

НЕ ПРАЕХАЦЬ І ЯБЛЫКУ НЕ ЎПАСЦІ

(Заканчэнне.

Пачатак на 1-й стар.)

— Уздоўж праспекта і вуліц устаноўлены дарожныя знакі «Спыненне забаронена», найбліжэйшыя платныя паркоўкі знаходзяцца побач з Палацам Рэспублікі і «Прэзідэнт-атэлем». Наведвальнікі цырка звычайна прыязджаюць па лініі метро. Там таксама ёсць паркоўкі ў крокавай даступнасці, але ж не ўсякі згодны перасесці на «падземку», калі можна даехаць да самага ўвахода на ўласнай машыне, — дзеліцца назіраннямі Аляксандр, мясцовы жыхар, які канфлікт паміж «сваімі» і «чужымі» аўтамабілістамі бачыў, лічы, з самага пачатку. Па яго словах, сітуацыя стала крытычнай яшчэ гадоў дзесяць назад. Па-першае, у мінчан павялічыўся аўтапарк, а па-другое, было забаронена паркавацца побач з Домам афіцэраў.

— Калі б паркоўка «побач з танкам» аднавілася, няхай і на платнай аснове, ахвотных пакінуць там аўто было б даволі. Горад атрымліваў бы грошы, а мы — палёжку, — разважае Генадзь, яшчэ адзін з тых жыхароў, што вырашылі адстойваць свае правы на парковае месца і ўнутрыдваровую бяспеку.

Летам мінулага года на чацвёртым паверсе ў першым пад'ездзе здарыўся пажар. Сусед вывеў жыхароў з кватэры, а пажарнікі вымушаны былі шукаць, якім чынам пад'ехаць да месца здарэння, бо пажарная машына праціснулася скрозь «калідор» легкавікоў не магла. Але гэта — асаблівы выпадак. Нават вываз смецця са звычайнай паслугі ператвараецца ў выпрабаванне. Бывае, смеццявоз проста не можа даехаць да пляцоўкі з кантэйнерамі, пакеты і дробнае смецце вецер разносіць па акрузе.

Ад няправільнай паркоўкі пакутуюць не толькі нервы, але і маёмасць жыхароў. У цеснаце лёгка падрапаць як сваю машыну, так і аўто прыезджага. Адсюль — сваркі, пагрозы, грашовыя растраты, пастаянныя размовы з ДАІ. Некаторыя з жыхароў ставілі самаробныя металічныя слупкі, нацягвалі паміж імі тросік і такім чынам выгроджвалі лапкі для свайго аўтамабіля. Перыядычна з ЖЭСа прыходзілі патрабаванні дэманціраваць незаконныя загароды, але пасля яны ўсё роўна з'яўляліся.

— Мы добра ведаем адзін аднаго і пастаянна трымаем сувязь. Калі мне, напрыклад, не трэба сёння на працу, я тэлефаную суседу і кажу, што ён можа мяне «запіраць». А калі перад маёй машынай прыпаркуецца «чужак», то гадзін: прыехаў ён сюды на гадзіну, дзень ці тыдзень? — рэзюміруе Аляксандр.

Праезд скразны ці тупіковы?

Супрацьстаянне інтарэсаў доўжылася гадамі, пакуль у жыхароў не з'явілася надзея — пастанова Мінскага гарадскога выканкама № 2786, якая спрашчала ўсталяванне шлагбаума пры заездзе ў двор літаральна да трох крокаў.

— Па правілах, праводзіць усталяванне шлагбаума можна, калі з гэтай працэдурай згодны больш за палову жыхароў. На агульным сходзе было сабрана каля 80 працэнтаў подпісаў, «за» выказваліся нават тыя, хто не мае машыны, — успамінае Аляксандр. — Мы выбралі запорны механізм, аплацілі распрацоўку праекта, нанялі прадпрымальніка, які б выканаў устаноўчыя работы...

Аднак узнікла нечаканая перашкода. Пры разглядзе заявы ў гарвыканкаме палічылі, што двор на Купалаўскай мае



Такую карціну бачаць увечары жыхары дома на праспекце Незалежнасці, 28.

скразны праезд і падпарадкоўваецца іншым правілам карыстання, якія не дазваляюць усталёўваць перашкоды для транспарту. Жыхары з такім вердыктам не згодныя і вось ужо дзесяць гадоў вядуць перапіску з рознымі інстанцыямі. Лістоў і адказаў на іх сабраўся цэлы стос, прычыны для адмовы ўзніклі розныя, а справа так нікуды і не рушылася.

У лютым пытанні ўпарадкавання аўтамабільнага руху ў дварах абмяркоўвалі падчас прэс-канферэнцыі прадстаўнікі зацікаўленых арганізацый. Напрыклад, **Сяргей МАСЛЯК, старшыня Мінскага гарадскога камітэта прыродных рэсурсаў і аховы навакольнага асяроддзя**, адзначыў, што тэма парковак адна з пастаянных, хоць і не асноўная для яго супрацоўнікаў:

— У межах гэтай праблемы намі была ініцыяравана пастаянная акцыя «Я паркуюся, як...» На першым этапе з жыхарамі праводзіць інфармацыйную кампанію разам з мясцовымі органамі ўлады, ЖКГ Мінгарвыканкама, мясцовымі ЖРЭА і супрацоўнікамі ДАІ. Адміністрацыя раёна прапануе грамадзянам некалькі рашэнняў па парковачных месцах. Аднак трэба разумець, што, каб іх ажыццявіць, патрэбны фінансавыя выдаткі, 80 працэнтаў якіх кладуцца на жыхароў. Пасля першага этапу няправільна прыпаркаваныя аўтамабілі вывозім з дапамогай эвакуатара і ў прысутнасці работнікаў ДАІ. Парушальнікі могуць атрымаць штраф.

Па назіраннях старшыні камітэта, прыкладна 95 працэнтаў мясцовых ініцыятыў заканчваюцца на этапе мітынгу. Аднак **Галіна ГІЛЕВІЧ, намеснік генеральнага дырэктара па добраўпарадкаванні, санітарным утрыманні жыллёвага фонду ГА «Мінская гарадская жыллёвая гаспадарка»**, адзначае, што мінчане сталі не толькі актыўней выказваць меркаванні па добраўпарадкаванні прыдамай тэрыторыі, але і прапаноўваць добраўпарадкаванне за кошт уласных сродкаў.

Праект даражэйшы за шлагбаум

Атрымліваецца, гараджане гатовыя плаціць за паслугу, калі яна зробіць жыццё больш камфортным. І тут трэба згадаць яшчэ адну дэталю. Набыццё і ўсталяванне шлагбаума аплачвае той, хто падае заяву. Ён жа павінен

прафінансаваць распрацоўку праекта — гэта абавязковая ўмова для правядзення зямельна-будаўнічых работ. Уся праблема ў тым, што гатовы праект часам каштуе ўдвая больш, чым сам шлагбаум.

— Знайсці патрэбны запорны механізм цяпер не перашкода. Можна падабраць даўжыню, тып дзеяння, хуткасць пад'ёму. Іншая рэч, што праект, кошт тэхнікі, яе ўсталяванне для многіх жыхароў становяць значнымі выдаткамі, — разважае **Сяргей САХАР, дырэктар кампаніі — афіцыйнага прадстаўніка італьянскага вытворцы тэхнікі**. — Таксама хацеў бы сказаць пра этап узгаднення ўсталявання шлагбаума. У нашу кампанію тэлефануюць кліенты, якія сутыкнуліся з цяжкасцямі. Было б зручна вырашаць усе пытанні не выходзячы з аднаго будынка, каб службы маглі пракансультаваць заяўніка ў непрадбачаных выпадках.

Яскравая лічба: 800 тысяч транспартных сродкаў зарэгістравана ў Мінску, па даных ДАІ. У далейшым колькасць машын наўрад ці паменшыцца, так што метадыка, якую прапанаваў **Алег ЛЯШЧЫНСКІ, дырэктар ДУ «Паркоўкі сталіцы»**, падаецца асабліва цікавай. Яе сутнасць — адпрацоўка абароны прыдамавых тэрыторый, дзіцячых дашкольных, медыцынскіх устаноў, што размяшчаюцца побач з платнымі аўтамабільнымі паркоўкамі. Напачатку ўсе дваравыя тэрыторыі на выбраных вуліцах трапляюць у зону інфармавання. Уладальнікаў аўтамабіляў папярэджваюць пра пачатак мерапрыемстваў праз інфармацыйныя лісты. За два-тры тыдні грамадзяне павінны паведаміць, хто жыве або працуе напалёку. Сфарміраваны «спіс доступу»



У «архівах» некаторых жыхароў можна адшукаць адказы службаў на запыты яшчэ з 2007 года.

ўзгадняецца з адміністрацыяй раёна, пасля чаго дваравыя тэрыторыі абазначаюцца забараняльнымі дарожнымі знакамі, усталёўваецца сістэма фіксацыі парушальнікаў. Апошнія могуць займаць непрыемнасці з ДАІ.

— Наша метадыка сябе апраўдала. У мінулым годзе мы адпрацавалі па прывакзальнай плошчы ў раёне вуліцы Бабруйскай і Кірава, па вуліцы Чкалава ад вуліцы Варанянскага да Авакяна, і цяпер ідзе інфармаванне ўладальнікаў транспартных сродкаў па вуліцы Карла Маркса. Арыенціровачна, асноўная работа там пачнецца з сакавіка гэтага месяца, — такі прагноз даў Алег Ляшчынскі.

Што ж, дом па праспекце Незалежнасці, 28 дзеліць агульны двор з будынкамі па вуліцах Янкі Купалы і Карла Маркса. Магчыма, у сакавіку жыхары нарэшце адчуюць палёжку і ім не спатрэбіцца дабівацца ўстаноўкі шлагбаума... А пакуль пажывём — убацым.

Прагнеда ЮРГЕЛЬ.
Фота Сяргея НІКАНОВІЧА
і з асабістых архіваў жыхароў.

■ Рынак працы

ЮРЫСТ — ХОЛАДНА, БУХГАЛТАР — ЦЯПЛЕЙ, ФАРМАЦЭУТ — ГОРАЧА

Для Мінска склалі барометр магчымага працаўладкавання

Спецыялісты прадставілі спіс найбольш і найменш запатрабаваных прафесій, прааналізаваўшы больш за 150 розных кірункаў. У топе па-ранейшаму спецыялісты ў сферы медыцыны, адукацыі і сучасных тэхналогій. Што датычыцца рабочых спецыяльнасцяў, то высокі попыт на кваліфікаваных будаўнікоў, кухараў, трактарыстаў, прадаўцоў. А вось псіхолагам, эканамістам, юрыстам, мадэльерам і ліфцёрам адшукаць «месца пад сонцам» зараз будзе не так проста.

У будучыні змены закрануць прадстаўнікоў прафесій, якія не патрабуюць спецыфічных ведаў і ўменняў: касіраў, аператараў кол-цэнтраў, кур'ераў, сакратараў і адміністратараў. У буйных гіпермаркетах касіраў заменіць спецыяльныя тэрміналы, а ў кол-цэнтрах з работай змогуць спраўляцца аператары-робаты, праз 10—15 гадоў можа пачаць знікаць прафесія вадзіцеля, абавязкі якога возьме на сябе аўтапілот. Ужо цяпер шматлікія кампаніі скарачаюць штат бухгалтараў, бо з'яўляюцца новыя праграмныя прадукты, якія аблягчаюць працэсы ўліку.

Спецыялісты па прасоўванні і маркетынгу, камп'ютарным абсталяванні і тэлекамунацыях, сістэмныя аналітыкі, архітэктары, кіраўнікі сярэдняга звяна на вытворчасці могуць спаць спакойна — іх прафесіі будуць па-ранейшаму запатрабаваныя. Тыя, хто плануе заняцца вывучэннем блокчэйна і крыптавалют, таксама не пралічыліся: попыт на экспертаў у гэтай сферы будзе толькі расці. Тым не менш, як адзначыла **начальнік аддзела рынку працы камітэта па працы, занятасці і сацыяльнай ахове Мінгарвыканкама Святлана ЛЯВОНЧЫК**, наяўнасць дыплама не гарантуе працоўнае месца і паспяховую занятасць. Нават тым, у каго ёсць запатрабаваная спецыяльнасць, неабходна паглыбляць веды і цікавіцца інавацыямі. І калі раней аптымізацыя датычылася ў большай ступені рабочых спецыяльнасцяў, то сёння камп'ютарызацыя замяняе і тых, хто працуе ў інтэлектуальнай сферы. Напрыклад, прафесіі юрыстаў, псіхолагаў, эканамістаў у чыстым выглядзе становяцца ўсё менш запатрабаванымі.

Спецыялісты Міністэрства працы і сацыяльнай абароны і Мінгарвыканкама склалі таксама прагнозы сітуацыі на рынку працы сталіцы на 2018 год. У гэтым ім дапамаглі прадстаўнікі Шведскай дзяржаўнай службы занятасці, цеснае супрацоўніцтва з якімі працягваецца ўжо практычна дзесяць гадоў. Мемарандум аб ўзаемаразуменні з камітэтам па працы, занятасці і сацыяльнай абароне Мінгарвыканкама быў падпісаны ў 2015 годзе, цяпер да праекта далучыліся Гродзенская і Віцебская вобласці.

— Мы бачым аддачу ад сумеснай работы. Пытанні занятасці не страчваюць актуальнасць. Праект, які рэалізуецца, накіраваны на арганізацыю больш эфектыўнага ўзаемадзеяння паміж наймальнікамі і службай занятасці. У Швецыі створана сістэма прагназавання рынку працы, якая абавіраецца як на комплексны аналіз макразаканамічных індыхатараў, так і на апытанні работаўцаў. У цэлым умовы фарміравання, функцыянавання і рэгулявання рынку працы ў нашых краінах адрозніваюцца, але ёсць падобныя моманты. У прыватнасці, і для Швецыі, і для Беларусі характэрныя праблемы скарачэння працоўных рэсурсаў, дысбаланс попыту і прапановы на працоўную сілу, яе нераўнамернае размяшчэнне па тэрыторыі. Вопыт калег запатрабаваны ў нашай краіне, — заўважыў **першы намеснік міністра працы і сацыяльнай абароны Андрэй ЛАБОВІЧ**.

Даследаванне рынку працы паказала, што ў 2017 годзе яго кан'юнктура палепшылася. Летась працягнулася пераразмеркаванне рабочай сілы са сферы вытворчасці ў сферу паслуг, малога і сярэдняга бізнесу. У параўнанні з 2016 годам палепшыліся паказчыкі руху кадараў, скараціліся аб'ёмы вывалення работнікаў па ініцыятыве наймальнікаў. Колькасць вакансій, што прадстаўляюцца ў дзяржаўную службу занятасці, павялічылася амаль на 45 %, а сярод рабочых спецыяльнасцяў і ўвогуле вырасла ў два разы. Узровень рэгіструемага беспрацоўя знізіўся на 33,5 %. У цяперашні час заяўлена патрэба больш чым у дзiesiąты тысячач работнікаў. Узровень беспрацоўя, якое рэгіструецца, складае 0,2 % ад колькасці эканамічна актыўнага насельніцтва. «З улікам існуючых тэндэнцый прагназуем, што больш за 70 % грамадзян з тых, хто звярнуўся па працаўладкаванне, будуць уцягнутыя ў розныя праграмы садзейнічання занятасці, — падкрэсліла **намеснік старшыні камітэта па працы, занятасці і сацыяльнай абароне Мінгарвыканкама Таццяна КУДЗЕВІЧ**. — На рэалізацыю актыўных мер садзейнічання занятасці запланавана больш як 4 мільёны рублёў».

Дар'я КАСКО