиональном сообщении проследовало более 1 млн пассажиров (108,4%), в международном – перевезено 406 тыс. человек, из которых транзитных пассажиров – 72,3 тысячи (101,8%). Пассажирооборот в июле вырос на 2,5% и составил 634,4 млн пасс.-км.

УРОЖАЙ-2019

Каждое зернышко — на КХП

По давно сложившейся традиции коллектив филиала «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» работает по заявкам Речицкого комбината хлебопродуктов.

К сожалению, в связи со сложными погодными условиями темпы уборки зерновых на Гомельщине значительно ниже прошлогодних.

В уборочной кампании, начавшейся 28 июня, ежедневно принимают участие 3–4 грузовых автомобиля предприятия. Ими управляют опытные водители-профессионалы, в числе которых – Сергей Сафронов, Леонид Шиханцов и Сергей Юрасов. Водитель Сергей Сафронов – рекордсмен жатвы, он уже перевез более 750 тонн зерна.

– Подвижной состав к уборочной мы готовили заранее, – рассказывает заместитель директора по перевозкам филиала «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» Денис Лапицкий. – Проанализировали работу техники, эффективность использования грузоподъемности в зависимости от типов и марок автомобилей, учли опыт предыдущих лет. На перевозке зерна задействованы 36-тонные МАЗы с прицепами.

Скоро уборочная кампания закончится, и можно будет говорить о результатах. А пока машинами филиала с полей Речицкого, Светлогорского, Жлобинского и других районов области на Речицкий комбинат хлебопродуктов перевезено более 3850 тонн зерна.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»



Жатва. От рассвета до заката

Окончание. Начало на стр. 1

Большая часть площадей в хозяйстве «Рачковичи» засеяна пшеницей. Эта культура пошла и на госзаказ – 4 тысячи тонн. Имея 20% клейковины, пшеница соответствует качеству твердых сортов. А значит, выпущенная из нее продукция будет высшего качества.

Погода в нынешнем году поставила механизаторов в сложные условия. Постоянные дожди не позволяют убрать урожай привычными темпами, несмотря на то, что в поле механизаторы находятся, что называется, от рассвета до заката. Для людей созданы все необходимые условия. Кабины комбайнов с кондиционерами, в мастерских есть душевые, днем в поле доставляют горячее питание из собственной столовой, снабжают также питьевой водой. На вечер дают так называемую ссбойку – от горячего комбайнеры отказались: «Некогда есть, дорога каждая минута. Особенно в такую погоду».

При благоприятных условиях в «Рачковичах» надеются завершить жатву уже к концу недели и рассчитывают намолотить порядка 12,5 тысячи тонн.

Но времени на расслабление не будет. Уже начали сев озимого рапса. На середину сентября намечен сев кукурузы, урожай которой пойдет не только на силос, но и на зерно. Еще раньше, в начале первого осеннего месяца, здесь приступят к уборке картофеля средних и поздних белорусских сортов «Скарб», «Бриз», «Володар». Под них в хозяйстве отведено 35 га. Именно они, как показывает статистика предыдущих лет, пользуются популярностью у белорусских железнодорожников, а также у россиян.

У руководства совхоза – большие планы на будущее. Реализовать их во многом можно при хорошей оснащенности хозяйства. Необходимы новые комбайны, сеялка, косилка, культиватор. Хлеборобы прилагают максимум усилий, чтобы претворить все задуманное в жизнь.

Ольга ОРЛОВА

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Река жизни Григория Дымы

Более 40 лет отдал водному транспорту командир – механик грейферного земснаряда ВД-15 РУ Днепро-Двинского предприятия водных путей «Белводпуть» Григорий Дыма. Недавно его работа была высоко оценена руководством страны. За многолетний плодотворный труд, высокий профессионализм, значительный вклад в развитие транспортной отрасли и в связи с 80-летием Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Григорию Михайловичу объявлена благодарность премьер-министра страны.

Вся трудовая жизнь Григория Дымы прошла на белорусских реках. Почти четверть века он занимается дноуглублением и дноочищением рек, трудится на речных строительных объектах. Всех, на которых работал речных дел мастер, уже и не вспомнить. Среди последних – возведение набережной в центральном парке Гомеля, строительство стоянки для пограничных катеров в Лоеве, берегоукрепительные работы в поселке Шубино Ветковского района, насыпка пляжа в санатории нефтяников в Александровке, обустройство запруд на реке Сож.

Окончание на стр. 7



Высококвалифицированный персонал – одна из фундаментальных ценностей гражданской авиации, а вопрос обеспечения авиационной отрасли кадрами затрагивает в том числе интересы национальной безопасности. Основной кузницей специалистов техобслуживания воздушных судов гражданской авиации в нашей стране является Белорусская государственная академия авиации (БГАА). Ректор этого учреждения образования Артем ШЕГИДЕВИЧ накануне учебного года в интервью обозревателю «ТВ» Инессе ГЕРМАНЧУК рассказал о новых направлениях развития академии, совершенствовании процесса подготовки авиационного персонала, а также о том, как в стране начинает формироваться авиационно-техническая школа.

Горизонты



Фото: Никиты ПЕТРОВА, «ТВ»

ALMA MATER ДЛЯ АВИАЦИИ

– Артем Артурович, авиация как одна из наиболее динамично развивающихся транспортных подотраслей нуждается в достаточном количестве квалифицированных специалистов, в связи с чем взят курс на повышение уровня их подготовки. На что делается ставка в первую очередь?

– Качественную подготовку можно обеспечить, сделав упор на два ключевых фактора: человеческий (академический) ресурс академии и развитие материально-технической базы. Без вклада в развитие профессорско-преподавательского состава, конечно, ничего не будет. Поэтому мы стараемся принимать участие во всех доступных нам международных проектах, направляем сотрудников на обучение, в том числе за границу. Расширяем сотрудничество с зарубежными партнерами – авиационными учебными центрами России, Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Литвы, Латвии и Китая. Приглашаем читать лекции экспертов международного уровня. Так, в настоящее время ведем переговоры с Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) по поводу проведения на

базе академии специализированных семинаров. Недавно заключили соглашение о сотрудничестве с Балтийской академией авиации, в том числе по программе «Приглашенный профессор».

С учетом начатых преобразований, таких как открытие новых специальностей, обновление материально-технической базы, предусматривающее приобретение специализированного оборудования, необходимого для подготовки современного специалиста, можно уверенно сказать, что обучение авиационных кадров в Беларуси осуществляется на хорошем уровне.

Более того, в сфере оказания образовательных услуг мы планируем постепенно выходить на международный рынок. Для того чтобы актуализировать учебные программы согласно мировым требованиям и привести их в соответствие с требованиями Европейского агентства по

безопасности полетов (EASA), мы приступили к пересмотру их содержания. Наша глобальная цель – подтвердить соответствие международным стандартам, пройдя сертификацию EASA. Этим органом предъявляются достаточно высокие требования к подготовке с нашей стороны. Поэтому, конечно, данный вопрос – не ближайшего времени, но мы стремимся к его решению.

– Ежегодно академия выпускает на рынок труда порядка 200 инженерно-технических специалистов. Как строится ваше взаимодействие с заказчиками кадров? Насколько оно продуктивно?

– Более тесное сотрудничество с заказчиками сложно даже представить. Со всеми базовыми авиационными организациями заключены договоры на ближайшую пятилетку – до 2024-го, где по каждой специальности по годам расписано, кто из них, в каких специалистах и в каком количестве нуждается. Мы работаем именно под них.

На ведущих авиационных предприятиях действуют филиалы наших кафедр – на ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407», ОАО «558 авиационный ремонтный завод», ОАО «Трансавиаэкспорт», РУП «Научно-производственный центр многофункциональных беспилотных комплексов» Национальной академии наук Беларуси. Прорабатываем возможность открытия филиала кафедры на Республиканском унитарном предприятии по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». Таким образом, курсанты получают возможность овладеть технологиями, которые используются на местах, а организации – присмотреть молодые кадры.

Кроме того, каждые 3-5 лет работники авиационных организаций на базе академии проходят обучение по программам дополнительного образования взрослых (первоначальную подготовку, переподготовку, повышение квалификации). Предприятия, в свою очередь, помогают нам комплектовать материально-техническую базу. К примеру, в настоящее время с «Белавиа» обсуждаем передачу академии двух списанных бортов Boeing, с «Белаэронавигацией» – тренажера.

Стоит признать, что прежде наше учреждение образования не было столь глубоко интегрировано в авиационное сообщество. Однако сегодня задача заключается в том, чтобы стать по-настоящему основой, базой для авиаотрасли.

– С недавнего времени БГАА ведет подготовку специалистов в том числе на базе высшего образования. Насколько это важный шаг в плане перспективного развития?

– Нынче можно утверждать, что становление академии как учреждения высшего образования состоялось. С открытием в прошлом году аспирантуры появился замкнутый цикл подготовки: первая ступень высшего образования (бакалавр, специалист), вторая ступень (магистратура), аспирантура (подготовка кадров высшей научной квалификации) и непрерывное профессиональное обучение (повышение квалификации, переподготовка). Кроме того, идет тесная интеграция образовательного процесса с практико-ориентированной подготовкой на базе авиационных организаций. И все это позволяет говорить о том, что в Беларуси начинает формироваться отечественная авиационно-техническая школа. Ведь до настоящего времени у нас даже не было

В этом году учебное заведение отмечает 45 лет со дня своего основания. В октябре 1974-го было создано Минское авиационно-техническое училище гражданской авиации (МАТУГА), позже переименованное в Минский государственный высший авиационный колледж (МГВАК), а несколько лет назад – в академию авиации.

За четыре с половиной десятилетия учреждение образования неоднократно меняло свое название, однако его функциональное назначение оставалось неизменным – обеспечение инженерно-техническим персоналом отечественных авиапредприятий. Более 12 тысяч выпускников вышло из его стен за эти годы, пополнив ряды авиационных специалистов не только нашей страны, но и других государств постсоветского пространства.

«НЕБЕСНОЙ» АКАДЕМИИ

ни одного научно-технического журнала, посвященного авиационной тематике. Мы начинаем издавать такой журнал (в том числе на английском языке), где будем публиковать свои научные разработки, инновации в авиации. В редакционную коллегию привлекаем зарубежных экспертов, что позволит продвигать наше издание и за пределами страны.

...ДОЛЖНА БЫТЬ «ЖИВАЯ»

– Актуальна ли для вас проблема дефицита педагогических кадров?

– Академия – единственное в республике учреждение образования, готовящее специалистов для авиации. Поскольку прежде статус авиационного колледжа не предусматривал наличие аспирантуры, то и готовых преподавателей высшей научной квалификации нам брать неоткуда. В то же время по требованиям Минобразования высококвалифицированных преподавателей (кандидатов и докторов) в учреждении высшего образования должно быть не менее 50%.

Поэтому, конечно, проблема академических кадров существует, но она не критична. Мы знаем, в каком направлении двигаться, чтобы решить этот вопрос. В числе вариантов – привлекать специалистов, имеющих ученые степени и звания в других областях, отправлять на переподготовку и повышение квалификации в сфере авиации. Но «посадить за парту» доктора наук, согласитесь, довольно проблематично, а привлечь из-за рубежа, например из Российской Федерации, тоже не можем – уровень зарплат разный.

Четко осознаем, что необходимо растить собственные кадры. Оставляем своих выпускников работать в академии с последующим обучением в магистратуре и аспирантуре, отправляем на зарубежные стажировки. Приглашаем преподавать специалистов отраслевых предприятий, скажем, вышедших на пенсию пилотов, диспетчеров, инженеров, которые наработали опыт в профессии и теперь могут передавать свои знания у нас.

– Расскажите подробнее о ваших планах по открытию новых специальностей: какие и когда?

– С учетом многочисленных согласований этот процесс достаточно трудоемкий и занимает большой промежуток времени. На открытие специальности требуется как минимум 9 месяцев, в среднем – около года. Сначала выясняем у заказчиков, востребованы ли будут такие специалисты, а также компетенции, которыми они должны обладать. Затем следует разработать образовательные стандарты, типовые учебные планы, определить преподавательский состав, на каком оборудовании будет вестись обучение. Ведь мало просто открыть специальность: она должна быть «живой», востребованной.

В Беларуси активно развивается сфера информационных технологий, и академии авиации было бы неправильно не занять свою нишу на рынке образовательных услуг в этом направлении. Поэтому в перечне новых специальностей – инженерная информатика в области транспорта и коммуникаций, а также информационные системы и управление авиатранспортом. Еще, к примеру, мы готовим востребованных специалистов в области приборного и радиоэлектронного оборудования. Но во всем мире для

авиации ведут подготовку уже не прибориста или радиста, а инженера-авионика, что мы также собираемся сделать.

Кроме того, готовим пакет документов на открытие специальности по обучению летного состава гражданской авиации. За пять лет мы получим готового специалиста с дипломом государственного образца и лицензией CPL (коммерческого пилота).

Чтобы эти специальности появились в 2020–2021 годах, работа ведется уже сейчас. Стоит учитывать, что авиационные кадры в нашей стране – редкость. Как показывает практика, предприятия дают заказ на 10–15 человек по специальности. Здесь мы входим в некоторый диссонанс с законодательством в сфере образования, где по нормативам в учебной группе должно быть минимум 25–30 человек. Эти вопросы тоже решаемы, но требуют времени.

– Как было озвучено на коллегии Департамента по авиации, БГАА должна стать единым центром теоретической подготовки авиационных специалистов. Что это значит?

– Подготовка любого специалиста формируется из двух составляющих – теоретической и практической. Академия не имеет собственного учебного аэродрома и учебно-тренировочных воздушных судов, полнопилотажных тренажеров. Но вся теоретическая подготовка, в том числе пилотов, может и должна осуществляться здесь. Так, в кооперации с авиационным учебным центром «Даймонд», который берет на себя тренажерную подготовку и базу полета, наше учреждение образования ведет первоначальную (теоретическую) подготовку кандидатов на получение свидетельства пилота-любителя (PPL).

В наших планах также начать обучение инженерно-технического персонала, обслуживающего различные типы ВС. Разумеется, основным направлением станет подготовка на иностранный тип воздушных судов, таких как Boeing, Embraer.

– Академия готовит специалистов такой популярной специальности, как диспетчер по управлению воздушным движением. Конкурс на нее в последние годы один из самых высоких в республике...

– Эта специальность востребована не только в Беларуси, но и в соседних странах. Поэтому набор на нее на коммерческой основе не сокращаем. Подготовка такого специалиста у нас стоит порядка трех тысяч условных единиц в год, в то время как в Российской Федерации – вдвое дороже. Однако мы менее конкурентоспособны на рынке образовательных услуг по сравнению со странами ЕС, в частности, странами Балтии. Период обучения на авиадиспетчера там составляет 3,5–4 года, у нас – 5 лет, что делает белорусский диплом не таким привлекательным. Поэтому сегодня обсуждаем возможность сокращения срока подготовки на один год, но не в ущерб качеству.

НА ДЕСЯТЬ ШАГОВ ВПЕРЕД

– Как правило, все наши пилоты получают образование в России или Украине. Почему в Беларуси нет собственной базы для подготовки летных кадров?

– Много лет назад МАТУГА создавалась именно для подготовки инженерных ка-

дров, и, с точки зрения советской системы, концентрировать в Минске подготовку летчиков было, наверное, нерационально. Однако необходимо учитывать, что, если мы не займемся этим вопросом, возможно, в будущем пилоты у нас будут из-за рубежа (наемные работники, которые легко принимают решение о смене места работы, исходя из заработной платы). А это уже вопрос национальной безопасности.

В то же время, чтобы начать серьезную реновацию академии, допустим, приступить к обучению летного состава, требуются немалые капиталовложения – в организацию тренажерной подготовки, создание базы для полета. При этом потребность в кадрах летного состава в стране не столь велика – единицы в год. И вложить сегодня в тренажер порядка 10 млн условных единиц, выпуская 5 человек в год, наверное, не совсем правильно.

Правда, в этом случае может включиться другой вариант: мы можем оказывать услуги по подготовке этих специалистов учебным заведениям других стран, как это делает Балтийский учебный авиационный центр. Поэтому сегодня мы должны прогнозировать свое развитие не на два шага вперед, а на десять. Обучать кадры, которые будут востребованы не завтра, а уже послезавтра.

– Концепция развития вашего учреждения образования на ближайшие годы предусматривает строительство тренажерного центра?

– Пока это только предложение. В 2017 году нами был разработан предпроект по строительству тренажерного центра – нового корпуса на территории академии, где будут размещаться все виды тренажеров, в том числе для подготовки летного состава, членов кабинного экипажа и диспетчеров. Весь авиационный персонал отраслевых предприятий мог бы проходить здесь полный цикл теоретического и практического обучения: первоначальное обучение, переподготовку и повышение квалификации. Стоимость строительства корпуса – порядка 10 млн условных единиц без стоимости оборудования. И, наверное, единственно возможный вариант реализовать этот проект – включить его в государственную инвестиционную программу.

Кстати, в концепции развития академии авиации на 2017–2020 годы, которая согласована двумя ведомствами (Минтрансом и Минобразования), прописаны все шаги нашего поступательного движения вперед. Одной из первоочередных задач является модернизация материально-технической базы. В частности, на текущий год запланировано проведение проектно-исследовательских работ по разработке генерального плана реконструкции территории с целью ее рационального использования. Это то, чем мы активно занимаемся сегодня.

РАСШИРЯТЬ ГОРИЗОНТЫ

– Как идет подготовка академии к прохождению аккредитации EASA и какие возможности откроет перед вами этот сертификат?

– Безусловно, это сделает нас конкурентоспособными на международном рынке образовательных услуг. Для нас откроются все страны, здесь будут специ-

алисты-преподаватели мирового уровня.

Как я уже говорил, чтобы стать членом этой международной организации, необходимо отвечать очень серьезным требованиям. Не хочется преувеличивать свои достижения, но и принижать их тоже будет неправильно, потому что работа ведется колоссальная. Сейчас мы изучаем нормативные правовые документы и руководства, регламентирующие процесс сертификации на соответствие установленным требованиям EASA, и самое главное – видим пути решения стоящих перед нами задач. При этом вести речь о каких-либо сроках некорректно. Даже если старт будет успешным, могут возникнуть трудности с выполнением последующих требований, например, с наличием аккредитованных Европейским агентством специалистов. Прежде чем пригласить аудиторов, мы должны сами быть на сто процентов уверены, что соответствуем.

В настоящее время академия авиации, как и все вузы Республики Беларусь, имеет систему менеджмента качества. Это также увеличивает наши шансы на получение сертификата: наличие данной системы является одним из обязательных условий международного органа по сертификации. Интенсивно занимаемся обучением наших преподавателей иностранным языкам, чтобы в будущем они могли вести занятия на английском.

В любом случае работаем на результат, чтобы наше учебное заведение соответствовало мировым требованиям и тенденциям по подготовке авиационных специалистов.

– Можно сказать, что услуги образования БГАА и сегодня пользуются спросом за рубежом?

– На пространстве СНГ мы достаточно конкурентоспособны. Причем не только по цене, но и по нашим подходам в работе с иностранными учащимися. В белорусском менталитете и гостеприимстве тоже есть свое преимущество. Два наших выпускника, граждане Азербайджана, собираются поступать к нам в аспирантуру, хотя там есть Национальная академия авиации. Наши специалисты востребованы на рынке труда стран постсоветского пространства и дальнего зарубежья. Скажем, гражданин Туркменистана, получив образование в Беларуси, работает в авиакомпании в Катаре. И таких примеров достаточно много.

Естественно, мы стремимся к тому, чтобы наш диплом открывал перед выпускниками еще большие горизонты. Когда академия получит аккредитацию Европейского агентства, обладатель белорусского диплома автоматически окажется в базе авиационных специалистов ИКАО и других международных организаций.

Поэтому понимаем: шагать нужно семимильными шагами. Авиационная отрасль – международная, здесь нельзя замыкаться на своем пятачке. Кстати, во времена СССР в Минск приезжали учиться со всего Союза, школа имела определенный статус и была востребована. С точки зрения профильной направленности, академия авиации в Беларуси – учреждение образования уникальное. И моя цель как руководителя – чтобы она заняла достойное место не только в своей стране, но и за рубежом.

ОБНОВЛЕНИЕ

Спасателям В ПОМОЩЬ

Тремя автомобилями пополнился автопарк Гомельской областной организации ОСВОД.

Две спецмашины и микроавтобус «Газель» безвозмездно передало обществу спасения на водах Гомельское областное управление МЧС. Новые машины будут не только помогать спасателям, но и значительно повысят оперативность и качество их работы.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

БЕЗОПАСНОСТЬ

В режиме реального времени

Порядка 135 поездов, перевозящих свыше 4 тысяч пассажиров, ежедневно прибывают и отправляются со станции Орша. Сотрудники Оршанского железнодорожного узла обрабатывают за сутки более 120 грузовых составов.

Нетрудно представить, в каком напряженном ритме они работают. Начальник станции Орша Минского отделения Белорусской железной дороги Виктор Автономов считает, что главное в работе коллектива – дисциплина и ответственность, способствующие безопасной перевозке пассажиров и грузов, а также высокий уровень профессионализма.

Хорошими помощниками диспетчеров стали камеры видеонаблюдения, которыми оборудованы рабочие и ключевые места на станции, во всех четырех парках (приемо-отправочном, пассажирском, сортировочно-отправочном и транзитном). Система видеонаблюдения работает в режиме реального времени и позволяет разобраться в любой ситуации без проволочек, оперативно. Автоматизация основных узлов управления станцией Орша делает ее работу практически безупречной.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

СЕРВИС

К нам приходит ЛОУКОСТ

Весной следующего года в Минск начнет летать венгерский лоукост Wizz Air. Об этом сообщил TUT.BY директор Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Артем Сикорский.

Планируется, что самолет будет ежедневно выполнять рейсы по маршруту Будапешт – Минск. Другие направления, в частности в областные центры, пока не обсуждались.

Венгерская авиакомпания Wizz Air работает главным образом на рынке Центральной Европы. Ее флот насчитывает 105 воздушных судов. Самолеты авиакомпании, в частности, доставляют пассажиров из Вильнюса на Кипр, в Грецию, Германию, Данию, Исландию, Израиль, Норвегию и другие страны.

Министерство транспорта и коммуникаций заинтересовано в том, чтобы лоукосты пришли и в областные города Беларуси.

МАРШРУТЫ

Грузинская авиакомпания MyWay Airlines ведет переговоры с авиационными властями Беларуси о выполнении полетов по маршруту Тбилиси – Минск с перспективой осуществления транзитных рейсов в Москву.

ТРАНЗИТОМ через Минск

Причина заинтересованности руководства грузинской авиакомпании в транзите через Минск на Москву – введение российскими властями с 8 июля запрета на прямое авиасообщение с Грузией. До этого самолеты MyWay Airlines три раза в неделю летали в московский аэропорт Жуковский.

– У нас был выбор. Можно было начать транзитные полеты в Москву из Еревана. Однако процедуры согласований по началу полетов заняли бы длительное время, и мы получили бы разрешение летать только к ноябрю, когда турпоток уже падает, – про-

комментировал коммерческий директор авиакомпании MyWay Airlines Игорь Аnciaури.

Разрешение на осуществление полетов в Минск MyWay Airlines получила еще в прошлом году. Сейчас грузинская авиакомпания ожидает назначения прямых авиарейсов, после которых уже с «Белавиа» проведет переговоры о выполнении рейсов в Москву. Не исключен диалог и с российскими авиакомпаниями, летающими в Минск.

Ответа от белорусских авиавластей MyWay Airlines ожидает к концу августа.

Альтернативные – из Днепра

Украинская авиакомпания «Мотор Сич» анонсировала открытие с 1 сентября двух международных рейсов из города Днепра. Один из них – в столицу Беларуси.

Авиарейс будет запущен вместо отмененного Запорожье – Минск, который временно не будет выполняться в связи с закрытием на ремонт аэродрома в Запорожье.

Альтернативные рейсы Днепр – Минск будут осуществляться только три раза в неделю – по средам, пятницам, воскресеньям, в то время как между Запорожьем и столицей Беларуси самолеты «Мотор Сич» летают ежедневно.

В колл-центре авиакомпании сообщили, что продажа билетов на альтернативные маршруты откроется сразу же после получения всех согласований.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

МОДЕРНИЗАЦИЯ

На механизированной сортировочной горке станции Гомель завершили работы по замене двух вагонных замедлителей, сообщает пресс-центр БЖД. Работы производились в рамках утвержденного графика замены и капитального ремонта вагонных замедлителей на Белорусской железной дороге.

Новые замедлители ЗВУ-01, которые пришли на смену своим предшественникам КНП-5, были изготовлены на Гомельском электромеханическом заводе и заняли свое место на второй тормозной позиции в направлении второго пучка сортировочной горки. Они представляют собой клещевидно-

Новые замедлители – повышенная надежность

нажимные четырехзвенные конструкции с пневмокамерами, вмонтированные в путь и предназначенные для механизации процесса регулирования скорости вагонных отцепов. При подаче воздуха расстояние между внутренними и наружными тормозными шинами вагонного замедлителя уменьшается, что обеспечивает тормозной эффект. Чем выше давление воздуха в цилиндрах, тем сильнее нажатие шин на колесные пары.

Установлена новая управляющая аппаратура с воздухоборниками ВУПЗ-05Э производства СЗАО «Элек-

тромеханический завод» города Молодечно. В установке устройств в железнодорожный путь были задействованы специалисты нескольких смежных предприятий. Работники восстановительного поезда станции Гомель с помощью крана ЕДК-2000 извлекли выработавшие срок службы замедлители, продольные и поперечные фундаментные балки и установили новые. Специалисты Гомельской дистанции пути заменили участки пути перед замедлителем № 21 и за замедлителем № 22.

Работники СМП-354 произвели ремонт котлованов замедлителей с заме-

ной продольных и поперечных фундаментных балок. Бригады по обслуживанию устройств СЦБ сортировочных горок Гомельской дистанции сигнализации и связи произвели отключение и демонтаж управляющей аппаратуры вагонных замедлителей, воздухопроводной сети, а затем выполнили подключение, наладку и регулировку новых управляющей аппаратуры и замедлителей, перенос путевого ящика, восстановили воздухопроводную сеть.

Модернизация позволила повысить надежность работы сортировочной горки.

БОЛЬШАЯ РАБОТА

Люди идут к депутату



Окончание. Начало на стр. 1

Около 18 тысяч человек проживают на территории Мариненковского избирательного округа. Здесь находятся 114 предприятий различных форм собственности, кадетское училище, четыре школы, восемь детсадов. Студовыми и учебными коллективами Владимир Андреевич встречается по графику, с индивидуальными обращениями разбирается детально, стараясь решить вопрос локально, чтобы человеку не пришлось ходить по инстанциям в поисках помощи. – Чаще всего избиратели просят помочь в благоустройстве дворов, детских площадок, облагородить пустырь, заброшенный участок... Со службой ЖКХ организуем вывоз мусора, подсыпку песка или гравия, асфальтирование разбитого

проезда, наведение порядка в микрорайоне. В этом году из областного бюджета выделены деньги на благоустройство дворовых территорий, причем началось оно как раз с асфальтирования оживленной улицы Мариненко, – рассказывает Владимир Черневич. – Между тем на автобусное сообщение серьезных нареканий нет. Некоторые полочане высказывают желание организовать движение так, чтобы из одной точки города в другую можно было добираться без пересадок, но у нас и без того в любой уголок Полоцка можно доехать максимум с одной пересадкой, что и предусмотрено социальными стандартами.

Владимир Андреевич поддерживает живую связь с избирателями, старается объектив-

но рассматривать каждое обращение, максимально решать поднятые проблемы. Конечно, люди приходят на прием и с глубоко личными вопросами, в том числе связанными с трудоустройством, определением судьбы ребенка или пожилого человека.

Количество обоснованных жалоб, требующих вмешательства и радикального решения, год от года снижается благодаря активной работе с населением органов районной или областной власти. Порой достаточно юридического разъяснения вопроса, поднятого избирателем, чтобы расставить все точки над «i».

Депутат Черневич не приемлет бюрократических отписок и отговорок, старается действовать оперативно, опираясь на конструктивные связи с местной властью для решения поставленных избирателями задач. Неудивительно, что в течение четырех созывов подряд он избирался депутатом районного Совета депутатов, а сейчас – областного.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТВ»

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Окончание. Начало на стр. 3

Более 24 последних лет путеец Григорий Дыма, как и все, ходит на работу и возвращается домой – конечно, когда нет дальних командировок и не нужно жить на брандвахте прямо на реке. А лучшие годы своей жизни он плывал по рекам на ракетах первым помощником капитана – первым помощником механика. То наполненное романтикой время Дыма вспоминает с особой теплотой.

– Это были замечательные годы, интересная, большая работа, – с волнением рассказывает о былом величии речного флота страны Григорий Михайлович. – По Днепру, Сожу, Припяти возили грузы – руду, уголь, камень, щебень и даже арбузы – на линии от Запорожья до Пинска, осуществляли контейнерные перевозки. Я пришел на реку после окончания Гомельского профессионально-технического училища № 30 речного флота. Получил специальность второго помощника капитана – второго помощника механика и первое рабочее место – Мозырский порт. Месяц плывал на буксирном теплоходе. Потом служил в армии, а когда вернулся, устроился на работу на Гомельский судостроительно-судоремонтный завод вторым помощником капитана – вторым помощником механика на самоходную баржу РС-020. В то время к заводу был приписан весь транзитный флот. А через два года сбылась моя давняя мечта: я перешел на ракету «Борис Цариков» первым помощником капитана – первым помощником механика. Возили пассажиров

Река жизни Григория Дымы

по разным речным маршрутам, самые интересные из них – по Сожу и Днепру: Гомель – Киев, Речица – Киев, Киев – Мозырь.

После аварии на Чернобыльской АЭС ряд ракет списали, несколько дезактивировали, поменяли на них обшивки и двигатели, и с 1987 года теплоходы снова были на ходу. До 1993-го я работал на ракете «Михаил Мороз». Тогда белорусские реки просто «зашкаливали» от проходящего водного транспорта. На 100-километровом участке от Лоева до Гомеля десять теплоходов встречал и десять обгонял.

Григорий Дыма знает о реках все: от истока до устья. И это не только опыт, но и осуществление детской мечты. Деревенский паренек, он вырос на берегу Днепра под Черниговом и сколько помнит себя, часами сидя на берегу, наблюдал за проплывающими мимо белоснежными теплоходами, баржами с песком, речными танкерами, работающими земснарядами. Любил мечтать о том, когда сам будет рассекать водную гладь на быстроходной ракете. Так оно и произошло, но, к сожалению, ненадолго. У Григория Михайловича и в мыслях не было сменить быстро-

крылый теплоход на земснаряд. Вот только вместе с распадом СССР скоростной пассажирский речной флот канул в Лету.

– После того как ракету списали, пошел работать электромехаником на плавучий кран КПЛ, – рассказывает Григорий Дыма, – и до 1996 года занимался погрузкой-выгрузкой песка и щебня в порту Гомель. Признаться, очень скучал по реке и, когда мне предложили пойти механиком на земснаряд ВД-15 в РУДДПВП «Белводпуть», с радостью согласился. Так я переквалифицировался из судоводителей в дноуглубители и вот уже без малого 25 лет работаю командиром земснаряда. Зимой занимаюсь ремонтными работами, в навигацию – дноуглублением и дноочищением рек.

По словам Григория Дымы, все, что связано с рекой, для него в радость. Правда, в последние годы отмечается низкий уровень воды в белорусских реках. Вот и сейчас на какое-то время земснаряд вынужденно припарковался в затоне, на Гомельском береговом производственном участке. Вместе со своим командиром, который не теряя времени занялся его ремонтом



и обновлением, он – в ожидании новых строительных объектов и объемов работ, чтобы обеспечивать безопасные

условия судоходства на участках рек Днепра, Сожа и Немана.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Руководствоваться законом и здравым смыслом

Борьба с коррупцией стала одним из вопросов, которые рассматривались на совещании по подведению итогов работы системы гостехосмотра Гродненской области за первое полугодие. И это не случайно.

Реальную опасность на дороге для водителей транспортных средств, пешеходов, велосипедистов представляют автомобили, эксплуатируемые с неисправностями, при которых запрещается участие в дорожном движении. Войти в положение владельца авто и не проверять техническое состояние его машины, выдав за денежное вознаграждение разрешение, – с такими случаями столкнулись на Гродненщине. Постараться исключить человеческий фактор при проведении гостехосмотра транспортных средств – значит убрать возможность коррупционных проявлений. На этом и был сделан акцент во время совещания.

Рабочая встреча проходила в режиме видеоконференции. На связи с руководством филиала, начальниками диагностических станций и инженерами по допуску находился заместитель директора УП «Белтехосмотр» Михаил Свистун. В совещании принимали участие начальник филиала Транспортной инспекции по Гродненской области Николай Тишко и представитель управления Следственного комитета по Гродненской области Ярослава Головач.

Как рассказал начальник филиала УП «Белтехосмотр» по Гродненской области Витослав Лясоцкий, система гостехосмотра области представляет собой 33 диагностические станции, из них шесть принадлежат УП. Всего в области работают 36 высокоэффективных диагностических линий. Он отметил, что в текущем году был выявлен факт коррупции на ДС № 63, принадлежащей унитарному частному сервисному предприятию «Автофан». Там за вознаграждение ставили отметку, разрешающую участие в дорожном движении неисправного автомобиля. При проведении оперативных мероприятий и расследовании уголовного дела на этой диагностической станции установлены многочисленные факты прохождения ГТО за определенную плату. При этом в круг «доброжелателей» за вознаграждение были вовлечены многие работники предприятия. В связи с этим комиссией Минтранса выданное разрешение ДС на оказание услуги по техническому осмотру было приостановлено, и станция в настоящее время не работает.



– Стоит подчеркнуть, что у «Автофана» – дилера Hyundai и других автопроизводителей в Гродно – было запланировано строительство двухлинейной станции. И, как признался владелец, он и подумать не мог, что будет развернута такая порочная система прохождения ТО. Требования к оценке автомобиля на каждой ДС едины, но корень проблемы лежит в нарушении технологической дисциплины, инструкции по оценке транспортного средства. Если появляется у кого-то желание оказать так называемую помощь, получив некоторую денежную сумму, то это приведет к тому, что в один момент сломаются его репутация и судьба, – подчеркнул Витослав Лясоцкий. – Начальник станции должен отслеживать, как оценивается техническое состояние автомобиля, сколько минут затрачивается на его проверку. К сожалению, мониторинг, который мы проводим, говорит о том, что на разных станциях – пока разные подходы к этому процессу. Но интерпретировать по своему государственный интерес никто не имеет права, поручение государства о проведении гостехосмотра должно быть выполнено.

Старший следователь Гродненского межрайонного отдела Следственного комитета Ярослава Головач рассказала о проделанной большой работе по установлению всех, кто давал взятки. С 2014 года было выявлено 65 фактов получения незаконного вознаграждения, каждое из которых – 10 долларов. На этой диагностической станции был отлажен механизм, когда достаточно было оставить деньги в машине в условленном месте, передать их через четыре дня после или за неделю до приезда на диагностическую станцию. Занимался этим практически весь УЧСП «Автофан», включая бухгалтера.

– Получая взятку и выдавая сертификаты, вы совершаете еще одно преступление – должностной подлог,

– предупредила следователь. – Наказание за взятку полностью поглощает наказание за должностной подлог, но судимость остается. В должностном подлоге есть дополнительное наказание – лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Каждый волен выбирать свой путь, и стоит думать о последствиях. Так, неправильно скорректированные фары способны спровоцировать ДТП, может быть, и со смертельным исходом. Потом придется носить всю жизнь этот груз.

Развитие информационной системы, которая позволит автоматизировать все процессы прохождения государственного технического осмотра транспортных средств, входит в перечень основных задач УП «Белтехосмотр» на 2019–2020 годы. Она же способна создать заслон на пути появления коррупционных проявлений. Об этом сообщил на республиканском совещании по подведению итогов работы предприятия за 2018 год, состоявшемся около полугода назад в гродненском филиале, директор УП «Белтехосмотр» Юрий Ленчевский:

– Мы должны попытаться исключить субъективный подход к проведению гостехосмотра, потому что это одна из причин коррупции, которая там, где инженер принимает решение, может ли автомобиль участвовать в дорожном движении. Если мы сможем максимально автоматизировать процессы прохождения гостехосмотра и исключить человеческий фактор, то это должно помочь обуздать коррупционные процессы. Также надо активнее внедрять видеонаблюдение, чтобы каждый работник осознавал свою ответственность и неизбежность наказания за факты взяточничества.

Рассказал Юрий Станиславович и о международном опыте. Привел в пример Литву, где за пять лет никто не был привлечен к ответственности

за коррупционные преступления в этой сфере. Руководитель предприятия предложил следующее: разрешения на проведение диагностическими станциями государственного технического осмотра транспортных средств надо выдавать, предъявляя более жесткие требования, и стоимость их должна быть выше. А в случае выявления фактов коррупции лишать разрешений. Тогда собственники станций будут заинтересованы в том, чтобы постоянно контролировать своих работников, обучать персонал и спрашивать за проступок. Эта проблема должна решаться в комплексе, включая требования к станциям, инженерам, не забывая о достойной оплате труда работников ДС. В Совет Министров Республики Беларусь направлено предложение УП «Белтехосмотр» по аннулированию разрешений на проведение гостехосмотра в случае выявления фактов взяточничества и иных злоупотреблений своим положением владельцев станции.

– В первую очередь нам надо решить задачу сверки идентификационного номера автомобиля – уникальной комбинации из 17 символов. Мы будем создавать базу именно по VIN-номеру и по нему далее вести историю автомобиля, – объяснил Юрий Ленчевский. – В этой базе будет появляться информация о смене владельца, госномера, каждой проверке технического состояния. Также планируем усовершенствовать наш сайт, где появятся личный кабинет, предварительная запись на процедуру гостехосмотра с введением VIN-кода машины.

Сейчас на повестке дня – доработка информационной системы. Работник ДС должен сразу увидеть, когда машина проходила техосмотр. А также, какие проблемы были у авто и на что обратить внимание в этот раз. Далее начнется технический контроль – автомобиль будет проходить линию. При этом нам необходимо обеспечить связь с информационными системами Госпогранкомитета, Госавтоинспекции и других организаций. По-хорошему, должны проводиться технические проверки с автоматической передачей информации в ГАИ, чтобы исключить махинации. И для этого нужны диагностические станции с возможностью только авторизованного доступа. Ответственность за окончательное вынесение решения должна быть персональной, чтобы не было спорных вопросов между станциями: одни – пропускают, другие – нет.

Как подчеркнул директор УП «Белтехосмотр» Юрий Ленчевский, работа по профилактике коррупционных проявлений в системе гостехосмотра ТС не должна ослабевать.

Без швов!



Начало августа РУП «Могилевавтодор» ознаменовало сдачей в эксплуатацию нового объекта – моста через реку Волчанку в Бобруйском районе.

Как сообщили на предприятии, капитальный ремонт объекта, расположенного на 131-м километре автодороги Борисов – Березино – Бобруйск, начался в октябре прошлого года. Работы выполнялись подрядчиком ООО «Спецмостстрой», а подходы к мосту ремонтировались силами ДЭУ № 72 РУП «Могилевавтодор».

Главной особенностью обновленного сооружения стало отсутствие деформационных швов на проезжей части. Для восстановления и повышения грузоподъемности при капитальном ремонте выполнены ремонт опор моста, переустройство насадок опор, замена балок пролетного строения,

объединение пролетного строения с опорами в неразрезную рамную конструкцию, исключаящую необходимость устройства над опорами сложных и не совсем надежных в эксплуатации деформационных швов. Ремонт выполнялся по половине сооружения без сброса движения по мосту.

После капитального ремонта увеличилась и пропускная способность объекта. Если до ремонта ограничения нагрузки на ось проезжающего по мосту транспорта составляли 8 тонн, то сейчас они сняты.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ДБ»

Хавер нахулиганил

Сказать, что этот циклон принес дорожникам Витебщины непоправимые беды и страшные убытки, нельзя, хотя работы из-за его проделок прибавилось.

– В районах, где на прошлой неделе прошли более интенсивные ливни, местами появились размоины на дорогах, кое-где пострадали водопропускные трубы, но чаще – обочины. Их, как и все дорожные конструкции, размытые водой, укрепляют оперативно. Автотранспортное движение нигде не было остановлено, населенные пункты от «большой земли» не отрезаны, мосты целы. К счастью, ничего похожего на сибирские наводнения у нас не было, однако потребовались дополнительные расходы на ремонт. В ненастные периоды дорожная служба регионов держит местную сеть под особым, усиленным контролем, не допуская промедления в устранении безобразий, на которые природа в этом году не

скупится, – отмечает заместитель начальника управления – начальник отдела развития, сохранности автодорог и безопасности дорожного движения КУП «Витебскоблдорстрой» Надежда Бойкова.

С ней соглашается главный инженер Браславского ДРСУ № 142 Виктор Желубовский: у природы нет плохой погоды, но пошалить и задать работы людям она любит. На Браславщине, которая этим летом готовится к проведению областных «Дожинок», дел невпроворот и расходов хватает, а тут Хавер принес дополнительные хлопоты. Трубы и размытые им обочины уже укрепили, а самые значительные повреждения произошли на гравийной автодороге Видзы – Дресвяты – гра-

ница Литовской Республики. Впрочем, ни водители, ни пешеходы от этого не испытывали неудобств. Дорожная служба наиболее пострадавшего от ливней района оказалась на высоте.

Куда серьезнее проблемы у энергетиков Витебщины. И связаны они с сильным порывистым ветром. Пришедший на смену проливному дождю, он оставил после себя немало следов в Полоцке и Новополоцке: на улицах и во дворах сломаны деревья. Несколько из них упали на автомобили. В нефтеграде оказалось парализованным движение трамваев.

Жители области с опаской ожидают новых проделок грядущих циклонов.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

Гранитный бренд из Глушковичей

Завод «Глушкевичи», являющийся филиалом КПРСУП «Гомельоблдорстрой», единственный в республике занимается добычей облицовочного камня, переработкой и изготовлением продукции из него. И стало это возможным после возобновления работы карьера «Надежды».

Его освоение началось в 1978 году, промышленная добыча – в 1982-м, но впоследствии карьер был законсервирован. После передачи этого участка на баланс «Гомельоблдорстроя» здесь стали тщательно изучать имеющиеся возможности и технологии работ, чтобы в дальнейшем правильно и с максимальным эффектом использовать все ресурсы. С этой целью специалисты отправлялись за опытом на предприятия России, Украины, Чехии и Польши.

Окончание на стр. 11



Машинист камнекольной машины Сергей СИЛОНОВЕЦ режет камень, как масло.

Доверяя себе, доверяя судьбе

Так старается жить начальник филиала ДЭУ № 51 РУП «Гродноавтодор» Виктор ПОЖАХ. 16 августа он отмечает свое 60-летие, и это хороший повод вспомнить о пройденном пути.

Виктор Иосифович родился в деревне Старица Копыльского района Минской области. Профессия дорожного рабочего волновала его с детства. Еще мальчишкой любил наблюдать, как работают сильные, выносливые мужчины на дороге Осиповичи – Барановичи недалеко от его деревни, как виртуозно обращаются с техникой.

– Сначала у нас была гравийная дорога, потом ее покрыли асфальтобетоном, затем ремонтировались мосты с подходами. Весь процесс происходил на моих глазах и вызывал огромный интерес. Тогда нетрудно было понять, что дорожно-ремонтное предприятие, работавшее на этих объектах, было мощной организацией, а ее мастер пользовался очень большим авторитетом в нашей деревне, – рассказывает собеседник. – Еще в школе у меня появилась мечта поступить в Белорусский политехнический институт. И она осуществилась.

Что такое проведение дорожных работ, Виктор Иосифович по-настоящему узнал, будучи в армии, куда был призван после института. Служба проходила в



городе Юрга Кемеровской области, где он был командиром саперной роты в действующем танковом полку.

– Было нелегко: приходилось заниматься не только саперным делом, но и приводить в порядок дороги на полигоне, – рассказывает он.

Дальновидность, точный расчет, осторожность, смелость, организаторские способности молодой человек проявил в полной мере – без этих качеств

отличной службы у него бы не вышло. Так же как и без любви к своей жене, которая поехала вслед за ним в этот суровый сибирский край.

– Мы учились пять лет на одном курсе, но, наверное, сыграло большую роль то, что попали к одному руководителю диплома, – вспоминает юбиляр. – Еще до окончания института, в мае 1981-го, поженились, а затем Светлана, как декабристка, поехала со мной «служить» в ар-

мию, где работала в дорожной организации. В Сибири родилась наша старшая дочка Дарья.

По окончании службы в 1983 году Виктор Иосифович был направлен в Гродно в дорожное ремонтно-строительное управление № 47 республиканского производственного управления «Автомагистраль». Трудился дорожным мастером. В организации работали щедро делившиеся знаниями профессионалы, поэтому вспоминает он это вре-

мя как хорошую практическую учебу:

– Обслуживать дороги возле Гродно не так просто – высокие требования, все на виду, огрехи в работе сразу заметны. Но всегда удавалось справляться с поставленными задачами. Ведь меня окружали отличные специалисты – опытные мастера и прорабы, которые знали свое дело.

Ответственность Виктора Пожаха, желание работать, что называется, со знаком качества, умение организовать производственный процесс не остались незамеченными. Всего через три года его назначили главным инженером. С тех пор вот уже 36 лет трудится на руководящих должностях. С 1999-го – начальником дорожно-эксплуатационного управления № 13 государственного предприятия «Магистральавтодор», в 2005-м стал руководителем управления технического надзора республиканского унитарного предприятия автомобильных дорог «Гродноавтодор». В 2006 году Виктор Иосифович возглавил филиал ДЭУ № 51.

– Правильно говорят, что дороги – кровеносные сосуды страны. Их содержание и текущий ремонт требуют немало времени, средств, технических знаний и опыта профессионалов. Один из главных факторов, которые

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!

Коллектив РУП «Гродноавтодор» от всей души поздравляет Вас с юбилеем – 60-летием со дня рождения!

Ваша трудовая биография – пример упорного труда, взвешенного подхода к любому начинанию, целеустремленного движения к намеченным результатам. За высокие профессиональные и организационные качества Вы снискали авторитет и уважение у всего коллектива. Всем, кто трудится с Вами рядом, хорошо известна Ваша полная самоотдача в достижении поставленных целей. Пусть Ваши знания, энергия и опыт будут востребованы еще долгие годы на благо развития дорожного дела!

Искренне желаем Вам отличного здоровья и долголетия, неиссякаемой энергии, жизнелюбия и большого счастья! Пусть у Вас всегда будет надежная

поддержка друзей и соратников, в семье царят любовь, взаимопонимание, гармония и благополучие! Успехов и удачи во всем!

**Генеральный директор
В.Б. ВЕНЦКОВИЧ**

**Примите от коллектива
ОАО «ДСТ № 6» самые
сердечные поздравления
с юбилеем, уважаемый
Виктор Иосифович!**

Вас отличают высокий профессионализм, ответственность, надежность. Вы отдаете все свои силы, знания и опыт любимой профессии, родному коллективу ДЭУ № 51. Вы – человек слова и дела, и мы хотим выразить огромную благодарность за совместную работу в течение многих лет.

Поздравляем Вас от всей души с замечательной юбилейной датой, в которой так гармонично сочетаются жизненная мудрость, опыт пройденных

лет, личные достижения и реализованные цели. Хотим на долгие годы пожелать Вам уверенности в своих возможностях, успеха, отличного самочувствия, уважения и любви со стороны родных и близких!

**Генеральный директор
В.М. ДОВГАНЬ**

**УВАЖАЕМЫЙ
ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!**

С юбилейным днем рождения от всей души поздравляет Вас, коллектив ДЭУ № 52 РУП «Гродноавтодор»!

Профессионалу, истинному дорожнику, многоопытному и успешному руководителю, с которым коллективу по плечу задачи любой сложности, хочется пожелать крепчайшего здоровья, заслуженного уважения, долголетия и так же твердо, уверенно, энергично идти вперед! Пусть приносят дела сегодняшние уверенность в дне завтрашнем

и Ваши мудрость, открытость и надежность помогают достигать жизненных вершин!

Пусть бесконечное счастье и любовь сопровождают Вас и всю Вашу семью, верные друзья будут всегда рядом, каждый день дарит много радости и все хорошее приумножается!

**Начальник
В.В. ГИРЕЙКО**

По случаю замечательного праздника – Вашего 60-летия – примите, уважаемый Виктор Иосифович, поздравления от коллектива ДЭУ № 54 РУП «Гродноавтодор»!

С достоинством, высокой самоотдачей, оперативно и наилучшим образом решая каждодневные задачи, Вы идете по нелегкой дорожной стезе вместе со своей сплоченной командой профессионалов, славящихся организованностью и добросовестностью. Пусть на этом пути

удается все задуманное, результаты труда радуют, множатся успехи и блестящие достижения!

От всей души желаем, чтобы вдохновение и творческая энергия помогали Вам всегда и во всем. Крепкого здоровья на долгие годы, бодрости духа и желания новых свершений! Пусть семья будет поддержкой и опорой и лица родных светятся счастьем и радостью! Всех Вам земных благ!

**Начальник
Н.Н. ХВЕСЕНЯ**

УВАЖАЕМЫЙ ЮБИЛЯР!

Коллектив ДЭУ № 55 РУП «Гродноавтодор» горячо и сердечно поздравляет Вас с большой личной датой и шлет пожелания крепкого здоровья и долгих радостных лет жизни!

Пользуясь случаем, хотим выразить Вам искреннее уважение как настоящему профессионалу своего дела, человеку мудрому, ответственному, надежному и

влиять на успешную работу всего предприятия, – подбор кадров, – считает руководитель ДЭУ-5. – Я с большим уважением отношусь ко всем своим специалистам, могу положиться на любого из 123 человек.

Дорожно-эксплуатационное управление № 51 по праву можно назвать кузницей кадров. Те, кого не испугали трудности непростой работы дорожника, кто не гонится за легкими заработками, в ком жива романтика этой важной профессии, со временем становятся хорошими специалистами, составляя костяк предприятия. И таких верных своему делу здесь немало.

– Очень важно оказать им поддержку – профессиональную, моральную, – уверен руководитель. – Конечно, к каждому нужно найти подход. Где-то, может, по-отечески посоветовать исходя из своего жизненного и профессионального опыта, подсказать, на что обратить внимание в первую очередь, просто поговорить... Глядишь, у человека и настроение поднимется, и отношение ко всему будет другое. При этом требования – одинаковые для всех.

Такой подход, признается Виктор Пожаха, дает свой положительный эффект. Пото-

му в коллективе царят взаимопонимание, чувство плеча, стремление к осуществлению поставленных задач. Как результат – гродненцы всегда на высоте в выполнении заданных показателей.

– Для того чтобы успешно работала организация, нужно, чтобы выполнялись все объемы и показатели, которые определены на начало года. Мы справляемся. Не было такого года, чтобы что-то не удалось, – говорит Виктор Иосифович. – Но самое приятное – видеть результаты своего труда.

Совсем недавно ДЭУ № 51 закончена реконструкция участка автодороги «Подъезд к г. Гродно», где организация выполняла разборочные работы, устройство велодорожки, тротуаров, озеленение и благоустройство территории, установку дорожных знаков, разметку. В этом году был обустроен населенный пункт Кобричицы, где установлен борт, уложена тротуарная плитка. Много сил и средств направлено на приведение в порядок и поддержание состояния находящихся в зоне ответственности управления подходов к погранпереходам «Привалка» и «Брузги».

В числе приоритетов – создание комфортных условий работы. Об этом на предприятии заботятся постоянно. Охрана труда здесь на самом высоком уровне. Недавнее достижение – второе место среди гродненских организаций. В настоящее время идет ремонт административного здания в Гродно, а также устройство административно-бытового здания линейной дорожной дистанции № 511 в Щучине. Недавно отремонтированы бытовые помещения на прорабском участке в Аульсе и реммастерская в Гродно.

– Конечно, для того чтобы были средства на обновление и модернизацию материально-технической базы, необходимо работать рентабельно. Прибыль есть, если все четко выполняется по смете, без лишних затрат. Поэтому заставляем линейных специалистов скрупулезно считать, – объясняет руководитель. – Стараемся механизировать ручной труд. Купили в этом году машину для механической уборки покрытия вдоль борта, которая работает в населенных пунктах по графику и заменяет немало рабочих рук.

Как все это важно, отлично понимают в семье Виктора Иосифовича. Здесь вообще друг друга понимают с полуслова. Может, потому что он не единственный представитель своей профессии. Супруга Светлана Николаевна долгое время работала инженером в техническом отделе РУП «Гродноавтодор». Младшая дочь Наталья и зять тоже дорожники. Дочь Дарья работает библиотекарем в Гродненском филиале ЧУО «БИП – Институт правоведения». На радость всем потихоньку взрослеют трое внуков. Самому старшему, Николаю, скоро 11 лет. Кто знает, возможно, он тоже выберет сложную и нужную профессию для настоящих мужчин, как у его деда.

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Генеральный директор РУП «Гродноавтодор» Валерий Венцкович: «Диалог начальника филиала ДЭУ № 51 РУП «Гродноавтодор» Виктора Пожаха с коллективом строится на фундаменте взаимопонимания, доверия и высокой ответственности. В центре внимания руководителя – качество и рентабельность дорожных работ. Поэтому вполне закономерно, что дорожно-эксплуатационное управление, обеспечивая безопасность и комфорт на 430 километрах республиканских автодорог, в течение многих лет успешно выполняет все намеченные годовые объемы и показатели. И является одним из сильнейших филиалов РУП «Гродноавтодор».

стремящемуся делать добро. Позади у Вас – много плодотворных лет, и результатами своего труда Вы можете гордиться по праву.

Пусть желание стремиться и достигать всегда будет с Вами, и Вы так же радостно будете спешить на любимую работу, а после – к теплоте семейному очагу, где звучат счастливые голоса жены, детей и внуков.

Желаем Вам неисчерпаемых запасов душевных сил, вдохновения, любви и взаимопонимания в семье, настоящих друзей и оптимизма!

Начальник
С.И. СУБОТКЕВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ КОЛЛЕГА!
Приятно поздравить со славным юбилеем настоящего дорожника и замечательного человека! От коллектива ДЭУ № 56 РУП «Гродноавтодор» примите пожелания большого счастья и крепкого здоровья!

Начальник
В.Г. СКОБЛЯ

УВАЖАЕМЫЙ ВИКТОР ИОСИФОВИЧ!

По случаю Вашего юбилея коллектив ДЭУ № 57 РУП «Гродноавтодор» шлет Вам самые добрые и искренние поздравления!

Желаем Вам, мудрому авторитетному руководителю и чуткому, отзывчивому человеку, ровной красивой жизненной дороги, где вложенный труд оборачивается плодами внутреннего спокойствия и благодарности, где постоянно счастье и радость, любовь и дружба, надежда и успех, взаимопонимание и поддержка, где помогает ветер вдохновения и солнце любви расцветивает яркими красками каждый Ваш день! Пусть вокруг Вас всегда будет теплая и доброжелательная атмосфера и все мечты сбываются!

Начальник
А.В. СВИЛО

ИНВЕСТПРОЕКТ

Гранитный бренд из Глушковичей

Окончание. Начало на стр. 9

После включения карьера в программу инвестирования проделана огромная работа: осушено озеро, образовавшееся на месте бывших разработок, очищены уступы, создан производственный участок по пиленю, установлен кран и построен цех по распиловке, приобретено новое оборудование, обучены специалисты. Из республиканского бюджета на эти цели было выделено 4,5 млн рублей, еще 1,9 млн – из областного.

Карьер весьма перспективен, и специалисты возлагают на него большие надежды. Площадь в пределах контура запасов составляет свыше 12 га. В одних местах кристаллические породы выходят на поверхность, в других – залегают на глубине до 7–8,8 м. Природный рисунок на гранитном срезе имеет уникальную цветовую гамму, что придает материалу дополнительную ценность. Сырье идеально подходит для получения облицовочных блоков и производства из них гранитных облицовочных плит, а также плит мощения, брусчатки различного вида, бортового камня и других изделий из натурального камня.

Производство продукции в новых условиях началось в конце марта. Первая продукция уже использована при благоустройстве Монумена Дружбы в приграничье Беларуси, России и Украины. Гранитными плитами, изготовленными на заводе, украшены ведущие с трех сторон к нему лестницы и смотровая площадка, по окружности уложен бортовой камень из гранита.

Реализован и масштабный проект по благоустройству города Петрикова, который вошел в президентскую программу по региональному развитию. С использованием природного камня в районном центре благоустроены улицы, обновлены знаковые места, в том числе памятники деду Талашу и В.И. Ленину.

Задача горняков – до конца года добыть 32 тысячи кубических метров массива, переработать его и произвести продукцию, которая найдет широкое применение и в дальнейшем будет использоваться для отделки фасадов зданий и интерьеров, других работ в строительной отрасли. Производственная программа корректируется с учетом поступления заказов. В настоящее время на рассмотрении находится вопрос об использовании этой ценной и красивой продукции при реконструкции монумента Победы в Минске.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ДБ»



Фрезеровщик камня Василий ШВЕД мастерски может выполнять и электрогазосварочные работы.

ПАМЯТЬ

Всего 7 месяцев прошло с того момента, как в помещении, расположенном на втором этаже Культурно-спортивного центра Могилевского отделения, начались ремонтные работы. Специалисты ЗАО «Стройпроектинвест» потрудились на славу: хранилище истории приобрело современный вид, а благодаря новой системе освещения теперь рассматривать экспонаты – сплошное удовольствие!

– После реконструкции площадь музея расширилась практически наполовину, появилась возможность увеличить и количество стендов, витрин, где разместились большее количество экспонатов. В основном выставлено то, что долгое время хранилось в музейных фондах. Однако есть вещи, которые специально принесли люди, узнав, что идет обновление музея, – подчеркнула старший хранитель фондов отдела организационного обеспечения Могилевского отделения железной дороги Татьяна Землянская.

Например, недавно в музей приходил коренной могилевчанин и оставил в дар несколько фотографий своего предка, который в начале XX века трудился в паровозном депо. Эти снимки заняли свое место в нынешней экспозиции.

По словам Татьяны Землянской, благодаря новым стендам появилась возможность выставить большую часть документальных материалов, которые хранятся в фондах. Со временем их можно легко обновить, а следовательно, есть возможность рассказать о большом количестве людей, которые внесли свой вклад в развитие железной дороги на Могилевщине и заложили хороший фундамент для нынешнего процветания отделения.

Над концепцией музея работали на протяжении двух месяцев научные сотрудники Могилевского областного краеведческого музея имени Е.Р. Романова. Согласно задумке, все имеющиеся экспонаты представлены в исторической хронологии, о чем информируют и указатели, оформленные в виде семафоров с датами.

– В свое время точкой отсчета истории стальной магистрали на Могилевщине считали 1902 год, когда при строительстве участка Витебск – Жлобин железнодорожная линия пересекла город на Днепре. Однако сегодня дата иная – в 1873 году было открыто постоянное движение поездов на участке от Бобруйска до Гомеля, который вошел в состав Ландварово-Роменской железной дороги, связавшей белорусские губернии с портами Балтийского моря и Украиной, – рассказывает Татьяна Николаевна.

...И пишется история

Музей истории Могилевского отделения Белорусской железной дороги вновь распахнул свои двери. Сегодня на выставочной площади в 100 кв. м расположилось несколько сотен экспонатов.



На одной из витрин первого зала, который охватывает исторический период вплоть до начала Второй мировой войны, отражена вся сущность той эпохи. В ней – деньги того времени, штык винтовки Мосина, а также сапоги машиниста Соколова, о которых говорят, что они еще помнят последнего императора Российской империи Николая II.

А вот самыми старыми и соответственно ценными являются два экспоната, найденные более пяти лет назад при сносе фундамента пакгауза (грузового склада) станции Быхов. Это старый колокол с надписью «МПС» (министерство путей сообщения), который оповещал своим звоном о начале посадки, отправлении и прибытии поездов. И пломба с оттиском, на котором значится: «Станция Жлобин. 3 октября 11 (т.е. 1911 г. – Авт.) ЛВЖД (очевидно, Либаво-Роменская железная дорога). № 3693 (номер пломбы). № 5 (номер пломбирочных тисков)».

В обновленном музее появился макет вагона, который стилистически украсил стену второго зала. Как и в прежней экспозиции, здесь много экспонатов, посвященных военным годам. Есть здесь современные награды и дипломы, которыми сегодня гордится Могилевское от-

деление. Привлекает внимание большая красочная интерактивная карта-схема железных дорог Беларуси.

Уже на открытии музея стало ясно: обновленный облик хранилища памя-

ти пришелся по вкусу посетителям. А их, кстати, достаточно. Частые гости в музее отделения – школьники, которые приходят сюда на организованные экскурсии. Заходят и ветераны, бывшие работники железнодорожных предприятий. Обращаются в музей и те, кто пытается воссоздать память о своих предках – с такой просьбой обращаются даже жители соседних стран.

Хорошей традицией стала ежегодная встреча с молодыми специалистами, которые, прибыв на свое первое рабочее место, первым делом знакомятся с историей Могилевского отделения Белорусской железной дороги.

...В его истории очень много страниц, а вместе с ними и интересных человеческих судеб, открытий и достижений. Все это находит отражение в экспозиции музея. И пока пишется история, будут появляться новые экспозиции...

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»



СПОРТ

Отличный подарок в профессиональный праздник преподнесли труженикам Оршанского железнодорожного узла футболисты команды «Локомотив» одноименного спорткомплекса. Они стали обладателями Кубка Оршанского района по футболу 2019 года.

4 августа в присутствии большого количества зрителей, заполнивших стадион «Локомотив», на прекрасном изумрудном поле играло 10 команд Оршанского района.

В подарок – победа!

В финале встретились «Оршагаз» и «Локомотив», который тренировал инструктор-методист спорткомплекса «Локомотив» КСЦ Минского отделения Белорусской железной дороги Владимир Суховаров. Игру начали осторожно, избегая грубых ошибок в начале матча. Затем она приняла кубковый характер. Атаки следовали то на одни, то на другие ворота. И на 30-й минуте соперники «локомотивчиков» сумели открыть

счет. Такой поворот событий еще больше сплотил железнодорожников, которые, проявив характер, сумели в середине второго тайма сравнять счет – 1:1. Правда, до конца матча, как ни старались игроки обеих команд, цифры на табло не изменились.

Согласно положению соревнования после ничейного результата в основное время команды должны пробивать по пять 11-метровых ударов. Более хлад-

нокровными и удачливыми оказались железнодорожники, завершившие серию пенальти со счетом 4:3, а матч – 5:4.

Стадион ликовал. К слову, игроки команды-победительницы чувствовали поддержку своих болельщиков-железнодорожников на протяжении всего матча. И в результате не остались в долгу.

Ольга НИКОЛАЕВА

Хорошей традицией в коллективе ОАО «Гомельоблавтотранс» стало ежегодное проведение областного туристического слета. Мероприятие, как всегда, проходило в удивительно красивом месте – на территории базы отдыха «Днепровские сосны», на берегу старого русла Днепра.

Его участниками стали представители 10 филиалов предприятия. К спортивному празднику готовились заранее. Упорно тренировались, совершенствуя мастерство в заявленных программой видах соревнований – многоборье «Здоровье», преодолении туристической полосы препятствий, волейболе, дартсе, перетягивании каната, стрельбе из лука и арбалета, семейной эстафете. А еще отработывали артистизм, создавали антуражи для различных конкурсов, включая художественную самодеятельность.

В пятницу после напряженной трудовой недели на берегу Днепра за каких-то пару часов вырос замечательный палаточный городок, залитый солнечным светом и щебетом птиц. Каждая из команд-участниц, облюбовав понравившийся ландшафт, разбила бивуак, установила палатки, разложив в них туристические коврики и спальные мешки, обустроила места для костра и приема пищи, украсила разнообразными поделками. И в этом туристическом раю им предстояло жить, вести хозяйство, проявлять артистизм, ловкость, спортивность, выносливость.

На закате дня состоялись соревнования по летнему многоборью «Здоровье» (мужчины подтягивались на перекладине и прыгали в длину, женщины отжимались от скамейки и прыгали с места). Самыми выносливыми и получившими лучшие результаты оказались спортсмены автобусных парков № 1 и 6 (первое и второе места) и аппарата управления (третье). А веселый конкурс метания яиц, которые нужно было поймать руками и не разбить, вызвал море эмоций у болельщиков и участников. Самыми ловкими были туристы автобусного парка № 5 Светлогорска, «Жлобинавтотранса» и АП № 3 Речицы.

Дружба в ярких красках лета



Команда-победительница из филиала «Автобусный парк № 6 г. Гомеля».

После сытного ужина участники слета высыпали на вечернюю дискотеку. Два летних вечера с кострами, шашлыками, танцами, песнями и розыгрышами были восхитительными и незабываемыми.

Утром нового дня, после торжественного открытия слета, состоялся первый из трех этапов соревнований по волейболу. Забегая вперед, скажу, что в упорной борьбе в тройке лучших – волейболисты речичского АП № 3 (первое место), светлогорского автобусного парка № 5 (второе) и гомельского автобусного парка № 6 (третье).

В это же время любопытствующие окружили площадку, где к стрельбе из арбалета и лука приступили руководители филиалов. Самыми меткими стрелками стали директор добрушского филиала № 10 Алексей Сеноженский (первое место), директор

светлогорского филиала «Автобусный парк № 5» Александр Казаков (второе) и директор филиала «Автобусный парк № 1» г. Гомеля Валентин Борисенко (третье).

Соревнования и конкурсы сменяли друг друга, и в каждой команде были те, кто своей ловкостью, интеллектом и волей к победе выводил коллег в лидеры, на передний рубеж. Так, в перетягивании каната самыми сильными стали игроки команды филиала «Автобусный парк № 3». Второе и третье места – у силячей филиалов «Жлобинавтотранс» и «Автобусный парк № 6 г. Гомеля». В эстафете «Папа, мама, я – спортивная семья» первое место заняла семья Татьяны Сокоровой – начальника отдела организации движения филиала «Автобусный парк № 6 г. Гомеля».

Как всегда, на этом празднике не только спортивные состязания, но и конкурсная программа была интересной и впечатляющей. Кулинарное искусство приготовления блюда на костре привело в восторг как самих туристов, так и членов жюри. Пальму первенства отдали туристам автобусного парка № 5 из Светлогорска. Порадовали кулинарными изысками и команды аппарата управления, автобусного парка № 6 г. Гомеля и «Жлобинавтотранса».

А вот оценить номера художественной самодеятельности и туристический быт команд оказалось непросто, поскольку все были на высоте. Члены жюри приняли соломоново решение: первое место в художественной самодеятельности присудили сразу трем командам – пятому и шестому автобусным паркам и аппарату управления. Организацию туристического быта признали лучшей у филиалов «Автобусный парк № 3», «Автобусный парк № 6, г. Гомель» и «Жлобинавтотранс».

Говорят, что хорошая подготовка мероприятия – это уже половина успеха. Организационный комитет и судейская коллегия отметили хорошо оборудованные места проведения слета с прекрасной инфраструктурой для жизнедеятельности туристов (в палаточных городках команд были даже холодильники, туалеты, душ), а также выразили благодарность руководителям филиалов за высокий уровень подготовки команд, достойные выступления в состязаниях и творческих конкурсах.

Под занавес мероприятия, на торжественном построении, огласили окончательные итоги соревнований и конкурсов. Многочисленных победителей по видам соревнований наградили дипломами, грамотами и подарками. Первое место завоевал филиал «Автобусный парк № 6 г. Гомеля», второе – аппарат управления, третье – у филиала «Автобусный парк № 3» г. Речицы.

По мнению участников, судей и гостей, туристический слет еще больше сплотил коллектив. Конкурсы и соревнования проходили на высоком уровне, когда реально проверялись волевые, силовые, деловые качества участников команд и было видно, кто чего стоит.

Не зря психологи утверждают, что после такого совместного времяпрепровождения люди лучше узнают друг друга, им можно поручать любое дело и результаты будут выше и качественнее. Работники ОАО «Гомельоблавтотранс» на несколько состязательных дней стали не только туристами и спортсменами, но и друзьями. Они прекрасно отдохнули, набрались сил и энергии на новую трудовую неделю.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ».



ЛИТВА

Не едет,
но показывает

Рейсовый автобус стал местом для просмотра литовских фильмов и мультпликаций, пишет «Спутник Литва».

Таким образом Литовское агентство короткометражных фильмов решило привлечь внимание к своему производству. К просмотру в уютном автобусе на Кафедральной площади Вильнюса были предложены чай и печенье.

ЭСТОНИЯ

Экодуки
и терминалы

Начались работы на эстонской части пути будущей трассы Rail Baltica. Об этом в интервью ERR рассказал технический директор Rail Baltica Анвар Салуметс.

По его словам, на участке Саку–Луйге Таллинской окружной дороги проходит реконструкция транспортных развязок. В будущем там появится четырехполосный виадук над железной дорогой. Аналогичным образом перестроят 17–18 развязок в различных уездах республики.

Ожидается, что экодуки и определенные части пассажирских терминалов будут готовы к концу 2022 года. Также параллельно будет вестись работа по перемещению существующих железнодорожных путей и строительству пешеходных переходов.

Строительство основной трассы должно начаться в 2023 году и займет три года.

КАЗАХСТАН

«Зеленый»
Нур-Султан

100 электроавтобусов до конца года будут приобретены для обновления автопарка столицы Казахстана.

– Мы переходим на зеленую экономику. В городе ежегодно растет количество автомобилей. Необходимо сокращать выбросы в окружающую среду. До конца года мы приобретем 100 электроавтобусов. И это только начало, – отметил аким Нур-Султана Алтай Кульгинов на встрече с работниками транспортной сферы.

По его словам, планируется обновить подвижной состав на 7%. В сфере пассажирского транспорта столицы работает более 3 тысяч человек. Ежедневно на линию выезжают 900 автобусов.

За последние 5 лет закуплено свыше 700 автобусов, они имеют пандусы для перевозки людей с ограниченными возможностями, оснащены современными системами видеонаблюдения, сообщается на сайте столичного акимата.

РОССИЯ

На такси дешевле

В России услуги такси оказались дешевле пользования личным транспортом.



Россиянам, которые проезжают в год меньше 5388 километров, в течение 10 лет будет дешевле ездить на такси, чем пользоваться личным автомобилем. По этому соотношению Россия лидирует среди крупнейших стран, говорится в исследовании банка HSBC, результаты которого публикует «Коммерсантъ».

На втором месте находится Индия, где этот показатель составляет 2731 километр в год. В Великобритании аналогичный уровень оценивается в 1184 километра в год, в США – в 1102 километра, а в Германии – в 811 километров.

В исследовании учитывались следующие показатели: стоимость Toyota Camry в конкретной стране, расходы на топливо и обслуживание автомобиля, средние цены на такси и уровень доходов жителей.

Как пояснил представитель банка, Россия стала лидером рейтинга из-за относительно низкого среднего уровня доходов населения и сравнительно низких цен на такси.

В России цена поездки на такси в среднем на 75% меньше, чем, например, в США, тогда как годовая стоимость владения автомобилем в среднем только на 30% меньше, следует из данных HSBC.

УКРАИНА

Сколько стоит
ДОРОГА?

В Украине запустили интернет-портал для мониторинга дорожной отрасли. Узнать подрядчика строительства дороги, стоимость 1 км, а также о всех закупках теперь можно онлайн на сайте «Прозрачная инфраструктура», сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Цель портала – повысить прозрачность и подотчетность строительства объектов инфраструктуры, уменьшить неэффективное управление и коррупцию в этой сфере.

Сейчас на ресурсе анализируются данные более чем о 2000 закупок служб автомобильных дорог, завершившихся заключением договоров на общую сумму 83 млрд грн за период с 1 августа 2016 года по настоящее время.

Данные обновляются ежедневно – часть (40%) автоматически загружается из портала публичных закупок, другие данные распорядители денег вносят самостоятельно.

В марте Офис эффективного регулирования (BRDO) и Мининфраструктуры разработали портал мониторинга финансирования строительства и ремонта дорог, где содержится информация о тендерах, о том, как тратят выделенные деньги в областях, сколько идет средств на безопасность движения и прочее.

АРМЕНИЯ

Только для
двухколесных

Полоса для велосипедного транспорта появится на центральных улицах Еревана, пишет агентство международной информации «Новости-Армения».

Дорожная полиция сообщает, что с августа на проезжей части двух ереванских улиц была задействована специально выделенная красным цветом полоса для велосипедного транспорта.

«Напоминаем водителям, что на участке красной разметки по всей ее протяженности будет запрещена стоянка транспортных средств», – отмечается в сообщении.

До этого ни на одной из улиц армянской столицы подобной разметки на проезжей части не было.

ЛАТВИЯ

Парад
и мода

Латвийская железная дорога в августе отмечает 100-летие своего создания.

Delfi сообщает, что юбилейная неделя началась 3 августа парадом железнодорожных транспортных средств на станциях Рига-Пассажи́рская, Елгава и Даугавпилс, где жители и гости этих городов смогли осмотреть имеющийся в распоряжении LDz подвижной состав, приняв участие в образовательных экскурсиях либо самостоятельно.

Во всех трех городах демонстрировалась техника, используемая в повседневной работе (магистральные грузовые локомотивы и маневровые тепловозы), и отдельные несколько специфические «рабочие лошади». При этом в Риге параллельно с осмотром транспортных средств прошел показ железнодорожной моды, организованный в сотрудничестве с Музеем истории Латвийской железной дороги: можно было увидеть, как в течение 100 лет менялась рабочая форма железнодорожников.

Хотя железнодорожные линии действуют на территории Латвии с 1861 года, железнодорожное предприятие появилось существенно позже – в начале XX столетия. Оно было учреждено в 1919 году, когда Управлению железных дорог были официально переданы первые паровозы, а также Лиепайские железнодорожные мастерские со всем оборудованием.

100 лет назад Лиепайские мастерские насчитывали порядка 600 работников, тогда как после восстановления независимости Латвии их количество на предприятии приближалось к 22 тысячам. В свою очередь благодаря реорганизации бизнес-модели и повышению эффективности в настоящее время в концерне LDz широкий спектр функций обеспечивают около 10 тысяч человек.

СПРАШИВАЕТЕ – ОТВЕЧАЕМ

Придется подождать

Мне 59 лет. С июня этого года я – инвалид второй группы по общему заболеванию, получаю пенсию по инвалидности. Четыре года и 9 месяцев работала во вредных, тяжелых условиях труда. Предприятие перечисляло за меня взносы на профессиональное пенсионное страхование. При обращении в Фонд соцзащиты населения узнала, что на моем индивидуальном лицевом счете имеются пенсионные сбережения, которыми я могу воспользоваться только при достижении общеустановленного пенсионного возраста. Почему? Я ведь уже не работаю.

Ольга Павловна, г. Гомель.

На вопрос отвечает правовой инспектор Белорусского профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства Наталья ШПАКОВСКАЯ:

– С 1 января 2009 года в Беларуси введена новая система обязательного пенсионного страхования работников, занятых в особых условиях труда отдельными видами профессиональной деятельности. Эта система основана на принципах предварительного накопления средств на выплату профессиональных пенсий: досрочной или дополнительной. Законодательством четко предусмотрены условия, дающие право для назначения и выплаты профессиональных пенсий: дополнительная назначается застрахованным лицам,

на специальной части индивидуального лицевого счета которых на день достижения общеустановленного пенсионного возраста есть пенсионные сбережения. Они формируются из суммы уплаченных работодателем взносов, перечисленных за конкретного человека, и начисляемого ежегодно дохода от размещения этих средств в уполномоченном банке.

Пенсионные сбережения – не личная собственность застрахованного лица. Они являются республиканской (государственной) собственностью, поэтому и досрочное

их истребование в системе пенсионного страхования не применяется. Такой же подход и в отношении государственной трудовой пенсии по возрасту, которая предоставляется из средств обязательного государственного социального (пенсионного) страхования.

Правовых оснований для назначения выплат профессиональной, как и трудовой пенсии по возрасту, ранее его достижения, в том числе и в порядке исключения, с учетом жизненных обстоятельств или состояния здоровья, нет.

СОВЕТЫ ВРАЧА

Полезное, и понемногу



Правильное питание имеет большое значение в нашей жизни. Неудивительно, что этому даже посвящен целый день – здорового питания и отказа от излишеств в еде. В нынешнем году его отмечают 15 августа.

Зародился он благодаря интернету в 2011 году. Группа людей, заинтересованных в избавлении от лишнего веса, выступила инициатором празднования Дня здорового питания. Многие сообщества поддержали данный проект. Главная его цель – привлечение внимания граждан к проблеме лишнего веса, а также пропаганда здорового образа жизни.

Итогом правильного питания являются укрепление и улучшение здоровья, физических и духовных сил человека, предупреждение и лечение различных заболеваний, замедление процессов старения.

Исследования, проведенные Институтом социологии НАН Беларуси, показали, что за последние годы произошли позитивные изменения в отношении жителей к вопросам своего питания, которое они поставили на третье место по значимости среди других факторов, способствующих здоровью и долголетию. Для их сохранения необходимо соблюдать режим, правильно распределяя пищу в течение дня. Продукты должны быть разнообразными, порции еды – небольшими, а потребление жидкости – разумным. Причем употреблять следует вначале жидкие продукты. А твердые, холодные или горячие блюда – только после пищи или напитков температурой, близкой к температуре тела человека.

В первой половине дня необходимо употреблять крупы, такие как гречка, пшенка, овсянка. Во второй половине дня лучше употреблять менее калорийные продукты. Из рациона желательнее исключить жареные блюда. Налегайте на овощи и фрукты. Не забывайте про салаты из зелени. Более полезны растительные жиры. В недельном меню должно быть больше рыбы, чем мяса. Алкогольные напитки лучше исключить или сократить до минимума. А вот молочные продукты убирать из меню нельзя. Вместо сахара полезно употреблять мед.

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

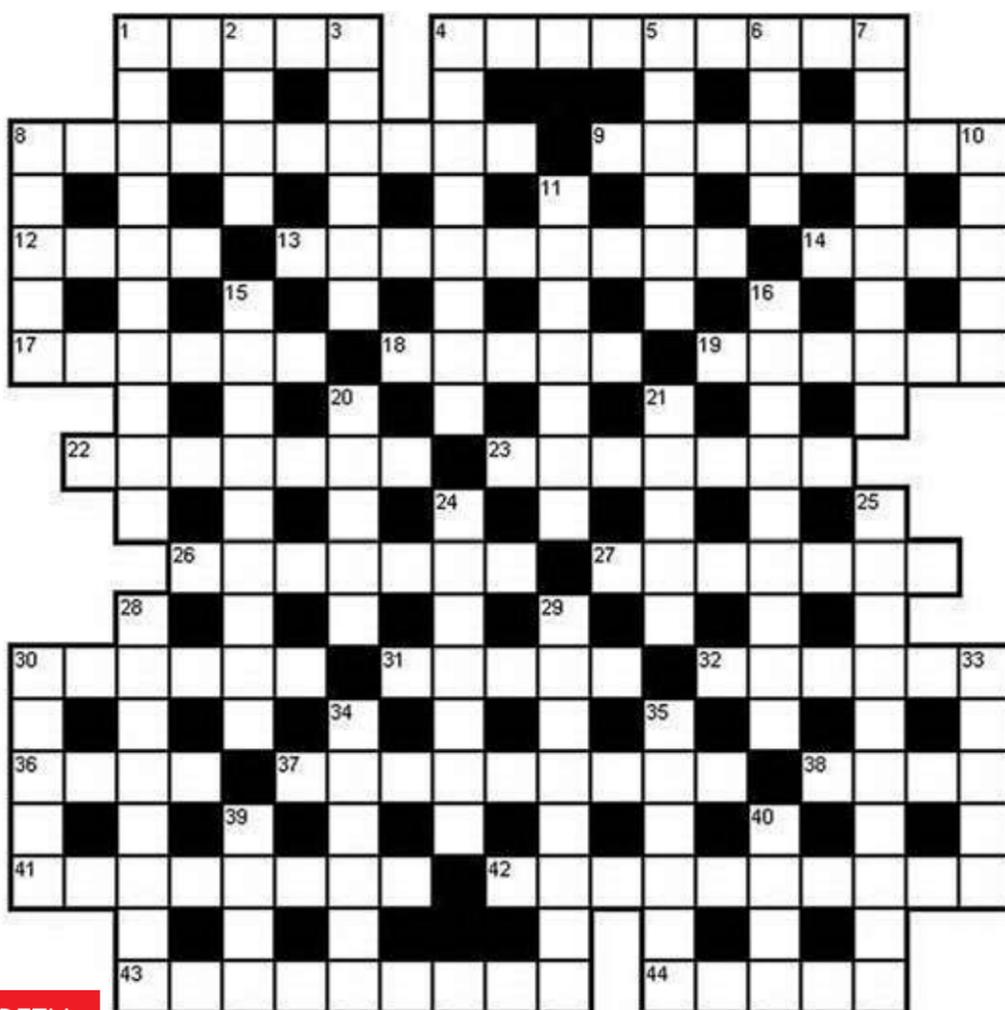
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Помещение для стоянки и текущего ремонта самолетов. 4. Отзыв посла. 8. Хосе Рауль ... – кубинский шахматист, дипломат, третий чемпион мира. 9. Город-порт – курорт в Испании на Средиземном море. 12. Любимый фехтовальный прием д'Артаньяна. 13. Один из участников соглашения о дарении, давший свое согласие на безвозмездное принятие подарка. 14. Дикая или домашняя птица, живущая у воды. 17. Сетчатка глаза. 18. Угроза шахматной королеве. 19. Обособленное подразделение предприятия, расположенное в другом месте. 22. Верховая лошадь кабардинской породы. 23. Бывший шахтерский поселок, в котором когда-то жило около 5 тысяч человек. 26. Настоящая фамилия известного белорусского поэта Янки Купалы. 27. Небольшая лесная птица семейства голубиных. 30. Короткое стихотворение в форме эпиграммы или афоризма. 31. Город (с 1972 года) в Витебской области. 32. Участник вооруженной борьбы южнославянских народов против турецких завоевателей. 36. Это имя делает Репина и Глазунова тезками. 37. Нюхавший настоящий порох. 38. Сырье для извлечения окиси титана. 41. Напиток для возбуждения аппетита. 42. Первоначально архиерей, глава митрополии. 43. Изолиния солености воды.

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

44. Вытянутая гряда бугристых песков в песчаных массивах Казахстана.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Совокупность оборудования лаборатории. 2. Самая большая в Евразии пустыня. 3. Народ группы банту. 4. Материал для покрытия беговых дорожек. 5. Советский академик, физик, математик. 6. Черен японского клинкового оружия. 7. Хищная птица. 8. Государство в Азии на Аравийском полуострове, «нефтяная монархия». 10. Песня из репертуара Олега Газманова. 11. Приговор по-английски. 15. Минерал подкласса островных силикатов, сырье для тонкокерамических изделий. 16. Мыс на Пиренейском полуострове. 20. Партизан Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1965 год, посмертно), юный пионер, с 1942 года – разведчик партизанского отряда. 21. В православных церквях: возвышение перед алтарем, иконостасом для произнесения проповедей. 24. Античное название Пицунды. 25. Молочный продукт. 28. Блюдо из теста с мясной начинкой. 29. Древнейшее название Бретани. 30. «Это битва душ, а не война слов» (Эдвард Далберг). 33. Рассказ Александра Грина. 34. В христианстве: триединое божество. 35. Царь Армении, несколько раз разбитый римским полководцем Лукуллом. 39. Зеркало сердца. 40. Стихотворение Михаила Лермонтова.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Ангар, 4. Револвация, 8. Капбалнака, 9. Аликанте, 12. Трпц, 13. Одревямы, 14. Утка, 17. Репина, 18. Галде, 19. Филлипа, 22. Апрамак, 23. Акамак, 26. Луцэва, 27. Горлица, 30. Ксеня, 31. Мюры, 32. Хайдук, 36. Илья, 37. Фронтон, 38. Сфен, 41. Аперитив, 42. Митрополит, 43. Изогалина, 44. Нарын.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Аппаратура, 2. Гоби, 3. Руанда, 4. Репортаж, 5. Кендыш, 6. Лукка, 7. Янлятник, 8. Катар, 10. «Еса-ул», 11. Вердикт, 15. Андлузит, 16. Гибралтар, 20. Казеи, 21. Амвон, 24. Литингт, 25. Ацидофиллин, 28. Лемьмени, 29. Арморика, 30. Книга, 33. «Канат», 34. Троща, 35. Тирпан, 39. Липо, 40. «Сноп».

БЫСТРЕЕ, ВЫШЕ, СИЛЬНЕЕ



2019 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.

Александр КОШЕЛЬ,

машинист локомотивного депо Минск столичного отделения Белорусской железной дороги



Александр Владимирович работает в депо уже более 40 лет. Все эти годы он активно поддерживает все спортивные мероприятия, организуемые в Минском отделении БЖД. Является, если можно так сказать, вдохновителем спортивных побед.

– *Всю сознательную жизнь я в спорте, – рассказывает машинист. – В 10 лет начал заниматься футболом в ДЮСШ, которая находится в минском парке имени М. Горького. Видел себя только в спорте. А когда пришло время выбирать профессию, решил пойти в железнодорожное училище, чтобы освоить профессию помощника машиниста. Незадолго до этого мне повезло встретить преподавателя ГПТУ-34 железнодорожного транспорта Геннадия Елисеева. Он и показал мне всю романтику выбранной профессии и объяснил, что заниматься спортом можно не только на профессиональной основе. В этом, кстати, я убедился, работая в депо, куда пришел после окончания учебного заведения.*

Во время учебы Александр Владимирович активно занимался спортом. К тому времени у него был уже 3-й взрослый разряд по волейболу и 1-й – по футболу, игры за столичную команду «Орбита». Участвовал в республиканских первенствах и в первенствах Союза. Ездил и

на игры по футболу среди железнодорожных училищ, которые проходили в Литве, Латвии, Эстонии, Беларуси.

– *Годы службы в армии провел в спортроде, – вспоминает Александр Кошель. – Два года играл за клуб «Огнинская звезда» – филиал смоленской «Искры» клуба ЦСКА. Приглашали остаться. Но я понимал, что полученные за годы занятий серьезные травмы не давали хороших перспектив в большом спорте. Да, честно говоря, меня тогда тянуло в родной коллектив. Поэтому после службы в армии вернулся в депо.*

Здесь Александр Владимирович уже более 30 лет трудится машинистом. Водит грузовые поезда до Орши, Бреста, Осиповичей, Молодечно, имеет права машиниста электровоза, тепловоза и даже паровоза.

Что касается спортивной жизни, то сегодня Александр Кошель принимает активное участие в подготовке команд к спартакиадам среди железнодорожников, решает организационные вопросы. А в свободное от рейсов время вместе с коллегами, которые в основном моложе, играет в мини-футбол на одной из спортивных площадок. Как сам признается, для души и для поддержания спортивной формы.

Никита ПЕТРОВ, «ТВ»

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

Праздник для любителей. Фотокамеры

Ежегодно 19 августа фотографы-любители отмечают Всемирный день фотографии. Не стоит путать его с профессиональным праздником фотографа, который отмечается 12 июля.



В 2009 году фотограф из Австралии Корске Ара предложил отмечать годовщину признания дагеротипии – первого способа фотографирования, продемонстрированного 19 августа 1839 года французским художником и одновременно химиком-изобретателем Луи Дагером.

Через 30 лет после этого события был сделан новый прорыв – изобретен способ создавать цветные изображения. Это стало настоящей сенсацией среди

ценителей фотографии. С того времени индустрия данного искусства стала активно прогрессировать.

В 2009-м стартовал проект worldphotoday.org – международный сайт, на котором спустя год открылась интерактивная онлайн-галерея для фотографов всего мира. Именно здесь хранятся лучшие фотоснимки известнейших мастеров своего дела.

В настоящее время 19 августа празднуют любители фотографировать и фотографироваться. К этому

дню приурочено и проведение мастер-классов от профессиональных фотографов, различных семинаров и флешмобов.

Если учесть, что сегодня практически у каждого есть фотокамера, то отмечать этот праздник могут все.

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.; Матюк Н.Н. – 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:

Витебск	(0212) 63-44-69
	(0212) 60-63-74
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 14.08.2019
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 357 экз.
Заказ 2764. 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

