

ТРЕТЬЯ ЖИЗНЬ
СУХОГРУЗА

СТР. 3, 5

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
НА СЛУЖБЕ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ:
ЭКОЛОГИЧНО И ЭКОНОМИЧНО СТР. 12



СТР. 8-9

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

16 апреля 2020 г., четверг, № 16 (6127)

МЭТЫ БЕЛАРУСІ

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

Установа падтрымлівае Мэты ўстойлівага развіцця



Большие надежды сельчан

Посевная кампания в Беларуси в этом году стартовала раньше обычного. Ранние яровые посеяли уже более чем на 85% площадей. В некоторых областях страны приступили к посадке овощей. Полным ходом идут посевные работы и в сельхозорганизациях, входящих в состав Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

СТР. 2

25 лет с вами INTERNATIONAL CARGO S.A. БЫСТРО • ПРОФЕССИОНАЛЬНО БЕЗОПАСНО • КАЧЕСТВЕННО

Железнодорожный транспорт и экспедирование

Предлагаем всестороннее сотрудничество в области железнодорожного транспорта и экспедирования. Взаимодействие с проверенными перевозчиками позволяет нам оперативно и эффективно выполнять детальную оценку стоимости заказа, координировать железнодорожную доставку вагонами и контейнерами.

Благодаря развитой структуре таможенных агентств мы консультируем клиентов по оптимальным вариантам таможенного оформления и транспортировки, оказываем помощь и поддержку в применении таможенных процедур. PKS International CARGO S.A. сотрудничает с терминалами, оказывающими услуги по перевалке различных объемов грузов.

+48 608 203 682 tbdaldowski@pkscargo.pl

Таможенное оформление на железнодорожных погранпереходах

- НАШИ УСЛУГИ**
- Обработка грузов во всех таможенных процедурах
 - Обработка товаров в процедуре таможенного склада
 - Оформление путевых документов SMGS/CIM и наоборот
 - Финансовое обеспечение таможенных и налоговых платежей
 - Взаимодействие с фитосанитарными и ветеринарными службами
 - Содействие в погрузочно-разгрузочных работах
 - Складские услуги
 - Профессиональное таможенное консультирование

- Предоставляем полное таможенное обслуживание железнодорожных перевозок на погранпереходах:
- БЕЛАРУСЬ – ПОЛЬША**
Кузница Белостокская
Тел.: +48 607 200 616 • E-mail: kuznica@pkscargo.pl
Семянувка
Тел.: +48 608 285 128 • E-mail: siemanowka@pkscargo.pl
Малашевиче
Тел.: +48 609 649 922 • E-mail: malaszewicz@pkscargo.pl
- УКРАИНА – ПОЛЬША**
Дорогуск
Тел.: +48 669 800 073 • E-mail: dorohusk@pkscargo.pl
Хрубешув
Тел.: +48 724 667 007 • E-mail: hrubieszow@pkscargo.pl
Медька
Тел.: +48 601 501 996 • E-mail: medyka@pkscargo.pl

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ МИНТРАНСА

18 АПРЕЛЯ
С 9.00 ДО 12.00
МОЖНО ПОЛУЧИТЬ
ОТВЕТЫ НА
ВОПРОСЫ,
НАХОДЯЩИЕСЯ
В КОМПЕТЕНЦИИ
МИНИСТЕРСТВА
ТРАНСПОРТА И
КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ
БЕЛАРУСЬ.

(017) 259-79-26

ВСЕ МАЗ МЗКТ КАМАЗ
официальный дилер заводов РБ, РФ, Украины, Чехии
ПЕРВЫЙ ПОСТАВЩИК • ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА
СИСТЕМА ПОДДЕРЖКИ И СКИДОК
ОТСРОЧКА ПЛАТЕЖЕЙ • КОНСУЛЬТАЦИИ

• ТУРБИНЫ К МАЗ, МЗКТ, КАМАЗ ИЗ ЧЕХИИ
К АВТОТРАКТОРОКОМБАЙНОВОЙ
ТЕХНИКЕ
• ВСЕ ДИСКИ КОЛЕС
К МАЗ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА

**ЦЕНЫ ПЕРВОГО
ПОСТАВЩИКА** 27 лет
на авторынке!
11 лет лидеры

Минск, Социалистическая, 26
(Автокомбинат № 4)

445 (017) 336-26-00 тел./факс
(029) 185-55-55 А1
(033/025) 698-55-55 МТС, life

Скидки до 12%

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН WWW.TURBOK.BY
КРУПНЕЙШИЙ В РБ СКЛАДСКОЙ АССОРТИМЕНТ
ОДО «Турбокомпрессор» УНП 109692491

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 Виброплиты
Резчики мягкой кровли Резчики швов
Станки для резки камня Раздельщики трещин
Многодисковые резчики Сверильные машины

www.splitstone.by

Минск, Тимирязева, 46-52

(017) 369-72-13
369-60-95

ИЗАО «Сплитстоун Бел» УНП 190615479

НАШ САЙТ: TRANSPORT-GAZETA.BY



НОВЫЕ VOLVO FH СО СКЛАДА В МИНСКЕ

ИООО «Вольво Груп БЛР»
220140, Республика Беларусь, Минск, ул. Притыцкого, 79-509
+375 17 336 50 67, +375 29 628 10 00, +375 17 201 03 38
УНП 192199762

Вольво Тракс. Управляй прогрессом



ПОСЕВНАЯ КАМПАНИЯ

Большие надежды сельчан

Окончание. Начало на стр. 1

В государственном предприятии «Совхоз «Рачковичи» Белорусской железной дороги» к севу зерновых культур приступили еще во второй половине марта. Под яровой ячмень здесь отведено 500 га, под овес – 25 га. После того, как 4 апреля сев этих культур завершился, механизаторы приступили к однолетним травам на зеленую массу с подсевом многолетних (клевер, люцерна) на площади 230 га.

В ходе весенних полевых работ отличную себя зарекомендовала приобретен-

ная в прошлом году 12-метровая сеялка LEMKEN, которую впервые использовали еще осенью при севе озимых. Она универсальна и предназначена как для зерновых, так и для травяных культур.

В нынешнем году механизаторы также впервые опробуют такое новое оборудование, как косилка КМР-9 ВТ, самоходный опрыскиватель белорусского производства ООО «Блюминг» БЛ-3000, широкозахватный предпосевной культиватор КШП-10 и другие устройства.

На этой неделе сельчане приступили к севу сахарной свеклы и кукурузы. Первая займет 160 га, вторая – 900 га, 200

из которых пойдет на зерно, остальное – на силос.

Планируют до 10 мая посадить и картофель. По словам главного агронома совхоза Александра Касача, в этом году под второй хлеб здесь предусмотрели 300 га. В хозяйстве уже не первый год отдают предпочтение отечественному сорту «Скарб», который на протяжении многих лет зарекомендовал себя хорошей урожайностью (340 ц/га в 2019 году), вкусовыми качествами, поэтому пользуется популярностью не только у нас, но и за пределами страны. Большие надежды у работников совхоза и на элитный сорт

«НАРА», который в нынешнем году здесь посадят впервые.

Надо отдать должное механизаторам, которые добросовестно, со знанием дела и заранее подготовились к весенним полевым работам: в поля внесены необходимые удобрения, имеющаяся техника и агрегаты отремонтированы и приготовлены до наступления тепла. Вот только душа болит у сельчан за то, что скупая в этом году на осадки зима не дала земле нужной влаги, отмечает Александр Иванович. Вся надежда – на дождливый апрель.

Ольга ОРЛОВА

ПЕРЕВОЗКИ

Из-за нестабильной эпидемиологической обстановки после 15 марта авиакомпании стали массово отказываться от запланированных авиарейсов. В расписании Национального аэропорта Минск отменено около 76% полетов от заявленных.

Регламент – четкий. Режим – стабильный

Сейчас воздушная гавань обслуживает в сутки в среднем 15–16 пассажирских и три грузовых рейса (прилет и вылет). В апреле прошлого года их число достигло 125.

Помимо этого, аэропорт отправляет и принимает чартерные и эвакуационные спецрейсы с гражданами Беларуси и других государств, возвращающихся на родину, а также грузовые рейсы с гуманитарной помощью.

За I квартал текущего года авиапредприятие обслужило 938 701 пассажира (+0,2%) и 5864 авиарейса (- 4,5%), а также приняло и обработало более 4792 т авиатоваров, что на 32,6% больше, чем за аналогичный период 2019-го.

Чтобы минимизировать возможность передачи инфекции во время выполнения производственных операций, соблюдается четкий регламент санитарно-профилактических мер. Персонал ТЛЦ аэропорта доставляет и размещает на складе авиационные грузы, подготавливает их к отправке, проводит декларирование, организует прохождение фитосанитарного и ветеринарного контроля без физического присутствия грузоотправителей и грузополучателей. В терминале регулярно проводится дезинфекция площадей и помещений, перронной техники. Владельцам грузов настоятельно рекомендовано применять медицинские маски, перчатки,

использовать антисептические средства, а также неукоснительно соблюдать правила социального дистанцирования.

Для поддержания деловой активности в сфере международных авиаперевозок, а также создания условий для защиты здоровья населения предприятие предлагает скидки в размере 50% на услуги по обработке фармацевтической продукции и медицинского оборудования, прибывающих в Беларусь.

Даже в условиях резкого снижения уровня мировых авиационных перевозок Национальный аэропорт Минск продолжает функционировать в стабильном режиме.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

УЧЕНЫЕ – МЕДИКАМ

БелГУТ: первая партия есть

Специальные переходники для кислородных комплексов начали печатать на 3D-принтере в Белорусском государственном университете транспорта.

Первая партия деталей уже передана Гомельской областной детской клинической больнице.

По словам заведующего кафедрой «Графика» кандидата технических наук, доцента Вячеслава Лодня, после того, как вместе с врачами была определена конструкция тройников и уточнены модели кислородных аппаратов, были выполнены настройки под особенности печати. В среднем печатается около 20 переходников в день.

На кафедре также изготавливаются защитные маски для медицинских работников, прорабатывается технология печати более сложных элементов для защитных костюмов медперсонала.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

БОЛЬШАЯ РАБОТА

Непривычно тихо и безлюдно в эти дни в здании железнодорожного вокзала в Витебске и на его перронах. Возле билетных касс, осуществляющих продажу билетов на международные, межрегиональные и региональные поезда бизнес-класса, – ни одного человека, но кассиры билетные (в масках) остаются на своих рабочих местах.

На вокзале становится тише

– Действительно, на сегодняшний день пассажиропоток сократился более чем на 50 процентов, – рассказывает начальник железнодорожного вокзала Витебск Вадим Сергадеев. – Сразу же, как только Россия закрыла свои границы, приостановилось движение поездов

международного направления на Москву и Санкт-Петербург. Кстати, Белорусской железной дорогой был осуществлен своевременный возврат полной стоимости приобретенных (даже уже на период закрытия границ) и неиспользованных проездных билетов. Сегодня

мы осуществляем перевозку граждан поездами регионального сообщения и в пределах Беларуси. Хотя и здесь, нужно отметить, значительно сократился пассажиропоток по разным причинам: кто-то соблюдает режим изоляции, да и дачный сезон еще не начинался.

Нет пассажиров и в зале на первом этаже, слышно только жужжание уборочной машины, еще одна работница дезинфицирующим средством обрабатывает подоконники огромных вокзальных окон и перила на лестницах, ведущих на второй этаж, где расположены resto-

ран, зал ожидания, комната отдыха.

– Мы приобрели необходимое количество дезинфицирующих и средств защиты, все санитарные зоны обрабатываются по несколько раз в день. А это – помещения вокзального буфета, комнаты отдыха, залы ожидания, пригородный зал, кассы, туалеты. Дезинфицируются полы, поручни, скамейки и так далее. Кроме того, специалисты городской санстанции периодически приезжают на железнодорожный вокзал с те-

ВАХТУ НЕСУТ РЕЧНИКИ

Теплоход класса «река-море» «Надежда» спущен на воду 9 апреля со стапелей ОАО «Пинский ордена «Знак Почета» судостроительно-судоремонтный завод». Здесь по заказу ОАО «Белорусское морское пароходство» пинские корабли провели модернизацию единственного в Беларуси такого рода сухогруза. Судно в Пинск прибыло из речного порта Мозырь.

– Непростая судьба у этого теплохода, – сказал антикризисный управляющий ОАО Василий Чекулаев. – Построен он на Гомельском судостроительно-судоремонтном заводе в 2002 году, и к навигации-2003 был готов в сцепке

с баржей доставлять речным и морским путем в Европу до 1750 тонн калийных удобрений. Таким образом, для белорусских речников открывался выход в море. Но после спуска на воду он отработал только одну навигацию, доставив в укра-

инский Николаев калийные удобрения. И хотя о теплоходе можно говорить как об уникальном грузовом судне, однако почти десять лет оно оставалось невостребованным, все это время находясь в порту своей приписки.

В 2013 году судно было отремонтировано и вновь обрело статус единственного в стране плавсредства, которое способно совершить морское прибрежное плавание. Это означало, что для него были открыты большие водоохрани-

лища, нижний Днепр, Черное море и Дунай. Теплоход по-прежнему оставался самым большим транспортным судном в Беларуси. Но использовался неинтенсивно.

Окончание на стр. 5

Семь футов ПОД КИЛЕМ!

И высокой воды на реках

АКТУАЛЬНО

Дополнительную информацию о разрешенных маршрутах, по которым обязаны проезжать водители транспортных средств, выполняющих транзитные перевозки через Беларусь, с конца марта начало размещать на своих табло РУП «Белдорсвязь» – единый оператор связи дорожного хозяйства.

Табло В ПОМОЩЬ

19 табло, расположенных на автодорогах М1, М3, М5, М6, М8, Р23, Р42, также указывают расстояние до ближайшей разрешенной для этого транспорта стоянки.

Напомним, что в связи с эпидемиологической обстановкой Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь определен перечень республиканских автомобильных дорог, по которым обязаны проезжать транспортные средства, выполняющие транзитные перевозки, и места, на которых возможна остановка (стоянка) для отдыха и питания

водителей, заправки транспортных средств.

Транзитным перевозчикам, пересекающим российскую границу, представителями Транспортной инспекции Минтранса 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.

Евгений МОЖЕЙ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Нарушил? Штраф

Водители-грузоперевозчики, следующие транзитом через территорию Беларуси, нарушают требования постановления Совета Министров № 171. Об этом проинформировали в Транспортной инспекции Минтранса, которая контролирует соблюдение норм документа, принятого в республике с целью предотвращения завоза и распространения коронавирусной инфекции.

По данным на 14 апреля, за неисполнение водителями требований постановления Транспортной инспекции начала административный процесс по 26 фактам нарушений (ст. 23.4 КоАП Республики Беларусь), три водителя привлечены к административной ответственности, по 34 фактам дела были переданы сотрудникам таможенных органов и Госавтоинспекции.

Нарушителям грозит административное взыскание: штраф в размере до 50 базовых величин или административный арест.

Как сообщили в ТИ, на сегодняшний день води-

телям-транзитникам на приграничной территории белорусско-российской границы было выдано более 10 тысяч требований (согласно приложению 2 к постановлению № 171).

Напомним, что международные автоперевозчики в Беларуси обязаны передвигаться только по определенным для них дорогам, останавливаясь строго в специализированных местах. Они должны покинуть территорию страны по кратчайшему пути не позднее чем на следующий день после въезда.

Кроме того, водители должны выходить из автомобиля исключительно в средствах индивидуальной защиты (в маске и перчатках), а после завершения грузоперевозки соблюдать установленные законодательством требования нахождения в самоизоляции до следующего рейса либо в течение 14 дней.

Инесса GERMANЧУК, «ТВ»

пловизорами и бесконтактными термометрами. Ежедневно проводится обработка моторвагонного подвижного состава – до 10-12 составов в сутки. Одним словом, хочется успокоить пассажиров: сегодня коллектив вокзального комплекса принимает абсолютно все необходимые меры, чтобы обеспечить нормальное, безопасное нахождение на его территории, – поясняет Вадим Сергадеев. Тишину нарушает голос диктора: «С первого пути первой платформы отправляется поезд региональных линий эконом-класса...»

На платформе появляются четыре женщины в защитных костюмах и медицинских масках. Это сотрудницы Ви-

тебского зонального центра гигиены и эпидемиологии. Теперь они регулярно приезжают встречать и отправлять поезда – производят термометрию пассажиров.

– Мы проводим процедуру ежедневно. Начинается рабочий день, и мы едем на железнодорожный и автовокзал, где измеряем температуру населению. После обеда – тоже. Естественно, учитываем расписание прибытия и отправления поездов и автобусов. Работаем в основном в помещениях и в вагонах. На улице это делать сложно, – поясняет помощник врача-эпидемиолога ЦГиЭ Ирина Цапко.

В дизеле тоже пусто. Небольшой состав увозит в пункт на-

значения около 40 пассажиров: через окна нетрудно сосчитать, что в пяти вагонах всего по 5-8 человек в каждом. За отправлением состава наблюдают дежурные транспортной милиции и работники вокзала в масках и перчатках.

Женщины в костюмах проходят по вагонам, предлагают измерить температуру. В своей работе медики используют бесконтактные термометры, похожие на игрушечный пистолет – нацеливают прибор в лоб и видят на мониторе результат.

В Витебске наблюдается рост острых респираторно-вирусных заболеваний, а потому надо следить за санитарным состоянием объектов и здоровьем людей, не допускать бес-

контрольного распространения болезни.

– Если мы обнаруживаем человека с температурой, то с его слов записываем контактные данные и устанавливаем медицинское наблюдение. Информацию передаем в поликлинику по месту жительства. Дополнительно в дорогу выдаем защитную маску, – поясняет Ирина Цапко.

Документы медики не проверяют. У них нет таких полномочий. Более того, если человек отказывается добровольно проводить термометрию, они не могут его заставить это сделать. Все основано на доверии.

– В среднем мы выявляем по три человека в день с повышенной температурой, – констати-

рует Ирина Цапко. – Как правило, это 37,7. С температурой в 39 градусов вряд ли человек пойдет на вокзал.

Вадим Сергадеев недавно принял хозяйство – суетное, беспокойное, но очень интересное. И сегодня, несмотря на резко изменившуюся ситуацию в связи с пандемией, большой коллектив, а это около 140 человек, продолжает работать в привычном ритме и так же ответственно выполнять свои функции. Все необходимые меры по созданию безопасной санитарной среды приняты и в здании вокзала, и на прилегающей к нему территории.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

МОГИЛЕВОБЛАВТОТРАНС

Обучение. Профилактика. Контроль

Это три кита, на которых строится работа по охране труда в Могилевском филиале Автобусный парк № 1 ОАО «Могилевоблавтотранс» – крупнейшем автотранспортном предприятии региона.

По итогам прошлого года филиал стал лауреатом смотр-конкурса на лучшую организацию работы по охране труда среди могилевских предприятий. До этого, в 2018-м, в аналогичном соревновании автобусный парк был признан серебряным призером как на городском, так и на областном уровне.

В 2019 году на приобретение, ремонт спецодежды и спецобуви, средств индивидуальной защиты, гигиены предприятием затрачено порядка 18 тысяч рублей. Свыше 1,5 тысячи человек

прошли проверку знаний по вопросам охраны труда.

Самый важный показатель деятельности специалистов отдела по охране труда – это то, что за последние два года в филиале не зарегистрировано ни одного случая производственного травматизма.

– Все мероприятия, которые разрабатываются и проводятся на предприятии, направлены на снижение профессиональных рисков и, как следствие, на недопущение производственного травматизма, профессиональных заболеваний, – подчеркива-

ет главный инженер Александр Булочкин. – Все начинается с аздов, а именно неукоснительного соблюдения технологического процесса при выполнении различного вида работ.

Именно поэтому на предприятии особое внимание уделяется вопросам подготовки и обучения специалистов. В частности, это касается работников, занимающихся ремонтом и поддержанием подвижного состава в надлежащем состоянии. Так, в конце прошлого года на предприятии ввели в эксплуатацию шиномонтажное отделение для легкового транспорта, и, соответственно, понадобились специалисты по данному профилю. Для проведения ремонтных работ с различными сложными агрегатами, как, например, система впрыска топлива Common Rail, также необходима соответствую-

щая классификация. Поэтому работники предприятия постоянно проходят обучение, в том числе и в Российской Федерации.

Наряду с содержанием в исправном состоянии оборудования и других средств работник должен быть обучен безопасным методам труда на конкретном рабочем месте. И в первую очередь с ним проводится вводный инструктаж по охране труда, первичный инструктаж на рабочем месте, где также поддерживаются порядок и соответствующая обстановка (отсутствие посторонних предметов), изучается технология выполняемых работ.

– Особое внимание уделяется контролю, – подчеркивает ведущий инженер по охране труда предприятия Денис Потапцев. – Ежедневно мы проводим совместные рейды с общественными инспекторами – нашими сотрудниками, задействованными в проведении проверок на добровольных началах. Их на предприятии – 15 человек.

В контроле за соблюдением требований охраны труда задействован также и профсоюзный комитет, в том числе и во внезапных проверках. На предприятии уже второй год работают так называемые ночные директора (начальники смены), которые отвечают за эти аспекты с 7 вечера до 7 утра. Свою лепту вносят работ-

ники медпункта: ежедневно сотрудники автопарка начинают и заканчивают свой рабочий день с медицинского освидетельствования.

– При решении вопросов, касающихся охраны труда, важнейшей составляющей, конечно же, является профилактика, – подчеркивает Денис Потапцев. – В своей работе мы стараемся затронуть все аспекты. Например, недавно проводили на предприятии День пожарной безопасности, в ходе которого прошли учебная эвакуация и мастер-класс, где каждый ознакомился с принципом работы огнетушителя и смог опробовать его в действии.

В рамках профилактических мероприятий, направленных на недопущение распространения инфекции, вызванной коронавирусом COVID-19, предприятие обеспечило своих работников масками, перчатками и дезинфицирующими средствами. Проводится и дополнительная обработка всех автобусов – на конечных остановках кондуктора дезинфицируют салон. Для этих целей на предприятии также создана специальная мобильная бригада, которая работает в две смены. За санитарным состоянием в салонах общественного транспорта следят специалисты санэпидемстанции.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

ВИТЕБСКАВТОДОР

Специалист по охране труда РУП «Витебскавтодор» Светлана Павленко встретила меня в маске, усадила на социально безопасное расстояние от себя и распылила в воздухе дезинфицирующее средство.

– Я здоров, – сразу предупредил я.

– Все думают, что здоровы. Но иногда выходит, что мы не совсем правильно оцениваем свое состояние. Да и не зря есть такая поговорка, что береженого бог бережет, – заметила она.

Светлана Николаевна просто влюблена в свою работу. Она часами может говорить, как важно соблюдать каждый пункт положений об охране труда, приводить аргументы и на чужих ошибках доказывать, что бывает, когда человек игнорирует определенные требования. Слушаю ее и понимаю, что она говорит о своем деле, как кондитер, который испек красивый и вкусный пирог, или как поэт, только что явивший миру новое стихотворение.

– Каждый человек в системе охраны труда является главным действующим лицом. При этом он одновременно – фактор риска и объект заботы. Наша цель – сохранение жизни и здоровья каждого работника, – уверена Светлана Павленко.

На предприятиях РУП «Витебскавтодор» в условиях эпидемии коронавируса проводится серьезная работа по предотвращению заболеваний среди работников. В каждой организации приобретены и используются дезинфицирующие и обеззараживающие средства для обработки рабочих мест и мест общего пользования, проводится их ежедневная уборка, на стендах размещены листовки с памятками и рекомендациями Министерства здравоохранения, установлены дозаторы. Выполнение комплекса профилактических мер обеспечивают и контролируют специалисты по охране труда.

Обезопасить каждого

В РУП «Витебскавтодор» трудятся 947 человек. У каждого из них свои задачи, привычки. Последние, как известно, бывают и вредными. И чтобы вредные привычки одних не доставляли хлопот другим, разработаны четкие меры по охране труда.

– Я уверена, что коронавирус рано или поздно уйдет в прошлое. Люди справятся с этой инфекцией, как справились и со многими другими. Поэтому, думая, как обезопасить себя от вируса, не следует забывать о правилах дорожного движения. Вопрос охраны труда многогранен. И решить его можно только с помощью применения системных мер, – говорит Светлана Павленко.

На предприятии внедрена Система управления охраной труда (далее – СУОТ). Она сер-



ВАХТУ НЕСУТ РЕЧНИКИ



Семь футов под килем! И высокой воды на реках

Окончание. Начало на стр. 3

По словам антикризисного управляющего пинского судостроительно-судоремонтного завода Василия Чекулаева, на предприятии приняли «Надежду» в конце прошлого года. Горячим для корабелов был первый квартал. Не каждый год им приходится обновлять столь внушительное и речное, и морское судно. Шла напряженная работа. Объем ее был немаленьким, ведь до прибытия в Пинск «Надежда» без малого шесть лет находилась в порту. Выходит, пинские судостроители дали

этому теплоходу уже третью жизнь. – Белорусское морское пароходство, – отметил руководитель проекта пароходства Сергей Зубко, – модернизирует флот, чтобы иметь возможность отправлять грузы по Днепру в черноморские порты Украины. В 2019 году теплоход был введен в эксплуатацию. «Надежда» в июле отправилась в рейс, пришвартовалась в Киеве в порту Стайки – там, куда доставила калийные удобрения в 2003-м. После транспортировки по Днепру зерна остро стал вопрос обновления судна. Средства на это были выделены централизованно из фонда мо-

дернизации. Генподрядчиком утверждено ОАО «Белсудопроект». В декабре минувшего года «Надежда» была доставлена на Пинский судоремзавод.

Надо отметить, что учитывая низкие уровни воды в реках, в частности на Припяти, теплоход на Днепре выполнял каботажные перевозки между украинскими портами Николаев и Херсон. И если раньше эффективность эксплуатации судна оценивалась транспортировкой калийных удобрений, то теперь для доставки зерна объем грузового ящика оказался недостаточным – после модернизации он увеличен до

После спуска на воду теплохода экипаж «Надежды» под руководством капитана Олега Кацубы взял курс на комплектацию всем необходимым оборудованием и инвентарем. А затем «Надежда» отправится в речной порт Мозырь, чтобы продолжить навигацию-2020. Экипаж готов выйти в рейс во всеоружии. Была бы только вода на реках...

1100 тонн. Для полной сохранности груза изменена конструкция крышек – они сейчас телескопические сдвижные. Для расширения морского флота не менее важно и привлечение к работе двух барж и буксира. При этом основные усилия морского пароходства будут направляться не только на каботажные перевозки, но и на транспортировку экспортно-импортных грузов. На них уже поступают заявки. В 2019 году, к примеру, грузов сельскохозяйственного назначения было перевезено в два раза больше, чем в 2018-м.

Для осуществления этих планов, подчеркнул Сергей Федорович, на некоторых участках Припяти в первую очередь необходимо обеспечить гарантированную глубину не менее 1,6 м.

Тамара ЩЕРБАКОВА, «ТВ»
Фото Вячеслава ИЛЬЕНКОВА

тифицирована применительно к ремонту и содержанию автомобильных дорог и сооружений на них в составе системы менеджмента на соответствие требованиям СТБ 18001-2009.

При приеме на работу и в процессе трудовой деятельности все информируются о существующих профессиональных рисках и условиях труда на рабочем месте.

Проводятся корректирующие и предупреждающие мероприятия с целью достижения запланированных результатов и постоянного улучшения функционирования системы управления охраной труда. Проводимая работа

в этой области направлена на обеспечение безопасного труда работников. В том числе на предупреждение профессиональных заболеваний, максимально возможное и постоянное снижение отрицательного воздействия производственно-хозяйственной деятельности предприятия при ремонте и содержании, уменьшение ее воздействия на здоровье работников. Большое внимание уделяется контролю ограждения мест выполнения работ при реконструкции и ре-

монте автомобильных дорог, благоустройстве территорий и содержании производственных баз.

Залогом эффективной работы в области охраны труда является правильное распределение обязанностей среди специалистов.

Обязанности и полномочия руководителей и специалистов

За 2019 год на мероприятия по охране труда в РУП «Витебскавтодор» израсходовано 448 тысяч рублей. В том числе на средства индивидуальной защиты – 134 тысячи рублей.

предприятия по охране труда, в том числе обусловленные СУОТ, определяются их должностными инструкциями. Кроме того, они отражены в организационно-распорядительных документах – приказах, распоряжениях и прочее. С учетом этого разрабатываются и выполняются ежегодные планы мероприятий по охране труда.

Да, это стоит денег, но, как уже подчеркивалось, жизнь дороже. На предприятиях РУП постоянно осуществляется плановое

повышение квалификации по вопросам охраны труда руководителей и специалистов, которые ежегодно участвуют в обучающих семинарах. Во всех ДЭУ функционируют кабинеты по охране труда, оснащенные персональными электронными вычислительными машинами, необходимой нормативной правовой документацией, наглядной агитацией. Созданы уголки по охране труда. Приобретена и применяется как в аппарате управления, так и во всех ДЭУ программа «Экзамен по ОТ», которая своевременно обновляется.

– Ни для кого не секрет, что хороших специалистов в вопросах охраны труда мало, особенно в райцентрах, – комментирует Светлана Павленко. – Зачастую на эту работу идут отставники, люди, которые считают, что умеют руководить, а потому легко справятся со своей задачей. Справляются не все. Надо очень многое знать и уметь. Я часто выезжаю на объекты и в филиалы, беседую с руководителями, специалистами по охране труда, работниками, и вижу реальную картину. Конечно, трудно заставить каждого соблюдать те или

иные требования. Здесь нужен индивидуальный подход.

Для создания благоприятных условий труда, повышения производительности, снижения профессиональной заболеваемости огромное значение имеет санитарно-бытовое обеспечение работающих. На предприятии имеется комплекс общих бытовых помещений: душевые, умывальные комнаты, гардеробные, комнаты приема пищи и отдыха, спортивная комната и другие. Все они содержатся на должном уровне.

Обеспечивается периодический контроль за соблюдением требований охраны труда, за выполнением производственно-технологической, исполнительской и трудовой дисциплины. Осуществляется ежедневное, ежемесячное и ежеквартальное наблюдение за содержанием оборудования.

Проводятся плановые и внеплановые проверки состояния охраны труда в ДЭУ. Начальникам филиалов выдаются предписания, которые устраняются в указанные сроки. Анализ результатов проверок показывает, что наблюдается снижение количества нарушений законодательства о труде и об охране труда, уменьшение количества

нарушений, влияющих непосредственно на безопасность работников. Что, конечно, не может не радовать.

Хорошим стимулом в вопросах охраны труда стал смотр-конкурс «Лучшее дорожно-эксплуатационное управление РУП «Витебскавтодор».

По итогам работы за 2019 год победителем смотра-конкурса признан филиал «Дорожно-эксплуатационное управление № 7», который возглавляет Владислав Барковский. Второе место у филиала «Дорожно-эксплуатационное управление № 38» под руководством Виктора Петковича. Третье – у филиала «Дорожно-эксплуатационное управление № 35», которым руководит Павел Тисецкий.

Вопросы охраны труда регулярно рассматриваются на совещаниях, производственных советах, а также при проведении Дня охраны труда.

– Некоторые меня считают слишком въедливой, – говорит Светлана Павленко. – Но в вопросах охраны труда мелочей не бывает. Я понимаю, что все предусмотреть невозможно. Но мы должны сделать все от нас зависящее. По крайней мере, наша совесть будет чиста.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ,
«ТВ»

КОРРУПЦИИ – НЕТ!

Не допустим порчи!

Речь идет о коррупции, одно из значений которой в переводе с латинского (*corruptere*) – портить. В нашей стране ей противостоят все общество, каждая организация, и Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь не исключение.

Такое понятие, как злоупотребление властью для получения выгоды в личных целях, знакомо человечеству с древнейших времен, и борьба с этими проявлениями стара как мир. Увы, в XXI веке коррупция по-прежнему остается одной из самых актуальных проблем. Наши современники слышали об искусственных банкротствах в результате махинаций, повышении себестоимости производства продукции и товаров, отпусковых цен за счет коррупционных «накладных расходов», росте инфляции и ухудшении инвестиционного климата.

– Коррупция приводит к уменьшению налоговых поступлений и ослаблению бюджета, нарушению конкурентного

регулируемого рынка. Закон о борьбе с этим злом, разрезающим как экономику, так и общество, направлен на искоренение порока в целом, которому противостоит, безусловно, и Транспортная инспекция Минтранса. Мы обязаны выполнять установленные в нашем государстве антикоррупционные ограничения и запреты для должностных лиц, а также меры по устранению последствий коррупционных правонарушений. Думаю, оздоровлению общества способствуют неусыпный контроль и надзор за деятельностью, направленной на борьбу с коррупцией, – говорит начальник филиала ТИ Минтранса Республики Беларусь по Витебской области Виктор Гончаров.

Не первый год в Транспортной инспекции страны работает комиссия по противодействию коррупционным проявлениям, которая заседает ежеквартально и рассматривает злободневные вопросы. Давно отлажен и достаточно действенный внутренний контроль за соблюдением антикоррупционного законодательства. В соответствии с ним разработаны план проведения мероприятий и алгоритм действий сотрудника Транспортной инспекции при столкновении с нештатной ситуацией на дороге, где он остается практически один на один с водителями.

– Каждый работник Транспортной инспекции оснащен персональным видео-

регистратором, а все служебные транспортные средства – автомобильными видеорегистраторами, – продолжил Виктор Гончаров. – Таким образом, все действия – как работников организации, так и перевозчиков – фиксируются независимыми средствами контроля. Кстати, инструктаж с сотрудниками инспекции проводится ежедневно, перед каждым выездом в рейд или на патрулирование автотрассы. Должен признать, что усилия по борьбе с коррупцией не напрасны: дисциплина окрепла, в штате, как правило, остаются наиболее добросовестные, честные, проверенные на практике люди.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ТВ»

75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Навести порядок. Сохранить память

На Могилевщине активно приводят в порядок все воинские захоронения. Свой вклад вносят и работники предприятий и организаций Могилевского отделения Белорусской железной дороги.

Как рассказали на предприятии, в надлежащий вид приведут более 20 захоронений, находящихся в полосе отвода. Кроме того, будут обновлены памятники и мемориалы, расположенные на территории железнодорожных станций и вокзалов.

Так, лоск придадут памятнику герою-подпольщику Федору Крыловичу, который находится на перроне станции Осиповичи. Он напоминает о самой крупной в мировой военной истории наземной транспортной диверсии, которая произошла здесь в ночь на 30 июля 1943 года.

Приведут в порядок танк Т-34, установленный в качестве памятника на территории Октябрьского района. В 1944 году в группе фашистских армий «Центр», к дислокации которой относилась станция Черные Броды, одновременно находилось на боевом дежурстве около десяти схожих передвижных составов. Одного из них гитлеровцы лишили в ходе тарана, и благодаря этому важная в стратегическом отношении станция стала открытой для передвижения советских войск.

Благоустроят и воинское захоронение в районе железнодорожной станции То-

щица, в котором покоятся останки более 500 человек. На данный момент известны имена 498 погибших защитников Отечества. 23 февраля 1944 года здесь шли ожесточенные бои за освобождение станции. Особый лыжный батальон 5-й стрелковой дивизии под командованием Героя Советского Союза Бориса Коваленко вместе с 336-м стрелковым полком прорвался в тыл противника. На помощь им пришла и рота Размадзе, заняв позиции в районе железнодорожной станции. Галактион Самсонович отразил пять яростных контратак пехоты противника, которую поддерживали танки и бронепоезд. В боях за станцию Тощица рота капитана Размадзе истребила до 40 солдат и офицеров вермахта. После захвата станции гитлеровцы потеряли доступ ко всей железнодорожной ветке Могилев – Жлобин.

Всего в Могилевской области насчитывается свыше 1,6 тысячи воинских захоронений. Как сообщили в главном управлении идеологической работы и по делам молодежи Могилевского облисполкома, все они будут приведены в порядок до 20 апреля. Памятные места отремонтируют и благоустроят за счет средств Государственной программы по увековечению погибших при защите Отечества и сохранению памяти о жертвах войн. К тому же по традиции помощь окажут спонсоры – предприятия, родственники погибших воинов, отделение Белорусского фонда мира и граждане.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

АКЦИЯ

Железная дорога – не место для прогулок. Это известно, пожалуй, каждому. Но ведь находятся беззаботно гуляющие по железнодорожным путям, игнорирующие правила нахождения на железнодорожных объектах. Причем зачастую будучи подшофе или отгородившись от мира наушниками. В таких случаях они и себя не слышат. Не говоря уже о поезде.

Поезд быстро не остановишь

Зато, если быть беспечными, жизнь может остановиться в мгновение.

Работники Витебского отделения Белорусской железной дороги еще раз напомнили о простейших мерах безопасности на железнодорожных переходах и переездах в ходе акции, приуроченной к школьным каникулам.

Как рассказал начальник сектора идеологии и социально-культурной работы Витебского отделения Станислав Кравченко, повышенное внимание было уделено предупреждению детского травматизма. Железнодорожники совместно с общественными формированиями и сотрудниками органов внутренних дел организовали рейды, в ходе которых велась профилактическая работа по контролю за передвижением детей на объектах железнодорожного транспорта. Активное участие в акции приняли члены БРСМ. Так, на железнодорожном вокзале Витебска активисты встречали поезда

региональных линий и раздавали прибывшим в город пассажирам наглядную информацию. В общей сложности роздано около 150 листовок и 50 буклетов.

Активное участие в акции приняли и молодые работники Полоцкого железнодорожного узла, члены ОО «БРСМ». Они направили листовки и плакаты с правилами поведения детей на железной дороге в детские сады № 28, 31, 2, 13 города Полоцка, а также посетили школьные лагеря, функционирующие в СШ № 3, 11, где провели беседы с детьми о правилах нахождения вблизи объектов железной дороги.

– Следует помнить, что поезд сразу остановить нельзя, его тормозной путь в зависимости от массы и скорости составляет от 700 до 1000 метров, – подчеркнул Станислав Кравченко.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

16 апреля 2020 г., четверг, № 16 (1504)

Транспортные артерии ЭКОНОМИКИ

Так образно и емко назвали дороги организаторы пресс-конференции, которая на минувшей неделе прошла в пресс-центре Дома прессы. Говорили о планах по реконструкции дорожной сети и новых технологиях, применяемых в дорожном хозяйстве, скоростных режимах и безопасности движения на белорусских дорогах.

Министерство транспорта и коммуникаций на мероприятии представлял начальник главного управления автомобильных дорог (ГУАТ) Александр Головнев. Прежде всего, он проинформировал о планах по обновлению дорог.

Объявлен международный тендер на проведение реконструкции по параметрам II категории автодороги М7 Минск – Вильнюс на участке протяженностью около 90 км от агрогородка Першаи до пункта пропуска «Каменный Лог». Кредит на реконструкцию М7 и ПП «Каменный Лог» в размере 110 млн евро выделит Европейский инвестиционный банк. Работы завершат к чемпионату мира по хоккею-2021.

– Мы долго думали, стоит ли выполнять реконструкцию этой автодороги по параметрам I категории. И пришли к выводу с учетом существующей и перспективной интенсивности движения, что I категория на этом участке не нужна, – прокомментировал Александр Головнев.

Окончание на стр. 10-11

Предприятие «Гомельоблдорстрой» в 2019 году отремонтировало 428 км местных дорог, превысив план на 13%. Такие данные привел председатель Гомельского облисполкома Геннадий Соловей на сессии областного Совета депутатов.

Благоустройство в приоритете

Активно продолжается эта работа и сейчас, сообщает БЕЛТА. Только за январь – март 2020 года на местной дорожной сети выполнено 32 520 кв. м ямочного ремонта. За апрель – уже 8 091 кв. м.

Кроме того, в апреле на предприятии объявлен месячник по наведению порядка на местных автомобильных дорогах и утвержден План мероприятий по подготовке местных автомобильных дорог к эксплуатации в летний период 2020 года. Эта работа включает в себя не только замену дорожных знаков, ремонт и окраску автопавильонов, но и профилирование обочин, гравийных и грунтовых дорог, дискование.

Вообще, Геннадий Соловей назвал сферу благоустройства одной из приоритет-

ных. Здесь особое внимание уделялось и будет уделяться также должному состоянию тротуаров, развитию инфраструктуры усадебных застроек в Гомеле, Речице, Житковичах, Петрикове. За минувший год в области высадили почти 165 тыс. деревьев и кустарников. В текущем году объявлена акция «Посади свое дерево!».

– Все это – пространство для комфортной жизни людей, и оно должно радовать, вдохновлять, вызывать гордость и привлекать гостей, – подчеркнул он.

Продолжилась и традиция комплексного благоустройства населенных пунктов. В 2019 году новую жизнь получил Петриков, марафон преобразований сейчас проходит в Мозыре. Председатель облисполкома отметил взятую высокую планку в этом направлении:

– Наведение порядка на территориях – каждодневная работа местных органов власти, результаты которой заметно прибавляют год от года. Так, например, в 2019-м Гомель в пятый раз получил титул самого благоустроенного областного центра Беларуси по итогам республиканского смотра санитарного состояния и благоустройства. В числе победителей были отмечены также Житковичи, Брагин и Наровля.

В самом Гомеле в 2020 году планируют отремонтировать около 70 улиц. План ремонта включает десятки позиций – это улицы, проспекты и проезды во всех районах областного центра. В первую очередь внимание уделяют магистралям с интенсивным транспортным потоком. Предусмотрен также ремонт на четырех путепроводах.

Подрядной организацией на проведение текущего ремонта улично-дорожной сети областного центра определен Гомельский городской дорожный строительно-ремонтный трест.

В апреле – акцент на Оршу

В обычном режиме трудится коллектив ОАО «Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск».

– Если в начале года мы участвовали в строительстве бетонки (дополнительной полосы автотрассы М3 Минск – Витебск) длиной полтора километра на территории Логойского района, то сейчас работники и техника ДСУ-3 возвращаются на родину. Вторую аналогичную полосу будут строить летом, – сообщил заместитель генерального директора треста по экономике Сергей Булай. – Главным апрельским объектом предприятия, по всей видимости, станет капитальный ремонт автотрассы Р76 Могилев – Орша в Оршанском районе. Там задействовано ДСУ-7.

Коллектив этого дорожно-строительного управления еще в прошлом году приступил к выполнению ремонта Р76, проходящей через Оршанщину и условно поделенной здесь на четыре участка. Начали тогда со второго, самого продолжительного. Третий, длиной 5,2 километра, оказался переходящим. К середине июня его планируют сдать в эксплуатацию. Однако уже в мае параллельно будут вести ремонт четвертого – длиной 4,5 километра, который предстоит завершить в сентябре. Так что дело движется, республиканские дороги обновляются – на радость пользователям и самим дорожникам.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ДБ»

В состав крупнейшей проектной организации страны – государственного предприятия «Белгипродор» – входит Гомельский дорожный отдел, которым руководит Владимир Аксенов. Коллектив филиала, как и головного предприятия, заслужил репутацию высокопрофессионального и ответственного, способного решать любые задачи в области инженерных изысканий и дорожно-мостового проектирования. Это подтверждает каждый новый реализованный дорожным отделом проект.

В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

– Время ставит перед нами задачи, которые необходимо решать оперативно, на более высоком уровне требований. И мы с этим справляемся, о чем свидетельствуют объемы и качество выполненных работ, – рассказывает Владимир Аксенов. – В прошлом году с объемами было трудно, их особенно не хватало дорожным строителям. А что касается проектировщиков, то мы стоим в начале пути рождения объекта. Вместе с тем говорить о четком планировании не приходилось, так как работали, что называется, с колес. Но при этом качественно и очень ответственно, сдавали проекты в максимально короткие сроки.

Когда-то Владимир Иванович с гордостью говорил о том, как приятно видеть, что твое запроектированное детище воплощено в жизнь. В свое время он, выпускник Белорусского политехнического института, работал в ПКП «Гомельоблдорстрой» и занимался инженерными изысканиями на объезде Рапшин – Сосновка – Ядвин в Светлогорском районе Гомельщины. Затем делал проект этого объекта уже в должности главного инженера проекта. Потом строил данный объезд как подрядчик, будучи начальником центральной лаборатории ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель». Теперь, когда бывает в Светлогорском районе, обязательно едет по этой дороге, радуясь плодам своего труда.

До того как возглавить Гомельский дорожный отдел, Владимир Аксенов работал директором филиала ДСУ № 44 ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель», затем главным инженером этого треста. И вот уже более 10 лет

Проекты — на новый уровень

руководит дружным коллективом проектировщиков, в котором трудится более 50 человек.

В структуре филиала – две проектные бригады, бригада проектирования искусственных сооружений, группы проектирования электроснабжения, анализа хозяйственной деятельности, сметная группа, изыскательский отряд и группа горно-геологических работ, группы комплектации выпуска проектов, транспорта и МОП.

Помнится, в 2011 году Владимир Иванович делился с журналистами «ТВ» планами о своем стремлении создать в филиале «мостовую» группу. По его словам, при таком большом количестве мостов на Гомельщине мостовая проектная организация в области должна быть обязательно. Настойчивость руководителя сыграла свою роль. Было принято ре-



В январе 2020 года Минтранс высоко оценил заслуги перед дорожной отраслью руководителя филиала «Гомельский дорожный отдел» ГП «Белгипродор» Владимира Аксенова, удостоив его нагрудного знака «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени.



шение восстановить прежний потенциал, когда проектированием мостовых сооружений в Гомельском дорожном отделе занимались две большие бригады – мощный, проверенный временем коллектив. Сегодня Владимир Аксенов искренне рад, что с участием специалистов-мостовиков головного предприятия удалось восстановить мостовую бригаду. В ряды мостовиков-проектировщиков влились специалисты других проектных организаций областного центра, выпускники БелГУТа.

– В настоящее время в бригаде, которой руководит главный инженер проекта Александр Веретенников, восемь человек. Начинали с проектирования текущего ремонта мостовых сооружений, потом перешли к капитальному ремонту, рекон-

струкции и возведению. Мостовики понимают задачи, которые перед ними ставятся, выполняют их быстро и четко, при этом творчески и с душой, – говорит Владимир Иванович.

Жизнь не стоит на месте. Новые веяния вносят коррективы в работу проектировщиков, и Владимир Аксенов всегда ведет коллектив в ногу со временем. В рамках наведения порядка на земле приходит решение создать группу горно-геологических работ. Специалисты занимаются полевыми работами, инженерно-геологическими изысканиями, составлением проектов разработок и рекультивации месторождений грунтов.

– Нам удалось создать команду профессионалов-геологов, – с гордостью говорит о своих сотрудниках Владимир Иванович. – Ими руководит главный

специалист Геннадий Бывшев. Есть в нашем филиале и грамотные изыскатели – во главе с начальником экспедиции Евгением Вильчиком.

Еще четыре года назад в отделе работал всего один инженер-электрик, а сегодня трудится целая группа проектирования электро-снабжения. Недавно в наш коллектив пришли инженеры-электрики Артем Погарцев, Николай Потапенко и другие. Все

грамотные, ответственные. Хочется отметить работу и специалистов сметной группы – Марии Лагуто, Татьяны Яцук и Владимира Каморного. Сильная у нас и группа анализа хозяйственной деятельности, которую возглавляет Ирина Черашева. Ни для кого не секрет, что грамотно составленные сметы и договоры – это уверенность коллектива в том, что работа будет выполнена на совесть. С такими профессионалами, как Евгения Завирухина, Оксана Москалева и Наталья Новицкая, мы способны справиться с любым заданием.

ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ – ЗНАЧИМЫЕ ОБЪЕКТЫ

Красноречивее всего о возможностях любого коллектива говорят реализованные проекты и качество выполненных работ. Занимаясь изысканием и проектированием автомобильных дорог и мостов, гомельские проектировщики всегда искали и находили объемы работ, плодотворно трудились не только в своей области и стране, но и в ближнем зарубежье. Например, проектировали самый сложный участок – автодороги МЗ «Украина» от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной, км 514,3 – км 519,9, в том числе пограничный переход «Троебортное». Проект, как

и все другие, выполнили качественно, в короткие сроки, что отметил заказчик – ГК «Российские автомобильные дороги». За последние 10 лет Гомельским дорожным отделом были запроектированы значимые объекты 1 категории, такие

В Гомельском филиале государственного предприятия «Белгипродор» впервые в Беларуси ведется работа над пилотным проектом линейного сооружения – «Юго-западный обход г. Могилева» с использованием технологий информационного моделирования (BIM-технологии).

как: Восточный обход г. Гомеля с мостом через р. Сож; участки автомобильных дорог М5/Е271 Минск – Гомель, М8/Е95 Граница РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута); М10 Граница РФ (Селище) – Гомель – Кобрин; подъезд к г. Гомелю от автомобильной дороги М10 Граница РФ – Гомель – Кобрин.

– Сегодня в выигрыше тот, кто ищет, – говорит Владимир Аксенов. – А под лежащий камень, вы знаете, вода не течет. У нас сильная проектная организация, хорошие кадры и большое желание работать. А что касается загрузки в 2019 году, то без объемов коллектив не остался. Начиная с изысканий и заканчивая выдачей проектных работ, выполняли также проектирование Юго-западного обхода Могилева, подходов к мосту через р. Сож, реконструкции автомобильной дороги Р46 Лепель – Полоцк – граница Российской Федерации, реконструкции коридора «Центр-Запад» по автодороге Шалкар – Кандыгагаш, участок км 1174 – км 1215. Кроме того, проектировались и другие небольшие, но не менее значимые для Республики Беларусь объекты.

В текущем году в числе особо значимых объектов Гомельского дорожного отдела – проектирование автомобильной дороги Р46 Лепель – Полоцк – граница

Российской Федерацией, Юго-западного обхода Могилева, а также моста через р. Дрисса на км 92,892 автодороги Р46. Всего же в первом полугодии планируется освоить 1022 тыс. рублей. Фактическое выполнение объемов прошлого года составило 1971 тыс. рублей.

– Основным заказчиком нашей проектно-сметной документации в Гомельской области выступает РУП «Гомельавтодор». Также эффективно работаем с автодорами Могилева, Витебска, Гродно и Минска. Деловые, взаимовыгодные отношения сложились с Министерством лесного хозяйства, ГУ «Объединение Минсмелиоводхоз». Во многом благодаря профессионализму наших специ-

алистов больше внимания стало уделяться внедрению инновационных технических решений и передовых технологий, повышающих безопасность дорог, надежность мостовых сооружений.

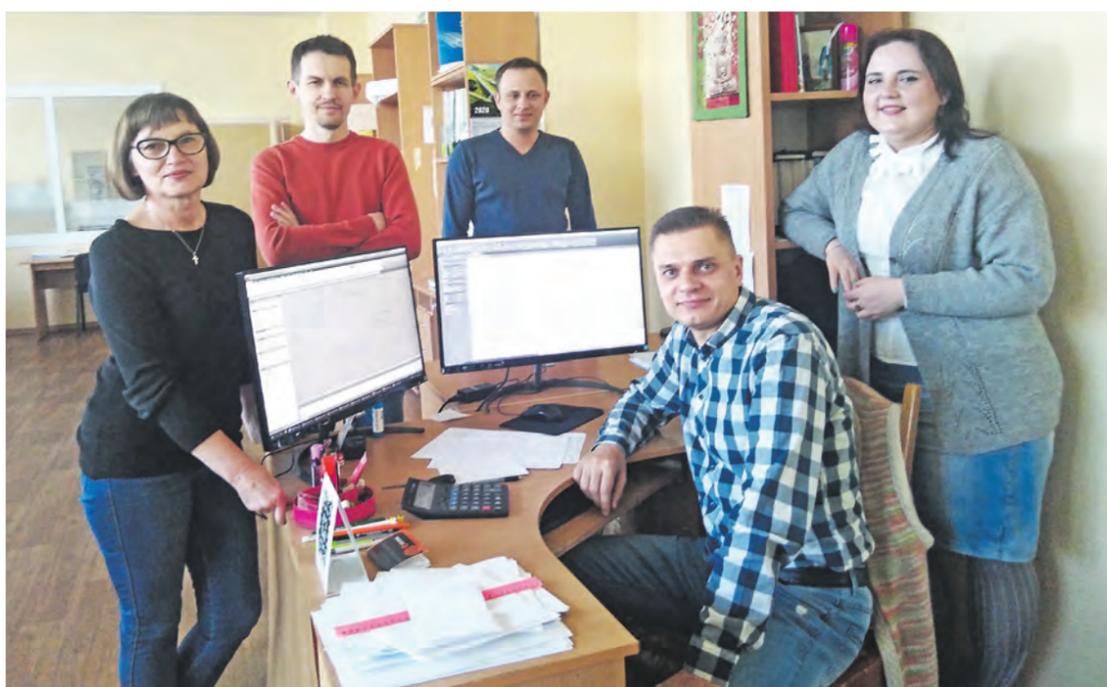
Так, сегодня именно в Гомельском филиале впервые в Беларуси ведется работа над пилотным проектом линейного сооружения – «Юго-западный обход г. Могилева» (заказчик – РУП «Могилевавтодор») с использованием технологий информационного моделирования (BIM-технологии).

По словам главного инженера проекта Елены Рак, в этом году объект будет передан заказчику в полном объеме.

первую очередь в России, где обойтись без нее нельзя.

У нас есть необходимый потенциал, есть специалисты, которые заинтересованы изучать и внедрять в жизнь новую технологию.

Над внедрением BIM-моделирования активно работают Александр Рак, Алексей Фещенко, Андрей Чудновский. Как поясняет Владимир Аксенов, по сути это виртуальное воплощение проекта (3D-модель) сооружения в электронном виде. Модель проекта размещается на BIM-сервере, и все заинтересованные лица могут участвовать в обсуждении проектных решений. Получив выверенную достоверную модель,



алистов и применению инноваций заказчик сегодня при оценке труда проектировщиков учитывает качество и сроки выполнения проектных работ, усилия авторского надзора и оперативность решения вопросов, возникающих в процессе строительства объектов, – отмечает Владимир Иванович.

ОТ ТРАДИЦИОННОЙ СХЕМЫ ДО BIM-ТЕХНОЛОГИЙ

С приходом нового директора ГП «Белгипродор» Игоря

– Отправной точкой для внедрения BIM-моделирования стало наше желание быть конкурентоспособными при участии в торгах на проектирование объекта «Меридиан» в рамках Шелкового пути – рассказывает Владимир Иванович. – BIM-технологии были прописаны и в конкурсной документации по другим российским объектам ФДА «Росавтодор». Вот мы и решили эту технологию изучить и использовать в своей работе, чтобы не упустить выгодные заказы, и в

ее можно уверенно переносить на строительную площадку и контролировать процесс с мобильных устройств. BIM-моделирование позволяет выявить коллизии между элементами разных разделов проекта.

Сотрудники Гомельского дорожного отдела подобный опыт проектирования, мировые тенденции с использованием передового оборудования и современных программных комплексов изучали в Германии. Приобретенные знания находят воплощение в работе над пилотным проектом по заказу РУП «Могилевавтодор» и в ближайшей перспективе на других объектах. Улучшить работу над проектами помогает современное оборудование: программный комплекс, мощные компьютеры и множительная техника, закупленные для отдела в 2019–2020 годах ГП «Белгипродор».

Слаженная команда проектировщиков, возглавляемая Владимиром Аксеновым, вновь и вновь доказывает, что способна качественно и в срок выполнять работы от изысканий до выдачи проекта, обеспечить их сопровождение до ввода объектов в эксплуатацию. Здесь делают все для того, чтобы рождались новые интересные проекты, открывались новые горизонты развития.



Окончание. Начало на стр. 7

Скоро будет объявлен тендер на проведение первоочередного ремонта 12 мостов, расположенных в разных регионах Беларуси. В следующем году начнется реконструкция по параметрам I категории дороги М3 Минск – Витебск на участке от Минска до Плещениц. Кредит на реконструкцию и ремонт этих объектов в размере 250 млн евро выделит Европейский банк реконструкции и развития.

– На первых километрах от Минска предусмотрено создание четырех полос движения в каждом направлении, далее до пересечения с дорогой Р80 – трех, затем – двух, – уточнил докладчик. – Решение принято на основании расчетов, произведенных по международным моделям учета транспортных потоков и интенсивности движения, которые позволяют с высокой долей вероятности прогнозировать развитие ситуации на ближайшие 15–20 лет.

Что касается реконструкции обхода населенного пункта Плещеницы, то она будет завершена уже в этом году.

Закончился первый этап конкурса по выбору частного партнера для реконструкции дороги М10 Гомель – Кобрин на участке Речица – Калинковичи. Заявки на участие подали восемь международных консорциумов. К следующему этапу конкурса допущены четыре компании.

В текущем году также начнется строительство моста через реку Западный Буг в пункте пропуска «Домачево» (Брестская область). Проект реализуется на паритетных началах совместно Беларусью и Польшей. Межправительственным соглашением предусмотрено, что проектирование осуществит белорусская сторона, польская же возместит свою долю затрат.



Транспортные артерии ЭКОНОМИКИ

ИЗ ВОПРОСОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СМИ

– КАК ЧАСТО ЖИТЕЛИ РЕГИОНОВ БЕЛАРУСИ ОБРАЩАЮТСЯ В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ РЕШИТЬ КАКОЙ-ТО ВОПРОС?

АЛЕКСАНДР ГОЛОВНЕВ:

– Конечно, обращений много. Не менее 5 писем в день в Минтранс и, я думаю, что не менее 20 – в каждый областной автодор и облдорстрой. Не скажу, что это плохо. Это позволяет оценить свою работу и оптимизировать планирование.

Проходит начальная стадия переговоров с Азиатским банком развития по реконструкции дороги Р46 Лепель – Полоцк со строительством обхода Полоцка и моста через реку Западная Двина. Достигнуто принципиальное согласие банка на выделение кредита для Республики Беларусь. До конца года стороны должны выйти на подписание кредитного соглашения.

Представитель Минтранса также сообщил, что в ходе реконструкции М6, которая финансировалась за счет кредитных ресурсов Всемирного банка, получена экономия денежных средств в размере около 15 млн долларов:

– Сейчас проводим переговоры с банком, чтобы эти средства можно было использовать на восстановление покрытия на участках этой же дороги под Минском и Гродно, которые не вошли в недавнюю реконструкцию, потому что были реконструированы по параметрам I категории раньше.

Тема развития дорожной сети плавно перешла в плоскость скоростных режимов на ней. Буквально с прошлой недели практически на всем протяжении обновленной трассы М6 разрешена скорость 120 км/ч. Было также отмечено, что на дорогах, где предстоит реконструкция, изменения в скоростной режим будут вноситься еще на стадии проектирования.

Один из заданных вопросов касался перспектив увеличения скорости на участке дороги М1 Кобрин – Брест. По мнению Александра Головнева, это «абсолютно аварийно опасный участок»: здесь много населенных пунктов и пешеходных переходов в одном уровне. Поэтому повысить скоростной режим возможно только после масштабной модернизации М1, создания так называемой дороги без ограничений. Стоимость модернизации – около 800 млн евро. Пока мы не готовы привлечь кредит на такую сумму. Но именно этот участок

(Кобрин – Брест) планируется модернизировать в первоочередном порядке. При этом спикер поделился своим мнением о развитии транзитных потоков:

– Я считаю, что в связи с завершением реконструкции М6 транзит по М1 уменьшится. Разница в расстоянии между Минском и Варшавой, если ехать через Брест и Гродно, – не более 10 км. На польской территории участок дороги А1 от Бреста на Бяла-Подляску и далее проходит по населенным пунктам, где разрешенная скорость – не более 60 км. Но основная проблема в том, что все это – частные земли. Вписать сюда дорогу I категории достаточно сложно. Польские коллеги планируют подойти к решению вопроса не раньше 2025 года. В то же время с польской стороны построена прекрасная дорога I категории от Варшавы до Белостока. В ближайших планах – сделать такую же современную трассу от Белостока до Гродно. Думаю, что маршрут Варшава – Белосток – Гродно – Минск станет хорошей альтернативой для транзитного транспорта.

В отношении новых технологий, применяемых в дорожном строительстве, Александр Головнев отметил, что все до-

рожно-строительные ноу-хау, которые существуют в мире, хорошо знакомы белорусским специалистам. Все полезное они стремятся адаптировать в наших условиях. Эксперименты в этом направлении ведутся постоянно.

Из того, что будет широко внедряться на всех республиканских и магистральных дорогах, – в первую очередь устройство асфальтобетонного покрытия, и обязательно с применением перегружателей.

– *Есть такая особенность асфальтобетонных смесей при транспортировке на 20 км и более, как неравномерное остывание в кузове самосвала. Это ухудшает ровность покрытия. А перегружатель как раз обеспечивает высокое качество.*

Второе направление, которое будут развивать белорусские дорожники, – монолитное мостостроение, правда, не в чистом виде.

– *Потому что монолит – во-первых, достаточно дорогое удовольствие, – пояснил руководитель ГУАТ. – Во-вторых, он требует особых температурных режимов, что сокращает сезонные сроки производства работ. Мы предлагаем так называемое сборно-монолитное мостостроение. То есть балка пролетного строения представляет собой сборное железобетонное изделие, а монолитная плита сверху – это уже элемент монолитного строения. Такой подход позволит значительно увеличить темпы строительства, уменьшить стоимость и в то же время получить все преимущества монолитных конструкций.*

И, наконец, о безопасности дорожного движения и безопасности производства работ, чему в ГУАТ уделяется особое внимание. Важнейшее направление этой деятельности – заблаговременное информирование водителей о местах производства работ. На дорогах с повышенным скоростным режимом предупреждение об этом должно появляться как минимум за 1

км, чтобы у водителей была возможность перестроиться и избежать наезда. Второе, не менее важное направление – минимизация последствий ДТП. Недавно Объединенный институт машиностроения Академии наук Беларуси разработал и выпустил первые опытные образцы так называемых передвижных демпфирующих устройств. При наезде автомобиля они гасят удар, что позволяет минимизировать последствия аварии и сохранить жизни дорожным рабочим. В то же время участники движения могут быть подвергнуты дополнительному риску.

– *Необходимость использования демпфирующих устройств у нас не вызывает сомнений, но в условиях ограниченных денежных средств нам необходимо определиться с их количеством, – пояснил позицию Минтранса спикер. – Мы направили соответствующие запросы в автодороги, чтобы оценить объем заказа. Приобретаться демпфирующие устройства будут за счет тех средств фонда предупредительных (превентивных) мероприятий по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которые направляются на повышение уровня безопасности дорожного движения.*

Кроме того, по инициативе Минтранса разрабатывается стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения с учетом самых разных факторов. К работе привлечены международные консультанты ЕБРР. В рамках этого проекта предусмотрено обучение белорусских специалистов в области безопасности движения с получением международного сертификата.

– *Это будет большой прогресс для отрасли, когда специалисты, обученные по международным методикам, приступят к проведению экспертизы наших проектов на предмет безопасности дорожного движения, – резюмировал Александр Головнев.*

Еще один участник пресс-конференции – заместитель главного инженера КУП «Минскоблдорстрой» Сергей Макаревич. Предприятие обеспечивает надлежащее транспортно-эксплуатационное состояние местных автодорог на территории столичной области.

– *Сегодня мы обслуживаем 16 тысяч км местной сети дорог: около 8,2 тысячи км – автодорог с твердым покрытием, 7,8 тысячи км – с гравийным, – представитель «Минскоблдорстрой» сначала охарактеризовал деятельность предприятия в целом. – В составе – 23 филиала. ДРСУ находятся в каждом районе. И в каждом районе есть асфальтобетонный завод и карьер. В прошлом году в рамках текущего ремонта мы привели в порядок 550 км дорог местной сети. Выполнили капитальный ремонт с устройством цементобетонного покрытия на 23 км автодорог. В этом году планируем устроить 18 км цементобетонного покрытия и отремонтировать текущим ремонтом около 400 км дорог.*

Предприятие многопрофильное. В его составе есть проектный институт «Облдорпроект», и завод «Дорвектор», который изготавливает широкую линейку изделий из металла – от автопавильонов до рециклеров (машин для разогрева асфальтобетонной холодной смеси во время проведения ямочного ремонта).

Постановлением Совета Министров КУП «Минскоблдорстрой» определено как генподрядная организация по проектированию и строительству объектов инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры и благоустройства Смолевичей, города-спутника Минска. Дорожники проектируют и строят там под ключ четыре улицы. С 2016 года предприятие активно взаимодействует с Китайско-Белорусским индустриальным парком «Великий

ИЗ ВОПРОСОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СМИ

– ПЛАНИРУЕТСЯ ЛИ РАСШИРЕНИЕ СЕТИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ?

АЛЕКСАНДР ГОЛОВНЕВ:

– После реконструкции список платных пополнят автодороги М3 Минск – Витебск (обновленные участки), М10 Гомель – Кобрин, строительные работы на которой будут проходить на принципах ГЧП. Оплата за проезд станет одним из источников возврата частных инвестиций. На М7 Минск – Вильнюс на время реконструкции плата отменяется, поскольку пользователи будут испытывать определенные неудобства.

камень», где уже построено несколько улиц и проспектов. Работа будет продолжена.

Строит дороги и укладывает сети «Минскоблдорстрой» и в районах индивидуальной застройки.

Поскольку одной из тем пресс-конференции были новые технологии строительства и ремонта дорог, Сергей Макаревич рассказал, что еще в 2018 году «Минскоблдорстрой» применил четыре экспериментальные технологии, использующиеся раньше, но теперь уже фактически забытые, восстановленные совместно с «БелдорНИИ».

Так, одна из них предусматривает устройство на гравийном покрытии 2–3 защитных слоев толщиной 5 см по способу «Сэндвич». В нижний слой укладывается щебень более крупной фракции, в самый верхний – более

мелкой. Предполагаемый срок службы таких конструкций – не менее 6 лет. Сегодня такое покрытие устроено на дороге Н8958 Нелидовичи – Касынь.

Еще одна технология – стабилизация грунта с использованием битумной эмульсии. Она применяется на дорогах с грунтовым и гравийным покрытием. Перемешанный с эмульсией грунт плотно укатывается, а сверху устраивается тонкослойное асфальтобетонное покрытие или производится поверхностная обработка.

– *Уже два года мы ведем наблюдение за дорогами, где были применены экспериментальные технологии. Если такие покрытия выдержат определенный срок, будем широко внедрять их в практику.*

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»



Электромобиль: мейнстрим или необходимость?

Рынок электротранспорта во многих странах развивается впечатляющими темпами. По прогнозам экспертов, в 2020 году по дорогам мира будет передвигаться более 10 млн электромобилей, а к 2030-му они могут заменить около 20% обычного транспорта.



ЭКОЛОГИЯ КАК ПРИОРИТЕТ

Весьма радужные перспективы развития этого рынка обусловлены тем, что, во-первых, электромобиль – это очень эффективное транспортное средство. Коэффициент полезного действия электродвигателя равняется 90%, в то время как у двигателя внутреннего сгорания (дизельного) лишь 40%. Во-вторых, такие авто вносят большой вклад в защиту экологии, а в совокупности с возобновляемыми источниками энергии способствуют формированию современного экологичного общества.

Давление на традиционный углеводородный транспорт в различных странах сегодня усиливается. Речь даже идет о полном запрете в ближайшие 10-20 лет продаж новых машин с двигателем внутреннего сгорания, что заставляет производителей выводить на рынок более экологичные автомобили, а потребителей – вкладывать средства в перспективу.

– Технологически двигатель внутреннего сгорания в своем развитии очень близок к пику, тогда как электромобильная отрасль находится на пороге так называемого окончания начала. Электромобили становятся мейнстримом, выходят из ранней стадии роста. Такое положение вещей вызвано уве-

личением плотности энергии в литийионных батареях и соответствующим снижением их стоимости, – рассказал БЕЛТА заместитель генерального директора ПО «Белоруснефть» Андрей Котик.

По его словам, в настоящее время в большинстве электрокаров используются батареи с плотностью около 250 Вт·ч/кг, однако некоторые компании уже готовы выпустить на рынок батареи с показателем 350 Вт·ч/кг. Радует и снижение цен на них: Bloomberg NEF зафиксировал падение со 156 долл./кВт·ч в 2019 году до 135 долл./кВт·ч в 2020-м.

Таким образом, электромобили постепенно дешевеют, при этом характеристики их улучшаются. Если в 2015 году на рынке присутствовали электромобили с пробегом 150-170 км, то сегодня, как правило, это уже 300 км за ту же стоимость.

В Норвегии число данных авто достигло 300 тысяч и составляет 10% от общего количества транспорта, а в Украине буквально за два года их количество выросло до 30 тысяч. Наблюдается также существенный рост строительства зарядных станций в мире – на сегодняшний день порядка одного миллиона. При этом растет не только их число, но и мощность.

БЕЛОРУССКИЙ АКЦЕНТ

По белорусским дорогам сегодня передвигается 350 электромобилей, владельцами которых являются наши соотечественники. Если говорить о перспективах развития электротранспорта в Беларуси, очевидно, что потребителей в первую очередь интересует стоимость такого авто, а также инфраструктурный вопрос.

В связи с этим важно отметить, что недавно данная сфера в республике получила ряд льгот: ЕЭК обнулила таможенную пошлину на электромобили, а глава государства подписал указ, предусматривающий освобождение от уплаты НДС. В итоге, по оценке Минэкономики, экономия при покупке и эксплуатации таких транспортных средств может составить 15-30 тысяч рублей.

– Обнуление таможенных пошлин и льготы по указу Президента, разумеется, приведут к росту числа электромобилей. Наши автолюбители, сравнивая покупку электромобилей и авто с двигателем внутреннего сгорания, будут в первую очередь оценивать эффективность. Экономическая составляющая складывается из двух факторов – стоимости электромобилей и стоимости владения им. Сегодня такие машины дороже, чем обычные авто, – говорит заместитель гендиректора ПО «Белоруснефть» Андрей Котик.

При этом, по его словам, стоимость владения отличается в пользу электромобилей. Если сравнить электрокар Skoda Citigo и авто Skoda того же класса с двигателем внутреннего сгорания, то при передвижении около 20 тысяч км в год владелец электромобилей сможет за 2-2,5 года вернуть разницу в цене.

– В течение года число этих транспортных средств в стране может достичь цифры в две тысячи. Наш прогноз к 2025 году – около 100 тысяч электромобилей, – отметил Андрей Котик.

С ростом спроса на услуги зарядки будет развиваться и инфраструктура для электрокаров. К слову, в Беларуси их могут устанавливать любые юрлица и физлица – никаких законодательных и технических ограничений нет.

Первые зарядные станции «Белоруснефть» установила еще в 2014 году, а в 2018-м стала государственным оператором по созданию в республике зарядной сети для электромобилей. На тот момент в сети компании было 18 ЭЭС, сейчас – 264. Потенциально сеть может обслуживать около 9 тысяч электромобилей.

Необходимо отметить последовательную политику государства в развитии этой сферы. В первую очередь был сделан акцент на создание фундаментальной сети, а уже затем принят указ о стимулировании закупки данных авто. Своевременность этого решения подчеркивается тем, что на рынок выходит большое количество электромобилей потребительского сегмента (уровень цен – 20-30 тысяч евро). Это позволит увеличить количество электротранспорта на наших дорогах.

– Ожидаем, что в связи с этим вырастет число зарядных станций как в сети нашей компании, так и в целом по стране. Зарядная инфраструктура делает невозможной установку «монополии на розетку». Мы понимаем, что наша сеть не будет работать в одиночку – станет развиваться конкуренция, что всегда положительно влияет на разнообразие и качество оказываемых услуг, – сказал представитель ПО «Белоруснефть».

Уже в этом году компания планирует открытие 180 новых зарядных станций, в 2021 году – 190. Сеть развивается как в городах, так и на основных республиканских трассах. В первую очередь акцент делается на

Минск, поскольку именно здесь находятся потенциальные точки роста, затем – на областные центры.

Стратегия развития сети предусматривает несколько основных направлений: установка медленных зарядных станций, каршеринг для электромобилей (довольно динамично развивающийся сектор) и третье, основополагающее направление – быстрые зарядные станции мощностью 50 кВт, устанавливаемые в городе возле торговых центров, вокзалов, транспортных узлов, которые позволяют за полчаса зарядить электромобиль на 120-150 километров.

– На трассах мы будем двигаться в сторону увеличения мощности, чтобы экономить время автолюбителей. С 2019 года перешли на установку станций мощностью 120 кВт, в этом году это уже будет 150-180 кВт. Соответственно за полчаса электромобиль может зарядиться до 150-200 км. Понимаем, что будущее за супербыстрыми зарядными комплексами мощностью 350 кВт, которые за четыре минуты пополняют батарею почти на 200 км, – пояснили в ПО «Белоруснефть».

Проявляют интерес к данному направлению и банковские структуры. К примеру, недавно ЕБРР был получен транш в размере 800 тысяч евро на исследование белорусского рынка с последующими выводами о технических решениях по развитию супербыстрых зарядных комплексов.

ПРОИЗВОДИТЕЛИ – НА НОВЫЕ РЕЛЬСЫ

Автопроизводители вкладывают значительные средства в создание автомобилей с электрическим двигателем. Например, Volkswagen увеличил в последнее время объем инвестиций в это направление до 90 млрд евро, BMW – до 33 млрд евро. Практически все крупные бренды планируют в ближайшей перспективе частичную замену модельного ряда, а в компании Mercedes и вовсе заявили о том, что планируют развивать именно электромобили, а не авто с двигателем внутреннего сгорания.

Два года назад преобладало мнение, что электромобилей в мире будет немного. По нынешним прогнозам, к 2030 году их доля составит около 20% от общего количества транспорта. Для Беларуси – это около 600 тысяч авто, обеспечивающих суммарное ежегодное потребление около 2,5 млрд кВт ч.

Есть такой показатель, как точка паритета, когда электромобиль и автомобиль с двигателем внутреннего сгорания с такими же техническими характеристиками будут стоить одинаково. И если в 2017 году прогнозировалось, что этот момент наступит в 2026-м, а в 2018-м прогноз сдвинулся на 2024 год, то в 2019-м он сместился на 2022-й.

Подготовила
Июса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»



Зарплата «в конвертах». Иллюзия благополучия?

Многие знают, насколько силен соблазн деньгами. Однако приятный хруст дополнительных купюр к основному заработку (зарботной плате) «в конвертах» может сыграть с работниками злую шутку. Будет ли также счастлив сотрудник, когда у него возникнет страховой случай по временной нетрудоспособности, беременности и родам или придет время оформлять пенсию? Так ли беззаботно и безнаказанно чувствует себя наниматель, когда предлагает деньги за работу без уплаты обязательных страховых взносов?

Ответы на эти и другие вопросы дает заместитель начальника Партизанского районного отдела Минского городского управления Фонда социальной защиты населения Минтруда и соцзащиты Республики Беларусь Людмила МАТВЕЕВА.

При официальном трудоустройстве работник имеет право не только на своевременное и в полном объеме получение «белой» зарплаты, но и все права, предусмотренные трудовым законодательством – на пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, по безработице и другие виды выплат социального характера, а также включение периода работы у нанимателя в его трудовой стаж в случае уплаты работодателем взносов.

Прежде чем соглашаться на сомнительное получение оплаты за свой труд нелегально, необходимо трижды подумать, стоит ли овчинка выделки.

Чтобы иметь социальные гарантии от государства, нужно изначально играть по правилам. Уплачивая обязательные страховые взносы (далее взносы) из легальных сумм выплат, вы можете рассчитывать, что не только в будущем, но уже и в настоящем будете социально защищены.

Рассмотрим на примере два случая. В одном работники приступают к выполнению обязанностей без заключения трудового договора, а выплата заработной платы производится только «в конвертах» из теневых источников доходов нанимателя. При наступлении у работника случая утраты трудоспособности в связи с заболеванием или травмой в быту, уходом за больным членом семьи, в том числе за больным ребенком в возрасте до 14 лет (ребенком-инвалидом в возрасте до 18 лет) и в других случаях, а также в связи с беременностью и родами право на пособия в соответствии с действующим законодательством имеют лица, занятые деятельностью, в период осуществления которой на них распространяется государственное социальное страхование и за них, а также ими самими в предусмотренных законодательством случаях уплачиваются взносы на социальное страхование¹.

Без уплаты взносов отсутствует право на получение выплат по листкам нетрудоспособности. В случае болезни работ-

ник социально не защищен и заведомо обрекает себя на восстановление своего здоровья исключительно за счет собственных средств. Соглашаясь на серую зарплату, он сознательно либо по незнанию отказывается от своих прав и при наступлении временной нетрудоспособности остается без поддержки со стороны государства.

Второй случай: работники заключают трудовой договор на условиях получения минимального гарантированного размера заработной платы, отражаемой в бухгалтерском учете, а сверх установленной суммы наниматель доплачивает «в конвертах».

Пособие будет назначаться из среднедневного заработка, исчисленного исходя из «белой» зарплаты, а не из всего полученного дохода. В случае утраты трудоспособности или наступления случая беременности и родов пособие получится несоизмеримым с ранее полученным доходом.

Граждане, которые соглашаются с подобными условиями трудоустройства, содействуют развитию теневых схем в экономике, уменьшают свою социальную защищенность, своими руками лишают себя возможности начисления и получения пенсий.

Молодое поколение уже сейчас должно задуматься и оценить все риски в возможной кратковременной выгоде при получении зарплаты «в конвертах». Будущее каждого работника в его руках: или получать официальную заработную плату с удержанием подоходного налога и взносов, или соглашаться с предложенными условиями получения зарплаты «в конверте» и оставаться социально незащищенным.

Некоторые недобросовестные работодатели заведомо обрекают своих подчиненных на мизерные пенсии. Выйдя на заслуженный отдых, эти люди будут получать минимальную пенсию, что закономерно: с маленьких зарплат и отчисления в бюджет государственного внебюджетного фонда социальной за-

щиты населения Республики Беларусь (далее – бюджет фонда) идут ничтожно малые. А в случае болезни работодатель вряд ли протянет руку помощи. За период нетрудоспособности его работники могут остаться и без оплаты листка нетрудоспособности, и без «конверта».

Поэтому так важно уважать свой труд и требовать от нанимателя официального оформления. Тогда в случае нарушения прав работник всегда сможет ожидать поддержку со стороны государства.

Нанимателю же следует помнить, что, выплачивая зарплату «в конверте», он попадает в прямую зависимость от работника, который при получении ничтожных сумм может потребовать от него выплаты пособия, исходя из размеров неофициально выплаченной зарплаты. Практика

Руководители организаций должны помнить, что за неуплату или неполную уплату в установленный срок взносов в бюджет фонда предусмотрена административная ответственность по статье 11.54 КоАП.

показывает, что зачастую работники обращаются с жалобами в различные контролирующие и надзорные органы с жалобой по факту выплаты зарплаты «в конверте».

Работодатель, который заведомо уходит в тень, наносит прямой вред государству в виде неуплаченных взносов и иных платежей в бюджет. Стремясь снизить издержки на оплату труда и избежать отчислений в бюджет фонда, такие руководители стараются минимизировать платежи незаконным путем. При выявлении правоохранительными и налоговыми органами факта оплаты труда «в конвертах» наниматель обязан будет возместить всю сумму ущерба. Кроме того, действия такого нечестного руководителя (его должностных лиц) грозят административным, а может быть, и уголовным процессом.

При оформлении работника по трудовому договору наниматель обязан уплачивать взносы за истекший месяц не менее суммы, исчисленной из размера минимальной заработной платы, установленной законодательством и проиндексированной в месяце, за который начислены взносы. При занятости работающих граждан неполное рабочее время и (или) неполный месяц взносы уплачиваются из суммы размера минимальной зарплаты (с учетом индексации) пропорционально отработанному за месяц времени.

Условие об обязательной уплате минимальной суммы взносов не применяется при исчислении указанных взносов с выплат, начисленных в пользу лиц, выполняющих работы по гражданско-правовым договорам (за исключением физических

лиц, являющихся собственниками имущества (участниками, членами, учредителями) юридических лиц и выполняющих функции руководителей этих юридических лиц), осужденных к лишению свободы или находящихся в лечебно-трудовых профилакториях и при-

влекаемых к выполнению оплачиваемых работ, работающих в общественных и религиозных организациях (объединениях)².

Возьмем еще один пример. Работник принят на работу в феврале 2020 года, его оклад составляет 500 рублей. Он трудится на условиях неполного рабочего дня – 0,5 ставки. В связи с этим ему начисляется зарплата в 250 рублей. В каком размере следует уплачивать взносы в рассматриваемой ситуации, когда минимальная заработная плата составляет 375 рублей? Взносы уплачиваются пропорционально отработанному времени из заработной платы 250 рублей, а не из суммы минимальной заработной платы (375 рублей).

Хочется надеяться, что при устройстве на работу люди сделают правильный выбор.

¹ П. 2 Положения о порядке обеспечения пособиями по временной нетрудоспособности и по беременности и родам, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28.06.2013 № 569.

² П.5 Положения об уплате обязательных страховых взносов, взносов на профессиональное пенсионное страхование и иных платежей в Фонд социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 16.01.2009 г. № 40.

АЗЕРБАЙДЖАН

Местные обновляются

В соответствии с распоряжением и поручениями президента Ильхама Алиева в регионах осуществляются важные меры по дальнейшей модернизации дорожной инфраструктуры, в связи с чем строительство и реконструкция сельских

дорог получили широкий размах.

После строительных работ на местной дороге в Самухском районе будут установлены необходимые дорожные знаки, указатели расстояний в километрах и сигнальные столбы, а также автобусные остановки,

проложены горизонтальные линии разметки.

Реконструкция дорог, охватывающих населенные пункты и расположенных вблизи государственной границы с Грузией, облегчит передвижение около 4 тысяч человек.

В административном центре Самуха, что на северо-западе Азербайджана, реконструируют дорогу местного значения протяженностью 39,5 км.

КЫРГЫЗСТАН

По новой форме

Изменена форма сопроводительной накладной, оформляемой импортерами для ввоза товаров на территорию Кыргызстана из стран – участниц ЕАЭС.

Теперь в форме сопроводительной накладной, а также в приложениях к ней импортерам следует указывать код товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТНВЭД) ввозимых товаров на уровне 10 знаков вместо ранее указываемых четырех. Также добавлены графы «Валюта»,

«Цена за единицу товара» и «Общая стоимость». До этого указывался только объем ввозимых товаров.

Эти изменения внесены в целях улучшения налогового администрирования.

Постановлением более конкретно определена кратность перемещения лиц с товаром при ввозе (импорте) в страну для личного пользования.

Кроме того, документом в целях улучшения учета товаров в рамках торговли государств – членов ЕАЭС при ввозе (импорте) в Кыргызстан железнодорожным транспортом планируется открытие пункта по учету товаров на железнодорожной станции Маймак, расположенной в Кара-Бууринском районе Таласской области.

ЭСТОНИЯ

Лягушки проснулись



С наступлением теплой погоды началась традиционная весенняя миграция земноводных. Лягушки и жабы подвергают себя смертельной опасности, массово переходя через проезжую часть к местам размножения.

Заметившим земноводных водителям следует быть очень внимательными и по возможности снижать скорость. В случае подходящей погоды миграция может продлиться 4-5 ночей, а если ночи будут прохладными, период миграции несколько затянется.

– Лягушки и другие земноводные играют в природе значительную роль и находятся на важном месте в пищевой цепи. Поэтому необходимо, чтобы все устремившиеся к местам размножения лягушки, жабы и тритоны могли безопасно добраться до цели. Если на пути

Эстонский фонд природы просит водителей по возможности отказаться от поездок по занятым лягушками дорогам в темное время суток.

миграции пролегает шоссе с оживленным движением, большая часть беззащитных животных погибает, – объяснила суть проблемы координатор кампании Эстонского фонда природы «Спасение земноводных» Кристиана Кюбарсепп.

Для миграции земноводных температура воздуха вечером должна составлять по меньшей мере 5 градусов, небольшой дождь также этому способствует. Обычно земноводные мигрируют на закате в течение 2-4 часов, пик миграции приходится на 22-23 часа.

Все земноводные Эстонии находятся под охраной. Согласно новым оценкам Красной книги, они являются группой животных, находящихся в наиболее сложном и опасном положении. За восемь лет с помощью волонтеров спасено более 111 000 земноводных.

РОССИЯ

«Ласточки» в два этажа

Стали известны подробности проекта двухуровневого состава электропоезда «Ласточка», который разрабатывают в ООО «Уральские локомотивы» – совместном предприятии группы «Синара» и Siemens.



Соглашение о возможности такого производства в 2019 году завод подписал с ОАО «РЖД».

По словам генерального директора «Синара-Транспортные Машины» Виктора Леша, дизайн-проект двухэтажных «Ласточек» «Уральские локомотивы» разработали в прошлом году. Сейчас на предприятии перешли в стадию рабочего проектирования. В 2022-м плани-

руется выпустить эти поезда на линию.

Эффективность таких двухэтажных поездов будет достигнута благодаря увеличению числа пассажиров и сокращению времени в пути. В двухэтажном поезде предусмотрено 490 посадочных мест, а также купе, спальные места и вагон-ресторан. Составы оборудуют всем необходимым: от системы кондиционирования и дезинфекции до доступа в интернет.

КАЗАХСТАН

Скидки — по карте

В Казахстане до конца года появятся специальные ID-карты, которые позволят получать скидки на проезд, некоторые товары и услуги. В первую очередь их выдадут пенсионерам и получателям социальной помощи от государства.

Далее универсальные социальные карты выдадут бесплатно всем казахстанцам в рамках проекта «Социальный ID гражданина Казахстана», который реализует минздрав.

На ID-карте объединят ряд госуслуг: получение пенсий и пособий, ею можно оплачивать проезд в общественном транспорте, рассчитываться за товары и услуги в торговых, медицинских и других сетях. Кроме того, можно будет получать 50% скидки на проезд и 100% возмещения отдыха в санатории.

– ID-карта в виде обычной пластиковой карты с онлайн- и офлайн-функционалом является самым сбалансированным решением. Практически все граждане знают, как ею нужно пользоваться, – пояснил замдиректора департамента развития и со-

провождения информационной системы по установлению инвалидности и оказания социальных услуг Центра развития трудовых ресурсов Алишер Елюбаев.

Перечисленные государством деньги взамен льгот (например, на детское питание, оплату проезда в городском транспорте) невозможно будет потратить на другие цели. При этом в течение нескольких лет будет сохраняться альтернативный способ получения пособий и пенсий – в кассах отделений «Казпочты». Полный переход на универсальную карту согласно решению правительства должен завершиться к 2023 году.

СОВЕТЫ ВРАЧА

Одним из самых распространенных заболеваний полости рта является кариес. По статистике, он наблюдается у 93% населения Земли.

Темное пятно? К стоматологу

При возникновении кариеса повреждается сначала зубная эмаль, а затем, если не начать лечение, дентин (твердая ткань зуба). Первый признак заболевания – темное пятно на эмали. Если игнорировать его появление, то оно может увеличиться в диаметре, а затем патология распространяется глубже в ткань зуба. В результате образуется дырка. Кариес разрушает эмаль, поражает дентин и добирается до пульпы (мягкой ткани зуба), что может привести к серьезным последствиям.

На ранней стадии его обнаружить не так просто, поскольку болевые ощущения отсутствуют. К специалисту же люди обращаются в том случае, когда патология затронула глубинные слои тканей зуба или вследствие поражения его обширной поверхности. Тут уже появляется не только боль, но и характерные признаки, ко-

торые заключаются в проявлении реакций на пищу и температуру.

Причинами возникновения кариеса являются неполноценное питание, недостаток содержания фтора в питьевой воде, ослабление организма в период закладки и созревания эмали и дентина, неблагоприятное воздействие на организм факторов окружающей среды, наследственная предрасположенность.

Частое употребление углеводов в пищу и недостаточный уход за полостью рта создают благоприятную ситуацию для накопления налета на зубах. Остатки пищи застревают в фиссурах, ямках зубов и между зубами. Постепенно пища начинает гнить, в ней с огромной скоростью развиваются микроорганизмы и продуцируют органические кислоты. Мягкий налет, находящийся на поверхности зуба продолжительное вре-

мя, минерализуется и становится твердым. Минерализованные отложения называют зубным камнем.

Заботиться о зубах необходимо с того момента, как прорезался первый из них, и не прекращать в течение всей жизни. При появлении же кариеса, безусловно, нужно обратиться к врачу-стоматологу. А чтобы не доводить ситуацию до боли, необходимо пресечь на корню ее появление. Это возможно, если правильно чистить зубы утром и вечером, применять ополаскиватели, использовать зубную нить, компенсировать недостаток фтора. Важно также соблюдать температурный режим при принятии пищи. Посещать стоматолога следует раз в полгода.

Помните, кариес всегда легче предотвратить, чем лечить.

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

МЧС ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

С огнем не шутят

Весна в этом году пришла рано, поэтому начались сезонные палы сухой травы. Огонь может стать неконтролируемым и распространиться на масштабные территории. В результате каждый год по вине человека наносится огромный вред природе.

В прошлом году, согласно статистике, в экосистемах произошло 2691 возгорание на общей площади 11 333 га. Спасатели ликвидировали 520 лесных пожаров, 243 возгорания торфяников. Зафиксировано 1928 случаев горения травы и кустарников.

Несмотря на такие печальные цифры, желание избавиться с помощью зажженной спички от мусора и прошлогодней травы у граждан не пропадает. Первые случаи возгорания сухой растительности были зафиксированы еще в середине февраля – теплая погода поспособствовала наведению порядка на приусадебных участках. Большинство таких пожаров – результат человеческой беспечности при обращении с огнем.

Напоминаем, что при разведении костров, сжигании мусора, использовании приспособлений для

приготовления пищи (мангалов и других средств) необходимо придерживаться несложных правил. Подготовьте площадку, на которой будете разжигать огонь: окопайте ее, обеспечьте огнетушителем или емкостью с водой (не менее 10 л) и лопатой. Сжигать мусор надо только при слабом ветре и не ближе 10 метров от зданий и сооружений, 20 метров от леса, 30 метров от мест, где складывается сено или солома. Перед тем как покинуть место разведения костра, выжигания мусора или приготовления пищи, следует погасить очаги горения до полного прекращения тления.

В случае обнаружения горения растительности, а также иных чрезвычайных ситуаций звоните 101 или 112.

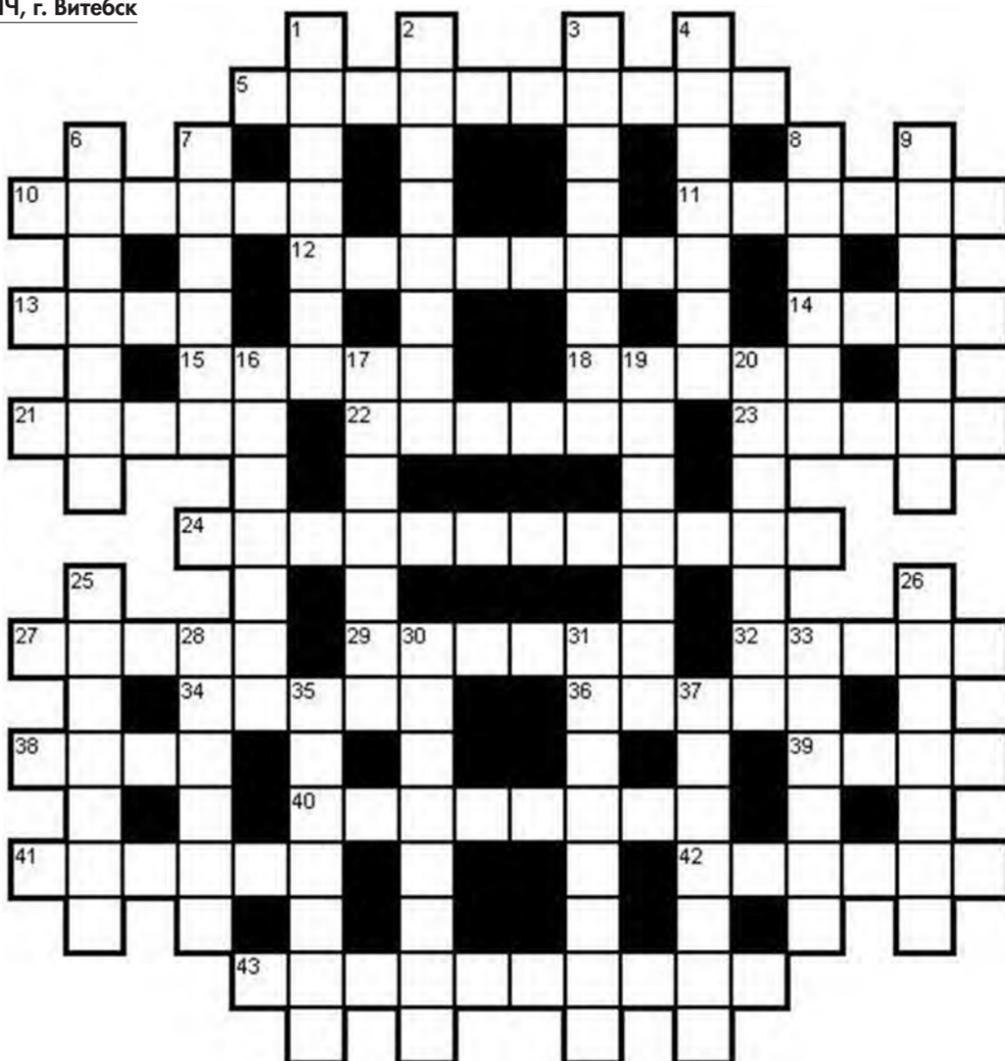
Татьяна РУСАЛОВИЧ,
инспектор Партизанского РОЧС
г. Минска

КРОССВОРД

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Кратчайшая линия между двумя точками на поверхности шара. 10. Масло из Индии с терпким стойким ароматом, благовоние. 11. Змея семейства аспидов. 12. Одна из координат на глобусе. 13. Стихотворение Александра Блока. 14. Российская поп-певица. 15. Русский патриарх, автор «Номоканона». 18. Жизненная активность. 21. Персонаж из произведения Николая Гоголя «Ночь перед Рождеством». 22. Часть войск, используемая в определенный момент боя. 23. Озеро в Чили. 24. Полицейская должность, чин в царской России. 27. Селедка, обитающая на Дальнем Востоке. 29. Старинное добывание огня. 32. Народ на Филиппинах. 34. Родина Гайде из романа «Граф Монте-Кристо» Александра Дюма. 36. Часть туловища от шеи до крестца. 38. Мыс в Аргентине. 39. Белорусский поэт. 40. Одна из столиц Хазарского каганата. 41. Подданные Нурсултана Назарбаева. 42. Новая вещь. 43. Острова, прославившиеся в годы репрессий.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Известный западногерманский зоолог, писатель, директор Франкфуртского зоопарка. 2. Группа западнославянских племен, близкая полабским славянам. 3. В царской армии: офицерский чин в кавалерии, равный капитану. 4. Химическое вещество, полисахарид. 6. Театральное зрелище на ярмарках и народных гуляньях. 7. Если в Киеве дядька, то что в огороде? 8. Старинный бронезилет. 9. Древнегреческий архитектор (V век до н. э., построил Пропилеи на афинском Акрополе). 16. Русский контр-адмирал, руководитель обороны Малахова кургана в Крымскую войну XIX века. 17. Передающий электронно-лучевой прибор с мозаичным фотокатодом, в котором световое изображение преобразуется в электрическое. 19. Прибор, используемый для биоконтроля процесса инкубации яиц. 20. Персонаж из «Драмы на охоте» Антона Чехова. 25. Разновидность армейского оружия. 26. Американская военная база, остров, префектура Японии. 28. Столица Гонконга. 30. Минерал. 31. Медсестра, делающая уколы. 33. Язык ученых и медиков. 35. Буква греческого алфавита. 37. Переводчик Библии на латинский язык.



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Ортотропия, 10. Пачули, 11. Ехидна, 12. Меридиан, 13. «Шлаг», 14. Арсу, 15. Никон, 18. Тонус, 21. Искон, 22. Резерв, 23. Панас, 24. Полицимейстер, 27. Иваси, 29. Огниво, 32. Илюки, 34. Янина, 36. Сина, 38. Горт, 39. Танк, 40. Семёнёр, 41. Казах, 42. Обнова, 43. Соловецкие.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Гржимек, 2. Поморьяне, 3. Потмистр, 4. Лихенин, 6. Балаган, 7. Бузина, 8. Кираса, 9. Мнесикл, 16. Истомин, 17. Ортикон, 19. Овоскоп, 20. Урбенин, 25. Автомат, 26. «Оккиава», 28. Санган, 30. Гармот, 31. Всадница, 33. Латынь, 35. Исклон, 37. Нероним.



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.

Они познакомились в далеком 1981-м. Николая, который в то время работал в Академии наук, направили на сельхозработы в Вилейский район, где жила Валентина. Тогда она была еще школьницей.

Но чувства оказались настолько крепкими, что спустя два года молодые поженились, и вот уже 36 лет они вместе.

Валентина Николаевна сейчас – ведущий специалист по кадрам ОАО «СМТ № 8», Николай Иванович – водитель автобуса в ДЭУ № 61 РУП «Минскавтодор-Центр».

Стаж Валентины в отрасли – 37 лет, 34 из них – в кадрах. Можно представить, сколько документов и судебных прошло через ее руки. Некоторые из специалистов-дорожников, которых она когда-то оформляла на работу, выросли до генеральных директоров. Добросовестный труд HR-менеджера не остался незамеченным. Валентина Леонович награждена нагрудным знаком отличия Министерства транспорта и коммуникаций «Почетный дорожник» II степени.

Николай Иванович в дорожной отрасли почти 30 лет. Профессиональный водитель с хорошим стажем, став дорожником, освоил работу на песко-разбрызгивателях, битумовозе и других механизмах и машинах, предназначенных для содержания дорог. Работник,

каких поискать надо. Неоднократно награждался почетными грамотами, в том числе Совета Министров. Имеет нагрудный знак отличия Минтранса «Почетный дорожник» I степени.

Совместный труд в дорожном хозяйстве еще крепче сцементировал и без того прочные семейные узы. Супруги признаются, что вне отрасли уже не представляют свою жизнь. Дороги, дорожное хозяйство и его проблемы давно стали главной темой общения в семье.

– Даже когда случается выезжать на автомобиле за пределы Беларуси, в первую очередь смотрим состояние дорог: как они обслуживаются, какая дорожно-строительная техника используется. И, конечно же, сравниваем с белорусскими, – признается супруг.

Валентина Николаевна и Николай Иванович – очень активные люди. Живут жизнью коллектива. Охотно принимают участие в подготовке и организации таких общественных мероприятий, как турслеты, туристические поездки. Валентина Николаевна достаточно продолжительное время возглавляла первичные профсоюзные организации ДЭУ № 10 ГП «Магистральавтодор» и ДЭУ № 61 РУП «Минскавтодор-Центр», где работала ранее.

В семье Леоновичей – двое детей: сын Николай и дочь На-

Валентина и Николай ЛЕОНОВИЧ



талия. Сын пошел по стопам родителей – работает машинистом катка в ДСУ № 11 ОАО «ДСТ № 5».

Но главная радость – это внуки. Их тоже двое – девятилетний Алексей и трехлетняя Алиса. В летний период все выходные большая семья проводит на Вилейщине, в родовом гнезде Валентины. Там много цветов, плодовых деревьев, кустарников. Николай-старший – первый помощник в обработке приуса-

дебного участка. Николай-младший больше занят воплощением идей Валентины Николаевны по благоустройству прилегающей территории – реконструировал баню, пристроил террасу, соорудил барбекюшницу из камня. Для детей сделаны качели, беседка, песочница.

Одно из самых любимых занятий всей семьи, причем внуки не исключение, – сбор ягод и грибов. Лисички, боровики, по-

досиновики растут буквально в нескольких метрах от дома. Случается выезжать вместе и на рыбалку.

Говорят, что крепкая семья – это когда одно поколение воспитывает следующее. Семья Валентины Николаевны и Николая Ивановича именно такая. Ее согревают согласие и любовь.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

Древнейшим и самым важным и почитаемым праздником у христиан всего мира является Христово Воскресение.

С куличом – в каждый дом

Это праздник возрождения, обновления, надежд на светлые перемены. 12 апреля католики уже отметили Пасху, у православных она впереди – 19 апреля.

В этот светлый праздничный день верующие следуют традициям. У католиков и православных они несколько различаются. В обеих конфессиях Пасхе предшествует Великий пост, установленный в апостольские времена. У православных

он более строгий и продолжительный, длящийся в общей сложности семь недель. Кроме того, они отмечают сходжение Благодатного Огня. Его также называют Святым Светом.

Еще один символ праздника – крашеное яйцо. Кроме всех оттенков красного, яйца окрашивают и в другие цвета. На них рисуют орнаменты, декорируют.

В католическую Пасху на столе можно увидеть и шоколадные яйца часто в бле-

стящей, разноцветной фольге, а также шоколадных птенчиков и зайцев.

Главное пасхальное блюдо – кулич – символическая отметка нового времени, начавшегося после Великого поста и Воскресения Христова. Рецептов его приготовления множество.

У православных также к празднику готовят паску – творожную массу. Такое угощение делают в виде усеченной пирамиды.

Традиционным является и приветствие «Христос Воскресе!» с ответом «Воистину Воскресе!».

Не обходится праздник и без любимой с детства всенародной забавы «навбитки», когда двое соревнуются, чье разукрашенное яйцо окажется крепче. Это веселит и взрослых, и детей.

Главная же традиция праздника – провести пасхальные выходные всей семьей, в том числе и за щедро накрытым столом.

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 Миноблсполкома; Лещенко Н.А.; Луцевич А.М.; 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 15.04.2020
Объем 4 п.л.
Тираж месяца 12 564 экз.
Заказ 1296. 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, 79/1, 220013, Минск.

ISSN 1993-260X

