CTP. 2



tbgazeta.by

движения, нарушает

закон Божий, запрещающий убийство

и самоубийство.



ИГРОКИ С ОГНЕМ

CTP.3

МЫ НА ЛОДОЧКЕ КАТАЛИСЬ



CTP. 15

Издатель – учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» при содействии Госавтоинспекции Тот, кто Основана в 1996 г. Выходит 1 раз в неделю. и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь не соблюдает Правила дорожного

PAHCIO PIHAS 5230 ACHOCTO 14 ARRIVETA 2021 F. CUSSOTTA NO 20 (1110)

14 августа 2021 г., суббота, № 30 (1119)



Эксперты говорят, что наиболее развитыми сегментами мирового рынка электротранспорта являются городские электробусы (33% от всех продаж таких машин), а также двухколесные электроскутеры и электробайки (30% рынка). Прогнозируется, что к 2030 году доля электробусов составит 67% данного сегмента рынка, удельный вес электрических двухколесных транспортных средств вырастет до 47%.

Перспективным направлением является и применение грузовых электромобилей в городских условиях. В европейских странах отдельные производители (компании DAF, MAN, Mercedes, Volvo) уже поставляют электрические грузовые автомобили среднего класса автопаркам, обслуживающим розничную торговлю продуктами питания, логистические компании и коммунальные службы, на тестирование. Прогнозируется рост конкуренции на рынке грузового электротранспорта в связи с повышением спроса на него.

В Беларуси программа развития электротранспорта была принята в 2021 году и рассчитана на текущую пятилетку. О том, что включает в себя данный документ и как сегодня идет развитие экологичного транспорта, – на

CTP. 14

Хлеборобам – зеленый свет

В стране идет уборочная и заготовительная кампания, которая ежегодно находится под пристальным контролем Госавтоинспекции с целью недопущения ДТП с участием сельскохозяйственной техники.

сжатые сроки и без потерь провести уборочную – задача государственной важности. И от бесперебойности, четкости работы транспорта. обеспечения максимальной безопасности движения во многом зависит успешность ее решения. К сожалению, в период проведения уборочных и других сельскохозяйственных работ увеличивается количество фактов эксплуатации транспортных средств сельскохозяйственных предприятий и организаций с техническими неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения, управления техникой водителями,

го комбайна «Полесье» в поле возле деревни Красное Знамя Буда-Кошелевского района, сообщает Гомельское областное управление МЧС. В результате повреждены моторный отсек и шасси комбайна. Пострадавших нет. Причина возгорания устанавливается. Рассматриваемая версия: конструктивный недостаток изделия, устройства.

Кстати, в задачу Госавтоинспекции входит не только сопровождение комбайнов по дорогам общего пользования в целях обеспечения безопасности дорожного движения и проверки сельхозтехники, ее исправности и готовности к работам, но и обе-

материалов и два случая – зерна в Добрушском, Жлобинском, Лоевском, Ельском, Наровлянском, Рогачевском, Хойникском, Речицком и Мозырском районах.

На время проведения мероприятий наряды ДПС максимально приближены к местам проведения уборочных работ. При необходимости осуществляется сопровождение сельскохозяйственной техники патрульными автомобилями ГАИ по дорогам местного и республиканского значения.

Сотрудники Госавтоинспекции области продолжают работу по выявлению и пресечению нарушений Правил дорожного движения

Впрочем, в обеспечении безопасности уборочной принимают участие многие службы. Хотя лето и заканчивается, ночи стали холоднее, однако днем солнце все еще продолжает припекать. Этот период характеризуется повышенной пожарной опасностью, а ведь на кону – урожай зерновых. Чтобы напомнить и проконтролировать вопросы соблюдения правил безопасности, работники подразделений МЧС активно проводят рейды в местах уборки, хранения и переработки зерновых, а также техники, задействованной в уборочной кампании.

В этой связи спасатели районных отделов по чрезвычайным ситуациям не упускают ни случая напомнить труженикам села о важности и необходимости соблюдения правил пожарной безопасности. Проводятся мониторинги мест уборки, переработки и хранения зерновых культур, в ходе которых особое внимание уделяется соблюдению противопожарного режима, ограничению доступа посторонних лиц в места хранения урожая, укомплектованности сельскохозяйственной техники огнетушителями и другими средствами противопожарной защиты.

С инженерно-техническими работниками, комбайнерами, помощниками комбайнеров и другими задействованными в уборке урожая проводятся беседы и

ОАО «Лельчицкий агросервис», ОАО «Путь Ильича» и КСУП «Стодоличи» инспекцией государственного пожарного надзора Лельчицкого райотдела по ЧС проверена готовность членов добровольных пожарных дружин к действиям в случае возгорания уборочной техники. В ходе проводимой пожарно-профилактической работы прошли беседы по соблюдению правил безопасности жизнедеятельности. Обращено внимание руководителей предприятий на дежурство на полях трактора, оборудованного плугом.

В Брагинском районе инспекторы проверяют наличие в зерноуборочных комбайнах двух ручных порошковых огнетушителей объемом не менее 8 кг каждый, а также двух штыковых лопат и противопожарного полотнища.

К этой работе в нынешнем сезоне активно подключились работники Красного Креста, которые акцентируют внимание участников уборочной на таких важных условиях, как состояние здоровья механизаторов и водителей. Они рассказывают, какие сложности со здоровьем может вызвать жаркая погода, а также делятся знаниями по оказанию первой медицинской помощи. К слову, такие мероприятия в текущий период проводятся ежедневно. Это дает основания полагать, что уборка урожая пройдет благополучно.





находящимися в состоянии алкогольного опьянения и не имеющими водительских удостоверений, что негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

С начала уборочной кампании сотрудниками ГАИ Гомельщины проверено более 10 тыс. единиц техники, задействованной в полевых работах, при этом более 500 единицее оказалось неисправной. А вот из автомобилей, участвующих в дорожном движении, более 1000 были с не пройденным в установленном порядке гостехосмотром. Цифры впечатляют. Руководителям хозяйств выданы соответствующие предписания на устранение недостатков в 115 случаях, из них в 33 – привлекли к административной ответственности.

Прецеденты уже были. Так, 2 июня в 11.53 поступило сообщение о возгорании кормоуборочно-

спечение контроля физического состояния механизаторов в самих хозяйствах при выезде на линию и наличия у них права на управление транспортными средствами. С начала зерноуборочных работ правоохранителями пресечено два случая управления сельскохозяйственной техникой в состоянии алкогольного опьянения и 18 фактов управления техникой, не имея на это права.

Кроме того, особое внимание уделяется безопасности дорожного движения при проведении уборочной кампании, недопущению потерь зерна при перевозке, обеспечению свободного проездатранспорта, занятого на уборке урожая, а также препятствованию хищений из агропромышленных комплексов. К слову, сотрудниками ГАИ было выявлено 8 фактов хищения топлива и горюче-смазочных

и фактов хищения из агропромышленных комплексов.

При этом Госавтоинспекция обращается ко всем водителям! В настоящее время по дорогам общего пользования продолжает передвигаться немалое количество сельхозтехники, в большинстве крупногабаритные и тихоходные машины, поэтому будьте особо внимательны при приближении к такой технике, соблюдайте меры повышенной безопасности, учитывайте боковой интервал, подчеркивает сотрудник отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Дарья Ткачева. Водителям и механизаторам нужно быть максимально сосредоточенными во время движения, не превышать установленную скорость, не нарушать правила обгона и маневрирования. К нарушителям будут применяться самые строгие меры административного воздействия.

инструктажи о мерах пожарной безопасности. На практике отрабатываются первоочередные действия по ликвидации возможных чрезвычайных ситуаций, а также правила пользования первичными средствами пожаротушения. Работники также дают развернутые ответы на все вопросы, которые возникают в ходе мониторинга, а также вручают наглядную продукцию.

Кроме того, работники МЧС дополнительно проводят профилактические беседы по соблюдению правил пожарной безопасности, сделав акцент на недопущении курения вне специально отведенных мест, и организовывают отработку действий на случай возникновения чрезвычайной ситуации.

При посещении сельскохозяйственных предприятий

А В ЭТО ВРЕМЯ...

Водитель пожарного аварийноспасательного поста № 17 агрогородка Тихиничи Рогачевского районного подразделения МЧС Владимир Дыленок ежегодно становится одним из лидеров золотой нивы как помощник комбайнера. После дежурной смены в пожарном аварийно-спасательном посту он на два дня меняет боевую форму на экипировку помощника комбайнера. Вместе с комбайнером Сергеем Морозом Владимир Дыленок работает на зерноуборочном комбайне в ОАО «Тихиничи». Экипаж намолотил 1 тыс. тонн зерна.

Этот уборочный сезон для спасателя уже девятый. И каждый год экипаж намолачивает свыше 1 тыс. тонн зерна. На должном уровне справляется Дыленок и со своими обязанностями по службе.

> Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

ДАЙДЖЕСТ ТИ



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ СТРАНИЦА ТРАНСПОРТНОЙ ИНСПЕКЦИИ МИНТРАНСА

ФИЛИАЛ ПО ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТИ: РЕЙД

Транспортная инспекция Минтранса ведет целенаправленную работу по профилактике, выявлению и пресечению нарушений, непосредственно влияющих на безопасность транспортной деятельности. Особое внимание при осуществлении контрольных мероприятий уделяется соблюдению водителями режима труда и отдыха.

Соблазн... стать угрозой

– Даже полностью здоровому человеку с большим опытом вождения требуются перерывы в течение рабочего дня и время для непрерывного отдыха. Любые переработки часто заканчиваются плачевно – водитель засыпает за рулем либо просто оказывается не в состоянии оценить ситуацию, что приводит к дорожно-транспортным происшествиям. Именно поэтому для снижения вероятности ДТП устанавливаются пределы рабочего времени водителей и их минимального отдыха, - отмечает заместитель начальника Управления контроля автомобильного транспорта филиала Транспортной инспекции по Витебской области Василий Исаков перед выездом.

В рейд я отправляюсь с ведущим специалистом Дмитрием Климовичем и специалистом второй категории Вадимом Степановым. Путь держим на 5-й километр юго-западного обхода г. Витебска. Этот участок интересен тем, что там проходят маршруты водителеймеждународников, которые в основном едут из Российской Федерации в сторону стран Балтии и Калининграда. Также этим объездом пользуются белорусские водители, выполняющие внутриреспубликанские рейсы.

Первый остановленный нами большегруз компании «Мир грибов» оказался пустым.

– За грибами еду, – поясняет водитель.

Инспекторы проверили у него документы и пожелали счастливого пути. Нарушений не было.

Следующий остановленный нами водитель ехал из Москвы.

- Не переживаете из-за того, что вас остановила белорусская Транспортная инспекция? интересуюсь
- А зачем переживать, если все документы в полном порядке. Пусть проверяют, это их работа. С белорусскими транспортниками я встречаюсь не впервые. Толковые ребята, ничего лишнего не требуют, напрасно не придираются, хорошо технически оснашены.

Проверка документов у дальнобойщика в среднем занимает 15–20 минут. Это если никаких нарушений не выявляется.

В кабине автомобиля московского перевозчика установлен электронный тахограф. Прибор показывает работу водителя за любой день. Причем сотрудникам Транспортной инспекции не важно, в какой стране, допустим, произошло

нарушение режима труда и отдыха. Если оно выявлено на территории Республики Беларусь, то штрафа не миновать, даже если водитель только что сюда въехал.

Всегда есть большой соблазн управлять автомобилем без остановки, проезжая за день максимально возможное расстояние и забывая при этом, что за рулем можно уснуть от усталости. Такой водитель неизменно превращается в угрозу для всех участников дорожного движения.

Взмах жезлом – и на обочине притормаживает очередной дальнобойщик. Проверка документов заняла не более трех минут, и водитель продолжил движение по маршруту.

ных о режиме труда и отдыха водителя, а равно непредставление водителем, выполняющим такую перевозку, информации о режиме труда и отдыха за 28 предыдущих дней влечет наложение штрафа в размере от 30 до 50 базовых величин; по ч. 2: искажение или утрата данных о режиме труда и отдыха водителя влечет наложение штрафа в размере от пяти до 10 базовых величин; по ч. 3: нарушение водителем транспортного средства установленного режима труда и отдыха при выполнении автомобильной перевозки влечет наложение штрафа от пяти до 20 базовых величин; по ч. 4: нарушение предусмотренных законодательством сроков перенесения информации мость выполнения Европейского соглашения, установленных норм режима труда и отдыха, касающихся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров, чтобы не подвергать опасности свои жизнь и здоровье, а также окружающих.

Останавливаем очередную машину. Водитель из Волгоградской области везет в Калининград свежий лук. Жалуется, что лук не является почему-то скоропортящимся товаром, а потому долго придется стоять на таможне.

– Лук только с поля, а солнце жарит. Продукт в кузове преет. Возил недавно арбузы – это скоропортящийся товар, – говорит водитель.

шение режима труда и отдыха Дмитрий Климович выявил у водителя-международника из Казахстана. Но у него с собой была только наличка, которую сотрудники Транспортной инспекции не имеют права принимать в качестве штрафа. Водителю пришлось отдыхать под Витебском более суток. В результате он нашел своих земляков с карточкой, с помощью которой уплатил штраф.

Останавливаем еще несколько автомобилей. У их водителей все в порядке.

– Водители-международники стараются соблюдать законы, так как им приходится пересекать много границ. И в каждой стране работают свои контроли-

Водитель может управлять машиной не более 9 часов в течение рабочей смены, а два раза в неделю увеличивать это время до 10 часов. После 4,5 часа управления необходимо сделать перерыв на 45 минут. Впрочем, здесь возможны варианты: проехать час и 15 минут отдохнуть, после чего проехать еще 3,5 часа и сделать перерыв на полчаса. Увеличить время отдыха можно, уменьшить — ни в коем случае. Есть и требования к непрерывному еженедельному отдыху — 45 часов в неделю. При необходимости его можно сократить до 24, однако впоследствии это время должно компенсироваться.



– Эту машину наши коллеги проверяли день назад, о чем свидетельствует соответствующая отметка, – поясняет Дмитрий Климович. – Не думаю, что менее чем за сутки он совершил какое-то нарушение. В такой ситуации нет смысла задерживать водителя.

Проверяем еще несколько машин. Нарушений нет. Для тех, кто забыл, напоминаем: согласно статье 18.23 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, по ч. 1: выполнение международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) либо без использования регистрационных листков (тахограмм) или карточки водителя, либо с использованием карточки водителя, выданной иному лицу, либо с применением устройства, которое может повлечь искажение или утрату даниз контрольного устройства (тахографа) или карточки водителя в программно-технические средства либо сроков хранения информации о режиме труда и отдыха водителя влечет наложение штрафа от двух до пяти базовых величин.

Кстати, санкции в Беларуси жестче, чем в Российской Федерации. Там за аналогичные нарушения многие водители отделываются штрафом в полторы тысячи российских рублей. И многие российские дальнобойщики, если знают, что имеют подобное нарушение, предпочитают на границе с нашей страной добровольно сдаться российским транспортникам. К тому же те не требуют немедленной оплаты штрафа. В Европейском союзе санкции еще более жесткие.

Попутно инспекторы обращают внимание водителей на необходи-

Вскоре становится ясно, почему он завел разговор на эту тему с транспортниками. Видимо, рассчитывал, что они не станут его проверять, чтобы не дать пропасть пуск

Компьютер показал, что водитель, находясь на территории Российской Федерации, более чем на час раньше, чем требовалось, отправился со стоянки в путь.

– Мне надо к часовым поясам приспосабливаться, будильник на нужное время заводить. Где-то на часок просчитался. Да и товар портится, – согласился с требованиями транспортников водитель и для убедительности своих слов открыл сзади тент. Мы все ощутили запах свежесобранного лука.

– Деньги на карточке имеются? – уточнил Дмитрий Климович.

Такое уточнение отнюдь не лишнее. Несколько дней назад нару-

рующие органы. Нарушения стоят времени и денег. Многие крупные фирмы сами раз в месяц проводят проверку соблюдения своими работниками режима труда и отдыха. Некоторые водители даже показывают тетрадку, в которой по дням и часам зеленым цветом показано рабочее время, а красным – время отдыха, – рассказывает о положительных примерах Дмитрий Климович.

Вместе с тем есть и другое отношение к делу. Об этом красноречиво свидетельствуют результаты работы филиала Транспортной инспекции по Витебской области. За 7 месяцев этого года сотрудниками филиала проверено соблюдение режима труда и отдыха 9244 водителями. Выявлено 1067 нарушений.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ,

НЕДЕЛЯ БЕЛАРУСИ

На первом месте

На улицах населенных пунктов все чаще можно увидеть пользователей гироскутеров, моноколес, электросамокатов и т. п. Многочисленные шеринговые компании активно предлагают всем желающим средства персональной мобильности, предоставляя возможность взять их в аренду.

а сегодняшний день действующим законодательством передвижение лиц на данных устройствах в полной мере не урегулировано. МВД инициированы изменения в Правила дорожного движения. В частности, предлагается рассматривать лиц, передвигающихся на средствах персональной мобильности, в качестве пешеходов.

Тем не менее, чтобы избежать в пути несчастных случаев и других неприятных ситуаций, прежде чем воспользоваться подобным средством передви-

жения, необходимо изучить правила его безопасной эксплуатации.

Для обеспечения безопасности при передвижении на средствах персональной мобильности рекомендуем соблюдать следующие правила:

- двигайтесь по тротуарам, велосипедным дорожкам, пешеходным зонам, пешеходным дорожкам, обочинам, не создавая препятствия для других участников движения;
- перед пересечением проезжей части по пешеходному переходу необходимо

остановиться, убедиться, что выход (выезд) на дорогу безопасен;

- передвигайтесь со скоростью, которая позволит в случае возникновения препятствия на пути безопасно остановиться, не прибегая к экстренному торможению;
- крепко держитесь за руль (при его наличии) и не перевозите пассажиров;
- во время движения не отвлекайтесь на телефонные разговоры или просмотр сообщений на экране телефона;
- заметив поблизости детей, снижайте скорость и будьте готовы к резкой смене движения маленьких пешеходов;
- проезжая возле выходов из подземных переходов, торговых объектов, крытых остановок общественного транспорта, снижайте скорость и будьте готовы к внезапному появлению людей;
- в темное время суток и при недостаточной видимости обозначьте себя световозвращающими элементами;
- используйте шлем и иную защитную экипировку.

Аварийность на дорогах страны с 5 по 11 августа

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 5 августа: 9–2–11
Пятница, 6 августа: 11–2–18
Суббота, 7 августа: 14–4–21
Воскресенье, 8 августа: 10–0–12
Понедельник, 9 августа: 14–4–12
Вторник, 10 августа: 7–0–8
Итого: 75–13–94
По областям (всего совершено ДТП)

Минск – 15 Минская – 21 Брестская – 8 Гродненская – 11

Витебская – 5 Могилевская – 8 Гомельская – 7

Подготовила Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям главного управления ГАИ МВД, подполковник милиции

Статистика: семь месяцев 2021-го

В январе – июле в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (далее – АППГ) в республике снизилось (-13%; с 1925 до 1675; -250) количество дорожно-транспортных происшествий, погибших (-7,2%; с 279 до 259) и раненных (-12,3%; с 2044 до 1792) в автоавариях людей.

Вгомельской, Гродненской, Минской и Могилевской областях в сравнении с аналогичным периодом прошлого года одновременно снизилось количество ДТП, погибших и раненных в них людей. В Брестской области на фоне сокращения количества ДТП и раненных в них людей число погибших в автоавариях осталось на уровне АППГ. В г. Минске при снижении числа погибших в автоавариях людей отмечен рост числа ДТП и раненных в них людей. При этом в Витебской области на фоне сокращения количества ДТП и раненных в них людей возросло число погибших.

Наиболее распространенными вида- ми ДТП явились:

• столкновение механических транспортных средств – 591 (АППГ – 572) ДТП (35,3%), в которых 104 (84) человека погибли (40,2%) и 749 (723) получили ранения (41,8%);

- наезд на пешехода 494 (АППГ 640) происшествия, или 29,5% от общего количества ДТП, в которых 82 (97) человека погибли (31,7% от общего числа погибших) и 428 (561) получили ранения (23,9% от общего количества раненых);
- происшествия **с участием одного транспортного средства** (опрокидывания, наезды на препятствия (дорожные сооружения и т. п.), животных) **364** (АППГ 451) ДТП (21,7%), в которых **56** (68) человек **погибли** (21,6%) и **403** (521) получили **ранения** (22,5%).

Основными причинами и условиями, способствующими совершению ДТП явились:

- нарушение Правил дорожного движения водителями (83,7% от общего количества ДТП, или 1402), в т. ч.:
- 1) нарушение правил проезда **пеше-** ходных переходов (15% от числа ДТП по вине водителей, или **210** (АППГ 284),

15 (13) человек погибли и **202** (280) получили ранения:

- **2**) несоблюдение очередности проезда **перекрестков** (12,8%, или **179** (АППГ 211), **15** (18) человек погибли и **213** (262) получили ранения;
- **3)** превышение установленной **скорости** движения (11,8%, или **166** (АППГ 187), **29** (32) человек погибли и **180** (216) получили ранения;
- **4)** нарушение правил **маневрирования** (10,9%, или **153** (АППГ 154), **11** (11) человек погибли и **161** (168) получил ранения;
- 5) управление транспортным средством в состоянии **опьянения** (8,6%, или **121** (АППГ 237), **25** (74) человек погибли и **138** (249) получили ранения;
- **6)** управление транспортным средством, **не имея на то права** (7,2%, или **101** (АППГ 172), **26** (34) человек погибли и **113** (202) получили ранения;

- 7) выезд на полосу встречного движения (3,9%, или **54** (АППГ 51), **23** (12) человека погибли и **67** (62) получили ранения;
- **8**) нарушение правил **обгона** (3,1%, или **43** (АППГ 27), **16** (6) человек погибли и **54** (46) получили ранения;
- 9) неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, требованиям дорожных знаков и разметки (2,9%, или 40 (АППГ 45), 2 (2) человека погибли и 59 (55) получили ранения;
- нарушение ПДД пешеходами (10,6% от общего количества ДТП, или 177), в т. ч.:
- 1) нахождение пешехода в состоянии опьянения (43,5% от числа ДТП по вине пешеходов, или 77 (АППГ 119), 36 (42) человек погибли и 43 (79) получили ранения;
- **2)** переход дороги **в неустановленном месте** (35,6%, или **63** (АППГ 90), **16** (14) человек погибли и **47** (77) получили ранения;
- 3) неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (15,8%, или 28 (АППГ 29), 3 (1) человека погибли и 27 (30) получили ранения;
- 4) неожиданный выход на проезжую часть из-за препятствий, ограничивающих обзорность (11,9%, или 21 (АППГ 25), 1 (2) человек погиб и 20 (23) получили ранения.
- В целом по республике возросло количество погибших и раненных в ДТП по вине водителей мототранспорта, ДТП и раненных по вине водителей транспорта предприятий, происшествий по причине нарушения правил обгона, а также выезда на полосу встречного движения.

В республике возросло количество ДТП (+4,6%; с 216 до 226) с участием детей, погибших (+15,4%; с 13 до 15) и раненных (+3,6%; с 225 до 233) в автоавариях несовершеннолетних.

Участниками ДТП становились детипассажиры (40,7% от общего количества пострадавших детей – 101, в т. ч. 9 (60% от общего числа) погибших и 92 (39,5% от общего числа) раненых), дети-пешеходы (37,1%, или 92, в т. ч. 5 погибших (33,3%) и 87 (37,3%) раненых, дети-велосипедисты (18,5%, или 46, в т. ч. один (6,7%) погибший и 45 раненых (19,3%) и несовершеннолетние водители (3,6%, или 9, в т. ч. 9 раненых (3,9%).

73,8% (183) несовершеннолетних пострадали по вине водителей.

СВЕДЕНИЯ

О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП, ПОГИБШИХ И РАНЕННЫХ В НИХ ЛЮДЕЙ В РЕГИОНАХ РЕСПУБЛИКИ В ЯНВАРЕ – ИЮЛЕ 2020–2021 ГОДОВ

Регион	дтп				Погибло				Ранено				ДТП в н/с			
	2020	2021	%	абс.	2020	2021	%	абс.	2020	2021	%	абс.	2020	2021	%	абс.
Брестская обл.	254	192	-24,4	-62	36	36	0,0	0	262	185	-29,4	-77	32	13	-59,4	-19
Витебская обл.	211	201	-4,7	-10	38	45	18,4	7	218	210	-3,7	-8	29	17	-41,4	-12
Гомельская обл.	266	221	-16,9	-45	34	27	-20,6	-7	288	234	-18,8	-54	28	18	-35,7	-10
Гродненская обл.	219	165	-24,7	-54	38	35	-7,9	-3	222	179	-19,4	-43	33	12	-63,6	-21
Минская обл.	402	345	-14,2	-57	85	73	-14,1	-12	420	360	-14,3	-60	76	29	-61,8	-47
Могилевская обл.	241	176	-27,0	-65	31	27	-12,9	-4	277	217	-21,7	-60	30	20	-33,3	-10
г. Минск	332	375	13,0	43	17	16	-5,9	-1	357	407	14,0	50	9	12	33,3	3
Республика	1925	1675	-13,0	-250	279	259	-7,2	-20	2044	1792	-12,3	-252	237	121	-48,9	-116

7 ДНЕЙ СТОЛИЦЫ

АКЦИЯ

У ГАИ каникул нет

«Берегите детей» – под таким названием с 11 по 18 августа в республике проводится республиканская профилактическая акция.

Большинство пострадавших в автоавариях в январе – июле детей являлись пассажирами. При этом каждый второй несовершеннолетний перевозился с нарушением установленных правил, 92 стали участниками ДТП, являясь пешеходами, 64 из них получили травмы по вине водителей транспортных средств, 40 из них – на пешеходных переходах.

За время летних каникул на дорогах страны погибло 9 несовершеннолетних (7 пассажиров и 2 пешехода), 86 получили травмы.

Период окончания летних каникул традиционно характеризуется наличием ряда угроз обеспечению безопасности детей на дороге. Одним из основных таких рисков является увеличение активности их перевозок из мест отдыха личным транспортом и в составе организованных групп автобусами. Не менее важным обстоятельством является утрата за время каникул детьми навыков безопасного поведения на дороге в условиях высокой интенсивности движения автотранспорта.



Просим сообщить

Разыскиваются очевидцы ДТП на ул. Интернациональной с участием автомобиля МАЗ и пешехода, который в результате погиб.

роисшествие случилось 3 августа около 4.50 вблизи дома № 36 на ул. Интернациональной. Госавтоинспекция просит всех, кто владеет какой-либо информацией о произошедшем, обратиться в УСК по г. Минску (ул. Первомайская, 7) или по телефону: 8 017 389-55-55.

НАША БЕЗОПАСНОСТЬ

Зона

Пилотная зона по тестированию оборудования, предназначенного для фиксации нарушений Правил дорожного движения в полосе для общественного транспорта, заработала на пр-те Победителей.

Камеры установлены здесь в районе остановочных пунктов рядом с ул. Игнатенко. В настоящее время проводятся мониторинг и обработка статистических данных по выявленным нарушениям, анализируются типы транспортных средств, время, дни недели, количество нарушителей. По результатам тестирования будет сформирован отчет, а также принято решение о возможности дальнейшей работы по тестированию и внедрению зон контроля фотофиксации нарушений ПДД.

ЗАКОНОПРОЕКТ

Процедуру – упростить!

Общественное обсуждение проекта постановления Совета Министров Республики Беларусь «О едином перечне административных процедур, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования» организовано Министерством экономики на правовом форуме Беларуси, сообщили в УП «Белтехосмотр».

а предприятии выступают за упрощение административных процедур, связанных с оказанием международными перевозчиками услуг по перевозке грузов и пассажиров, демонополизацию, создание условий для

здоровой конкуренции и расширение данного рынка – увеличение точек обслуживания.

В этой связи рассматривается вариант передачи всех административных процедур в отношении автомобильных

перевозчиков организациям, аккредитованным в Национальной системе аккредитации Республики Беларусь. Речь идет о получении (продлении срока действия) свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов, международного сертификата технического осмотра, сертификата технического контроля, получении (замене, переоформлении, дубликате) свидетельства о соответствии специального ТС требованиям Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных ТС, предназначенных для этих перевозок. Предлагаемые подходы позволят организовать предоставление заинтересованным субъектам хозяйствования всего комплекса услуг по принципу «Одно окно», сократить пробеги эксплуатируемых ТС, а также их простои.

ГОСТЕХОСМОТР

Цифры радуют

В течение июля
«Белтехосмотр»
выдал более
101 тыс.
разрешений
на допуск к участию
в дорожном
движении ТС.

Точное число допусков, отпущенных за июль текущего года, – 101 244, это на 46% превышает показатель за аналогичный период 2020-го, когда их было выдано всего 69 335.

Обладатели автотранспорта за прошедший июль получили 80 896 разрешений, что составило 79,9% от общего числа в период с первого по седьмой месяц 2021-го, или 1 177 365. Для сравнения: за весь 2020 год «Белтехосмотр» выдал 726 055 допусков.

Напоминаем: при посещении диагностической станции водитель должен иметь при себе следующие документы:

- водительское удостоверение;
- свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт);
- договор обязательного страхования гражданской ответственности (за исключением случаев, когда он оформлен в электронном виде);
- документы об оплате (за исключением оплаты через ЕРИП).

Автомобиль также должен быть чистым, иначе работники станции имеют право отказать в проведении гостехосмотра.

БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Не поедем, не помчимся

В связи с проведением ремонтных работ некоторые поезда не будут курсировать в августе. Список отмененных поездов:

- № 687/688,729/730 отправлением из Минска и Гродно – 18 и 26 августа:
- № 731/732 отправлением из Минска и Гродно 18, 25 и 26 августа;

- № 869/870, 871/872 отправлением из Полоцка и Минска 18 и 26 августа;
- № 623/624 отправлением из Витебска и Коммунаров 17 и 25 августа, а 18 и 26 августа проследуют измененным маршрутом через станцию Барановичи-Полесские;
- № 30/29 отправлением из Калининграда в 10.20, а из Москвы в 14.15 25 августа проедет по измененному маршруту через станции Молодечно, Полоцк, Витебск, Орша-Центральная.

По причине ремонтных работ некоторые поезда также просле-

дуют измененным расписанием и маршрутом, в том числе через Барановичи и Лиду.

Для проезда пассажиров сообщением Минск – Гродно – Минск 18 и 26 августа дополнительно назначен поезд № 630/629 отправлением из Гродно в 6.37 и прибытием в Минск в 12.20 и отправлением из Минска в 17.41 и прибытием в Гродно в 23.37.

Кроме того, 18, 25 и 26 августа будут изменены расписание и маршрут поездов региональных линий экономкласса на участках Минск – Молодечно – Гудогай и

поездов городских линий на участке Минск – Беларусь. Отдельные поезда отменят. Перевозка пассажиров на участках Беларусь – Ратомка и Олехновичи – Уша будет осуществляться автомобильным транспортом.

Подробная информация обо всех временных изменениях размещена на станциях и остановочных пунктах Белорусской железной дороги.

БелЖД просит пассажиров с пониманием отнестись к сложившейся ситуации и заблаговременно планировать свои поездки.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Убегает к горизонту дальний путь...

Отправляясь в командировку или по своим делам, многие из нас отдают предпочтение железнодорожному транспорту. Удобный, экономичный, комфортный, он давно завоевал популярность у пассажиров. Как обстоят дела с перевозками нынче, как повлиял ковид на пассажиропоток, появятся ли новые маршруты? Эти и другие вопросы были затронуты в беседе корреспондента редакции газеты «Транспортная безопасность» с начальником пассажирского отдела Гомельского отделения Белорусской железной дороги Вячеславом ШЕСТАКОМ.



из точки а В ТОЧКУ Б

– Вячеслав Анатольевич, начнем наш разговор с насущного вопроса: по-прежнему ли востребован железнодорожный транспорт у пассажиров сегодня, в период пандемии?

– Безусловно, востребован, хотя коронавирус внес свои коррективы в пассажиропоток. Если в 2019 году наблюдались пиковые отметки по пассажиропотоку, то с приходом ковида мы ушли в убыток: часть направлений закрыли, другие стали менее востребованными. Постепенно цифры увеличиваются. Всего же за период с 1 августа 2020 года Гомельским отделением перевезено 8,3 млн пассажиров, в том числе поездами региональных линий – 6,3 млн, межрегиональных линий – 2 млн. По сравнению с 2019 годом в 2021-м наблюда-

В отделении многое сделано и делается по совершенствованию способов реализации транспортных услуг, развитию информационно-аналитических систем, а также систем информирования пассажиров. Обеспечена покупка билетов на поезда с ненумерованными местами - региональных линий экономкласса, внедрена продажа электронных проездных документов на поезда

ем 85% того пассажиропотока.

с ненумерованными местами по ходу следования состава. Для возможности потребителей

самостоятельно платить за проезд на поездах с ненумерованными местами на станциях и вокзалах отделения установлены 23 терминала самообслуживания, в том числе 12 – нового образца, позволяющих приобретать проездной документ с использованием банковских платежных карт и наличных денежных средств. В первом полугодии текущего года доля реализованных документов через терминалы самообслуживания выросла на 13%. Расширена и возможность получения

с контакт-центром. - Сколько поездов задействовано в обеспечении перевозок пассажиров в региональном сообщении и какие направления пользуются наибольшим спросом?

информации о пассажирских пере-

возках как в режиме самообслужи-

вания, так и с помощью видеосвязи

– Всего для обеспечения перевозок пассажиров в региональном сообщении графиком движения предусмотрено 144 поезда в сутки. Некоторые из них курсируют в периоды увеличения пассажиропотока, то есть в выходные и праздничные дни. Заявленные размеры движения обеспечиваются 29 составами дизель-поездов, шестью составами электропоездов и тремя одновагонными дизель-поездами. Заодно отмечу, что в международном и межрегиональном сообщении перевозки пассажиров осуществляются с использованием вагонов локомотивной тяги. В настоящее время в распоряжении Гомельского отделения железной дороги насчитывается 197 таких

Что же касается востребованности направлений, то самое популярное из них – минское. В будни в столицу и обратно ходят пять пар поездов. Это и «Штадлер», и поезда на локомотивной тяге. В пятницу и воскресенье у нас есть возможность вводить дополнительные единицы, обычно пользуемся ею в преддверии крупных праздников, в начале и конце каникул, когда пассажиропоток возрастает. После возобновления железнодорожного сообщения с Россией достаточно популярными стали поезда в Москву и Санкт-Петербург, куда отправляем составы по 9-11 вагонов. Также пассажиры ездят в Гродно и Брест. Правда, были времена, когда ходило по 18 вагонов, а теперь всего по 6-8. Но этого сейчас вполне достаточно.

– Вячеслав Анатольевич, а каково положение дел с пригородными перевозками пассажиров?

- Большая категория пассажиров постоянно пользуется региональными поездами, чтобы доехать к рабочим местам, учебным заведениям и обратно. Здесь следует отметить участки Гомель -Речица, Гомель – Буда-Кошелево и Салтановка – Жлобин. Отлично показал себя введенный в свое время кольцевой маршрут Гомель - Гомель. Посадка на отдельных остановочных пунктах этого направления достигает в утренние часы 250 человек. К слову, во время отмены поездов в Россию студентам из Рогачева не на чем было ездить



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

на учебу. Пришлось ввести дополнительные рейсы дизель-поездов. Сейчас от подобной практики отказались. Лидер пригородных поездов — наша негласная столица дачного хозяйства Терюха. Едут и в этот населенный пункт, немало выходят и на попутных остановках. Достаточно востребовано направление Гомель — Тереховка.

Если говорить о менее востребованных направлениях, то в аутсайдерах Калинковичи – Житковичи и Калинковичи – Словечно. Такая ситуация связана с постепенным вымиранием деревень. По этой же причине на некоторых направлениях закрываются попутные остановочные пункты.

– Открываются ли новые?

- Железная дорога часть транспортной инфраструктуры. Обустраивать новые остановки необходимо с соблюдением всех законодательных требований и норм безопасности. В чистом поле они не появятся. Зачастую открытию дополнительных остановочных пунктов мешают расположенные в предполагаемых местах строительства подземные коммуникации и сооружения дорожной инфраструктуры – мосты, путепроводы. В основном у нас в регионе устоявшийся поток пассажиров и поездов, так что новые остановочные пункты давно не строились.
- В связи с развитием и совершенствованием транспортных услуг возникает и следующий вопрос: появятся ли новые маршруты?
- Калинковичское направление постепенно электрифицируется. Так что в течение этого года до Калинковичей может пойти «Штадлер», который сейчас обеспечивает перевозку пассажиров из Минска в Светлогорск. Рассматривается возможность увеличения количества прямых поездов в сообщении Гомель Светлогорск.
- Думаю, вполне актуальным будет и вопрос ценообразования. Будут ли расти цены на билеты, скажем, на пригородные маршруты?



— как известно, регулированием железнодорожных тарифов занимается Министерство антимонопольного регулирования и торговли (МАРТ). Оно не позволяет повышать цены на билеты, несмотря на то что окупаемость пассажирских перевозок на сегодняшний день составляет около 12–14%. Мы ведь предоставляем социально значимую услугу, а перевозки не льготируются бюджетом. Поэтому глобального повышения цен не предвидится.

– И в заключение – о безопасности перевозок пассажиров в условиях пандемии.

– В связи с опасностью распространения коронавирусной инфекции все составы тщательно обрабатываются и на станции отправления, и на станции оборота. В межрегиональных и международных поездах салоны вагонов дезинфицируются до четырех раз в сутки. Во всех поездах размещены емкости с санитайзером. Стараемся уделить безопасности клиентов максимальное внимание.

Важной составляющей работы Гомельского отделения Белорусской железной дороги являются грузоперевозки. В первом полугодии нынешнего года погружено 9 млн 600 тыс. тонн различных грузов. Принято 5858 грузовых поездов и 7450 сформировано и отправлено. В отделении активно развивается перевозка грузов в контейнерах. С начала года погружен 4641 контейнер, что составляет 238,1% к уровню аналогичного

периода прошлого года.

Ярким примером оперативной и высокопрофессиональной работы стала успешная реализация нового проекта по отправке сухопутным маршрутом целлюлозы ОАО «Светлогорский ЦКК» ускоренным контейнерным поездом со станции Светлогорск-на-Березине в Китай. К слову, такими поездами уже отправлено более 80 контейнеров. Преимущества сухопутного маршрута по сравнению с доставкой морским путем очевидны: это более короткий срок доставки, составляющий 16 суток против полтора-двух месяцев. Есть и еще один плюс – отсутствие необходимости перегруза в порту продукции из вагонов в 40-футовые контейнеры. Весьма красноречива и такая цифра: за январь – июнь текущего года Светлогорским целлюлознокартонным комбинатом отгружено 840 контейнеров целлюлозы. Данная продукция пошла в Китай поездом «Викинг» через морские порты, а также в Пакистан, Индию, Бангладеш, Индонезию, Ливан и Объединенные Арабские Эмираты.

НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Развивая инфраструктуру, Гомельское отделение железной дороги в мае этого года завершило пусконаладочные работы и ввело в эксплуатацию микропроцессорную централизацию (МПЦ) станции Гомель (нечетная система). Новая система МПЦ типа ESA-44-BC и автоблокировка ABE — BC позволят

поднять на новый уровень безопасность движения поездов и условия труда эксплуатирующего персонала.

Система позволяет удаленно диагностировать устройства железнодорожной автоматики на станции и прилегающих перегонах, предоставлять дополнительную информацию дежурному по станции, а также другим пользователям железнодорожного транспорта о поездной ситуации и появлении отказов элементов системы. Применение микропроцессорной системы упрощает обмен информацией с другими вычислительноинформационными и управляющими системами.

ВМЕСТО ПОСТСКРИПТУМА

...Во время работы над этим материалом из дальних уголков памяти всплыла мелодия популярного советского шлягера «Поезда», который исполняла известная эстрадная певица Гелена Великанова. В этой песенке есть такие слова: «Убегает к горизонту дальний путь, и фонарики скрываются в дыму...» Не думаю, что нынче пассажиры, которым довелось путешествовать по железной дороге в советские времена, ностальгируют по всем «прелестям» плацкартных и общих вагонов, хотя в таких поездках тоже была своя романтика. Человеку ведь свойственно тосковать по тому, что ушло. Канули в Лету почтовые поезда, не слышно характерного запаха железной дороги – угля и в вагоне не откроешь окно с настоящим стеклом, чтобы впустить свежий воздух. Кондиционеры, биотуалеты, чистота и комфорт, отсутствие очередей в кассах, новые технологии в перевозочном процессе - все это приметы сегодняшнего дня.

Труженики Гомельского отделения Белорусской железной дороги

– а это более чем десятитысячный коллектив – вносят весомый вклад в развитие транспортного сообщения между городами и регионами Беларуси, странами ближнего и дальнего зарубежья. Благодаря высокому профессионализму и ответственности тружеников стальной магистрали железнодорожный остается самым надежным и удобным видом транспорта.

И еще. В жизни работников отделения большое место занимают физкультура и спорт, здесь проводится круглогодичная спартакиада. Гомельские железнодорожники также в первом полугодии 2021-го активно участвовали в открытых чемпионатах и турнирах дороги, районных соревнованиях и туристическом слете. Уместно вспомнить и достойное выступление команды спортсменов-железнодорожников по футболу «Локомотив» и мини-футболу «БЧ» в чемпионатах Беларуси. Так, команда «БЧ» стала бронзовым призером чемпионата страны розыгрыша 2020-2021 года.

Большое внимание в Гомельском отделении уделяется оздоровлению работников и их детей. За 6 месяцев этого года в санатории отделения поправили здоровье более 1000 тружеников. Для реабилитации тех, кто перенес инфекцию COVID-19, в санатории разработана и применяется лечебная программа «Свободное дыхание». Ну а детишкам – особое внимание. В оздоровительном лагере «Лесные дали» за две смены отдохнуло 540 детей. Не забывают в отделении дороги и своих ветеранов, которым также предоставляются социальные гарантии. В дружной, трудолюбивой и сплоченной семье железнодорожников – всегда дисциплина и порядок, что обеспечивает устойчивый пульс железнодорожных артерий по всем действующим направлениям.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»





МЕТРО – ЭТО УДОБНО.
НО ЧТОБЫ НАМ БЫЛО
ТАМ БЕЗОПАСНО
И КОМФОРТНО,
НАД ЭТИМ ТРУДЯТСЯ
КАЖДЫЙ ДЕНЬ 24 ЧАСА
В СУТКИ ТЫСЯЧИ
ЕГО РАБОТНИКОВ.

ГОРДИМСЯ

Это моя работа...

О таких людях, как Игорь СПУРГЯШ, говорят: человек на своем месте. Сегодня он – инспектор второго участка дистанции охраны первой линии службы безопасности.

Игорь Леонидович трудится на государственном предприятии «Минский метрополитен» с 3 декабря 2012 года инспектором службы безопасности. Он является одним из лучших сотрудников этого структурного подразделения, успешно выполняет свою работу на станции метро «Площадь Якуба Коласа». За время трудовой деятельности показал себя настоящим профессионалом.

В 2020 году инспекторами службы безопасности, работающими на станции метро «Площадь Якуба Коласа», в 31 случае было выявлено 62 запрещенных к провозу предмета, в том числе в одном – холодное оружие. Семь раз приходилось пресекать правонарушения со стороны пассажиров. Игорь Спургяш внес значитель-

ный вклад в эту ответственную работу, был поощрен руководством.

В случае возникновения нештатных ситуаций, когда исчерпаны все профилактические меры, Игорь Леонидович действует решительно и хладнокровно, своевременно предотвращает правонарушения на территории метрополитена. За время своей деятельности неоднократно лично пресекал попытки граждан пронести в метро холодное оружие и предметы, приспособленные для причинения телесного вреда. Оказывал содействие милиции в задержании преступника, провозившего наркотические средства.

Также в свое время ему удалось предотвратить суицид одного из пассажиров и спасти тому жизнь. Мы не будем раскрывать детали

данного случая. Хочется лишь отметить — этот и другие благородные поступки инспектор совершает не только из-за строгого следования букве инструкции, но и ввиду своих лучших человеческих качеств. Даже если б он не работал в метро, то наверняка не прошел бы мимо терпящего бедствие человека, обязательно помог бы. Поэтому коллеги в смене с Игорем Леонидовичем всегда чувствуют себя уверенно в любой ситуации. Ведь надежное плечо напарника — всегда рядом.

Игорь Спургяш в 2011 году окончил Белорусский государственный педагогический университет имени М. Танка. Также успешно прошел курсы повышения квалификации в государственном учреждении образования «Институт нацио-





нальной безопасности Республики Беларусь». Инспектор владеет навыками профайлинга. Ни одна мелочь в поведении пассажира от него не ускользает. Ведь из этого складывается общая картина и оценивается ситуация.

Игорь Леонидович принимал участие в конкурсе среди инспекторов службы безопасности «Лучший по профессии в метрополитене» в 2017, 2018, 2019, 2020 годах. В 2017-м и 2020-м заслуженно занял первое место. Также он участвовал в одном из смотров-конкурсов по пожарной безопасности, в котором команда службы безопасности победила серьезных конкурентов.

По отзывам первых лиц руководства службы, Спургяш оказывает им содействие в организации процесса работы с учетом принципов эргономики и оказания качественных и безопасных услуг по

перевозке пассажиров. Принимает непосредственное участие в процессе обучения молодых работников. Всегда живет интересами трудового коллектива.

Игорю Леонидовичу присущи такие качества, как внимательность, корректность и доброжелательность по отношению к пассажирам и своим коллегам. Это добросовестный работник с очень выверенными и разумными инициативами.

Человек он разносторонний. В свое время занимался легкой атлетикой на любительском уровне, увлекается охотой и рыбалкой, компьютерной техникой.

Игорь Спургяш считает, что обязан сделать все, чтобы пассажиры чувствовали себя в безопасности и комфортно при пользовании метрополитеном. Одним словом, профессионал высокого уровня.

Пассажиров прибыло

За 7 месяцев этого года Минский метрополитен перевез 128 миллионов 500 тысяч пассажиров. Это почти на 1 миллион 700 тысяч человек больше, чем за аналогичный период 2020-го.

Наибольший суточный пассажиропоток наблюдается на станциях «Каменная Горка» – 46 тысяч пассажиров в день, «Площадь Ленина» – 38 тысяч, «Уручье» – 36 тысяч 500, «Площадь Якуба Коласа» – 33 тысячи 500, «Могилевская» – 31 тысячи 500, «Могилевская» – 30 тысяч человек. Немного не дотянули до этой отметки станции «Академия наук» (28 тысяч пассажиров в день) и «Немига» (27 тысяч 500).

Данные пассажиропотоки обусловлены расположением станций вблизи бурно развивающихся и густонаселенных районов города, крупных промышленных предприятий и торговых объектов. Также велико количество людей, которые прибывают на работу в Минск из пригорода и начинают свой путь по столице с посещения конечных станций метро.

А вот наименьший пассажиропоток традиционно наблюдается на «Купаловской» – около 3 тысяч 500 и «Первомайской» – более 6 тысяч пассажиров в сутки. Небольшое количество посетителей на «Купаловской» объясняется просто: многие попадают на нее с «Октябрьской» (через переход между станциями или со стороны входа с проспекта Независимости). Там и ведется подсчет пассажиров с помощью соответствующих электронных систем. Поэтому данная цифра не совсем показательная. Ведь соседняя «Октябрьская» за эти семь месяцев набрала почти 18 тысяч посетителей в сутки. Среди них было и большое количество «купаловцев».

Что же касается «Первомайской», то ее скромный пассажиропоток объясняется очень просто. Рядом расположены стадион «Ди-

намо» и концертный зал «Минск». В связи с определенными эпидемиологическими ограничениями количество спортивных и культурных мероприятий значительно сократилось. Отсюда и невысокая посещаемость станции.

Постепенно наполняется пассажиропотоками третья линия – за



7 месяцев по ней проехали без малого 2 миллиона 300 тысяч человек. По количеству посетителей на Зеленолужской линии лидирует станция «Ковальская Слобода» со среднесуточной перевозкой 6 тысяч пассажиров.

Сейчас ведутся работы по продлению третьей линии в южном направлении – станции «Аэродромная», «Неморшанский Сад», «Слуцкий Гостинец». Поэтому в обозримом будущем, после ввода в строй второй очереди Зеленолужской ветки, пассажиров в метро прибудет.

Напомним, что в перспективе протяженность третьей линии Минского метрополитена составит 16 километров и она будет состоять из 14 станций. Эта ветка соединит южный и северный

секторы Минска с центральной частью города из Зеленого Луга в Курасовщину.

Участок третьей линии Минского метрополитена от станции «Слуцкий Гостинец» до станции «Юбилейная площадь» протяженностью 7,6 километра с 7 станциями позволит обеспечить скоростной транспортной связью с другими районами города жилой район

Курасовщина, а также деловой район «Минск Мир», размещаемый на территории бывшего аэропорта Минск-1. На третьей линии планируется ввести в эксплуатацию электродепо «Слуцкое». Проектом предусмотрено создание крупнейшего в городе транспортнопересадочного узла в границах Южной привокзальной площади, включающего в себя пересадку между первой и третьей линиями метрополитена, пешеходные связи метро с железнодорожной станцией Минск-Пассажирский, перспективной железнодорожной станцией пригородных поездов юго-западного направления.

В долгосрочной перспективе планируется строительство кольцевой линии. Эта четвертая ветка Минского метрополитена будет протяженностью 25,4 километра и состоять из 17 станций. Ее трасса дублирует второе автотранспортное городское кольцо. Она будет пересекаться с первой, второй и третьей линиями. Строительство кольцевой позволит окончательно решить вопрос разгрузки пересадочного узла между первой и второй линиями, реализовать концепцию создания транспортно-пересадочных узлов между всеми видами городского и пригородного транспорта.



Олимпийцы, мы с вами!

Утром 5 августа на высшей точке здания эксплуатационного персонала Минского метрополитена (на улице Воронянского) был торжественно водружен Государственный флаг Республики Беларусь.

Это был своеобразный знак поддержки наших спортсменов, выступающих на Олимпийских играх в Токио, от работников метрополитена. Данную миссию выполнили машинист электропоезда электродепо «Московское» службы подвижного состава Павел Боровой, мастер одного из подразделений электромеханической службы

Михаил Овсяник и дежурная по приему и отправке поездов станции «Каменная Горка» Татьяна Толяронок.

В оставшиеся несколько дней наши атлеты завоевали еще четыре медали. В итоге в копилке белорусов оказалось семь медалей, добытых на Олимпийских играх в Токио

ПРОФЕССИОНАЛЫ • ИНФОРМАЦИЯ

ЧЕЛОВЕК И ЕГО ДЕЛО

Кореличи, земля моя!

14 августа свое 65-летие отметит бывший директор филиала «Автомобльный парк № 8 г. п. Кореличи» ОАО «Гроднооблавтотранс» Анатолий КАМОРНИК.

натолий Антонович принадлежит к тем людям, которым удалось раскрыть и проявить свои таланты на малой родине. Родился он в городском поселке Кореличи Гродненской области. Отслужив после окончания школы в армии, вернулся домой и устроился монтером на предприятие «Райсельхозэнерго». Вскоре поступил на заочное отделение инженерного факультета в Ленинградский сельскохозяйственный институт и стал мастером по производству работ, а после его окончания - мастером передвижной механизированной колонны в Кореличской райсельхозтехнике, затем – заместителем управляющего по социальной сфере и переподготовке кадров. Потом в течение 10 лет трудился начальником ПМК.

Следующий этап в биографии Анатолия Коморника – заместитель председателя колхоза имени Черняховского. В 2002 году председатель Кореличского райисполкома Иван Шматко предложил ему возглавить филиал «Автомобильный парк № 8 г. п. Кореличи» ОАО «Гроднооблавтотранс».

Автопарк тогда претерпевал сложные времена. 16 автобусов осуществляли пассажирские перевозки в районе, еще три работали на междугородных маршрутах. Только два большегрузных авто выполняли международные перевозки грузов. Анатолий Каморник первым делом выпустил остальные восемь грузовых автомобилей на линию. В это время активно шло благоустройство городского поселка Мир, и все машины удалось полностью там задействовать.

Работа ладилась. С коллективом ему сразу удалось найти общий язык: людям импонировали честность, справедливость нового руководителя, у которого слова не расходились с делом. Требовал он дисциплины и исполнительности, и сам действовал по принципу: пообещал – сделал. Успешную деятельность предприятия обеспечивал подобранный им отличный водительский состав. Особо подчеркивает бывший руководитель высокий профессионализм и инициативность инженеров автопарка.

– Коллективу очень благодарен, – говорит Анатолий Анто-

нович. – Все мы болели за общее дело. Постепенно взяли в кредит 16 самосвалов МАЗ. Важной задачей стало обеспечение их работой. Приходилось самому ездить и искать ее для грузового транспорта в пределах республики. Наши машины осуществляли перевозки грузов на реконструкции и строительстве автодорог в Гомельской, Могилевской и Минской областях, а также на возведении животноводческих комплексов в Брестском регионе. Трудилось несколько групп одновременно. В период увеличения площадей под сахарную свеклу в Кореличском районе с сентября по декабрь активно подключали свой транспорт для перевозки сладких корнеплодов на Городейский сахарный завод, одновременно оставляя часть машин на прежних объектах для сохранения рабочих мест в зимний период. Благодаря усилиям всего коллектива к концу 2013 года все грузовые автомобили нам удалось выкупить.

На автопредприятии открыли станцию диагностики, автомойку, которые действуют и сейчас. Кроме того, организовали СТО по ремонту легковых автомобилей, оборудовали платную стоянку и стали оказывать услуги по шиномонтажу. Автобаза строилась хозспособом еще в советские времена и рассчитана была на три сотни машин. В первое десятилетие 2000-х использовалась

только третья ее часть, поэтому остальные площади успешно сдавались в аренду.

За высокие результаты в работе Анатолий Каморник был неоднократно отмечен почетными грамотами ОАО «Гроднооблавтотранс». Руководил он автомобильным парком № 8 до конца 2013 года. Через некоторое время автопредприятие было объединено с филиалом «Автобусный парк № 5 г. Новогрудок» ОАО «Гроднооблавтотранс». Сам Анатолий Антонович вскоре по семейным обстоятельствам переехал в Минск. До сих пор он

работает энергетиком в коммерческой компании.

Оглядываясь на свой пройденный путь, Анатолий Каморник спокоен: всегда занимал активную жизненную позицию, старался за день успеть все по максимуму, заботился о коллективе, в отношениях с людьми старался быть порядочным. У него трое детей, подрастают четыре внука и две внучки. Юбиляр признается, что комфортно чувствует себя только на малой родине, поэтому каждые выходные проводит в Кореличах.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

В ДНИ ШКОЛЬНЫХ КАНИКУЛ

Беспокойный день «пожарки»

В рамках республиканских профилактических акций «Берегите детей!», «Забота» и «Каникулы без дыма и огня» представителями ГАИ, РОЧС и ИДН на территории пожарной аварийно-спасательной части № 18 Фрунзенского района г. Минска проведена интерактивная игра «Школа безопасности», на которую были приглашены ребята из пришкольных лагерей Фрунзенского района столицы.



Входе мероприятия ребята разделились на команды и выполняли задания на интерактивных площадках. Знакомились спричинами пожаров, отвечали на вопросы викторины, вспоминали телефоны экстренных служб. Узнали много нового о работе пожарных-спасателей, пробовали струей воды сбивать мяч и примеряли боевую одежду.

Интересные темы были и у представителя Госавтоинспекции. Ре-

бятам напомнили, как безопасно пользоваться СИМ (средства индивидуальной мобильности), также они вспоминали дорожные знаки, поиграли в игры «Правда или ложь по ПДД», «Собери дорожный знак». Ученики из гимназии № 20 так заинтересовались проблемой безопасности дорожного движения, что даже записали видеообращение для взрослых участников дорожного движения о соблюдении ПДД.

Участковый инспектор ИДН рассказал ребятам о значении формулировки «противоправное поведение», другими словами, за какие действия несовершеннолетних может наступить административная ответственность для самих нарушителей и их законных представителей.

В завершение мероприятия представители служб вручили детям тематические сувениры.

АиП ОГАИ Фрунзенского РУВД г. Минска

Горела свалка, дым валил...

В Кувейте горела самая большая в мире свалка автомобильных шин.

Ущерб для экологии от возгорания на кладбище покрышек называют колоссальным. В социальных сетях набрало популярность видео с пожаром, где виден густой черный столб дыма на фонешин, которые, кажется, простираются до самого горизонта. Многие

пользователи соцсетей посетовали на то, что ЧП может привести к экологической катастрофе, поскольку при горении старых шин образуются вещества первоготретьего классов опасности: бифенил, свинец, бутадиен, стирол, диоксин, фуран, антрацен и другие.

Здравствуй, человек!

Жительница Сахалина родила в поезде дальнего следования. По счастливой случайности среди пассажиров оказалась акушер-гинеколог.

Врач вместе с сотрудниками РЖД помог малышу появиться на свет здоровым даже без необходимого инвентаря. Подробности необычного случая рассказали в пресс-службе регионального Министерства здравоохранения.

Роды начались в ночь на 3 августа в поезде, следовавшем из Тымовского в Южно-Сахалинск. Процесс оказался настолько стремительным, что времени на раздумья не было. Проводники бросились искать среди пассажиров врачей и в одном из вагонов нашли акушера-гинеколога из Ногликской ЦРБ Надежду Палочкину. Женщина направлялась в столицу области на лечение, но в пути врачебная помощь понадобилась от нее самой.

– Стремглав помчались в первый вагон, в котором находилась роженица. Роды оказались стремительными, в таких экстремальных условиях требовалось повышенное внимание и к матери, и к ребенку, – прокомментировала врач.

Сотрудники поезда оказывали акушеру всяческую поддержку. Врач действовала без необходимого инвентаря, но все равно успешно провела все возможные в этой ситуации процедуры. Начальник поезда вела медицинский протокол под диктовку, пока Надежда осматривала женщину. Все эти данные необходимы для дальнейшей оценки состояния матери и ребенка.

Двое россиян в реанимации

Двое российских туристов после ДТП в Анталье находятся в реанимации, еще трое – в тяжелом состоянии, сообщили 2 августа в пресс-службе Министерства здравоохранения России.

«На данный момент из 22 человек, находившихся в автобусе, три человека погибли, пять находятся в тяжелом состоянии, еще два человека – в реанимации», – говорится в сообщении.

Ситуация с оказанием медицинской помощи пострадавшим нахо-

дится на контроле Минздрава РФ.

Автобус попал в аварию по дороге из отеля в аэропорт. По предварительной версии, водитель не справился с управлением, после чего транспортное средство вылетело на встречную полосу и перевернулось.

Включаю автопилот

Очевидцам удалось снять водителя, который ехал по скоростному шоссе и никак не контролировал автомобиль.

В Норвегии 24-летний водитель сел за руль в состоянии алкогольного опьянения и уснул во время движения. Он ехал на электрокаре Tesla Model S, оборудованном системами помощи при вождении, так называемым автопилотом.

Очевидцы обратили внимание на мужчину, который во время движения сидел с опущенной головой, и преследовали его около минуты, пытаясь привести в чувство звуковыми сигналами. В

итоге «автопилот» сам остановил электрокар в тоннеле.

Как пишет Electrek, прибывшие полицейские подтвердили, что водитель был пьян. Мужчина пытался отрицать, что садился за руль, но видео говорит об обратном.

В комментариях один из пользователей Twitter написал: «Вот это да. Этот автомобиль настолько безопасен, что может позволить жутко пьяному водителю двигаться в потоке на скоростных шоссе».

При активации функций «автопилота» Tesla напоминает водителям об ответственности и о том, что они должны быть готовы взять на себя управление в любое время. В качестве меры предосторожности система регулярно отправляет предупреждения, если обнаруживает отсутствие усилия на рулевом колесе. Если эти предупреждения игнорируются, «автопилот» замедляет и останавливает автомобиль.

Сели удачно. Поехали плохо

Число пострадавших в ДТП на Боровском шоссе в Москве выросло до 13.

Об этом сообщил источник в правоохранительных органах. Он заявил, что в момент аварии в автобусе было более 30 пассажиров и количество

пострадавших может еще увеличиться.

По данным столичного управления ГИБДД, дети до 16 лет не пострадали.

Авария произошла на 29-м километре Боровского шоссе. Автобус следовал из Внуково в Саларьево. По предварительным данным, ДТП произошло из-за того, что водителю автобуса не удалось обогнать грузовик. В результате его боковая часть врезалась в КАМАЗ. Часть пострадавших была зажата в салоне.

Между Пльзенем и Мюнхеном

Около 50 человек пострадали при столкновении двух пассажирских поездов в Чехии недалеко от границы с Германией.

Авария произошла утром около деревни Милавче, В 125 километрах от Праги.

По данным издания Vidovky, один из поездов направлялся из Пльзеня в Мюнхен. Второй был пассажирским. Движение между станциями Домажлице и Близежов, где произошло столкновение, было прервано на долгое время.

Вечерний и ночной ливень в Санкт-Петербурге заставил вспомнить планы «Водоканала» по ликвидации «проблемных» адресов с подтоплениями. Парашютная улица подтвердила свою репутацию.

Бассейн для дождя

Видео затопленных автомобилей и почти плывущего по проезжей части автобуса появилось в группе «ДТП и ЧП. Санкт-Петербург» в ночь на 3 августа.

Автор указывает, что все происходит недалеко от перекрестка улиц Парашютная и Маршала Новикова. Это место традиционно считается проблемным с точки зрения

дождевых подтоплений: об этом говорит и сам «Водоканал», который на время ливней привозит на Парашютную передвижную насосную станцию. Сделал он это и накануне, а также приготовил передмощным ливнем 71 дежурную бригаду.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

MOGIOB equiamina hutb



Мосты – одно из самых древнейших изобретений человечества. В мире их великое множество – разных видов, оригинальных, интересных с исторической или технической точки зрения. Одним – несколько тысяч лет, другие только недавно появились. Некоторые совсем маленькие, иные поражают своим размахом. Конечно, каким-то из них повезло больше – часть мостов является символом и достопримечательностью не только населенного пункта, но порой и целой страны. Однако все они выполняют очень важную роль - призваны соединять берега, преодолевать препятствия и объединять людей. Мосты стали символом самоутверждения человека и преодоления сил природы. Они несут огромное торговое и стратегическое значение.

КИТАЙ

Невероятный мост Жуйи длиной 100 м Олимпийских игр 2008 года. Строительон на высоте 140 м над рекой Ляньцзян. Назван так в честь нефритового церемониального китайского скипетра – символа удачи и долголетия – и повторяет его форму.

Переправа состоит из трех волнообразных мостов, часть настила сделана из прозрачного стекла. Еще одна особенность – стеклянный настил в нижней центральной части, с которого смельчаки могут заглянуть в бездну. Дорожка сделана из трех слоев триплекса толщиной 4,5 см. Стекло прозрачно на 99,15%.

Мост был спроектирован Хэ Юньчаном, экспертом по стальным конструкциям, который также участвовал в проектировании стадиона «Птичье гнездо» в Пекине для

проходит через долину Шенсянджу в ки- ство сооружения было весьма амбициозтайской провинции Чжэцзян. Построен ным проектом. Он был показан миру в 2017 году, но вошел в строй только в 2020-м. Высота стеклянного сооружения – 140 м, так что люди, оказавшиеся на нем, имеют прекрасную возможность полюбоваться вилами.

> Первоначально проект был встречен скептически. Светлая изогнутая конструкция кажется слишком фантастической, чтобы быть реальностью. Ведь когда смотришь на этот «изгибающийся» мост со стороны даже по фотографиям, захватывает дух. Некоторые люди действительно не верят в реальность Жуйи, думая, что он слишком смел по замыслу, чтобы существовать, будто это фотошоп или обман. Однако мост стал огромной туристической достопримечательностью.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Этот консольный мост, выполняющий функции смотровой площадки, находится на территории национального парка Гранд-Каньон в Аризоне. Там расположен один из глубочайших каньонов в мире, разделенный рекой Колорадо, которая за миллионы лет прорезала в горной породе глубокие ущелья. Для панорамного осмотра всей этой красоты и была установлена уникальная смотровая площадка, названная «Небесной тропой» (Skywalk). Построенный по проекту архитектора Марка Росса Джонсона, он открыт в 2009 году и является одним из аттракционов западной части Гранд-Каньона.

Skywalk сделан по форме дуги и имеет прозрачную несущую поверхность. Некоторые ступают на прозрачный пол с видом бездны с опаской, ведь под ними – пропасть более 1200 м. А сам мост выступает над ней на 20 м. Стекло пола моста создано по уникальной технологии и имеет повышенную прозрачность и защиту от загрязнений.

Строительство «Небесной тропы» было начато в 2004 году. Торжественное открытие сооружения состоялось в марте 2007-го.

Для создания смотровой площадки понадобилось 500 тонн стали и 29 тонн



стекла. На возведение был потрачен 31 млн долларов.

Во время движения по мосту у туристов не должно возникнуть мысли, что Skywalk не очень надежный и не способен выдержать их: создатели постарались на славу, и запас прочности этой конструкции составляет 400%. Сооружение должно выдержать вес, равный 71 груженому самолету Boeing 747.

Наружная и внутренняя толщина каждого шара стекла составляет 32 дюйма (810 мм), мост поддерживают балки. Палуба «Небесной тропы» сделана из четырех слоев прочного стекла с прослойкой железа. Стеклянные перила – из стекла того же качества, что и палуба, но слоев меньше.

Кроме того, «Небесной тропе» не страшны землетрясения мощностью до 8 баллов по шкале Рихтера, порывы ветра до 160 км/ч. Тем не менее, чтобы не подвергать смотровую площадку чрезмерному напряжению, одновременно туда более 120 человек не пускают.

Отсюда, пожалуй, лучше всего любоваться горами.

Стоимость билетов на посещение этого необычного аттракциона для туристов составляет более 26 долларов, не включая стоимости въезда в Западную часть Большого Каньона. Смотровая площадка расположена в 200 км от Лас-Вегаса.

АВСТРИЯ

Один из первых стеклянных мостов построен в Вене в 2005 году. Назван он в честь австрийского миллиардера Рихарда Лугнера, который сделал себе состояние на строительстве. А мост, в свою очередь, служит входом в одноименный торговый центр.

Мост Лугнер выглядит как единая стеклянная поверхность. Для Австрии, если не для всего мира, в 2005 году это был первый случай, когда стеклянные панели такого большого размера $(2 \times 5 \text{ м})$ удалось установить на стальном каркасе с помощью невидимых креплений так, чтобы создавалось впечатле-

ние единой стеклянной поверхности, причем со всех четырех сторон.

Для города его спроектировали архитекторы Булан и Вайльзер. Стоит он не на традиционных колоннах, а на двух толстых тросах, прикрепленных к прилегающим зданиям. Стальные стержни поддерживают трапециевидную форму моста, причудливо искажающую пейзаж за стеклом. Прозрачная конструкция потрясающе выглядит ночью, подсвечиваясь неоновыми огнями, вторящими освещению улицы внизу.

Мост соединяет торговый центр Lugner с выходом из станции метрополитена Otto Wagner. По нему можно подняться на эскалаторе, которыи повторяет странный трапециевидный изгиб сооружения, вознося пешеходов над оживленной улицей.

Внутри моста расположен ресторан, пользующийся популярностью у австрийцев и туристов. Даже в самое «мертвое» время здесь не находится свободного столика. Но с улицы это можно видеть лишь по вечерам, когда стеклянное «нутро» заливает голубой свет.



Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

ПРОГРАММА

Транспорт стратегического значения

В Беларуси планируется увеличить долю экологически чистого, энергетически эффективного и безопасного транспорта. С этой целью правительством утверждена Комплексная программа развития электротранспорта на 2021–2025 годы (постановление Совмина № 213 от 09.04.2021).

АМБИЦИОЗНЫЙ ПЛАН И НОВЫЕ ТОЧКИ РОСТА

Программа развития электротранспорта разработана по поручению главы государства и включает в себя две подпрограммы: «Производственно-технологическая база электротранспорта» и «Создание зарядной инфраструктуры для электротранспорта». Основным ее заказчиком выступает Министерство промышленности.

Как сказано в принятом правительством документе, целью программы является создание в Беларуси новой области экономического роста на основе формирования такой отрасли машиностроения, как производство электротранспорта, а также условий для увеличения количества используемых транспортных средств на электротяге, расширения необходимой инфраструктуры.

В частности, в ближайшие пять лет планируется сформировать комплекс мер по стимулированию развития электротранспорта. В числе стоящих задач – создание производств грузового, пассажирского, специализированного, легкового и индивидуального электротранспорта, организация научного обеспечения, стандартизация, аттестация и оценка соответствия этого вида транспорта для его безопасной эксплуатации на дорогах общего пользования, создание зарядной инфраструктуры на основе сети электрозарядных станций. Для их успешного решения предусматривается координация действий госорганов в общенациональном и региональном масштабе, а для ускоренного развития – привлечение инвестиций в эту сферу.

Как ожидается, реализация программы позволит увеличить долю экологически чистого и энергетически эффективного транспорта. Также даст системные макроэкономические результаты, оказывающие позитивное влияние не только на работу грузового, пассажирского и персонального транспорта, но и на взаимосвязанные отрасли - промышленность, строительство, социально-культурную сферу. Помимо этого, по мнению разработчиков, очевидным является тот факт, что поэтапное нарашивание использования электрической энергии в пассажирских и грузовых перевозках позволит удовлетворить спрос населения на качественное и эффективное транспортное обслуживание, снизить экологическую нагрузку, будет способствовать достижению Целей устойчивого развития, объявленных Генеральной Ассамблеей ООН.

В ТРЕНДЕ – ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

В настоящее время производство и использование электротранспорта выступает одним из современных мировых трендов, способствующих широкому внедрению

чистых и экологически безопасных технологий. К главным преимуществам электротранспорта относятся энергоэффективность, более высокая производительность по сравнению с транспортом на двигателях внутреннего сгорания, сокращение выбросов парниковых газов и вредных веществ, снижение уровня загрязнения воздуха, оздоровление городской среды и повышение безопасности на дорогах.

В 2019 году количество легковых электромобилей (включая гибридные) в мире увеличилось на 40% и достигло 7,2 млн единиц. В последнее десятилетие ежегодный прирост превышал 50%.

По экспертным прогнозам, в дальнейшем мировой рынок будет расти – по мере падения цен на батареи и повышения «удельной плотности энергии», развития инфраструктуры для зарядки и охвата продажами новых регионов. По итогам 2020 года количество электромобилей составило примерно 8,5 млн единиц (0,7% глобального автопарка,

сти для длительной работы с зарядкой (8–10 часов), в основном в ночное время суток.

В настоящий момент электробусы, как правило, снабжаются электричеством с помощью зарядных устройств. Анализ, проведенный в европейских городах, являющихся крупными потребителями электробусов, показывает, что подавляющее большинство из них (около 90%) использует ночную зарядку в депо при параллельной быстрой зарядке в рабочее время.

Сейчас активно развивается производство перронных электробусов для перевозки пассажиров в аэропортах. Перспективность этого рынка, помимо повышения эффективности и сокращения экологической нагрузки, определяется востребованностью авиасообщения, актуальной в условиях роста численности населения мира.

Прогнозируется, что в 2021 году количество электробусов в мире составит порядка 500 тыс., парк электрических развозных фургонов и электрогрузовиков – около 400 тыс., двухколесных электроскутеров и электробайков – 184 млн.

Наиболее развитыми сегментами мирового рынка электротранспорта являются городские электробусы (33% от всех продаж таких машин), а также двухколесные электроскутеры и электробайки (30% рынка). Прогнозируется, что к 2030 году доля электробусов составит 67% данного

Высокой потенциальной емкостью отличается рынок коммунальной техники с электрическим приводом. Крупные производители (компании MAN, Volvo, Daimler Trucks, BYD, KAMA3) ведут разработки по данному направлению и уже имеют в модельном ряду электромусоровозы.

Ожидается и быстрое расширение модельного ряда электротранспорта. В 2022 году на мировом рынке будут продаваться свыше 500 моделей электромобилей против порядка 100 на настоящий момент.

УСТОЙЧИВЫЙ СПРОС

Как отмечается в Комплексной программе развития электротранспорта на 2021–2025 годы, в Беларуси рынок электромобилей находится в стадии формирования. Спрос на персональный электротранспорт удовлетворяется за счет импорта. В нашей стране зарегистрировано 3,1 млн легковых авто, в том числе около 1600 электромобилей (удельный вес – 0,05%). К примеру, в России – 44,5 млн легковых автомобилей, в том числе порядка 8000 электромобилей (0,02%), в Украине – 8,4 млн легковых автомобилей, в том числе 24 000 электромобилей, в том числе 24 000 электромобилей (0,3%).

В парке городского пассажирского электротранспорта наибольший удельный вес занимают троллейбусы и электробусы. В республике эксплуатируется около 1500 трол-



оцениваемого на уровне 1,2 млрд единиц). Как ожидается, в 2030-м их будет 116 млн (8% глобального автопарка). Будет постоянно увеличиваться доля автомобилей с тяговыми аккумуляторными батареями.

В развитых странах на электротранспорт (электромобили, трамваи, троллейбусы, метрополитен, электропоезда) приходится половина всех перевозок пассажиров. В конце 2018 года в эксплуатации, по разным оценкам, находилось от 385 до 460 тыс. городских электроавтобусов (13% от мирового парка городских автобусов).

В области разработок и применения пассажирского электротранспорта выделяются два основных направления: электробусы с быстрой зарядкой (3–8 минут) для городских и иных перевозок по коротким маршрутам; электробусы с батареями повышенной емкосегмента рынка, удельный вес электрических двухколесных транспортных средств вырастет до 47%.

В производстве электрогрузовиков применяется как модификация классических моделей с двигателем внутреннего сгорания, так и разработка принципиально новых. Грузовой электротранспорт (включая электрокары, электротележки, электротягачи, электропогрузчики и другое) применяется в перевозках, требующих большого коэффициента полезного действия. В частности, грузовые троллейбусы используются в открытых карьерах, а электропоезда и электровозы постоянного и переменного тока — на железных дорогах. Перспективным направлением является применение грузовых электромобилей в городских условиях.

лейбусов и электробусов, осуществляющих

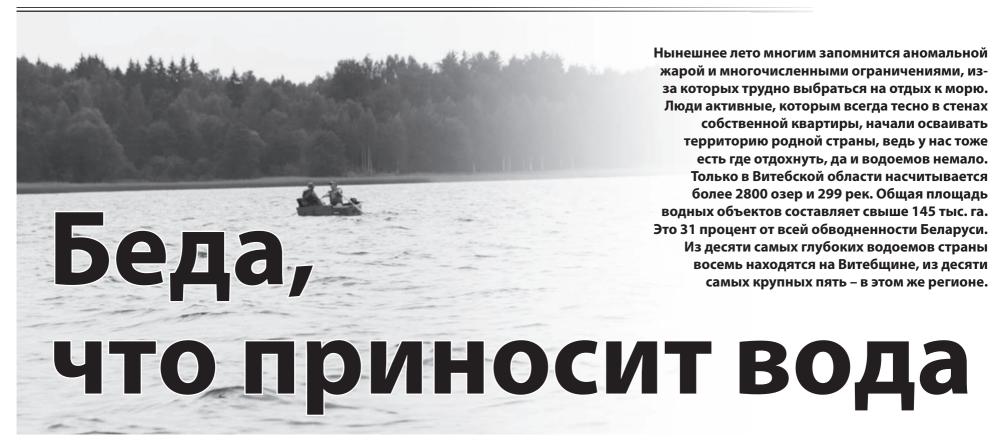
перевозки пассажиров.

За 2016 – 2019 годы парк подвижного состава транспортных организаций коммунальной формы собственности пополнился 1537 автобусами, троллейбусами, электробусами современных моделей. Однако, как отмечается в программе, возможностей местных бюджетов недостаточно для финансирования в полном объеме мероприятий по обновлению парка подвижного состава.

По оценкам белорусских экспертов, на внутреннем рынке коммунального электротранспорта страны существует устойчивый спрос, пятилетняя величина которого оценивается на уровне 2500 единиц троллейбусов и электробусов.

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК,

ИДЕМ В РЕЙД



Вобщем, отправляемся на озеро вместе с представителями государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) и сотрудниками МЧС. Наше внимание – условиям для безопасного отдыха на воде. И в первую очередь лодкам, которые, как и автомобили, должны быть зарегистрированы и оснащены всеми необходимыми средствами безопасности.

На озере Лосвидо, что в Городокском районе, сразу же в зону внимания инспекторов попала лодка, в которой рыбачили мужчина и женщина. Один из них был без спасательного жилета. Также выяснилось, что судоводитель не имел при себе документов, а в лодке отсутствовали аптечка и фонарик.

– Документы остались в машине, которая стоит на другом берегу, – оправдывался рыбак.

– На сегодняшний день зарегистрировано более 33 тысяч маломерных судов. Их ежегодный прирост составляет примерно полторы тысячи, – рассказывает начальник ГИМС Витебской области Александр Ярмош. – В текущем году было проведено свыше 150 рейдов с взаимодействующими службами. Основные нарушения – отсутствие спасательного жилета, пройденного технического освидетельствования. Также есть проблемы с комплектацией лодок. В каждом маломерном судне должны быть якорь с якорным канатом, швартовая веревка, водоотливное устройство, весла, круговой фонарик, спасательные жилеты (по количеству людей, находящихся в лодке), огнетушитель (для моторных судов), кошма (для гребных), медицинская и ремонтная

Рыбаки были предупреждены. Они в свою очередь пообещали соблюдать правила безопасности, а также поделились секретами удачной рыбалки.

– Работа всегда начинается с профилактической беседы. Если человек не реагирует на предупреждения, применяется административное принуждение в виде штрафа – от 0,5 до 50 базовых величин, – отметил Александр Валерьевич. – В прошлом году были оштрафованы 92 человека, в этом – уже 113. Скачок связан, скорее всего, с жаркой погодой.

Вдали была замечена еще одна лодка, причем собственного изготовления. В ней находились двое взрослых и ребенок. Судоводитель и маленькая девочка были без спасательных жилетов. На вопрос, почему ребенок не экипирован, мужчина с уверенностью ответил: она вряд ли утонет, поскольку умеет хорошо плавать.

– Могу привести много примеров, когда люди тонут на глубине 1,4 метра, – сказал Александр Ярмош. – Зачем вы испытываете судьбу?

Мужчина заверил, что впредь не будет так беспечно относиться к безопасности своей и близких людей.

– Кстати, необходимо внимательно выбирать жилет, – объяснил Александр Валерьевич. – Он есть двух видов: спасательный и страховочный. Первый способен удержать на воде человека даже в бессознательном состоянии, так как есть специальный воротник. У второго он отсутствует.

Нарушителю выписали предупреждение, а также посоветовали на данной самодельной лодке, у которой неизвестна пассажировместимость, при больших волнах быть особенно осторожным, поскольку она с легкостью может перевернуться.

– Сегодня диапазон эксплуатируемых маломерных судов очень широк, – добавил Александр Ярмош. – Недавно на

Лосвидо встретили судоводителя, который сам изготовил лодку по чертежам и проектам профессиональных корабелов. Удивительно, у нее не было даже якоря. Она была оснащена электромотором, который через GPS-сигнал держит лодку в одной точке. Также многие используют различные мощные плавательные средства. Особую опасность представляют гидроциклы, у них мощность мотора от 250 до 400 лошадиных сил. Это как у «Гелендвагена». Если ехать на огромной скорости и выпасть в воду, то это равносильно падению на бетон.

При дальнейшем патрулировании водоема в поле зрения инспектора попало маломерное судно, которое отплыло от берега на достаточно большое расстояние. В нем находились мужчина, женщина и ребенок. Все были в спасательных жилетах. Однако в ходе беседы выяснилось, что лодка не зарегистрирована, имеет подвесной двигатель и не предназначена для перевозки такого количества пассажиров. Инспектор посоветовал причалить к берегу, что они и сделали. Еще один рыбак, который получил письменное предупреждение, отправился на любимый отдых без документов и соответствующей комплектации маломерного судна.

– С начала текущего года в Витебской области выявлено 359 нарушителей, один из них лишен права управления маломерным судном, потому что находился в лодке в состоянии алкогольного опьянения, к тому же во время маневра выпал. Его спасло лишь то, что он был в спасательном жилете. Еще один случай произошел на озере Полонском. Там работники ГИМС также спасли рыбака, спящего в нетрезвом состоянии в надувной лодке, которая начала сдуваться. Небольшая волна могла запросто ее перевернуть. Спасатели вытащили на берег и лодку, и нерадивого рыбака, – рассказал Александр Ярмош. – Но случаются и трагедии. На данный момент в стране погибли 10 человек, которые использовали маломерные суда, четверо из них находились на водоемах Витебщины. Один был нетрезв, трое потеряли сознание и утонули. Как показал анализ прошлых лет, больше всего гибнет людей на лодках на озере Освейском в Верхнедвинском районе. Оно самое большое в регионе и второе по площади в республике.

ГИМС Витебской области предупреждает судоводителей и жителей региона о том, что обязательной регистрации и классификации подлежат маломерные суда (их длина – 20 метров с допустимым количеством людей на борту не более 12 человек), суда с подвесными двигателями и гидроциклы. Исключение – гребные лодки, байдарки и надувные суда грузоподъемностью менее 225 килограммов. При проверке судоводители моторных маломерных судов обязаны иметь при себе удостоверение на право управления прогулочным моторным судном, мощность двигателя которого превышает 3,7 киловатта.

Чтобы предупредить неприятные последствия, рейдовые мероприятия будут проводиться до первого льда. Так что владельцам маломерных судов стоит всегда думать как о собственной безопасности, так и о соблюдении всех формальностей, что убережет их от возможных штрафов. А это уже финансовая безопасность.





В КОНЦЕ НОМЕРА

Трюкачи

Водитель грузовика снял видео с необычным трюком и обрел популярность в интернете.

о словам 49-летнего Йохана Гротебура из Нидерландов, он снял ролик вместе с приятелем ради шутки и был сильно удивлен, когда на следующий день обнаружил под ним тысячи комментариев. Об этом пишет Zenger News.

Дальнобойщик сумел попасть пакетиком чая, привязанным к габаритной лампе, в стакан с водой, который стоит на дорожном конусе. Водитель находился за рулем грузовика с длинным прицепом и двигался задним ходом, что усложняло задачу. Когда чайный пакетик завис ровно над стаканом, водитель опустил подвеску.

По словам Гротебура, так называемый челлендж с пакетиком чая зародился в Финляндии и пользуется большой популярностью у дальнобойщиков. Однако причина, по которой именно на видео Йохана обратили внимание, заключается в том, что он ездит на 25-метровом большегрузе.

«Это одно из самых больших транспортных средств на дороге. Я думаю, именно поэтому видео и стало таким популярным», – сказал Гротебур.

«Патриот» на биотопливе

В России стартовали продажи УАЗ «Патриот» и «Пикап», работающих на биотопливе.

Эти автомобили получили специальные модификации с приставкой CNG. Она означает, что данные модели способны передвигаться как на традиционном

легком топливе, так и на сжиженном газе. Внедорожники оснастили новым силовым агрегатом 3М3-Про. 2,7-литрового «трудягу» дефорсировали со 150 до 128 сил.

УАЗ «Патриот» доукомплектовали двумя баллонами для метана по 80 литров, которые разместили в багажном отделении. А вот УАЗ «Пикап» будет катать в грузовом отсеке 100 литров газа, размещенного в двух равных баллонах. Если до предела заполнить емкости газом, то можно проехать без дозаправок около 250 км без помощи бензобака.

Биотопливные модели также отличаются иными форсунками и другим блоком управления ДВС. Щедрых клиентов УАЗ также может побаловать дополнительным датчиком утечки газа, особой защитой емкостей для биотоплива и дополнительным баллоном на 50 литров.

Покупай отечественное и получай скидку

Министерство экономического развития и Минпромторг договорились об условиях предоставления гражданам скидки на покупку электромобилей, локализованных в России.

редполагается, что максимальный размер скидки составит 25% (625 тысяч рублей от индикативной стоимости автомобиля 2,5 млн российских рублей). Минэкономразвития сообщило, что до конца 2023 года скидка бу-

дет распространяться на приобретение электромобилей крупноузловой сборки, в том числе с использованием импортной аккумуляторной батареи.

При покупке в период с 2024 по 2025 год скидку дадут на электромобили мел-

коузловой сборки (сварка, окраска кузова) или с отечественной батареей. А с 2026 по 2030 год – при условии мелкоузловой сборки с обязательным наличием отечественной аккумуляторной батареи.

Международный день... Светофора Американская светофора

Американская светофорная компания установила на перекрестке 105-й улицы и Евклид-авеню четыре электрических светофора конструкции Джеймса Хога.

Они имели красный и зеленый сигнал и при переключении издавали звуковой. Системой управлял полицейский, сидящий в стеклянной будке на перекрестке.



Светофоры задавали правила движения, аналогичные принятым в настоящее время в США: поворот направо осуществлялся в любое время при отсутствии помех, налево – на зеленый сигнал вокруг центра перекрестка.

В 1920 году трехцветные светофоры с использованием желтого сигнала были установлены в Детройте и Нью-Йорке. В Европе аналогичные впервые появились в 1922-м в Париже на пересечении Рю де Риволи и Севастопольского бульвара и в Гамбурге на Штефансплатц. В Англии – в 1927 году в городе Вулвергемптоне.

В СССР первый светофор установили в Москве 30 декабря 1930 года на углу улиц Петровка и Кузнецкий Мост. В Ленинграде это случилось в начале 1930-х. Одна из ленинградских газет писала в декабре 1929-го: «Госавтоинспекция Ленинграда планирует

установить первый семафор на пересечении проспектов 25 Октября и Володарского в январе 1930 года». Семафор должен был иметь только один сигнал - красный. Но это намерение так и осталось на бумаге. Становление светофорной сигнализации происходило постепенно, светофоры по своему устройству разнились даже в двух столицах, не говоря уже о регионах (так, одно время в Москве зеленый сигнал был наверху, а в Ленинграде – внизу). Кстати, в городах СССР сигналы, подаваемые милиционером-регулировщиком без жезла (до 1939 года), рукой, затянутой в белую перчатку, тоже были разные. Эти факты подтверждаются опубликованными в 1936 году «Правилами движения по дорогам СССР». Также использовались экспериментальные варианты (устройство с ручным управлением системы инженера Кацнельсона было изготовлено в двух экземплярах – для Москвы и Ленинграда). До 1959-го красный и зеленый цвета были на местах, противоположных нынешним, затем СССР присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах.

5 августа 1914 года в Кливленде

В 1960-х годах появились специальные светофоры для пешеходов. Первоначально они имели прямоугольную форму и состояли из двух секций с лампами, где на стекле красными литерами было написано «стойте», а зелеными – «идите». В частности, такой светофор можно увидеть в новелле «Наваждение», входящей в кинокомедию Леонида Гайдая «Операция Ы и другие приключения Шурика». К концу 1970-х данные пешеходные светофоры были заменены привычными сегодня моделями с

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

TPAHCHOPTHAS

Учредитель – Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» • Редактор Виноградова Елена Емельяновна

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Н.Н. МАТЮК (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) • **М.А. АКУЛИЧ** (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) • **Е.Е. ВИНОГРАДОВА • Н.А. ЛЕЩЕНКО • Т.В. ЛУЦЕВИЧ • А.М. ЛУЦЕВИЧ • И.Ю. ПЕТРОВСКИЙ**

Свидетельство о регистрации № 1011 от 15.01.2010 (перерегистрация 20.03.2017), выдано Министерством информации Республики Беларусь

Адрес редакции: 220034, г. Минск, ул. Чапаева, 5, ком. 309, 310, 316, 317, 318, 403

Телефоны: главный редактор – 399-94-05 • **исполнительный редактор** – 392-82-80 **бухгалтерия** – 323-20-56 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Caŭt:** tbgazeta.by

Номер подписан **13.08.2021** в 19.00. Объем 4 п.л. Тираж месяца 5260. Заказ 2146. Цена свободная.

Подписной индекс 63241

Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати» ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г. Пр-т Независимости, 79/1, 220013, Минск.