

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

9 апреля 2020 г., четверг, № 15 (6126)



МЭТЫ БЕЛАРУСІ

ЎСТОЙЛІВАГА РАЗВІЦЦЯ

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця

Транзит строго по правилам

Транспортная инспекция ведет постоянный контроль за соблюдением международными грузоперевозчиками, следующими транзитом через Беларусь, требований постановления Совета Министров от 25 марта 2020 года № 171. Документ содержит меры по предотвращению завоза и распространения коронавирусной инфекции COVID-19.

Круглосуточное дежурство экипажей инспекции организовано на приграничной тер-

ритории с Российской Федерацией, а также по всей территории страны, рассказал «ТВ» начальник управления контроля автомобильного транспорта Транспортной инспекции Иван Алисейко.

Всем пересекающим российскую границу транзитным перевозчикам выдаются требования (документ, содержащий инструкции, которым необходимо следовать), а также карты с указанием дорог и специальных мест для отдыха

и заправки. На границе с ЕС и Украиной аналогичная функция возложена на сотрудников Государственного таможенного комитета.

– Постановлением Совмина определены пункты, где разрешено останавливаться водителям-международникам. Транспортная инспекция в круглосуточном режиме контролирует соблюдение положений данного документа на всей территории республики, следит, чтобы транзитные фуры делали остановки исключительно в определенных для них местах, – отметил представитель ТИ.

Свои маршруты водители должны строить с учетом полученных рекомендаций и не покидать территорию мест стоянки, чтобы ограничить количество контактов. На сегодняшний день сотрудниками инспекции об этом проинформированы более 1,6 тысячи иностранных транзитных перевозчиков во всех регионах страны.

СТР. 3

«Дженти» – для наших врачей

В период распространения коронавируса крупные белорусские транспортные компании демонстрируют приверженность идее социальной ответственности бизнеса. С целью поддержать медиков и в знак признательности за их самоотверженный труд транспортная компания ООО «Дженти-Спедишн» 7 апреля оказала гуманитарную помощь Минской городской клинической инфекционной больнице.

СТР. 2

11 АПРЕЛЯ
С 9.00 ДО 12.00
ПРЯМАЯ
ЛИНИЯ
МИНТРАНСА
(017) 259-79-26

БОЛЕЕ 50 ВИДОВ ТЕХНИКИ
satpricep.by
ЗАВОД СПЕЦАВТОТЕХНИКА
Бобруйск

+375(225) 72-01-03
+375(29) 652-00-45

SAF, BPW 21, 40, 50 TH

ОАО «Спецавтотехника» УНП 700091858

МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ RENAULT СЕРИЯ T

ИООО «ВольвоГрупБЛР»
г. Минск, ул. Прицыцкого, д. 79, офис 509
тел. +375 29 628 10 00

УНП 192199782

15 ЛЕТ НА РЫНКЕ БЕЛАРУСИ!

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
Многодисковые резчики

Виброплиты
Резчики швов
Раздельщики трещин
Сверильные машины

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52
(017) 369-72-13
369-60-95

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

ОФИЦИАЛЬНО

Превентивные меры — по максимуму

2 апреля министр транспорта и коммуникаций подписал приказ «О некоторых вопросах охраны труда и трудовых отношений в условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации».

Руководителям организаций, входящих в систему Минтранса, во взаимодействии с профсоюзными организациями предписано принять меры по недопущению увольнения работников в связи с сокращением объемов производства и сохранению рабочих мест.

Необходимо также усилить контроль за обработкой дезинфицирующими и обеззараживающими средствами рабочих мест и мест общего пользования. Такими средствами, а при необходимости и средствами индивидуальной защиты, в том числе для органов дыхания, лица,

глаз, должны быть обеспечены все работники. Определенные категории их — еще и утепленной одеждой.

Системы вентиляции, отопления и кондиционирования в производственных и вспомогательных помещениях должны находиться в исправном состоянии.

Лица, имеющие признаки острых респираторных вирусных инфекций, к работе не допускаются. Если у работника есть симптомы ОРВИ, но не выдан листок нетрудоспособности, необходимо предоставить ему социальный отпуск без сохранения заработной платы (или с сохранением, если это предусмотрено коллективным договором) либо трудовой отпуск по соглашению сторон.

Чтобы исключить массовое скопление работников на проходных, в местах приема пищи в обеденное время, а также при доставке служебным транспортом, допускается корректировка правил внутреннего распорядка организации.

Особое внимание в приказе уделено ветеранам Великой Отечественной войны и труда, неработающим пенсионерам и инвалидам. Очень важно поддерживать с ними оперативную связь и оказывать необходимую помощь.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ГУМАНИТАРНАЯ ПОМОЩЬ



Вечером 1 апреля в Национальном аэропорту Минск приземлился самолет с первой партией гуманитарной помощи из Китая. На борту — более 2 тысяч экспресс-тестов на выявление коронавирусной инфекции.

Ответный шаг

Кроме того, в составе медицинского груза в столицу доставлены бесконтактные инфракрасные термометры, специальные защитные костюмы, перчатки и очки для белорусских медиков.

Встречали самолет представители Минздрава и посол Китая в Беларуси Цуй Цимин. Как сообщил журналистам заместитель министра здравоохранения Борис Андросюк, гуманитарная помощь — ответный шаг китайской стороны на присланные ранее в КНР нашей страной грузы. Все полученные средства защиты будут направлены в больницы, которые больше всего в них нуждаются, в первую очередь минскую инфекционную.

Китай планирует отправить в Минск еще три борта с медицинским грузом, а также группу экспертов для обмена опытом и консультаций. Ожидается, что следующая партия гуманитарной помощи в 20 раз превысит объем предыдущей.

«Дженти» — для наших врачей

Окончание. Начало на стр. 1

В состав гуманитарного груза вошли антисептические препараты, бытовая техника и электроника, оборудование для уборки помещений и мягкая мебель. Всего помощь больнице оказана на сумму свыше 40 тысяч рублей.

— Несмотря на все трудности, с которыми столкнулись сегодня перевозчики в организации международного автомобильного сообщения, мы не могли остаться в стороне. Долг бизнеса — поддержать тех, кто сегодня больше всех нуждается в помощи в это непростое время. Врачей. Мы также призываем другие компании присоединиться к нашей инициативе, — отметил директор автомобильного предприятия Андрей Савастьян.

Коллектив столичной инфекционной клиники выразил огромную благодарность транспортникам за неоценимую помощь.

— Приятно осознавать, что белорусские компании протягивают нам руку помощи. Для медперсонала, который сейчас практически живет на работе, поддержка такого рода крайне важна и ощутима, — сказал заведующий отделением интенсивной терапии Минской городской клинической больницы Александр Дедков.

«Прямо в эту минуту врачи в каждом городе нашей страны рискуют своим здоровьем, спасая жизни людей. Давайте объединим силы в доставке нашего главного груза в этом году — помощи медикам!» С таким призывом обратились сотрудники ООО «Дженти-Спедишн» к своим коллегам по цеху.

К слову, в штате предприятия сегодня работает более тысячи водителей-международников. Здесь приняты и четко соблюдаются все меры профилактики распространения вирусной инфекции, направленные на сохранение здоровья коллектива. Водители обеспечиваются масками, одноразовыми перчатками и антисептическими средствами, в офисе усилена санитарная дисциплина и скорректирован рабочий график.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

БОЛЬШАЯ РАБОТА

Добро пожаловать на тест!

Национальный аэропорт Минск усилил превентивные меры по предотвращению распространения коронавирусной инфекции.

С одного до трех раз в сутки увеличилась кратность санитарной обработки залов ожидания и других мест общего пользования аэровокзального комплекса. Каждые три часа проводится дезинфекция по-

ручной эскалаторов, лестниц и пассажирских лифтов, панелей управления, дверных ручек.

В местах общего пользования установлены 50 напольных и 60 настенных автодозаторов, которые заправляются специ-

альными дезинфицирующими средствами. Административное здание предприятия оснащено дополнительными диспенсерами.

Для обеззараживания воздуха в местах большого скопления

людей (в зоне прилета 3–4 и 5–6 секторов, камере хранения, возле касс авиакомпаний) установлены бактерицидные ультрафиолетовые рециркуляторы воздуха.

В комнатах матери и ребенка и помещениях временного пребывания у заселяющихся граждан в обязательном порядке проверяется температура, а

после выселения помещение дезинфицируется.

Под строгим санитарно-эпидемиологическим контролем и прилегающая к аэропорту территория. Вакуумной подметально-уборочной машиной с использованием специального дезинфицирующего раствора обрабатывается тротуарная плитка на привокзальной площади. Два раза в сутки проводится дезобработка малых архитектурных форм, урн, скамеек, мест для курения,

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Транзит строго по правилам

Окончание. Начало на стр. 1

По словам начальника управления контроля автотранспорта Транспортной инспекции Ивана Алисейко, по сути, данные меры соблюдались еще до вступления в силу постановления – когда в соответствии с решением Межведомственной рабочей группы по предотвращению завоза и распространения случаев инфекции, вызванной коронавирусом, Министерством транспорта и коммуникаций были обозначены на карте Беларуси разрешенные для транзитных перевозчиков места остановок. С 19 марта исполнение этого решения строго контролировалось инспекцией несмотря на его рекомендательный характер.

Напомним, с 28 марта согласно постановлению Совета Министров № 171 водители, выполняющие транзитные автоперевозки грузов через нашу страну, между двумя пунктами пересечения государственной границы обязаны проезжать только по тем республиканским автодорогам, на которых разрешена стоянка. Кроме того, они должны покинуть территорию республики по кратчайшему маршруту не позднее, чем на следующий день после въезда, за исключением ряда случаев – если это связано с аварией или поломкой автомобиля, разгрузкой или перегрузкой груза, заменой транспортного средства. В таких ситуациях допускается отклонение от маршрута, указанного в перечне разрешенных дорог. При этом все вышеперечисленные операции необходимо завершить в самые короткие сроки, а водители не должны покидать территорию выделенных для них остановочных пунктов.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

Для отдыха и питания водителей транзитных транспортных средств, осуществляющих международные перевозки грузов по территории Беларуси, определены шесть дополнительных остановок. В прошлом номере газеты мы уже публиковали карту маршрутов движения для таких водителей.

Шесть дополнительных

Две новые точки появились на автодороге М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница РФ (Редьки). Это АЗС № 59 и № 60 ПО «Белоруснефть», расположенные на 514-м км. Три стоянки добавились на трассе М3 Минск – Витебск: на АЗС № 18 и № 72 ПО «Белоруснефть» (102-й км и 237-й км) и на АЗС ИООО «Лукойл» на 156-м км. На одну стало больше разрешенных остановок и на автодороге М8/Е95 Граница РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута): это АЗС № 68 «Белоруснефти» на 73-м км.

Обновленный перечень республиканских автодорог, по которым обязаны проезжать транспортные средства, выполняющие транзитные перевозки через Беларусь, и на которых возможна остановка, а также карта-схема маршрутов движения таких транспортных средств размещены на сайте Минтранса и в соцсетях.

Кроме того, во всех пунктах пропуска через государственную границу на въезде в Беларусь появились информационные щиты с картой маршрутов для водителей-международников. Их производство и уста-

новку обеспечили приграничные областные автодоры.

Так, силами РУП «Бреставтодор» организована установка четырех информационных щитов размером 2х1,5 м в пунктах пропуска, расположенных на автодорогах М1/Е30 Брест («Козловичи») – Минск – граница РФ («Редьки»), М12 Граница Украины («Мокраны») – Кобрин, Р88 Граница Украины («Верхний Теребежов») – Давид-Городок – Житковичи, Р144 граница Украины («Мохро») – Иваново.

Транспортное ведомство обеспечивает также тиражирование карты республиканских автомобильных дорог и пунктов остановки (стоянки) для водителей на русском и английском языках с целью передачи государственным органам, осуществляющим таможенный контроль на границе. По информации РУП «Бреставтодор», в зоне ответственности предприятия таможенниками, в помощь к которым подключилась Транспортная инспекция, уже роздано около 15 тысяч таких листовок.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

«Белавиа» держит марку

В ночь на 6 апреля спецрейс «Белавиа» доставил в Минск из Нью-Дели очередную партию туристов, которые испытывали затруднения с возвращением в связи с ограничительными мерами из-за распространения коронавирусной инфекции. Всего – 106 человек, в основном наши соотечественники, но также граждане России, Украины и Таджикистана.

Как и предыдущие, этот чартерный рейс – результат большой совместной работы авиакомпании и министерств иностранных дел, транспорта и коммуникаций и наших

дипломатических представительств за рубежом. Благодаря слаженной работе в Беларусь возвратились уже около 14 тысяч наших граждан. Важнейшее звено в этой цепочке вспомо-

ществования – авиакомпания «Белавиа».

Возможно, география специальных рейсов, которые белорусский авиаперевозчик выполнил с момента объявления

пандемии, не столь широка: Баку (Азербайджан), Дубай (Арабские Объединенные Эмираты), Барселона (Испания), Лиссабон (Португалия), Хургада и Шарм-Эль-Шейх (Египет), Москва

(аэропорт Внуково), куда «Белавиа» направляла свой борт аж четыре раза, теперь вот еще и Дели (Индия). Зато гораздо больше впечатляет география мест проживания туристов, которым белорусский авиаперевозчик помог вернуться домой. Социальные сети изобилуют словами благодарности.

«Вот это по-братски!». «Belavia, как всегда, на высоте!». «Авиакомпания действительно держит марку!». «Молодцы! Аплодисменты!».

Окончание на стр. 4

а также перил и парапетов, дверных ручек со стороны привокзальной площади.

Самое пристальное внимание уделяется контрольным мерам в отношении прибывающих пассажиров. Работа организована в два этапа. На первом работники санитарно-карантинного пункта столичной санэпидемслужбы (СКП) поднимаются на борт воздушного судна, чтобы опросить экипаж на наличие жалоб на здоровье у пассажиров и членов экипажа. Далее с помощью тепловизора

у прибывших граждан проводится проверка температуры. Каждому из них выдается для заполнения анкета, которую они обязаны сдать или сотрудникам СКП, или при прохождении пограничного контроля. На втором этапе, при входе в аэровокзальный комплекс, весь поток пассажиров повторно контролируется сотрудниками СКП с помощью тепловизоров. Под подпись им вручаются памятки по самоизоляции. Списки прибывших передаются в Минский отдел внутренних дел на воз-

душном транспорте для контроля самоизоляции.

В здании АВК размещены четыре пункта лабораторного контроля, где в случае необходимости проводятся тесты на наличие вируса.

После каждого прибывшего рейса незамедлительно проводится дополнительная уборка на площадях АВК, которые были задействованы в обслуживании пассажиров, а также дезобработка пассажирского телескопического трапа и спецтранспорта, обслуживаю-

щего прибывающие воздушные суда. Спецтранспорт, осуществляющий перевозку пассажиров и бортового питания в/из воздушных судов, обрабатывается операторами моечных машин на мойке.

Все сотрудники аэропорта, работающие с пассажирами, обеспечены необходимыми средствами индивидуальной защиты: масками, респираторами, при необходимости – одноразовыми защитными костюмами, а также антисептическими средствами для обработки рук.

Подвергаются дезинфекции и автобусы, на которых работников воздушной гавани доставляют на смену.

Не реже одного раза в три дня собирается на заседание оперативный штаб, созданный на предприятии для борьбы с распространением COVID-2019. В этом вопросе Национальный аэропорт активно взаимодействует с Министерством здравоохранения, таможенными и пограничными органами.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

«Белавиа»
держит марку

Окончание. Начало на стр. 3

Признательность «Белавиа» выразило Посольство США за то, что во время пандемии она дала американским гражданам вариант возвращения на родину из Турции и других стран. По просьбе Швеции «Белавиа» вывезла charterным рейсом из Стамбула около 70 шведских граждан, а также жителей Великобритании, Канады и других стран, не имевших возможности покинуть Турцию, за что признательность своему белорусскому коллеге выразила министр иностранных дел Швеции. Лондон высказал благодарность Беларуси и «Белавиа» за продолжение рейсов в Великобританию. Благодарный пост сделали туристы вывозного рейса из Шарм-эль-Шейха в Москву...

Такие отклики – вполне заслуженная награда для авиаперевозчика. Ведь каждому спецрейсу предшествует очень большая подготовка. Об этом мы беседовали с заместителем генерального директора по маркетингу и внешнеэкономической деятельности ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Игорем ЧЕРГИНЦОМ.

– Игорь Николаевич, на ваш взгляд, что самое трудное в организации таких рейсов?



Игорь Чергинец: «Делать какие-то прогнозы на будущее сейчас просто невозможно.

Ситуация меняется практически ежедневно. Дальнейшие перспективы целиком зависят от эпидемиологической ситуации, от того, как она будет развиваться».

– Приходится решать действительно очень много важных вопросов. Подготовить списки пассажиров, собрать людей, получить разрешение на выполнение полета... А один из самых трудных вопросов – фи-

нансовый: кто оплачивает рейс? Сейчас идет разработка проекта указа Президента, где будет четко прописан алгоритм организации таких рейсов. Наверняка тогда организовывать специальные полеты станет проще.

– А как, кстати, решается самый трудный, финансовый, вопрос? Кто платит за спецрейсы?

– Решается по-разному. Иногда туркомпании, иногда банки. Например, рейс в Дели был организован во взаимодействии МИД Беларуси, Посольства Российской Федерации в Республике Беларусь и банка «ВТБ. Беларусь», который и перечислил финансовые средства нашей компании.

– Организовывая спецрейсы, «Белавиа» берет на борт ведь не только белорусских граждан?

– Прежде всего – белорусских, а если остаются места, тогда уже не отказываем, забираем туристов из других государств.

– Как удается обеспечивать безопасность членов экипажа? Бортпроводникам на протяжении нескольких часов приходится контактировать с пассажирами, которые находились в эпидемиологически небезопасных регионах.

– Во-первых, строгое соблюдение всех мер предосторожности, рекомендованных Минздравом нашей страны. На протяжении полета бортпроводники находятся в защитных масках, перчатках. Во-вторых, если мы знаем, что человек инфицирован или у него имеются признаки заболевания, мы такого на борт не допускаем. Плюс сразу после завершения рейса производится санитарная обработка воздушного судна.

– Спасают ли финансовое положение «Белавиа» в сложившихся условиях такие спецрейсы?

– Конечно, нет. Ситуация слишком сложная и нестабильная. Но мы продолжаем работать и выполнять полеты, в то время как многие авиакомпании в нашем регионе были вынуждены временно приостановить свою деятель-

ность – airBaltic (Латвия), LOT Polish Airlines (Польша), МАУ (Украина), Победа (Россия). Ведущий авиаперевозчик Европы Lufthansa на 95% уменьшила объемы полетов, так же как и европейский лоукост Ryanair. Один из ведущих низкобюджетных перевозчиков в Европе Easyjet остановился. И вот в таких условиях – глобального снижения спроса на авиаперевозки – «Белавиа» продолжает выполнять регулярные рейсы по целому ряду направлений Западной Европы, где аэропорты, несмотря на закрытие границ, остались открытыми. Это Амстердам, Барселона, Берлин, Будапешт, Ганновер, Ереван, Женева, Лондон, Мюнхен, Париж, Прага, Стамбул, Стокгольм, Таллинн, Тель-Авив, Хельсинки.

– Как много пассажиров на этих рейсах?

– 6 апреля мы выполнили рейс из Тель-Авива почти со 100-процентной загрузкой. Летели граждане разных стран, в том числе белорусы и израильтяне. Много транзитных пассажиров. Благодаря этому рейсу граждане многих стран имеют возможность вернуться домой через Минск. К сожалению, с этой же даты – 6 апреля 2020 года – по решению литовской стороны мы вынуждены приостановить полеты в Вильнюс. Однако общие объемы перевозок авиакомпании сократились на 90%.

– А что в дальнейших планах по организации специальных рейсов?

– Дальнейшие планы по charterным рейсам зависят, безусловно, от государства. Прорабатываются варианты вывоза наших соотечественников из стран так называемой дальней дуги.

Беседовала
Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

В АССОЦИАЦИИ «БАМАП»

Ждем каникул,
ждем отсрочки...

В связи с негативным экономическим влиянием пандемии коронавируса на сферу международных автомобильных грузоперевозок Ассоциация «БАМАП» направила в правительство ряд предложений по поддержке отечественных перевозчиков.

БАМАП предлагает включить свои предложения в разработанный Советом Министров комплекс мер по обеспечению стабильной работы экономики в связи с эпидемиологической ситуацией в мире.

В списке предлагаемых послаблений для бизнеса, в частности, предоставление налоговых каникул или отсрочки по уплате отчислений в ФСЗН, налога на недвижимость и земельного налога до конца текущего года, бесплатный проезд по платным дорогам Беларуси для

перевозчиков-резидентов как минимум на 60 дней и на такой же срок отсрочка для них уплаты госпошлины за допуск транспортных средств к участию в дорожном движении. Есть также предложение ввести в стране мораторий на повышение цен на дизельное топливо.

Отмечается также необходимость принятия коммерческими банками и лизинговыми компаниями рекомендаций Нацбанка об отсрочке уплаты либо реструктуризации кредитных или лизинговых платежей минимум на полгода, приме-

нение льготных процентных ставок по выдаваемым кредитам транспортным организациям.

Данные предложения для рассмотрения и поддержки направлены в Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство экономики, Министерство финансов и Палату представителей Национального собрания Республики Беларусь.

Кроме того, по инициативе БАМАП и при поддержке МИД были проведены переговоры с посольствами Польши, Литвы и Латвии о необходимости возобновления выдачи виз белорусским водителям-международникам.

Ассоциация обратилась в Минздрав с просьбой оказать содействие в централизованной закупке дезинфицирующих средств, одноразовых медицинских масок и перчаток для водителей, осуществляющих международные автоперевозки грузов.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

ОХРАНА ТРУДА

На заседании коллегии Минтранса подведены итоги работы по профилактике и снижению уровня производственного травматизма, обеспечению промышленной безопасности в 2019 году.

Начальник управления научно-технической политики и информатизации Юрий Дубина отметил выполнение показателей, установленных подпрограммой «Охрана труда» Государственной программы о социальной защите и содействии занятости населения на 2016–2020 годы (утверждена постановлением Совета министров от 30.01.2016 № 73).

Удельный вес рабочих мест с вредными и (или) опасными условиями труда снижен более чем на 1% (при задании не менее чем на 1% к уровню преды-

дущего года). Значение коэффициента частоты производственного травматизма со смертельным исходом составило 1,96 (задание – не выше 2,92).

Отмечено также снижение уровня производственного травматизма в организациях, входящих в систему Минтранса. В прошлом году на производстве травмировано 35 работников (в 2018-м – 39). Уменьшилось также количество получивших травмы с тяжелым исходом и смертельные.

Руководителям организаций системы Минтранса поручено провести анализ, а

при надобности корректировку локальных актов и технических нормативных правовых актов с учетом вступления в силу новой редакции Закона Республики Беларусь от 23.06.2008 № 356-З «Об охране труда». В связи с изменениями в законодательстве необходимо также организовать внеплановые инструктажи по охране труда.

Непреложным правилом должно стать ежегодное посещение руководителями подчиненных и входящих в состав организаций филиалов для анализа эффективности работы по

профилактике и снижению уровня производственного травматизма, обеспечению промышленной и пожарной безопасности, предупреждению чрезвычайных ситуаций, обеспечению безопасности дорожного движения. Определенную помощь в работе могли бы оказать рекомендации, размещенные на сайте Минтранса в рубрике «Безопасность транспортной деятельности, охрана труда и промышленная безопасность».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ТЕХНОЛОГИИ

Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси первым в СНГ освоил производство мобильных прицепных демпферных устройств (МПДУ). Уже выпущено десять единиц оборудования.

Демпфировать – смягчить удар

Демпферные устройства предназначены для уменьшения последствий ДТП при столкновении транспортных средств с машинами дорожных служб. МПДУ могут использоваться в сцепке с наиболее распространенными моделями автомобилей прикрытия дорожных служб во время проведения ремонтных работ на дорогах. Конструкция устройства разработана с учетом требований стандарта NCHRPReport 350, применяемого в США и странах Европейского союза. Масса его – 1 т. Оно защищено атмосферостойчивым, антикоррозионным покрытием, что обеспечивает срок службы 10 лет.

Разработкой белорусских ученых уже заинтересовались в Украине, России. Создатели МПДУ утверждают, что стоимость устройства по сравнению с зарубежными аналогами существенно ниже.

Применение демпфирующего спецоборудования практикуется во многих странах. Оно выставляется на некотором расстоянии от места произ-

водства работ. В случае ДТП именно это устройство принимает на себя основной удар и снижает, то есть демпфирует его силу. Во многих случаях это позволяет сохранить жизни людей, причем не только рабочих, выполняющих дорожно-ремонтные работы, но и водителей и пассажиров автомобиля, совершающего наезд.

Госавтоинспекция, проанализировав причины прошлых ДТП с участием дорожников, настаивает на обязательном ограждении мест производства работ в зоне движения ограждающими демпфирующими конструкциями. С 1 марта текущего года в Беларуси вступили в силу новые требования к оборудованию мест производства работ при строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог и улиц. Они предполагают в том числе использование демпфирующих устройств.

Татьяна АЗАРЕВИЧ,
«ТВ»

Пинск стал шестым городом в Беларуси после Борисова, Гомеля, Витебска, Могилева и Барановичей, где уже задействована система расчетов «Оплати». Оплатить проезд с помощью QR-кода можно теперь и на городских автобусных маршрутах столицы Полесья. На их бортах со стороны остановочных пунктов нанесен логотип мобильного приложения «Оплати Транспорт».

Провезет QR-код

Такая услуга доступна на городских маршрутах № 4 и 13. Внедрению этого новшества была посвящена пресс-конференция с участием представителей местных СМИ.

С помощью мобильного приложения можно рассчитаться не только в автобусах, но и в некоторых магазинах и кафе. Сервис «Оплати» таким образом превращается в полноценный электронный кошелек, которым удобно и просто пользоваться в повседневной жизни.

Все, что необходимо для оплаты, – это смартфон пассажира, наклейки с QR-кодом в автобусе, а также у кондуктора или контролера.

Приложение разработано в рамках совместного проекта ОАО «Белинвестбанк» и IT-компании LWO. Корректность работы сервиса 1 апреля в городе лично проверяли их представители – заместитель председателя правления «Белинвестбанка» Андрей Сокирко и заместитель директора по техническим вопросам компании LWO Кирилл Талейко.

На пресс-конференции ее участники заинтересовались дальнейшей работой пинских кондукторов. Сегодня в ОАО «Пинский автобусный парк» услугу по продаже билетов оказывают десятки представителей этой профессии. Ежедневно на городских маршрутах перевозится около 100 тысяч пассажиров. Насколько эффективным можно на-

звать внедрение мобильного приложения «Оплати Транспорт» в транспортной сфере города над Пиной?

Бумажные билеты в автобусах будут продаваться по-прежнему, сообщил директор автобусного парка Александр Будник. У пассажиров теперь появился выбор – оплачивать билет наличными или пользоваться мобильным приложением. Сегодня общественный транспорт города – одна из немногих сфер, где отсутствует безналичная форма оплаты за услуги. Кондукторы однозначно останутся. От бумажных билетов полностью отказаться невозможно. Но в ОАО сейчас возникают вопросы по найму на работу кондукторов. Со временем все сложнее находить желающих работать в транспортной сфере оказания услуг. Служба кондукторов будет оптимизироваться и сокращаться.

Кирилл Талейко, кроме того, подчеркнул, что кондуктор – это мессия нового сервиса. Ему предстоит рассказывать и показывать пассажирам, как пользоваться новой формой оплаты проезда в общественном транспорте.

Как сообщили в автобусном парке, в первые дни внедрения новой услуги смартфонами воспользовались десятки пинчан и гостей города.

Тамара ЩЕРБАКОВА,
«ТВ»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Пандус есть. На очереди туннель

Обеспечению безопасности движения поездов на Белорусской железной дороге во все времена уделялось первостепенное внимание. А еще безопасности и комфорту пассажиров – будь то путешествие в поезде или его ожидание на вокзале.

Через станцию Барановичи-Центральные ежедневно проходят пассажирские поезда международного сообщения. Быстро попасть на нужные платформы позволяет построенный еще в советское время пешеходный мост. Однако по прошествии многих лет он потерял былую комфортность и нуждается в реконструкции. Передвигаться по сооружению нынче сложно. Особенно зимой. И тем более пассажирам с багажом, а также людям с ограниченными физическими возможностями.

Для того чтобы в любую пору года создать на вокзале безопасные условия приезжающим и уезжающим пассажирам, барановичские железнодорожники предложили свой метод их передвижения по платформам. Для людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата, незрячих

пассажиров с сопровождающими лицами или без них на островной платформе и уздания вокзала оформлены информационные щиты. Они сообщают о том, что такие пассажиры могут оставаться на пешеходной платформе в ожидании дежурного работника по вокзалу, который после отправления поезда сам выходит на островную платформу. Вместе с ним инвалид или пожилой человек, не поднимаясь на пешеходный мост, может пересечь железнодорожные пути напротив 9-го поста и выйти к автобусу или машине. Таким же образом пассажир может зайти и на посадочную платформу.

Предложение железнодорожников коснулось и подъема на пешеходный мост со стороны улицы Брестской. Здесь совсем недавно появился пандус для подъема и спуска детских

колясок, чемоданов. Он максимально удобен для провоза багажа на тележке с разной шириной колесиков. Пешеходу для обеспечения безопасного движения можно держаться за перила.

Кроме того, пассажиров вокзала станции Барановичи-Центральные в скором времени ожидает еще одно новшество. Сейчас разрабатывается документация по застройке туннеля для прохода пассажиров от вокзала до посадочных платформ. Она будет направлена на рассмотрение экономической комиссии Белорусской железной дороги. Когда туннель построят, действующий теперь спуск с пешеходного моста на островную посадочную платформу демонтируют.

Тамара ЩЕРБАКОВА, «ТВ»

ПЬЯНСТВУ – НЕТ!

Бахус работе не товарищ

Борьба с пьянством в Полоцком автобусном парке № 2 носит системный и скорее профилактический характер, потому и выпивох здесь нет, как и происшествий, связанных с употреблением спиртных напитков на производстве.

Широкую предупредительную деятельность в этом направлении уделяется огромное значение.

– Мы боремся за недопущение случаев злоупотребления горячительными напитками в быту, а уж на работе о них и речи быть не может, – считает отвечающий за идеологическую работу в коллективе Борис Вайсман. – Совет профилактики пьянства у нас в парке действует многие годы и заседает регулярно. Возглавляет его директор предприятия, а в состав включены заместитель по перевозкам, представитель отдела кадров, председатель профкома и я. Ни один сигнал об инциденте, связанном с бытовым пьянством работника парка, мимо комиссии не проходит. Существенную роль играет и ежедневный медосмотр водителей, работников ремзоны, кондукторов на предмет наличия алкоголя в организме в начале и конце смены. Если медик обнаружит у кого-то после выходных или праздников остаточное явление от выпитого накануне, тут же отстранит от работы. Люди знают о таких серьезных последствиях и стараются не допускать подобного.

Директор филиала «АП № 2 г. Полоцка» ОАО «Витебскоблавтотранс» Владимир Черневич полагает, что меры эти отнюдь не драконовские, а стандартные для транспортных предприятий страны. Насколько они действенны, говорит уже тот факт, что ДТП по вине нетрезвых водителей парка исключены. Первая преграда на пути выпивох, ищущих здесь вакансий, встречается в лице кадровика или руководителя автобусного парка. Во время собеседования с претендентом на вакантную должность опытные специалисты способны разглядеть в нем добросовестного или обремененного пороком человека. Пьяницам и уволенным с прежнего места работы по дисциплинарной статье сразу дадут от ворот поворот, ведь ответственность на водителях парка очень высокая: им доверяют жизни сотни пассажиров, и рисковать никак нельзя. Определенную барьерную ступень представляет собой и испытательный срок, в течение которого новичок сполна раскрывает свои качества. Руководство парка на практике убедилось в пользе широкой профилактики пьянства, да и коллектив с ним абсолютно солидарен. Бахус в работе не товарищ.

Говорят, мотоцикл не средство передвижения, а состояние души. Но, к великому сожалению, контролировать душевные порывы способен не каждый водитель. И не на каждом байке.

От мотопатруля не скрыться...

Об этом свидетельствует и немалая статистика. Уже за первые три месяца текущего года на территории Гомельской области зарегистрировано три ДТП с участием мототранспорта, в которых три человека получили травмы. В 2019 году в 61 аварии с участием мотоциклистов восемь человек погибли, 61 был травмирован.

Проблема особо обостряется в весенний период. В связи с этим с 1 апреля Госавтоинспекция на территории Гомельской области проводит профилактическое мероприятие «Мотоциклист», направленное на выявление и пресечение нарушений Правил дорожного движения со стороны водителей двухколесных транспортных средств, предупреждение дорожно-транспортных происшествий с их участием.

В этот время предусмотрено также проведение целевых профилактических мероприятий, направленных на пропаганду БДД, исключение из участия в дорожном движении мотоциклов, на которые нет документов, подтверждающих право собственности (пользования), собранных кустарным

способом либо имеющих конструктивные изменения. В зоне внимания сотрудников ГАИ окажутся мотохулиганы и лихачи.

В ГАИ уверены: воспитывать будущих мотолюбителей надо с младых ногтей. Потому периодически сотрудники бывают в каждой школе региона, где проводят профилактические беседы. Большой популярностью пользовалась своеобразная шоковая терапия – экскурсия к останкам пострадавших в ДТП машин. От груды железа, смятой, как картон, под большим впечатлением оставались и стар и млад.

Но дело тут даже не в возрасте. Ведь мотоциклисты – в числе самых уязвимых участников дорожного движения. Были случаи, когда человек погибал при неудачном падении, а техника оставалась практически без повреждений.

Соблюдение повышенной осторожности при управлении транспортным средством, выбор скорости с учетом погодных условий и дорожной обстановки, исключение необдуманных маневров, резких торможений, сохранение безопасной дистанции и

бокового интервала движения – все эти действия, по словам представителя ГАИ УВД Гомельского облисполкома Анны Ковалевой, помогут не потерять контроль над транспортным средством. Также сотрудники Госавтоинспекции обращают внимание на то, что шлемы – единственный и самый эффективный способ снижения тяжести травм головы и количества смертей при ДТП с участием двухколесных транспортных средств.

Впрочем, акция «Мотоциклист» не разовая. В течение всего мотосезона инспекторы ГАИ будут выявлять и пресекать нарушения ПДД со стороны водителей двухколесных транспортных средств, работать на предупреждение дорожно-транспортных происшествий с их участием. Для этого будут задействованы также мотопатрули.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТВ»

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

ДОРОГА МОЛОДЫХ

Династию продолжит Настя

Специалист по работе с клиентами линейного центра транспортного обслуживания станции Витебск Анастасия БЕРГОВИНА – представитель железнодорожной династии.

Неудивительно, что по окончании калинковичской средней школы с золотой медалью девушка пошла по стопам родителей и вуз выбрала соответствующий. Поступила на факультет «Управление процессами перевозок» Белорусского университета транспорта в Гомеле, а за успехи в учебе трижды становилась стипендиатом Специального фонда Президента Республики Беларусь.

Родом Анастасия из Калинковичей. Там в локомотивном депо машинистом трудится ее отец, отсюда вышел на заслуженный отдых ее дедушка, в прошлом слесарь, в строительстве железнодорожного узла Калинковичи участвовал прадед.

Как одна из лучших выпускниц вуза при распределении девушка могла вы-



брать столицу, но полтора года назад уехала в северный регион республики – к жениху, с которым познакомилась еще на первом курсе. В ноябре прошлого года они сыграли свадьбу.

– Здесь тоже неплохие перспективы, – считает Анастасия. – Мне помогли с обучением, предоставили хорошее жилье. В январе я окончила профильную магистратуру. У меня технический склад

ума, предпочитаю конкретное дело. Хочется и дальше развиваться и приносить пользу своей стране. А любовь к железной дороге унаследовала от отца, хотя и мама – учитель немецкого языка – дала мне серьезные знания. Папа, частенько участвовавший в районных соревнованиях за честь своей организации, увлек меня еще и спортом. Мы с сестрой – заядлые пловчихи. У меня первый взрослый разряд по этому виду спорта. Всегда участвую в спартакиадах среди железнодорожников, занимаюсь настольным теннисом, волейболом.

Вспоминая недавние, казалось бы, события – вручение красного диплома, Президентский бал, встречу с министрами и руководством Белорусской железной дороги, вдохновившие выпускницу вуза на плодотворный труд, Анастасия Берговина тогда еще поняла: не зря потратила столько усилий. Она убеждена, что может и обязательно внесет достойную лепту в развитие отрасли.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ,
«ТВ»

НАШИ ВЕТЕРАНЫ

Всегда в строю



Впервые Алексей Сергеевич сел за руль после окончания семилетки в родной деревне Кабаки Березовского района Брестской области, когда начал трудовую деятельность. В многодетной семье Борушко тогда росло 9 детей. С малых лет общались они к труду по домашнему хозяйству. Затем приобрели рабочие специальности. Вот и Алексей с удовольствием работал трактористом, но мечтал стать водителем. До призыва в ряды Советской Армии он успел поработать на стареньком ГАЗ-51 – молоковозе. А в районном военкомате попросил отправить его учиться на шофера.

Все три года срочной службы были заполнены и учебой, и многокилометровыми маршами в составе колонн, и коман-

дировкой на уборку урожая на целинных землях. Служил Борушко добросовестно, был одним из лучших водителей своей войсковой части, дважды командование предоставляло ему краткосрочный отпуск и как отличнику боевой и политической подготовки, и как отличившемуся при выполнении правительственного задания по уборке урожая.

Во время службы преуспел он и в знании техники: повысил водительский класс. И когда после увольнения в запас пришел устраиваться на работу в Березовский автопарк № 8, ему сразу доверили автобус. То, что это был старый ПАЗ-651, Алексея Сергеевича не смущало: автомобильную технику он уже знал хорошо. Все, что касалось

обслуживания и ремонта, научился делать своими руками, а профессия водителя автобуса в те времена была особенно престижной. Вскоре Алексей Борушко завоевал уважение и авторитет в водительской среде и у начальства. Кроме того, в автопарк и в районную газету нередко приходили хорошие отзывы от пассажиров. Неудивительно, что в скором времени ему доверили новый автобус, начали ставить на наиболее ответственные маршруты.

Жизнь его набирала стремительный темп и была насыщена событиями и заботами: работа, вечерняя школа, женитьба, строительство собственного дома, рождение сыновей и снова учеба (заочно) – в Пружанском сельскохозяйственном техникуме. Свободного времени практически не было. Нелегко, конечно, но сил прибавляло то, что жизнь в целом все же улучшалась, родное предприятие имело, как теперь говорят, полный портфель заказов. Опытный директор Владимир Гуревич ценил и поддерживал материально старательных работников, растил кадры.

– Наряду с высокой технической грамотностью и профессионализмом водителя я увидел в Алексее Борушко и такие ценные качества как честность, справед-

ливость. Поэтому настойчиво рекомендовал ему учиться, – вспоминает Владимир Матвеевич.

Алексею Сергеевичу не раз предлагали перейти на руководящую должность в автопарке. Однако водитель-профессионал не соглашался – любил свою работу. Но все же после того как «отмотал» на «Икарусе» 500 тысяч километров и отправил его на капитальный ремонт, Борушко пришлось согласиться с директором и коллективом – стал начальником колонны, где с 1988 года старательно и добросовестно отработал 14 лет.

– Борушко – отличный шофер, любил свое дело всем сердцем, с удовольствием делился опытом. Был справедливым руководителем: поощрял старательных и строго спрашивал за недостатки. В коллективе его уважали. Он и сейчас интересуется нашими делами, а ветераны довольны тем, что он их помнит, старается собраться вместе, – делится водитель автопредприятия с 45-летним стажем Евгений Демидович.

С ним согласны и более молодые водители – Юрий Жукович, Вячеслав Маковчик. Им Алексей Сергеевич помогал повысить классность, стать водителями автобусов.

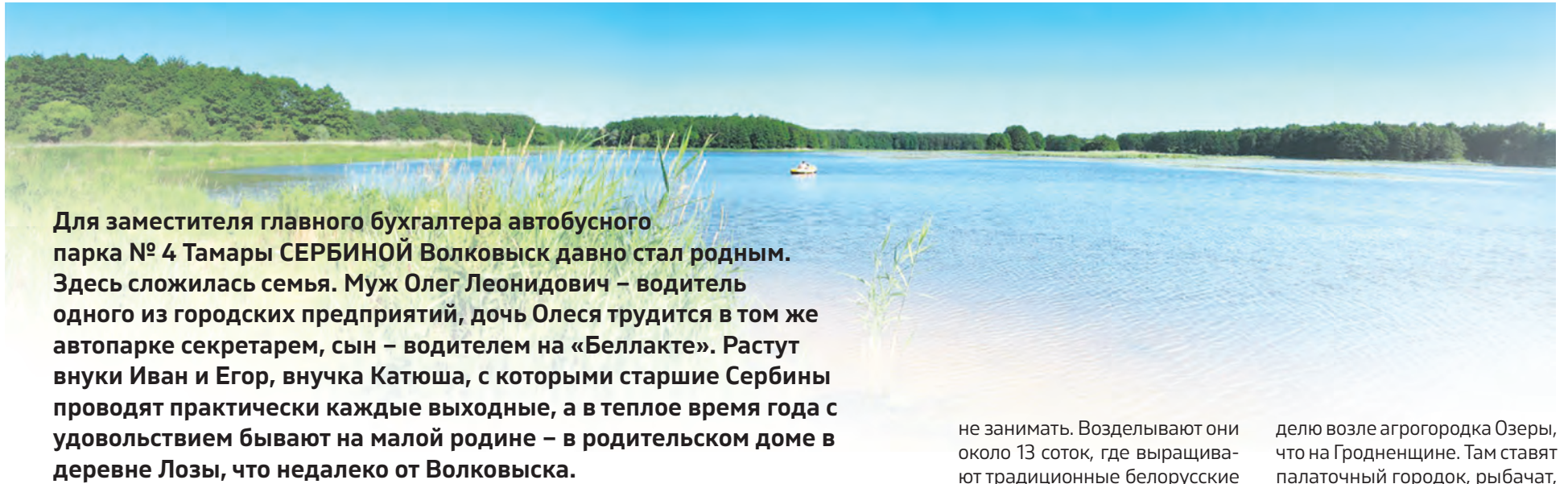
– Профессионал, надежный человек, грамотный и авторитетный руководитель, – сходят-

ся во мнении бывшие коллеги, руководство предприятия и ОАО «Брестоблавтотранс».

Труд Алексея Сергеевича отмечен всевозможными грамотами, премиями, ценными подарками, его имя занесено в Книгу почета предприятия. Был Алексей Борушко и делегатом 1-го Всебелорусского народного собрания в 1996 году. Активен он и после ухода на заслуженный отдых: объединил ветеранов автопарка, которые теперь частенько приходят на предприятие, делятся воспоминаниями, чествуют юбиляров. Кроме того, Алексей Сергеевич входит в состав президиума районного Совета Белорусского общественного объединения ветеранов. В том, что районные власти не забывают ветеранов, поощряют грамотами с денежным приложением, есть его персональная заслуга.

Следует отметить, что Алексей Сергеевич вместе с супругой Ниной Никитичной уже почти 20 лет участвуют в ветеранском хоре «Память сердца». Они воспитали двух сыновей, состоявшихся в жизни, уважаемых в своих трудовых коллективах. В дружной семье Борушко уже трое внуков и полторагодовалый правнук. Так что есть кому продолжать добрые традиции!

Владимир КАСЬЯНОВ



Для заместителя главного бухгалтера автобусного парка № 4 Тамары СЕРБИНОЙ Волковыск давно стал родным. Здесь сложилась семья. Муж Олег Леонидович – водитель одного из городских предприятий, дочь Олеся трудится в том же автопарке секретарем, сын – водителем на «Беллакте». Растут внуки Иван и Егор, внучка Катюша, с которыми старшие Сербины проводят практически каждые выходные, а в теплое время года с удовольствием бывают на малой родине – в родительском доме в деревне Лозы, что недалеко от Волковыска.

У истоков особая сила

– По расположению наша деревня прямая, как стрела, лишь с небольшим закруглением, – рассказывает Тамара Ивановна. – В Лозах примерно 150 домов, подведены газ и вода. Воздух здесь чистейший. Окружают поселение лесные массивы и сад племзавода «Россь». Своими силами односельчане, в их числе и я, восстанавливали клуб. В нем староста деревни Анатолий Ольховик организовывает встречу весны, праздник урожая, Новый год и многие другие праздники, концерты. Люди на таких встречах общаются, веселятся, варят уху, пекут блины, поют и танцуют – все это очень спланирует.

А еще, по словам Тамары Сербиной, она очень любит закаты в Лозах. Вся природа будто замирает. Ни ветерка. Лишь слышен комариный писк да кваканье лягушек. Это самое любимое время у Тамары Ивановны. Она выходит в сад у родительского дома и наслаждается тем особенным спокойствием, которое окутывает деревья, травы и все растения на грядках:

– И совсем неважно, стоят ли вишни, яблони, сливы, груши, айва в цвету или ломятся от тяжести плодов, только входят в силу или красуются спелыми боками томаты и огурцы, виноград и клубника. Сколько живешь, окружающая красота не оставляет тебя равнодушным: восхищает и вдохновляет. И смотришь каждый раз на это с благодарностью и замиранием сердца.

Тамара Ивановна росла здесь вместе с тремя братьями. После 8 класса из отчего дома уехала, решив вместе с подругой поступать в Лидский индустриальный техникум. Однако подруга по конкурсу не прошла, а у Томи началась учеба по специальности «Эксплуатация автомобильного транс-

порта». По распределению в 1981 году попала в Волковыск. Приняли вчерашнюю студентку в филиале «Автобусный парк № 4 г. Волковыск» ОАО «Гродноблавтотранс» хорошо. Трудилась короткое время перронным контролером, потом – кассиром на автовокзале, техником по резине, а затем и по учету, вновь кассиром. От автопарка получила комнату в общежитии, позже и квартиру – благодаря первому директору предприятия Ивану Степановичу Бочко, который для сотрудников построил дом. Оценив добросовестность и ответственность молодого специалиста, главный бухгалтер Нина Пляхина в 1995 году предложила ей перейти в бухгалтерский отдел, а затем и многие тонкости профессии открыла. Так в бухгалтерии незаметно пролетели 25 лет...

Приводит Тамара Ивановна весомый аргумент, позволивший ей отработать на одном предприятии почти 40 лет, – дружный и сплоченный коллектив. Сейчас в автобусный парк приходит много молодежи, которая по своему мировоззрению отличается от ее поколения. Однако, уверена Тамара Сербина, молодые люди продолжают традиции своих старших коллег: так же ответственно будут обеспечивать перевозку пассажиров.

– По нашему общественному транспорту в Волковыске можно часы сверять – расписание выполняется неукоснительно, – отмечает Сербина. – Горжусь тем, что работаю на автотранспортном предприятии и вношу свой вклад в развитие нашего города.

Любит она и Волковыск, который считает своей второй родиной. Ведь, получается, прожила здесь уже больше, чем на роди-

не малой. Переселившись еще в юности в город, Тамара Сербина постоянно ездила помогать маме. Сначала одна, потом вместе со всей семьей. Когда Зинаиде Антоновне было под 80, забрала ее к себе, в город, где мама жила еще 10 лет.

– Но всеми мыслями она была в деревне, и не было ни одного раза, когда б она с нами не по-



ехала в родной дом. Мама решила, когда, где и что сажать. И мы не могли не возделывать землю, тем самым нарушая заведенный порядок – мама такого бы и не поняла.

Большую помощь, по словам Тамары Ивановны, оказывают внуки. С самого юного возраста их приучали к труду: убирать сухую траву и листья, копать грядки и картошку...

– Малыши, глядя на взрослых, начинают помогать, пусть даже играючи. От этого растету уважение к старшим и понимание, что без труда ничего в жизни не добьешься, – утверждает собеседница.

Надо сказать, что умелых рук, хозяйственной смекалки, трудолюбия и упорства Сербиным

не занимать. Возделывают они около 13 соток, где выращивают традиционные белорусские культуры. Большой участок отведен под клубнику. За этой сладкой ягодой Тамара Ивановна ухаживала с детства, и тогда для семьи клубника стала «вторым хлебом». Мама нашей героини Зинаида Антоновна работала полеводом и поднимала четверых детей одна. Отца Ивана Михайловича не стало, когда Тамаре было всего 15. На рынке крупная и сладкая ягода неизменно пользовалась хорошим спросом, поэтому на вырученные от ее продажи деньги семья могла что-то прикупить сверх обычной зарплаты мамы. Благодаря тому что сейчас не прекращаются летом и осенью засолка, сушка, консервирование, запасов на всю зиму большой семье хватает.

Любят Сербины и отдыхать. Иногда берут свою лодку и едут кататься на озеро. Выезжают вместе с семьями ее братьев на природу – живут примерно не-

делю возле агрогородка Озеры, что на Гродненщине. Там ставят палаточный городок, рыбачат, варят уху, собирают ягоды, купаются, ведут душевные разговоры у костра.

Совместная работа и встречи родных, уверены Сербины, рождает тот особый дух единения, который питает и заряжает. Когда-то, в ее далеком детстве, дядя запрягал коня, собирал всех сестер, их детей, мужей и привозил к себе в гости. В памяти остался запах морозного дня, веселые шутки, ощущение огромной радости в сердце. Теперь, когда малая родина напоминает о себе в снах и каждый раз вновь зовет по весне, Тамара Сербина мечтает собрать свою семью и семьи своих братьев, которые живут в Гродно, Могилеве, Березе, под сенью родного дома. Чтобы каждый прочувствовал дух общности и крепкую связь с отчим краем.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Тамара Сербина:
– В детстве иной раз не очень-то хотелось ухаживать за садом, огородом. Но с годами пришло понимание: выращенное своими руками, с любовью имеет большую ценность. Вкладываешь в землю – она одаривает урожаем, и у плодов особенный вкус.



...И ремонт отчего дома – своими руками.

ДОРОГИ

БЕЛАРУСИ

9 апреля 2020 г., четверг, № 15 (1503)

Второе кольцо: три года спустя

Более трех лет открыта для водителей вторая кольцевая автодорога М14. Это – поистине амбициозный проект и инвестиции в долгосрочную перспективу. Вторая транспортная артерия была призвана разгрузить МКАД и стать украшением Минского района и области. К слову, дорога – один из объектов, который находится на личном контроле главы государства.

Сегодня второе кольцо можно назвать самым настоящим автобаном: протяженность 160 км, 4 полосы движения и 11 транспортных развязок, способность принимать около 20 тысяч автомобилей в сутки.

Эта дорога – спасательный круг. По подсчетам специалистов, она позволила освободить МКАД в среднем почти на 4 тысячи авто в сутки. Кроме того, М14 также должна способствовать улучшению экологической обстановки в столице, созданию перспективных транспортных связей между городами-спутниками и логистической инфраструктурой.

Как известно, родилась идея строительства второй кольцевой десять лет назад. В 2010 году Президент принял решение, что Минской области нужна такая дорога. Мировой финансовый кри-

зис стройку на время отложил, но уже с конца 2016-го водители открыли для себя новый маршрут, позволяющий объехать пробки в обход белорусской столицы. С каждым годом транспортных средств на ней все больше – международные грузоперевозчики быстро поняли: хотя это и не самый короткий, но зато самый быстрый путь.

Строить с нуля пришлось чуть больше половины трассы. При возведении новой бетонки использовался белорусский цемент экстра-класса.

– Преимущества цементобетонного покрытия в том, что оно позволяет использовать более высокие допустимые нагрузки на ось – на таких дорогах всегда 11,5 тонны. Еще один плюс заключается в достаточно долгом сроке службы такой дороги – порядка 25 лет до капитального ремонта (для

асфальтированных – каждые 10–15 лет), – рассказал телеканалу АТН начальник управления развития автомобильных дорог Главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Сергей Леончик.

Покрытие проезжей части выполнено из монолитного цементобетона толщиной 24 сантиметра, в том числе по технологии сращивания слоев. Такой вид покрытия на дороге первой категории использовался в Беларуси впервые после более чем двадцатилетнего перерыва. А на трехкилометровом участке в качестве эксперимента для увеличения коэффициента сцепления была применена технология «мытый бетон».

На сегодняшний день дороге уже три года, а, по сути, никаких изменений не произошло.

– Все материалы, которые использовались при строительстве, выдерживают нагрузку в наших зимах, в наших условиях, – говорит Сергей Александрович.

Самое уязвимое место всех бетонок – деформационные швы. Поэтому в обслуживании таких дорог для дорожников главное постоянно следить за состоянием швов и, если понадобится, быстро устранять образовавшиеся дефекты.

На М14 сегодня установлено 24 камеры, которые позволяют круглосуточно в режиме онлайн отслеживать обстановку

на автомобильной дороге. Вдоль трассы – специальные измерительные приборы, показывающие ее состояние, температуру, влажность.

Строили бетонку, опираясь в том числе на зарубежный опыт – немецких и американских коллег.

– При этом все применяемые технологии, нормативные документы, технические акты мы внедрили белорусские. То есть на законодательном уровне были приняты все меры для того, чтобы по современным технологиям под наши условия строить такие дороги, – отметил представитель Минтранса.

При этом придерживались главного принципа: безопасность движения – превыше всего. Вторая кольцевая действительно безопасна, утверждают эксперты-дорожники. Здесь все пешеходные переходы над или под землей, а на разделительной полосе – металлическое барьерное ограждение повышенной удерживающей способности. В качестве эксперимента на одном из участков дороги установлено монолитное железобетонное парапетное ограждение. Дорожные знаки позволяют разогнаться легковым авто до 120 км/ч практически по всей трассе, для грузовых лимит составляет 100 км/ч.

По всем принципам безопасности строится сегодня и первая АЗС на М14. Всего в пределах второго кольца местными властями уже согласовано 14 объектов придорожного сервиса. Среди них – СТО, кафе, мини-гостиницы. Кстати, в этом году планируется также разработать новую концепцию развития МКАД, в которую могут войти паркинги с объектами торговли и обслуживания.

Благоустройство – ежедневный кропотливый труд дорожников. Ремонт и уборка первого кольца ежегодно обходятся бюджету в десятки миллионов рублей. В марте – апреле озеленение вдоль МКАД и второй кольцевой ведется в режиме нон-стоп. Как мы помним, в прошлом году во время майской ревизии глава государства поручил обустроить и озеленить обе дороги.

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК,
«ДБ»

Движение открыто. Ждем открытия!

Практически год потребовался мостостроителям, чтобы реконструировать мост через Пину на автодороге Р6 Ивацевичи – Пинск – Столин. Сейчас работы вышли на финишную прямую. Мост не только связывает Столинский и Пинский районы, но и является одним из главных элементов крупной транспортной артерии между Беларусью и Украиной.

В среду, 1 апреля, в 15.00 на обновленном мосту было открыто движение автотранспорта. Для пешеходов предусмотрено передвижение по тротуару с левой стороны. Временная наплавная переправа демонтируется. В обоих ее концах установлены знаки, запрещающие движение по разводному понтону. Для прохода речного транспорта это «водное окно» на протяжении всей реконструкции моста открывалось согласно графику ночью.

На мостовом сооружении две полосы для движения автомобилей, слева – пешеходная дорожка, справа – велопешеходная. Здесь же смотровые площадки со скамейками и декоративными опорами для светильников. На выезде из Пинска установлена металлическая скульптурная композиция в виде трех парящих птиц. Со столинской стороны на въезде на мост разместится ладья с надписью «Пінск», как того пожелал заказчик.

Официальное открытие пинского путепровода намечено на май. Ожидается, что к этому времени все работы на объекте будут полностью завершены.

Тамара ЩЕРБАКОВА, «ДБ»



Дорожно-эксплуатационное управление № 44 – одно из восьми филиалов РУП «Гомельавтодор» – недавно отметило 20 лет. Семь из них дружный коллектив ДЭУ, обслуживающий автомобильные дороги республиканского значения на территории Гомельской области, возглавляет Игорь СТЕЛЬМАКОВ. 6 апреля он отметил свой золотой юбилей.



Дело для настоящих мужчин

В этом действительно сплоченном коллективе профессионалов людей ценят за трудолюбие и умение своевременно и качественно выполнять поставленные задачи. Потому так ответственно и даже как-то трепетно относятся к дороге большинство тружеников предприятия. Ведь забота о надлежащем состоянии обслуживаемых транспортных артерий здесь не сезонная, а постоянная.

Особенно велико напряжение в зимний период, когда дорожникам необходимо быть готовыми к всевозможным погодным явлениям и «сюрпризам». Зимой здесь встречают во всеоружии, без контроля и надлежащего ухода не остается ни один километр обслуживаемых магистралей. Хотя и в теплые месяцы хлопот хватает. Ведь дорога, как любой живой организм, требует

заботы и внимания. И что уж тут говорить, дорожники всегда мобильны, готовы в любое время суток, в жару и метели устранять возникшие проблемы.

Не забывают тут и об эстетике, то есть о наведении порядка на полосе отвода. Ведь каким бы отличным ни было дорожное покрытие, если вокруг бурьян, упавшие деревья и прочее, впечатление не просто от дороги, но и от страны в целом будет здорово подпорчено. Так что у работников ДЭУ № 44, как у заботливой хозяйки, практически каждый день – «чистый четверг».

– *Изначально ключевую роль в нашем деле играют начальники дистанций. Именно на них лежит основная ответственность за состояние дорог, –* отмечает руководитель ДЭУ № 44 Игорь Стельмаков. – *Это люди, на которых можно положиться. Кто-*

то работает со дня основания предприятия, кто-то меньше года – у них еще все впереди. Понятно ведь, что получить готового специалиста практически невозможно. Так что обучаемость играет в нашем деле немаловажную роль. Помимо ответственности и трудолюбия.

А вот еще одна и, надо сказать, весьма красочная деталь. Причем красочная в самом прямом смысле этого слова. Именно с легкой руки Игоря Семеновича остановочные павильоны на республиканских дорогах стали превращаться в своего рода живописные полотна. Тут на тусклом бетоне расцветают яркие белорусские (и не только) пейзажи, милые каждому сердцу картины. И этому есть простое объяснение. В свое время Стельмаков закончил художественную школу по специальности «Станковая живопись». Там

«Он днюет и ночует на работе и при этом не растерял поистине молодецкого задора, увлеченности, желания не просто выполнять свои обязанности, а постоянно искать что-то новое, необычное!» – именно так характеризуют в РУП «Гомельавтодор» начальника ДЭУ № 44.



научился понимать и ценить красоту и нести ее людям. Безусловно, заслуга руководителя не только в этом.

...Недаром говорят, что все мы родом из детства. Игорь Стельмаков был последним, девятым ребенком в трудолю-

бивой крестьянской семье. Жили они в деревне Каплановке Кировского района Могилевской области. Отец работал водителем и механизатором в местном сельхозпредприятии. Мама управлялась с детьми и немалым хозяйством. Забот

хватало. Но главное, каждый тут чувствовал ответственность за другого. Старшие помогали младшим. Не по принуждению – по совести. Вот и брат Анатолий строго контролировал учебу маленького Игоря. Причем не просто контролировал – активно помогал готовить домашние задания. Как результат – серебряная медаль в дополнение к аттестату зрелости.

На самом деле зрелости. Ведь после школы юноша твердо решил продолжить образование и поступил в Могилевский машиностроительный институт на специальность «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование». После первого курса пошел служить в ряды вооруженных сил – батальон охраны, куда попал молодой боец, обеспечивал безопасность одной из частей ВВС.

Вернувшись, продолжил образование. Именно в эти счастливые студенческие годы Игорь Стельмаков встретил свою любовь, ставшую судьбой. Его будущая супруга Ирина также была студенткой. Только педагогического вуза. Сейчас у них уже двое взрослых сыновей. Антон в свое время окончил БНТУ по специальности «Строительство автодорог и аэродромов», но сейчас работает в IT-сфере. По стопам старшего пошел и младший – Константин осваивает информатику в БГТУ.

Начинал работу Игорь Семенович в подразделениях дорожно-строительного треста № 2. В 2010 году пришел главным инженером в ДЭУ № 44. И уже через три года возглавил молодое предприятие.

«За период работы проявил себя с положительной стороны, рекомендовал себя грамотным специалистом и принципиальным руководителем, способным организатором. Немалый вклад вносит в рационализаторскую деятельность управления, поддерживает передовое, перспективное и содействует его внедрению на предприятии, имеет творческий подход к делу. Самостоятелен при принятии управленческих решений, проявляет умение стратегически мыслить. Обладает лидерскими качествами. Имеет хорошие навыки работы с людьми». Это выдержка из аттестационной характеристики Игоря Стельмакова. Нужно ли говорить больше?

Коллектив управления и его руководитель – удивительные люди, умеющие и работать, и отдыхать. Тут все так. Если трудиться – то грамотно, профессионально и с полной отдачей. Ну а если отдыхать – то с пользой для здоровья.

Здесь стоит особо отметить такое мероприятие, как «Зимние забавы дорожников», которое уже традиционно проводится в урочище Муравейки на берегу Березины. Работники управления и все приглашаемые на этот, без сомнения, «праздник души» автодорожцы с семьями соревнуются в подледной

ДЭУ № 44 сформировано 3 апреля 2000 года. Оно обслуживает 322,795 км автомобильных дорог республиканского значения, которые пролегают по пяти районам Гомельской области – Светлогорскому, Октябрьскому, Речицкому, Жлобинскому, Калинковичскому.

ловле рыбы, лыжных гонках, стрельбе из пневматической винтовки, катании на коньках, игре в городки. А какая вкусная уха получается из выловленной рыбы! Кстати, организация ежегодных турслетов также практически полностью ложится на коллектив ДЭУ № 44 и его руководителя.

Нельзя не упомянуть и о другом увлечении многих работников управления: на Крещение они купаются в ледяной проруби, которую вырубает сами в реке Березине, в районе городского поселка Паричи. Это уже стало традицией.

Согласитесь, работать в таком коллективе приятно. Чувствуешь свою причастность

Бережное отношение у работников ДЭУ № 44 не только к дороге. Содержится в порядке и вся территория производственной базы. Значительное внимание уделяется благоустройству. Беседка, скамейки и цветники, сооруженные со вкусом, создают ощущение уюта. В стороне от производственных помещений расположился небольшой яблоневый сад и ягодник, посаженные работниками предприятия.

к важному и нужному делу, стараешься жить и трудиться в заданном ритме, так необходимым для содержания дорог. Это приносит радость и удовлетворение, дает новые силы и уверенность в себе. Здесь, безусловно, немалая заслуга и руководителя предприятия Игоря Стельмакова.

**Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ,
«ДБ»**

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Наш коллектив тепло и сердечно поздравляет Вас с золотым юбилеем!

Ваш производственный опыт и организаторские способности, требовательность и взыскательность, неуемная энергия и творческий подход к делу способствуют успешной работе и динамичному развитию нашего предприятия. Вы проявляете высокую требовательность к подчиненным, внедряете в практику работы все новое, передовое. Желаем Вам и в дальнейшем оставаться таким же энергичным руководителем, умным, деловым и творческим человеком. Неиссякаемых творческих сил Вам, долголетия и благополучия. Пусть всегда в Вашем доме будут свет, тепло, радость и счастье!

**Коллектив филиала
ДЭУ-44**

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Коллектив ДЭУ-41 искренне поздравляет Вас с юбилеем и в Вашем лице всех работников ДЭУ-44 с 20-летием со дня образования управления!

Ваш многолетний и плодотворный труд достоин большого уважения, а верность избранному делу, стремление к благополучию коллектива говорят о том, что Вы любите работу и людей.

Желаем Вам и в дальнейшем успешно и плодотворно трудиться на благо своего коллектива и отрасли. Пусть душевный свет, которым Вы одариваете людей, возвращается к Вам каждый день добром и радостью. Пусть в Вашем сердце не гаснет молодость, а единомышленники и друзья всегда будут рядом. Крепкого Вам здоровья, счастья, благополучия и удачи!

**Начальник
А.А. СТРЕБКОВ**

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Примите поздравления с 50-летием со дня рождения от коллектива ДЭУ-42! Теплые поздравления мы также шлем и всему Вашему коллективу, который отметил 20-летие со дня образования!

Вами пройдена жизненная дорога, ей отдано много душевных сил и трудового рвения. У Вас по-прежнему остается большой запас прочности, позволяющий уверенно идти вперед и творить добрые дела. Будьте же всегда здоровы, счастливы и удачливы! Пусть Ваш трудовой и жизненный путь окрыляют счастливые дни и годы, а рядом с Вами всегда будут любящие Вас люди!

Желаем Вам не знать невзгод, Житейских бурь и непогод, Здоровье крепкое иметь, Творить, дерзать и не стареть!

**Начальник
Н.А. ДАШКЕВИЧ**

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Коллектив ДЭУ-43 сердечно поздравляет Вас с золотым юбилеем и шлет Вам слова искренних пожеланий счастья, здоровья и долгих лет жизни! А еще мы от всей души поздравляем весь коллектив ДЭУ-44 с 20-летием со дня образования!

Хотим пожелать Вам лично и всем работникам филиала, который Вы возглавляете, и впредь работать с упоением, умением и щедростью души на благо развития дорожной отрасли. Пусть и в дальнейшем источник Ваших, уважаемый Игорь Семенович, творческих и жизненных сил не иссякает и грядущие дни и годы будут для Вас яркими и счастливыми. Пусть каждый новый день приносит Вам хорошие новости, отличное настроение и вдохновение и все Ваши дороги всегда будут гладкими и безопасными!

**Начальник
С.С. КЛИМОВИЧ**

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Самые искренние поздравления в связи с Вашей замечательной жизненной датой – 50-летием со дня рождения – шлет Вам коллектив ДЭУ-45! Мы также поздравляем весь коллектив ДЭУ-44 с 20-летием со дня образования!

Игорь Семенович, Вас ценят за верность избранному делу, профессионализм и умение видеть перспективу. Благодаря вашей энергии, настойчивости и целеустремленности, пониманию людей и высокому профессионализму, умению сплотить коллектив филиала успешно выполняет стоящие перед ним задачи. Желаем Вам новых трудовых достижений, крепкого здоровья и счастья. От всей души желаем всем работникам филиала стабильной и плодотворной работы, благополучия и оптимизма!

Начальник С.М. ЧИРУН

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Коллектив ДЭУ-46 от всей души шлет Вам сердечные поздравления по случаю 50-летия со дня рождения и в Вашем лице всем работникам филиала – с 20-летием со дня создания ДЭУ-44!

Мы искренне желаем Вам как руководителю и знающему свое дело специалисту успешной реализации задуманных планов и проектов, творческого настроения и большого человеческого счастья. Пусть всегда с Вами будут любовь, тепло, доброта и внимание близких и родных. Пусть Ваш профессионализм, трудолюбие и преданность любимой работе будут востребованы долгие годы и приносят пользу нашему общему делу!

От чистого сердца с открытой душой Сегодня желаем Вам жизни большой.

Чтоб было здоровье, и счастье, и радость, Чтоб годы летели и не были в тягость!

Начальник А.С. ХАЦКЕВИЧ

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Примите поздравления по случаю Вашего золотого юбилея от коллектива ДЭУ-47! Мы также с удовольствием поздравляем весь коллектив филиала ДЭУ-44 с юбилейной датой – 20-летием со дня образования организации!

50 лет – это замечательный возраст, венчающий расцвет личности, душевных качеств и творческих способностей человека. Вы пришли к своему юбилею с богатым жизненным и профессиональным багажом, снискав авторитет и уважение коллег. Оставайтесь и впредь таким же энергичным и целеустремленным руководителем, болеющим за дело и людей, за дальнейшее развитие отрасли. Крепкого Вам здоровья, большого человеческого счастья, новых трудовых достижений и всех земных благ!

Начальник А.Н. ЖОРДОЧКИН

УВАЖАЕМЫЙ ИГОРЬ СЕМЕНОВИЧ!

Руководство и весь коллектив ДЭУ-48 шлет Вам искренние поздравления с Вашей большой личной датой – 50-летием со дня рождения! От всей души также поздравляем коллектив ДЭУ-44 с 20-летним юбилеем!

Ваша жизнь неразрывно связана с дорожной отраслью, где Вы проявили себя профессионалом высокого класса, достигли успехов как руководитель. От всей души желаем Вам крепкого здоровья, душевного комфорта и семейного благополучия. Пусть и в дальнейшем жизнь приносит Вам новые радости и трудовые победы и будет наполнена добром и миром, верой и надеждой, счастьем и любовью, теплом домашнего очага! Пусть на Вашем жизненном пути встречаются только хорошие и надежные люди, рядом будут верные друзья, а все Ваши начинания заканчиваются только победами!

**Начальник
С.М. УТКИН**

Славный путь флотилии

Как известно, после 17 сентября 1939 года Государственная граница СССР существенно продвинулась на запад. В это время на случай военных действий Киев рассматривался как город далекого тыла – речные корабли и командование Днепровской флотилии, которые базировались в столице Украины, необходимо было переправить поближе к западной границе, то есть в Пинск. Уже к осени 1939-го такое решение было принято. Однако штаб флотилии оставался в Киеве до лета 1940 года. Изменилась и южная граница СССР – и это стало основанием для того, чтобы перебазировать основные корабли Днепровской флотилии на Дунай. В июне 1940-го флотилию расформировали

и на ее базе создали две новые – Дунайскую и Пинскую. Так по приказу Наркома ВМФ СССР адмирала Николая Кузнецова 17 июня 1940 года с главной базой в Пинске и тыловой – в Киеве под командованием капитана первого ранга (позднее контр-адмирала) Дмитрия Рогачева стала действовать Пинская речная военная флотилия.

Неслучайно Пинск избрали главной базой вновь созданной флотилии. Здесь можно было использовать речной порт, судоремонтные мастерские и фортификационные сооружения своей предшественницы – бывшей польской Пинской флотилии. Срочно был реконструирован Днепровско-Бугский канал, который связывал бассейны рек Днепр и Висла, соединяя Припять через Пину (около Пинска) с Бугом (около Бреста), что имело немаловажное значение для уже советской Пинской флотилии.

К началу войны с Германией Пинская флотилия насчитывала в своих рядах 2300 краснофлотцев, старшин и офицеров. Она состояла из командования и штаба, маневренных соединений, сухопутных и тыловых частей. Речные силы ее составляли 49 боевых судов. 29 декабря 1940 года адмирал Кузнецов поставил задачу слаженно взаимодействовать всем силам флотилии для разгрома противника, при решении тыловых операций в любое время года и суток.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Накануне, 21 июня, Николаю Кузнецову и заместителю начальника Главного морского штаба контр-адмиралу Владимиру Алафузову показали телеграмму, в которой подробно излагалось, что следует предпринять войскам в случае нападения Германии на СССР. Приняв действенные меры по повышению боеготовности флотов, в ночь на 22 июня адмирал отдал приказ о приведении их

История Пинской военной флотилии непростая. Она действовала с 17 июня 1940 года по 18 сентября 1941-го. Ее официальное расформирование было зафиксировано 5 октября 1941 года.



в полную боевую готовность, что позволило избежать потерь кораблей и морской авиации.

Пинская флотилия, как и весь советский Военно-морской флот, не была застигнута врасплох. По приказу ее командующего корабля, базирующиеся в Киеве, стали сосредотачиваться в районе Мозыря – Дорошевичей на реке Припять, а корабли передового отряда из Пинска утром 23 июня под командованием начальника штаба флотилии капитана второго ранга Григория Брахтмана прибыли к Кобрину. Основные силы Пинской флотилии под флагом ее командующего контр-адмирала Дмитрия Рогачева в это время находились на Днепровско-Бугском канале, в 16–18 километрах от Кобрина.

Флотилия в первые же дни войны выполняла самые разнообразные задачи. 24 июня корабли на реке Пине заняли позиции на западе Пинска и совместно с армейскими подразделениями вели там бои. 28 июня флотилия, обороняя Пинск, приступила к переводу главной базы в Наровлю, а ее кораблей – в район Лунинца – Лавы. 2 июля Пинск еще не был взят немцами. 3-го корабли Пинской военной флотилии обороняли город совместно с 75-й стрелковой дивизией. Однако в 23.00 командующий 21-й армией приказал оставить город. 4 июля в него вступили захватчики.

5 июля по приказу Наркома ВМФ СССР Николая Кузнецова Пинская флотилия вступила в оперативное подчинение командующему 21-й армией, а 6 июля краснофлотцы и войска 75-й стрелковой дивизии оборонялись на линии Лунинец – Туров. На следующий день кораб-

ли флотилии помогали партизанскому отряду под командованием Василия Коржа переправиться через Припять, а 9-го выбивали противника из деревни Ольшаны Столинского района. Но наступление было организовано плохо, немцев выбить из деревни не удалось.

После боя у Ольшан Пинская флотилия была разделена на три отряда. Каждый имел свою, отличную от других, боевую задачу. Припятский отряд первый начал боевые действия. Гитлеровцы перебрасывали свои войска из Лунинца в Давид-Городок для даль-

Четверо моряков из личного состава Пинской речной военной флотилии были представлены к высокому званию Героя Советского Союза уже в 1941 году. Это командир канонерской лодки «Верный» Алексей Федосеевич Терехин и главный боцман лодки старшина 1-й статьи Леонид Силыч Щербина, которые награждены только орденом Ленина посмертно, а также командир морской пехоты майор Всеволод Николаевич Добржинский и командир отделения старшина 2-й статьи Иван Максимович Шафранский.

нейшего наступления на Мозырь вдоль правого берега Припяти. Командир 75-й стрелковой дивизии поставил задачу обстрелять немцев в Давид-Городке. Командир отряда капитан-лейтенант Максименко выделил для решения этой задачи монитор «Бобруйск», которым командовал старший лейтенант Федор Семенов. Выполнив свою задачу, монитор снялся с огневой позиции и направился к Турову. Здесь шли ожесточенные бои. При поддержке кораблей Припятского отряда части 75-й стрелковой дивизии наносили врагу большие потери. Отряд обеспечил переправы 3-й и

Пинская речная военная флотилия – единственное флотское соединение, которое защищало Беларусь в 1941 году на реках республики. Она содействовала сухопутным войскам в начальный, наиболее трудный период Великой Отечественной войны, высаживала десант, помогала становлению партизанского движения. Жители Пинщины помнят судьбы кораблей, имена краснофлотцев, старшин и командиров, которые на них служили.

5-й армий. 28 августа Припятский отряд полностью выполнил свою задачу, не понеся потерь в корабельном составе.

Отважно сражались краснофлотцы, старшины и командиры Березинского и Днепровского отрядов. Они вели бои в основном на территории Украины. Успешно обеспечив переправы отступавших советских войск, флотилия сосредоточила усилия на обороне Киева, куда 1 сентября с боями и потерями прибыли корабли Березинского и Припятского отрядов. Но изменить положение на фронтах в свою пользу советским войскам уже не удалось. 19 сентября они оставили Киев. Оборона столицы Украины частями Красной Армии и моряками Пинской флотилии (особенно кораблями Днепровского отряда) продолжалась более 70 суток. Уцелевшим кораблям при отходе из города советских войск была поставлена задача прикрывать отход частей Красной Армии и не допускать форсирования противником Днепра у Киева и по Десне – от устья реки до пристани Летки. Оставшиеся в боевом строю корабли были взорваны своими экипажами на Днестре 18 сентября 1941 года. В боях за Белоруссию и Украину в 1941 году она потеряла убитыми, умершими от ран, пропавшими без вести и ранеными 707 человек личного состава.

5 октября 1941 года в связи с отходом советских войск с рубежей Днепровского бассейна адмирал Кузнецов подписал приказ о расформировании Пинской речной военной флотилии. Однако после этого одно ее звено продолжало существовать. Это была объединенная школа. Известно, что она прибыла из Киева в Сталинград 11 августа 1941-го и с сентября стала именоваться «Объединенная школа учебного отряда кораблей на реке Волге». Через некоторое время школу включили в состав войск Северо-Кавказского военного округа.

В столице Полесья чтят память и гордятся героями Пинской военной флотилии. Проводятся международные военно-исторические экспедиции «Мы помним!», марши тельняшек, возлагаются венки у Вечного огня. Сегодня Пинск – часть флотской морской славы. Моряки не уронили честь флота. Многие из них остались в живых. Выходя из окружения под Киевом, они продолжали воевать, участвуя в обороне Москвы.

**Подготовила
Тамара ЩЕРБАКОВА, «ТВ»**

ИНФОРМАЦИЯ об открытом акционерном обществе «Легавтотранс» и его деятельности

по состоянию на 31 декабря 2019 г.

Организация	ОАО «Легавтотранс»
Учетный номер плательщика	100008156
Местонахождение	220035, г. Минск, ул. Тимирязева, 46

4. Доля государства в уставном фонде эмитента: 0%.

5. Количество акционеров – всего 128.

В том числе

юридических лиц – 2, из них нерезидентов Республики Беларусь – 0,
физических лиц – 126, из них нерезидентов Республики Беларусь – 0.

6. Информация о дивидендах и акциях:

Наименование показателя	Единица измерения	На отчетную дату	На аналогичную дату предыдущего года
Начислено на выплату дивидендов в данном отчетном периоде	тысяч рублей	0	0
Фактически выплаченные дивиденды в данном отчетном периоде	тысяч рублей	0	0
Дивиденды, приходящиеся на одну простую (обыкновенную) акцию (включая налоги)	рублей	0	0
Дивиденды, приходящиеся на одну привилегированную акцию (включая налоги)	Х	Х	Х
типа	рублей	0	0
типа	рублей	0	0
Дивиденды, фактически выплаченные на одну простую (обыкновенную) акцию (включая налоги)	рублей	0	0
Дивиденды, фактически выплаченные на одну привилегированную акцию (включая налоги)		0	0
типа	рублей	0	0
типа	рублей	0	0
Период, за который выплачивались дивиденды	месяц, квартал, год	-	Х
Дата (даты) принятия решений о выплате дивидендов	число, месяц, год	-	Х
Срок (сроки) выплаты дивидендов	число, месяц, год	-	Х
Обеспеченность акции имуществом общества	рублей	36,31	36,30
Количество акций, находящихся на балансе общества, всего	штук	0	0
В том числе: поступившие в распоряжение общества:		0	0
дата зачисления акций на счет «депо» общества	количество акций	штук	срок реализации акций, поступивших в распоряжение общества
-	0	0	-
приобретенные в целях сокращения общего количества акций		-	-
дата зачисления акций на счет «депо» общества	количество акций	штук	
-	0	0	Х

7. Отдельные финансовые результаты деятельности открытого акционерного общества:

Наименование показателя	Единица измерения	На отчетную дату	На аналогичную дату предыдущего года
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг	тысяч рублей	3384	3110
Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг; управленческие расходы; расходы на реализацию	тысяч рублей	(3342)	(2971)
Прибыль (убыток) до налогообложения – всего (прибыль (убыток) отчетного периода)	тысяч рублей	12	105
В том числе прибыль (убыток) от реализации продукции, товаров, работ, услуг	тысяч рублей	42	139
прочие доходы и расходы по текущей деятельности	тысяч рублей	-41	-91
прибыль (убыток) от инвестиционной и финансовой деятельности	тысяч рублей	11	57
Налог на прибыль; изменение отложенных налоговых активов; изменение отложенных налоговых обязательств; прочие налоги и сборы, исчисляемые из прибыли (дохода); прочие платежи, исчисляемые из прибыли (дохода)	тысяч рублей	7	28
Чистая прибыль (убыток)	тысяч рублей	5	77
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	тысяч рублей	610	616
Долгосрочная дебиторская задолженность	тысяч рублей	0	0
Долгосрочные обязательства	тысяч рублей	0	0

8. Среднесписочная численность работающих: 54 человека.

9. Основные виды продукции и виды деятельности, по которым получено 20 и более процентов выручки от реализации товаров, продукции, работ, услуг: сдача в наем собственного и арендуемого недвижимого имущества – 25,6%; розничная торговля в специализированных магазинах моторным топливом – 59,6%.

10. Дата проведения годового общего собрания акционеров, на котором утверждены годовой отчет, бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках за отчетный 2019 год: 26 марта 2020 г. Аудиторское заключение по бухгалтерской (финансовой) отчетности подготовлено 25 марта 2020 г.

Аудит проведен индивидуальным предпринимателем Щукиной Еленой Григорьевной, место жительства: 220040, г. Минск, ул. Л. Беды, 23, кв. 20. Дата государственной регистрации: 16.11.2009, регистрационный номер в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей – 191232772.

Период, за который проводился аудит: 1 января – 31 декабря 2019 года.

Аудиторское мнение о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности, а в случае выявленных нарушений в бухгалтерской (финансовой) отчетности – сведения о данных нарушениях:

«Бухгалтерская отчетность ОАО «Легавтотранс», сформированная в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь по бухгалтерскому учету и отчетности, достоверно во всех существенных аспектах отражает финансовое положение ОАО «Легавтотранс» на 01.01.2020, финансовые результаты его деятельности и изменение его финансового положения, в том числе движение денежных средств за год, закончившийся на указанную дату, в соответствии с законодательством Республики Беларусь».

Дата и источник опубликования аудиторского заключения по бухгалтерской (финансовой) отчетности в полном объеме: 02.04.2020 ЕПФР.

13. Сведения о применении открытым акционерным обществом свода правил корпоративного поведения: используется при разработке локальных нормативных правовых актов Общества.

14. Адрес официального сайта открытого акционерного общества в глобальной компьютерной сети Интернет: www.legauto.rul.by.

ТЕХНОЛОГИИ

Счетчик расскажет все

В Минске в центре города появился велосчетчик. Он установлен Минским велосипедным обществом в партнерстве с Центром экологических решений в рамках проекта «Городское велодвижение в Беларуси» на проспекте Независимости – между площадями Якуба Коласа и Победы.

На табло прибора, работающего пока в тестовом режиме, отображается информация о том, сколько велосипедистов, а также электросамокатчиков проехало по велодорожке – за день и с начала установки счетчика. Кроме того, он показывает текущее время и температуру, есть также и бегущая строка.

Счетчик полностью охватывает всю велополосу и считает только тех любителей двухколесного транспорта, которые соблюдают правила.

Подобное устройство позволит оценить интенсивность роста велосипедного движения, наиболее загруженные часы, скорость движения.

Раньше информацию о велосипедистах получали практически вручную один раз в год. Подсчет проводили волонтеры в начале сентября пять часов в день в 20 точках.

Со временем у велосчетчика появится своя страничка на сайте. Там будет размещена актуальная информация.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

РЕЙТИНГ

Минск – в топ-10

Российский туристический портал «ТурСтат» представил рейтинг самых лучших городов СНГ для виртуальных туров и путешествий, виртуальных экскурсий по музеям и достопримечательностям.

Первую тройку для виртуальных туров и экскурсий через Интернет составляют Минск, Алматы и Ташкент.

В первую десятку лучших городов СНГ для виртуальных туров и экскурсий входят Минск и Витебск (Беларусь), Алматы и Нур-Султан (Казахстан), Ташкент (Узбекистан), Бишкек (Кыргызстан), Баку (Азербайджан), Ереван (Армения), Кишинев (Молдова), Душанбе (Таджикистан).

Рейтинг составлен по результатам исследования числа предложений виртуальных туров и экскурсий в городах стран СНГ в поисковых системах.

Директор В.Е. Куликов
Главный бухгалтер В.А. Фомичев

Подготовила Ольга БОНДИЧ, «ТВ»

РОССИЯ

Час Земли

ОАО «РЖД» 28 марта поддержала международную акцию «Час Земли». С 20.30 до 21.30 по местному времени были отключены архитектурно-художественная подсветка и дополнительное освещение вокзалов, включая малые вокзалы и ТПУ Московского центрального кольца. Основное освещение, обеспечивающее бесперебойную работу этих объектов, функционировало.

В России акция прошла уже в 12-й раз. В 2020 году в ней приняло участие более 150 российских городов и около 30 млн человек.

Экологическая безопасность является одним из важных направлений стратегии развития холдинга «РЖД». На вокзальных комплексах внедряются энергосберегающие технологии: устанавливаются эргономичные светильники, оптимизируются режимы работы внутренних и внешних систем освещения, внедряются светодиодная техника и солнечные батареи, контейнеры для раздельного сбора мусора и пресс-компакторы.

Только на крупнейших вокзалах страны вышеприведенные меры позволили компании сэкономить в 2019 году более 3,7 млн кВт/ч электроэнергии.

Всемирный фонд дикой природы ежегодно в последнюю субботу марта проводит акцию «Час Земли». Ее цель – привлечь внимание к бережному использованию энергетических ресурсов. Участниками акции выступают частные лица, организации, муниципальные образования, коммерческие учреждения. Они выключают свет и другие электроприборы на один час, чтобы привлечь внимание человечества к проблемам окружающей среды, изменения климата и рациональному природопользованию.

УКРАИНА

В режиме реального времени

В Украине появилась интерактивная карта дорог. На новом сайте можно в режиме реального времени следить за «большой стройкой». А в перспективе получать данные и о придорожных сервисах.

Однако сервисная емкость карты шире – она потенциально может информировать автолюбителей обо всей дорожной ситуации. Сообщается, что с ее помощью возможно получать объективную и актуальную информацию о состоянии проезда (ремонт, ДТП, перекрытие либо затруднение движения), об объектах придорожного сервиса, расположении паркингов, аварийно-опасных участках, погодных условиях на дорогах. Понятно, что для наполнения сервиса информацией потребуется некоторое время.

– Портал обновляется постоянно, получая данные от дорожных служб, гидрометеоцентра, системы Weigh-in-motion, дорожных средств контроля (лидары, сканеры, камеры), GPS-трекеров в технике подрядчиков и обращения граждан о ситуации на дорогах, – отметили в ведомстве.

Создатели карты обещают, что спустя некоторое время она будет доступна и в приложении.

КАЗАХСТАН



Автомобильная промышленность в Казахстане включена в число 12 приоритетных направлений индустриального развития несырьевого сектора страны. В 2019 году казахстанский автопром в два с половиной раза увеличил объем выпуска авто и произвел более 50 тысяч единиц техники. При этом порядка 2,7 тысячи было экспортировано.

АВТОПРОМ: НОВЫЕ МОДЕЛИ

Вывозятся автомобили преимущественно в Россию и Узбекистан. Самыми популярными марками, которые дистрибьюторы заказывали в Казахстане, стали JAC, Hyundai и Ravon. В результате экспорт местных авто увеличился в 10 раз по сравнению с 2018-м.

В текущем году в Казахстане будет начато производство более 10 новых моделей автомобилей. В краткосрочный период общий объем продукции автопрома планируется довести до 100 тысяч машин, из них 10–15 тысяч – экспортировать в Россию, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Беларусь, Азербайджан и другие страны.

В перспективе в автомобильной промышленности предполагается продолжить работу по увеличению доли местного содержания путем перехода на новые соглашения о промышленной сборке транспортных средств с начала 2021 года; развивать производственную кооперацию с партнерами казахстанских автопроизводителей, в том числе по производству автокомпонентов; продолжить освоение производств электромобилей.

УЗБЕКИСТАН

Коканд – Андижан – Коканд

В марте состоялась церемония запуска междугороднего рейса Андижан – Коканд – Андижан на обновленных электричках, сообщается на сайте Минтранса страны. Теперь по этому маршруту ежедневно курсирует два электропоезда.



Это стало важным событием для 10-миллионного населения Ферганской долины, где существует большая потребность в организации удобной междугородней транспортной системы.

В обновленном варианте современных и комфортных электричек созданы благоприятные условия. В частности, в вагонах зимой тепло, а летом поддерживается прохладная температура. Сидя на мягких креслах, пассажиры могут отдохнуть перед установленными в салонах поезда мониторами.

Переоборудование и обновление также ожидает электрички, следующие по маршрутам Ташкент – Хаджикент – Ташкент и Ташкент – Гулистан – Ташкент.

СОВЕТЫ ВРАЧА

Весна: чтобы не было проблем



Для многих людей весна – любимая пора года. Но только не для тех, у кого сезонная аллергия. 85% всех аллергиков страдают от ее обострения именно в этот период.

Организм, будучи ослабленным после зимнего холода, от недостатка солнечных лучей и витаминов, с легкостью откликается на воздействие любых раздражителей.

Сезонная аллергия – это серьезная проблема. На каждый сезон приходится свой список наиболее агрессивных аллергоагентов, доставляющих наибольшее количество проблем.

Так, зимой не цветут растения, летом нет холодов, а вот в такое «переходное» время года могут «работать» абсолютно все раздражители. Температура воздуха на улице еще непостоянна, бывают заморозки, снег в некоторых регионах может выпадать даже в мае. А люди, почувствовав приближение тепла, пренебрегают теплой одеждой. Отсюда – аллергия на холод.

Любая аллергия является реакцией иммунной системы на внешние и внутренние раздражители. Это еще можно назвать повышенной чувствительностью организма. Начинает вырабатываться гистамин из тучных клеток. После чего проявляются все симптомы недуга. Причинами весенней аллергии могут быть аутоиммунное заболевание, пониженный иммунитет, генетическая предрасположенность, сахарный диабет, наличие других видов аллергии.

Весенняя аллергия, как правило, проявляется сразу. Все симптомы могут сохраняться длительное время, вплоть до осени, когда начинают свое цветение сорняки. Иногда признаки аллергии весной путают с

проявлениями респираторных заболеваний. Поэтому не следует заниматься самолечением. Если причиной недуга служит наследственность, то симптомы начнутся уже в детском возрасте. Аллергия задевает респираторную систему, желудочно-кишечный тракт, кожные покровы.

Чтобы предотвратить развитие весенней аллергии, необходимо следовать определенным правилам круглый год. Большую роль играет соблюдение несложной диеты. Требуется исключить из своего рациона любимые многими абрикосы, орехи, березовый сок, яблоки, черешню, вишню. Питание должно быть правильным и сбалансированным, чтобы наладить микрофлору кишечника, от которой зависит нормальная работа иммунной системы. Обязательным правилом является отказ от вредных привычек.

Во время активного цветения весной старайтесь не выходить на улицу днем в безветренную погоду, когда концентрация пыльцы достигает максимального значения. Прогулки нужно совершать вечером или после дождя. Проветривая помещение, занавесьте окно или дверь мокрой тряпкой, чтобы она улавливала частички пыльцы, не давая им проникнуть в квартиру. Должны быть регулярными влажные уборки дома. Придя с улицы, обязательно тщательно умойтесь, промойте нос и глаза, переоденьтесь в чистую одежду.

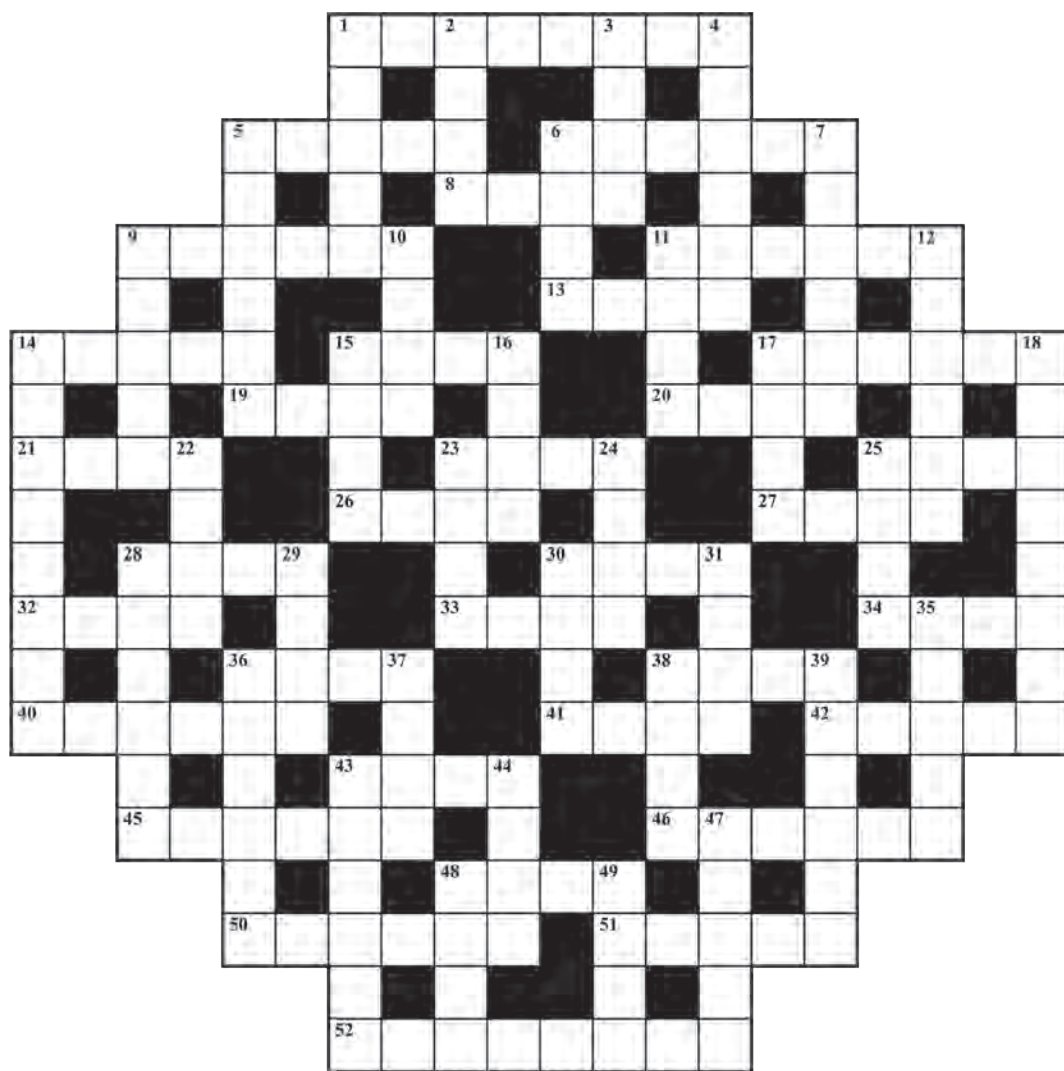
**Людмила НОВИК,
врач-валеолог УЗ «23-я
городская поликлиника»**

КРОССВОРД

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Сюжет для съемок скрытой камерой. 5. Им берут, если не могут по-другому. 6. Простолудин времен Цезаря. 8. Двуглавый на гербе России. 9. Дощатая или железная створка для прикрытия окна. 11. Азиат с тугриками в кармане. 13. Хороший аппетит, который может напасть. 14. Часть шеи, утепляемая шарфом. 15. Место «встречи» двух вагонов. 17. Американский киноактер, к/ф «Последнее танго в Париже». 19. Большие весы для тяжелых предметов. 20. В египетской мифологии: чудовище, обитающее в Дуате и пожирающее грешников. 21. Молот, интересующий ихтиолога. 23. Выпеченная тонкая основа для торта. 25. Освобождение почтового ящика. 26. Одно из направлений стрелки компаса. 27. Атакующий удар в теннисе. 28. И замкнутый, и спасательный. 30. Следующие друг за другом повозки с грузом. 32. Округлый стеклянный сосуд. 33. Шумный переполох, суматоха. 34. Обитатель грядки, которому «свое время». 36. Первая столица Японии в 710–784 гг. 38. Молдавский писатель, поэт XX века, автор сборника стихов «Земля отцов». 40. Музыкант, созывающий людей. 41. Сценарист к/ф «Русское чудо». 42. Десятка без палочки. 43. Дом из снежных кирпичиков. 45. Вулкан в Японии. 46. В христианском предании: отец девы Марии. 48. Негодование,меняемое на милость. 50. Боязнь перемен, застой, косность. 51. Крутой поворот дороги, реки. 52. Деятельный член коллектива.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Актерский «табор» Н. Сличенко. 2. Нулевой сектор на рулетке. 3. Машина для размола волокон. 4. Замыленный образец мышления. 5. Азербайджанский певец (драматический тенор). 6. Бразилец, король футбола XX века. 7. Заквашенное молоко с различными добавками. 9. Заросли кустарника в Австралии. 10. Горластая курица малые ... несет. 11. Летящее назойливое насекомое. 12. Цветок в виде колокольчика. 14. Видимая граница неба. 15. Утренний сбор деревенского стада. 16. И орех, и ягода, и овощ, и фрукт. 17. Герой этой басни со львом «вел предолгую войну». 18. Тот, кто обеспечивает правдоискателей любимым делом. 22. Город в Индии, на р. Джамна, в XVI–XIX вв. резиденция Великих Моголов. 23. Отсутствует в крабовых палочках. 24. Конкуренка лягушки по красоте. 25. Запрет в государственном праве. 28. Судебное дело на дрязгах. 29. Птица, чей черный в молодости клюв белеет. 30. Приспособление для коррекции зрения. 31. Звук, производимый ударами колокола. 35. Открытие, совершенное с помощью фомки. 36. Присмотр за арестантами. 37. Народный поэт Чувашии, роман «Меч и серп». 38. Разумный робот, которого сделал Пин в мультсериале «Смешарики». 39. Неповторимый, единственный экземпляр. 43. Город в Финляндии в области Южной Карелии. 44. Атрибут избирательного участка. 47. Яичница из взболтанных с молоком яиц. 48. Бульжник в кадке с квашеной капустой. 49. Политическая партия в Великобритании в XVII–XIX вв.



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Розыгрыш; 5. Измор; 6. Плябей; 8. Опер; 9. Ставня; 11. Монгол; 13. Едун; 14. Горло; 15. Сцен; 17. Брандо; 19. Бара; 20. Аман; 21. Рыба; 23. Корж; 25. Выем; 26. Норд; 27. Смеш; 28. Курт; 30. Обоз; 32. Олма; 33. Буца; 34. Овощ; 36. Нара; 38. Бочу; 40. Трубач; 41. Нинн; 42. Норик; 43. Ирлу; 45. Адзума; 46. Ноаким; 48. Гнев; 50. Рутина; 51. Назом; 52. Активист.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. «Ромэн»; 2. Зеро; 3. Форл; 4. Шаблон; 5. Иманов; 6. Пеле; 7. Норд; 9. Скроб; 10. Яича; 11. Муха; 12. Ландыш; 14. Горизонт; 15. Слон; 16. Пход; 17. Барс; 18. Обманщик; 22. Ара; 23. Краб; 24. Жаба; 25. Бето; 28. Княза; 29. Пра; 30. Очки; 31. Звон; 35. Вазом; 36. Надзор; 37. Арга; 38. Биби; 39. Унким; 43. Иматра; 44. Урна; 47. Омлет; 48. Гнев; 49. Вилл.



Практически в каждом коллективе транспортной отрасли можно найти семейные пары, идущие рука об руку не только по жизни, но и в трудовой деятельности. Для них дом и работа связаны очень прочно. О секретах их семейного счастья и благополучия мы с удовольствием рассказываем в нашей рубрике.

Юлия и Илья САХАРОВЫ



В кабинете отдела главного технолога локомотивного депо Витебск их рабочие столы расположены напротив. Для посторонних – это просто коллеги, но в коллективе железнодорожников ни для кого не секрет, что это семейная пара.

– Вот так, напротив друг друга, мы, как правило, работаем только в начале месяца – когда составляем отчеты. А так ведем разные направления, и часто бывает, что в рабочее время вообще не пересекаемся, – говорит молодой человек.

Юлия и Илья вместе со студенческих лет.

– Я собирался поступать в БелГУТ. Еще до учебы начал интересоваться условиями поступления, организацией учебы, другими нюансами. Через социальные сети познакомился с Юлей. Затем мы учились в одной группе по специальности «Неразрушающий контроль и техническая диагностика на

железнодорожном транспорте», жили в одном общежитии. Я родом из Витебска, она – из Жлобина. Стали встречаться после занятий, вместе проводили свободное от учебы время, – вспоминает Илья.

– Мне легче давались гуманитарные предметы, Илье – технические. Нам так было проще учиться, – замечает Юлия.

В общем, еще студентами Илья и Юлия пошли в ЗАГС и зарегистрировали свой брак. Их родители восприняли новость спокойно – дело молодое, тем более они любят друг друга. В Витебск Сахаровых уже распределяли как семейную пару.

– На работе мы стараемся не проявлять своих чувств. Хотя, чего скрывать, работа тоже стала нашим общим делом, – добавляют молодые люди.

Юлия Сахарова является секретарем БРСМ локомотивного депо Витебск. Проявляет активность в общественной жизни

коллектива и Илья. Он – командир добровольной дружины предприятия по поддержанию общественного порядка. Периодически вместе с сотрудниками транспортной милиции патрулирует территорию в районе железнодорожного вокзала.

– Мы не считаем общественной деятельностью серьезной дополнительной нагрузкой, – поясняет Илья. – Даже если абстрагироваться от высокопарных слов, это интересно.

– Конечно, – соглашается Юлия. – Например, в Витебском отделении проводится круглогодичная спартакиада. В выходные мы не скучаем дома, а вместе выезжаем и участвуем в различных мероприятиях. Запомнились соревнования по боулингу, сейчас увлеклись спортивным ориентированием.

Все в порядке у Сахаровых и дома. Кстати, недавно молодая семья приобрела себе частный дом в городе.

– Нам изначально хотелось жить в своем доме, – поясняет свою позицию Илья. – Мы понимаем, что такое жилье больше требует заботы и ответственности, потому что его сложнее содержать. Но мы трудностей не боимся.

**Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ,
«ТВ»**

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Семь из десяти самых длинных мостов планеты находятся в Китае. Почти 165-километровый Даньян-Куньшаньский виадук, расположенный в восточной части Поднебесной, в Книге рекордов Гиннеса зафиксирован как самая длинная переправа на всем земном шаре. Он пролег между мегаполисами Шанхай и Нанкин.

И цунами ни почем

Сооружение, в которое вложили 10 млрд долларов, начали возводить в 2008-м и по китайской традиции закончили в кратчайшие сроки – всего через 2 года. В этом процессе было задействовано 10 тысяч рабочих, которые строили мост круглосуточно сразу с двух сторон. Виадук проложен

почти по всем существующим видам рельефа. На его строительство понадобилось 2,5 миллиона кубометров бетона и 500 тысяч тонн стали. Конструкции для моста производили более 10 предприятий, доставлялись они водным транспортом.

Даньян-Куньшаньский виадук обладает огромной проч-

ностью и выдержит землетрясение 8 баллов, столкновение с лайнером или сильное цунами. Некоторые участки моста проходят в туннелях, а около 9 километров проложено над водой. Крупнейший из таких водоемов – озеро Янчэн.

Виадук поражает своим масштабом и многофунк-

циональностью. По нему можно передвигаться как на поезде, так и на автомобиле. Он является важной частью высокоскоростного железнодорожного полотна Пекин – Шанхай. Сооружение обладает грандиозной пропускной способностью – ежедневно по нему проезжает более 30

тысяч единиц различного транспорта.

Рекордсмен уже давно стал не только способом переправы из одного места в другое, но и уникальной достопримечательностью Китая.

**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.; Акулич М.А. – начальник УГАИ УВД Миноблисполкома; Лещенко Н.А.; Луцевич Т.В.; Петровский И.Ю.; Матюк Н.Н. – председатель Республиканского комитета Белорусского профессионального союза работников транспорта и коммуникаций

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
ул. Чапаева, 5, 220034, Минск

Индекс 64121

Подписано в печать 08.04.2020
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 564 экз.
Заказ 1295. Цена свободная.

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:

Пинск	(044) 554-88-20
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

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

