



# ...ТОЕ, ШТО НАС АБ'ЯДНОЎВАЕ



(Заканчэнне. Пачатак на 1-й стар.)

Уладзімір Пуцін асабліва адзначыў важнасць сумеснай падрыхтоўкі да святкавання 70-годдзя Перамогі ў Вялікай Айчыннай вайне: «Наша агульна абавязка перад каляленнем пераможцаў года адзначыць гэты юбілей».

Іншыя ўдзельнікі пасяджэння таксама выказаліся ў падтрымку ўсіх пытанняў, якія складаюць парадка дзяння самоту. У сваіх выступленнях яны падкрэслілі намеры і ў далейшым садзейнічаць развіццю супрацоўніцтва ў СНД па ўсіх напрамках.

## СНД хацела б вяртання Грузіі

Аляксандр Лукашэнка нагадаў, што некалькі гадоў таму з Садружнасці Незалежных Дзяржаў выйшла Грузія. «Відаць, тады для гэтага былі пэўныя ўнутраныя матывы. Але жшчыце не стаць на месцы. Мы як жылі побач адзін з адным, так і працягваем жыць» — адзначыў кіраўнік беларускай дзяржавы. «Адкрыта заяўляю, і гэта не толькі мае меркаванне, што мы хацелі б, каб Грузія вярнулася ў склад Садружнасці» — падкрэсліў беларускі лідар. «Думаю, Грузія пачуе гэтае пасланне» — дадаў кіраўнік беларускай дзяржавы. Аляксандр Лукашэнка адзначыў, што казаў пра гэта і напярэдадні беларускага старшынства ў СНД і, паводле яго слоў, гэты год не прайшоў дарма.

Паводле слоў Прэзідэнта Беларусі, у Грузіі вельмі многа, у тым ліку і ў кіравніцтве, жадаюць мець пляцоўку, дзе можна абмяркоўваць не толькі палітычныя, але і эканамічныя пытанні. «Думаю, для таго, каб ад слоў перайсці да спраў, нам трэба шукаць не тое, што нас раз'ядноўвае, а тое, што аб'ядноўвае, і мы атрымаем ад гэтага адпаведны выйгрыш. У канчатковым рахунку, усё гэта азначае нашы людзі як у Садружнасці, так і ў Грузіі» — падкрэсліў Прэзідэнт Беларусі. «Хацелася б, каб мы не забывалі, што наша Садружнасць — гэта жыццёвы арганізм, а любому арганізму трэба развіццё» — дадаў беларускі лідар.

Гэтую думку падтрымаў і Прэзідэнт Украіны Віктар Януковіч, які сказаў, што дзверы СНД для Грузіі заўсёды расчыненыя.

## Украіна абяцае паступальнае развіццё

Старшынства Украіны ў СНД ў 2014 годзе будзе накіравана на забеспячэнне паступальнага развіцця Садружнасці і ўмацаванне ўзаемавыгаднага супрацоўніцтва, заявіў Прэзідэнт Украіны Віктар Януковіч. «Сваю работу ў адпаведнасці з канцэпцыяй старшынства мы плануем накіраваць у першую чаргу на забеспячэнне далейшага паступальнага развіцця СНД і ўмацаванне ўзаемавыгаднага супрацоўніцтва, якое адпавядае нацыянальным інтарэсам кожнай дзяржавы-ўдзельніцы» — сказаў Віктар Януковіч.

Паводле яго слоў, адным з прыярытэтных напрамкаў работы Украіна бачыць далейшае развіццё гандлёва-эка-

намічнага супрацоўніцтва, якое павінна грунтавацца на палажэннях дагавора аб зоне свабоднага гандлю і прынцыпах СГА. «Гэты дагавор, па нашым перакананні, павінен запрацаваць у поўную сілу, а закладзеныя ў ім механізмы — стаць рэальна дзейнымі, — сказаў Прэзідэнт Украіны. — Варта сфарміраваць усё неабходныя ўмовы для забеспячэння раўнапраўнай канкурэнцыі, абароны правой уласніка і інвестара, зняць штучныя бар'еры, якія усё яшчэ маюць месца і перашкаджаюць гандлёваму і інвацыянаму супрацоўніцтву».

«Важна таксама, каб на аснове міжнародных нормаў і прынцыпаў, закладзеных у дамоў, заробілі механізмы разгляду спрэчных пытанняў у гандлі» — дадаў Віктар Януковіч.

Ён паведаміў, што ў перыяд старшынства ў СНД намаганні Украіны таксама будзе накіраваны на падрыхтоўку да падпісання пагадненняў аб транзіце трыбаправодным транспартам, гандлі паслугамі, пратокінамі аб пазатаннай адмене экспертных пошлі.

На думку Віктара Януковіча, агульным інтарэсам краін СНД таксама адпавядае рэалізацыя сумесных праектаў у навукова-тэхнічнай і інвацыячнай галінах, энергетыцы, транспарце, машынабудаванні, сельскай гаспадарцы. «Найважнейшым аспектам ўзаемадзеяння ў СНД Украіна лічыць энергетычную сферу. Перш за ўсё, гэта датычыцца развіцця супрацоўніцтва па пытаннях транспартнай энергасурсы, забеспячэння надзейнасці іх паставак, выпрацоўкі зразумелых і дакладных прынцыпаў дзейнасці дзяржаў-ўдзельніц на рынку энэрга-носібіў» — сказаў Прэзідэнт Украіны.

Паводле яго слоў, неабходна пашыраць ўзаемадзеянне ў сферах, звязаных з электразабеспячэннем. У сувязі з гэтым мяркуецца правесці шэраг міжнародных канферэнцый. «Круглых сталаў» і пасяджэнняў органаў галіновага супрацоўніцтва.

Асабліва ўвагу ў год старшынства ў Садружнасці Украіна плануе надаць культурна-гуманітарнаму супрацоўніцтву, пры гэтым асобны акант будзе зроблены на правядзенне мерапрыемстваў па падрыхтоўцы да святкавання 70-годдзя Перамогі ў Вялікай Айчыннай вайне. 2015 год у СНД вырасна аб'явіць годам ветэранаў Вялікай Айчыннай вайны.

Віктар Януковіч выказаў удзячнасць Прэзідэнту Беларусі Аляксандру Лукашэнку за паспяховае старшынства ў СНД у гэтым годзе. «Па май перакананні, беларускімі бокам праведзена вялікая работа ў напрамку пашырэння ўзаемадзеяння нашых краін у рамках СНД на карысць кожнага чалавека» — сказаў ён.

У сваю чаргу, Аляксандр Лукашэнка ад імя Савета кіраўнікоў дзяржаў пажадаў Украіне паспяховага старшынства ў наступным годзе. «Тая праграма, якая сёння прапанавана вамі, з'яўляецца шырокай і ўнікальнай» — адзначыў беларускі лідар.

## ■ Меркаванне

# САДРУЖНАСЦЬ ПЕРААСЭНСОЎВАЕ СВАЮ РОЛЮ



Не будзе перабольшваннем сказаць, што Садружнасць Незалежных Дзяржаў перажывае на нашых вачах адзін з найбольш цікавых этапаў у сваім развіцці. Гэта звязана з працэсамі еўразійскай інтэграцыі, ініцыяванымі Расіяй, Беларуссю і Казах-

стам. Сёння адбываецца пераасансаванне ролі арганізацыі: СНД прымае на сябе функцыі не толькі рэгіянальнага міжнароднага рэгулятара і дыскусійнай пляцоўкі, якой дэ-факта супольнасць была да гэтага часу, але і становіцца адной з фабрык еўразійскага інтэграцыйнага працэсу, дзе выпрацоўваецца фармат ўзаемадзеяння будучага Еўразійскага эканамічнага саюза з іншымі дзяржавамі з ліку рэспублік былога СССР.

Аб правільнасці такога меркавання сведчаць падзеі, што адбыліся падчас Мінскага саміту 24-25 кастрычніка. У рамках форуму прайшло пасяджэнне Вышэйшага еўразійскага эканамічнага савета, дзе былі дасягнуты важныя пагадненні аб далейшым развіцці інтэграцыі і аб далучэнні да працэсу новых удзельнікаў. Цягам дыскусій бакі нарэшце падышлі да вырашэння шэрагу спрэчных пытанняў, але засталіся і такія, кампрамісу па якіх дасягнуць пакуль не атрымаўся.

## Саюз без выключэнняў

Значным поспехам можна назваць тое, што Беларусі і Казахстану ўдалося пераканаць расійскіх партнёраў у неабходнасці ліквідацыі выключэнняў і абмежаванняў у працы Мытнага саюза і забеспячэння роўных умоў гаспадарання для ўсіх суб'ектаў Аднаіной эканамічнай прасторы. Відавочна, што без такой меры прызус эканамічнай інтэграцыі, па умовах удзелу Расіі ў Сусветнай гандлёвай арганізацыі, страчвае ўжо і сэнс.

Так, беларускія вытворцы зараз вымушаны канкураваць на расійскі рынку з замежнымі таварамі, згодна з нормамі СГА. Пры гэтым яны не маюць ніякіх прывілеяў ад удзелу ў Мытным саюзе, але губляюць дадатковыя прыбыткі з-за выплатаў расійскаму боку экспертных мытных плацжаў. Толькі ад прыбытку нафтаперапрацоўкі Беларусь пералічвае ў расійскі дзяржаўны бюджэт некалькі мільярдаў долараў ЗША.

Безумоўна, калі казаць аб эканамічных інтарэсах Расіі, гэта выглядае спраядліва, але калі разважаць наднацыянальнымі, інтэграцыйнымі катэгорыямі, то больш слушна, калі кожны з удзельні-

каў гатовы ўступіць частку сваіх інтарэсаў на карысць агульнага развіцця. Менавіта такія абавязкі ўзую на сябе Прэзідэнт Расійскай Федэрацыі Уладзімір Пуцін, які на выніках пасяджэння Вышэйшага Еўразійскага эканамічнага савета заявіў, што «расійскі бок гатовы пайсці на ліквідацыю ўсіх абмежаванняў, у тым ліку па нафце і нафтапрадуктах. Гэта страта для нашага бюджэту, аднак мы гатовы пайсці на такія меры».

Пры гэтым неабходна разумець, што працэс ліквідацыі абмежаванняў не тычыцца адной нафтаперапрацоўчай галіны. Гаворка ідзе пра пошук балансу інтарэсаў, калі будучы ліквідаваны ўсе без выключэння бар'еры на шляху свабоднага руху тавараў, паслуг і капіталаў, таму, акрамя «плюсаў», беларускіх вытворцаў чакае таксама ўзмацненне канкурэнцыі, а дзяржава будзе не здольна абараніць іх пратэжыянісцкімі мерамі. Кіраўнікі айчыннай прамысловасці заяўляюць, што да такой канкурэнцыі беларускі рэальны сектар гатовы. Развіццё інтэграцыйнага працэсу пакажа, як гэтыя заявы суднадушча з рэчаіснасцю.

Яшчэ адной рызыкай развіцця інтэграцыі з'яўляецца сітуацыя ў самой Расіі. Ужо неаднаразова расійскае вышэйшае кіраўніцтва дэкларавала схільнасць да стварэння моцнага эканамічнага саюза на аснове прыярытэту агульнага інтарэсу, аднак такія намеры супярэчылі палітычным да атрымання хуткага прыбытку расійскай фінансаво-сыварынальнай бізнэс-супольнасці ды так і заставаліся на ўзроўні дэкларацыі. «згубішчыся» ў розных «узгадненнях» і «ратыфікацыях».

## Пашырэнне без праблем

Другім найбольш важным пытаннем саміту стала абмеркаванне пашырэння Мытнага саюза за кошт далучэння новых удзельнікаў — Кыргызстана і Арменіі. Відавочна, што сам факт такога абмеркавання ў рамках Садружнасці сведчыць аб абнаўленні геапалітычнай місіі СНД.

У цэлым, пашырэнне Мытнага саюза было ўспрынята ўдзельнікамі пазітыўна, аднак зразумела, што на гэтым шляху як Арменію, так і Кыргызскую Рэспубліку чакае шмат цяжкасцяў, звязаных з прыняццем на сябе абавязкаў наднацыянальнага характару.

Да таго ж існуе пэўная эканамічная рызыка такога працэсу: інтэграцыйны эффект дасягаецца ад удзелу прыблізна роўных па сваіх магчымасцях рэспублік, у той час як Арменія, так і Кыргызстан значна адстаюць у сваім эканамічным патэнцыяле ад дзяржаў «мытнай тройкі». Такія яроўнасці мо-

жа прывесці да дысбалансу развіцця саюза, з чым ужо сутыкнуліся кіраўнікі Еўрапейскага саюза, калі краіны Паўднёвай і Цэнтральнай Еўропы фактычна датуоцца з боку больш развітых заходніх дзяржаў.

Асабліва няпростае бачыцца сітуацыя з уключэннем у інтэграцыю Кыргызстана. Рэспубліка мае лішкі працоўных рэсурсаў, і менавіта стымуляцыя працоўнай міграцыі як крыніцы існавання эканомікі з'яўляецца асноўным матывам еўразійскіх палітычных кіраўніцтваў. У той самы час Кыргызстан — краіна з вельмі няпростай крымінальнай сітуацыяй, значным уплывам наркамедыі і экстрэмісцкіх рэлігійных групавак на грамадскія працэсы.

Надаўня беспарадкі паміж карэннымі жыхарамі і мігрантамі з Сярэдняй Азіі ды Закаўказзя ў маскоўскім Бірлёве — яшчэ адно сведчанне міжэтнічных праблем, з якімі ўжо зараз сутыкнулася Расія. Гэта сігнал пра тое, што ўключэнне цэнтральнаазіяцкай краіны ў інтэграцыйны працэс толькі ў якасці крыніцы таннай працоўнай сілы з'яўляецца небяспечным для поспеху самой ідэі еўразійскай інтэграцыі.

Найбольш адэкватным рашэннем стала б індустрыялізацыя цэнтральнаазіяцкага рэгіёна пад патрыбу будучага Саюза, з забеспячэннем зняцісці на сельніцтва на ўласнай тэрыторыі, што дазволіць скарацтваць эканамічныя магчымасці краіны і адначасова атрымаць эффект ад стварэння дадатковых прамысловых актываў з выкарыстаннем адносна таннай працоўнай сілы.

Пра-равішаму спрэчным застаецца пытанне ўзаемадзеяння дзяржаў Мытнага саюза і Украіны. Расійскі бок працягвае займаць досыць жорсткую пазіцыю адносна афіцыйнага Кіева, які абраў еўрапейскі вектар інтэграцыі. Беларусь і Казахстан настоіваюць на неабходнасці ўтварэння для Украіны адмысловых формаў кааперацыі. Салідарна з беларусамі і казахамі выступіла ўкраінская дэлегацыя. Відавочна, што Украіна не зацікаўлена ў тым, каб «спаліць усё масты» з дзяржавамі Мытнага саюза, і зразумела, што стварэнне асаблівых формаў супрацоўніцтва можа захаваць Украіну для еўразійскай інтэграцыі ў будучым.

СНД на тое і з'яўляецца перамоўнай пляцоўкай інтэграцыі, каб кожны з партнёраў у пошуках кампрамісу выказаў уласнае меркаванне, а ад поспеху нацыянальнай дыпламатыі залежыць геапалітычная вага асобнай краіны ў інтэграцыйных працэсах.

Аляксандр ШПАКОЎСкі

## ■ Наш футбол

# «Я ЗАЎЖДЫ АДКРЫТЫ ДЛЯ БАЛЕЛЬШЧЫКАЎ»

Трэнерскія змены ў стане барысаўскага БАТЭ рэдкія, як дождж у пустыні. За ўсю сучасную гісторыю клуба, якая пачынаецца з 1996 года, на капітанскім месціцы да апошняга часу было ўсяго тры спецыялісты: Юрый Пунтус, Ігар Крывушэнка і Віктар Ганчарэнка. Але нядаўні пераезд у Краснадар Ганчарэнка, зразумела, спарадыў новае трэнерскае назначэнне. Праўда, новы веласіпед у Барысаве прыдумляць не сталі, замежнікаў не запрашалі, а вырашылі даверыць калектыву старшаму трэнеру калектыву Аляксандру ЕРМАКОВІЧУ, чалавеку, які амаль усё сваё спартыўнае жыццё прысвяціў БАТЭ. Як футбаліст ён знакавая фігура для каманды. А вось у трэнерскім складніку — асоба для многіх пакуль незнаёмая. І каб адкрыта прэзентаваць «коўча», барысаўскі клуб арганізаваў спецыяльную прэс-канферэнцыю, на якой новы галоўны трэнер упершыню ў шырокім фармаце пагутарыў з прэсай.

## Пра новую пасадку

— Ведаеце, калі працуеш старшым трэнерам, дзесці ўжо разумееш, як зрабіць бы на месцы галоўнага трэнера ў той ці іншай сітуацыі. — адзначае 38-гадовы спецыяліст. — Здаецца, на пачатку года ў адной з размоў з Анатолем Калоскім, старшынёй праўлення ФК БАТЭ, ён спытаў, што думаю пра тое, каб калісьці ўзначаліць каманду. Зразумела, пасля таго пытання я ўжо ў поўным сэнсе ўяўляў сябе ў гэтай ролі.

## Трэнеры-настаўнікі

— Усе трэнеры, з якімі я працаваў, пакінулі ўва мне частку сябе. Я заўжды сачыў за імі, аналізаваў іх працу. Але найбольш уклад у мае трэнерскае становленне ўнёс Віктар Міхайлавіч Ганчарэнка. Я

## Праўніцтва да былога галкіпера БАТЭ

Юрыя Жаўнова, які нядаўна пакінуў піцкерскі «Зеніт» — Юрый — выдатны вараатар. Аднак у яго вялікія праб-



лемы са здароўем. Найперш трэба, каб ён напярвы і. І калі ў яго будзе усё ў парадку, тады можна будзе весці нейкую размову. Праўда, усё рашэнні пра новыя трансферы будзем прымаць ужо напрыканцы сезона. У нас ёсць пэўныя планы, намёткі, але казаць пра іх яшчэ дачасна.

## Аб працоўных спрэчках з былым трэнерам

— Мы з Віктарам Міхайлавічам аднадумалі. Зразумела, у нас, як у любым трэнерскім штабе, часам узніклі пэўныя пытанні, рознагалосці, але буй-

танцы «трэнер — футбаліст». Тое ж самае і ў мяне. Аднак да Аляксандра няма ніякіх прэтэнзій да працы ў трэнеравым працэсе, паводзім у калектыве. Усё роўна ў нас ёсць субардынацыя, якой ён прытрымліваецца.

## Сустрэча з балельшчыкамі

— Мяркую, што яе арганізуюць. Мы часам ладзім для іх сустрэчы, адкрытыя трэнерскія каманды, куды зазварты таксама прыязджаюць. Я заўжды адкрыты для аматараў футбола, і іх погляд вельмі важны для мяне і клуба.

## Будаўніцтва новага стадыёна

— У нас з'явіцца цудоўны стадыён. І чым раней мы выйдзем на яго газон, тым для нас будзе больш прыемна. Ведаю, колькі высілкаў для гэтага прыкладаюць людзі, якія займаюцца будоўляй. Футбалістам і трэнерскаму штабу хочацца згуляць на новым стадыёне ўжо сёння.

## Камплектаванне трэнерскага складу

— Мы працуем сезон з трэнерскім штабам, які мае цяпер. Ужо пасля падумаем над тым, ці трэба нешта мяняць. І калі нам будзе нехта неабходны, безумоўна, будзем далучаць.

## Пра відовішчы футбол

— Мы ўсе хочам, каб нашы футбалісты заўжды паказвалі яркі, відовішчы футбол. На жаль, нават не ўсе топ-клубы дэманструюць вельмі прыгожы футбол, бо рабіць гэта павяна вельмі складана. Мы таксама стараемся, але не заўжды нашы жаданы супадаюць з нашай рэчаіснасцю.

## Стажыроўкі і замежныя знаёмствы

— Я часта ездзіў на стажыроўкі разам з Віктарам Міхайлавічам. У яго больш шчыльны кантакт менавіта з галоўнымі трэнерамі. Што да мяне, перад гульняй з «Гомелем» я размаўляў з Леанідам Кучком, галоўным трэнерам маскоўскага «Лакаматыва». Цяпер планую сустрэцца і пагутарыць з ім.

## Галоўнае ўражанне ад кар'еры футбаліста

— Гэта першае чэмпіянства БАТЭ ў 1999 годзе. У той час падобнае для нас было ўпершыню. Трэба ўгадаць і ўдзел у Лізе чэмпіёнаў. Згуляць у гэтым турніры марыць кожны футбаліст.

Тарас ШЧЫРЫ

## ■ Даты

# ПОБАЧ «БЕЛАРУСКІ ПЕЙЗАЖ» І «АРАРТ ВЯСНОЙ»

Міністэрства сувязі і інфарматызацыі выпусціла ў абарачэнне паштовае блон, прысвечаны 20-годдзю ўстанавлення дыпламатычных адносін паміж Рэспублікай Беларусь і Рэспублікай Арменія. Нашу краіну на ім прадстаўляе разрадуцкія карціны Вітала Ціркы «Беларускі пейзаж», Арменію — разрадуцкія карціны Марціроса Сар'яна «Арарат вясной».



Ва ўрачыстай цырымоніі гашэння паштовага блонка на канверце «Першы дзень» прымалі ўдзел першы намеснік міністра замежных спраў Аляксандр Міхневіч, Надзвычайны і Паўнамоцны Пасол Рэспублікі Арменія ў Рэспубліцы Беларусь Армен Хачатран, генеральны дырэктар Нацыянальнага мастацкага музея нашай краіны Уладзімір Пракапюк, генеральны дырэктар рэспубліканскага ўнітарнага прадпрыемства «Белпошта» Ірына Саксонава.

Паводле яе слоў, сумесныя выпускі паштовай прадукцыі аб'ядноўваюць атрыманніц паштовага паслуг, прапагандуюць культурную спадчыну нашых дзяржаў і садзейнічаюць далейшаму ўмацаванню супрацоўніцтва — у галіне навуцы, адукацыі, турызму і эканомікі. Да таго ж паштовае блонкі маюць пазітыўны рэзананс на абедзвюх краінах, займаюць годнае месца ў калекцыях філатэлістаў.

З Рэспублікай Арменія гэта, дарэчы, ужо другі сумесны выпуск. Першы, прысвечаны Мінску і Ервану, быў выпушчаны два гады таму.

Валянціна ДОУНАР

# ПУСТЫ БАЛЬНІЧНЫ ЛОЖАК...

(Заканчэнне. Пачатак на 1-й стар.)

— Мы прад'яўляем да якасці работы амбулаторна-паліклінічнага звяна самыя высокія патрабаванні: гэтыя арганізацыі павінны быць фільтрамі, якія прапускаюць праз сабе насельніцтва, усебакова ацэньваючы яго здароўе, — падкрэсліў Ігар Ласціцкі. — Яны павінны браць пад увагу кожны выпадак захворвання, прызначаць спецыяльнае і адэкватнае лячэнне, назіраць за змяненнямі ў стане здароўя пацыента, прымяняць на практыцы метады прафілактыкі. Не скарэць, што, калі першааснае звяно працуе неэфектыўна, а ўрачы прапускаюць хваробу на пачатковым этапе, гэта цягне за сабой неабходнасць садзейнічаць стацыянарнаму дапамогу — высокатэхналагічнаму і больш даругу.

Але і ў стацыянарных арганізацыях фінансавыя сродкі павінны працаваць эфектыўна. Так, прастой бальнічнага ложка не толькі не скарачае аб'ёмы стацыянарнай дапамогі, што фінансуецца з бюджэту, але і пагаршае медыцынскае абслугоўванне насельніцтва ўвогуле. Ложак, які працуе неэфектыўна, фінансуецца ў памеры 2/3 ад ложка, які працуе эфектыўна. Працей кажучы, пусты бальнічны ложка усё роўна забірае сродкі...

Надзея НІКАЛАЕВА.

## ■ Факт

## Еўропа — за пугу, а ЗША — за пернік?

У палітыцы і эканоміцы, як і ў добрым жарце, галоўнае — трапны момант. На мой погляд, гэты момант заўважыў Еўрасаюз і добра ім скарыстаўся. Арган зноў набірае вагу.

Прыпыненне працы ўрада ЗША на два тыдні не засталася не заўважаным іншымі краінамі. Праблема з дзяржаўнымі дагумам не вырашана, а проста адкладзена. У лютым наступнага года сітуацыя з недамоўленасцю паміж Кангрэсам і прэзідэнтам можа паўтарыцца. І хто ведае, чым яна скончыцца. У такіх умовах чакаць нейкіх рашучых заходаў ад ЗША няма сэнсу.

У сваю чаргу, Еўрапейскі саюз, скарыстаўшыся зручным момантам, заявіў аб тым, што будзе жорстка адбіраць банкі. Еўрапейскі Цэнтрабанк на пачатку наступнага года пачне маніторынг «грашовых скрынь» — правал стрэс-тэста будзе прычынай для пачатку працэдур банкруцтва. Гэтая навіна вельмі ўмацавала веру інвестараў у еўра. Таму відаць, што Еўрасаюз выбіраў палітыку «пугі», а ЗША — «перніка». Паглядзім, чья пазіцыя будзе больш выгаднай.

Да беларускага рубля за гэты тыдзень долар падаражэў на 20 рублёў (плюс 0,2%) да 9170. Еўра падняўся на 160 рублёў (плюс 1,3%) да 12670. Расійскі рубль падаражэў на 2 грашовыя адзінкі (плюс 0,7%) да 289,5.

Уладзіслаў КУЛЕЦКІ.

## ПЛАСТЫКА ХОРУ

Дзяржаўны камерны хор рэспублікі Беларусь адзначае сваё 25-годдзе канцэртам 26 кастрычніка. Палкоўкі вечар урачысты, то віншаваць яго будучыя вядомыя калектывы. Адзін з іх — Дзяржаўны акадэмічны сімфанічны аркестр Рэспублікі Беларусь. Госцем канцэрта стане Вільнюскі камерны хор.

Кіраўнік Дзяржаўнага камернага хору Рэспублікі Беларусь Наталія Міхайлава тлумачыць:

— Мы адначасна нам юбілей і Вялікай зале філармоніі пры ўдзеле тых музыкантаў, якіх мы хацелі б бачыць, сваіх сяброў. Сумесна з сімфанічным аркестрам мы выканаем 4 духоўныя п'есы Джузэпе Вердзі. Хоць ён не быў аўна веруючым чалавекам, але пакінуў цудоўныя ўзоры духоўнай музыкі: яго «Рэ-квіем» доўга будзе ўзрачаць слухачоў. Як і гэтыя 4 п'есы, якія ён напісаў у розныя перыяды сваёй творчасці, а напрыканцы жыцця сабраў і зрабіў цыклам. 2 з іх гуцаць акапэльна, а 2 — з аркестрам. У іх ёсць водгукі яго опер. Мы імкнёмся працаваць так, каб у кожным канцэрце была нейкая прэм'ера. У першым аддзяленні рыхтуем прэм'еру беларускай кампазітаркі Ларысы Сімаковіч, з якой хор доўгі час супрацоўнічаў, калі яшчэ толькі пачынаў сваю гісторыю разам са сваім стваральнікам Ігарам Макохавым. Цікавая рэжысура Ларысы Сімаковіч, яна працуе з пластыкай: нашы салісты выступаюць як акцёры, мы ўвесь час даказваем, што нездарма называемся артыстамі дзяржаўнага камернага х



# ПЕРШАЯ КАТЭГОРЫЯ

Шэраг работ па будаўніцтве другой кальцавой аўтадарогі вакол сталіцы праведзены, аднак фінансавыя цяжкасці не даюць сёлета праекту разгарнуцца ў поўным аб'ёме. Дарожнікі спадзяюцца, што да 2017 года — тэрміну ўз'ядзення аб'екта — сітуацыя выправіцца. Новая кальцавая працягласцю 157 км будзе мець чатырохпалосны рух (па дзве паласы ў кожным кірунку). Рухацца па трасе можна будзе з хуткасцю 120 км/г. Другая кальцавая, у адрозненне ад дзейнай, будзе мець меншыя прапускныя здольнасці, паколькі яе функцыя — транзітная.

Начальнік галоўнага ўпраўлення аўтамабільных дарог Міністэрства транспарту і камунікацый Рэспублікі Беларусь Яўген РАКАЛА расказаў напярэдадні прафесійнага свята аб іншых праектах па рэканструкцыі і будаўніцтве аўтамабільных дарог, на рэалізацыю якіх, акрамя бюджэтных сродкаў, прыцягваюцца дадатковыя крыніцы фінансавання.

## РЭСПУБЛІКАНСКІЯ ДАРОГІ Ў КРЭДЫТ

Дзякуючы крэдыту Беларускага атрымалася летась завяршыць рэканструкцыю рэспубліканскай аўтадарогі М-4 Мінск — Магілёў. Гэта дарога 1-й катэгорыі на ўсёй працягласці. Уздоўж асноўнай трасы размешчаны плядоўкі адпачынку са стаянкамі для аўтамабіляў, сучасныя аб'екты прыдарожнага сервісу. На дарозе ўстаноўлены відэакамеры, якія перадаюць інфармацыю ў рэжыме рэальнага часу, дарожна-вымяральных станцыяў, светлавых табло для інфармавання вадзіцеляў аб сітуацыі

на дарозе. Для прадукцыйнага лабавых сутыкненняў усталявана тросавая агароджа, а ўздоўж трасы ў раёне лясных масіваў — сетка-агароджа ад жывёл. Рэабілітацыю участку км 21 — км 41 на выездзе з Мінска і км 182 — км 188 на пад'ездзе да Магілёва ўдалося завяршыць за кошт крэдыту Банка развіцця.

Асноўныя намаганні дарожных ар-

ганізацый рэспублікі сканцэнтраваны сёння на рэканструкцыі дарогі М-5 Мінск — Гомель. На участку Пухавічы — Бабруйск работы вядуцца за кошт крэдыту Сусветнага банка. Генпадрадчыкам з'яўляецца італьянская кампанія Todini, у будаўніцтве аб'екта задзейнічаны беларускія дарожныя і мостабудавальнічыя арганізацыі. Праект прадугледжвае рэканструкцыю 53 км дарогі па параметрах 1-й катэгорыі. Асноўныя работы на гэтым участку завершаны, рух адкрыты па ўсім папаласях.

У лістападзе плануецца пачаць (і завяршыць у 2015 годзе) рэканструкцыю участку аўтадарогі М-5 Бабруйск — Жлобін. Для гэтага будуць прыцягвацца сродкі льготнага крэдыту ў падставе пагаднення паміж Эксімбанкам КНР і ўрадам Беларусі.

На участку аўтадарогі М-5 Жлобін — Гомель работы ажыццяўляюцца за кошт крэдыту Эксімбанка КНР. Ген-

падрадчык — кітайская карпарацыя па будаўніцтве дарог і мастоў. Работы вядуцца з канца мінулага года і таксама выконваюцца беларускімі субпадрадчыкамі. Увядзенне ў эксплуатацыю запланавана на наступны год.

Пасля завяршэння рэканструкцыі аўтадарог М-4 Мінск — Магілёў і М-5 Мінск — Гомель плануецца прыступіць да рэканструкцыі па параметрах 1-й катэгорыі аўтадарог М-6 Мінск — Гродна і М-3 Мінск — Віцебск на участку Лагойск — Пleshчанічы, М-7 Мінск — Вільнюс на участку ад Валожына да мяжы Літоўскай Рэспублікі.

## ПРАЕЗД ЗА АПЛАТУ

160 тысяч карыстальнікаў зарэгістравана ў нацыянальнай сістэме збору аплаты за праезд па аўтамабільных дарогах BelToll. Большасць пільнаўнікаў з-за адукуснасці ў вадзіцельскай жадаюць спецыяльнага азнамянення з інструкцыяй, якая рэгламентуе правільнасць эксплуатацыі бартавой прылады. Найчасцей гэта ігнаруюць юрыдычныя асобы. Так, у адной арганізацыі можа быць некалькі аўтамабіляў, і бартавыя прылады выкарыстоўваюцца не на тым транс-

## Бягучым рамонтам сёлета адрамантавана 780 км рэспубліканскіх дарог і 218 пагонных метраў мастоў, капітальным — 16 км дарог і 220 пагонных метраў мастоў. Штогадовае павелічэнне недарамонту дарог, звязанае з недахопам бюджэтных рэсурсаў, застаецца вострай праблемай.

парце, на якія яны былі зарэгістраваны. У закондаўстве, між тым, прапісана, што пераўсталяваць бартавую прыладу на іншы транспартны сродак забараняецца. За такое парушэнне прадугледжаны штраф. А ўвогуле ўсе праблемныя пытанні карыстальнікаў платных дарог разглядаюцца, звароты правяраюцца. Аналіз работы электроннай сістэмы збору аплаты за праезд па аўтадарогах Беларусі Міністэрства транспарту і камунікацый ад 1 студзеня 2014 года.

Падчас уводу аналагічнай сістэмы ў іншых дзяржавах таксама фіксаваліся праблемы. Варта нагадаць, што сістэма BelToll заснавана на тэхналогіі радыёсувязі на кароткай адлегласці, што дазваляе здымаць зборы з ка-

рыстальнікаў дарогі без прыпынення транспартных сродкаў у пункце грашовых збораў. Эксплуатацыя сістэмы пачалася 1 жніўня гэтага года і сёння ахоплівае 815 км беларускіх дарог. Было адкрыта 48 пунктаў абслугоўвання, абсталявана 2 сучасныя цэнтры апрацоўкі інфармацыі.

31 студзеня 2014 года сетка будзе пашырацца на участках аўтамагістраляў М-4 Мінск — Магілёў на ўсім працягу і М-5 Мінск — Гомель на участку ад Пухавіч да Бабруйска. Рэч у тым, што першай катэгорыі ў нас пакуль адпавядае толькі ўчастак да Бабруйска, а далей — не. Таму і плата за праезд на участку ад Бабруйска да Гомеля ўводзіцца не будзе.

Святлана БАРЫСЕНКА.

## Выкарыстанне сістэмы BelToll з'яўляецца абавязковым для вадзіцеляў, якія кіруюць:

- легкавымі аўтамабілямі, зарэгістраванымі за межамі Мыйтнага саюза (пасажырскія аўтамабілі і пасажырскія мікрааўтобусы) з тэхнічна дапушчальнай агульнай масай не больш за 3,5 т;
- іншымі транспартнымі сродкамі (грузавікамі, аўтобусамі і дамамі на колах) з тэхнічна дапушчальнай агульнай масай звыш 3,5 т.

Для вадзіцеляў аўтамабіляў (не больш за 3,5 т) з краін Мыйтнага саюза (Беларусь, Расія, Казакстан) праезд застаецца бясплатным. Ад аплаты за праезд па платных дарогах таксама вызваляюцца:

- ✓ маледы і трактары
- ✓ колавыя мотары і самаходныя машыны
- ✓ транспартныя сродкі аператыўнага прызначэння
- ✓ транспартныя сродкі, якія выкарыстоўваюцца для забеспячэння абароназдольнасці і правапарадку
- ✓ маршрутных транспартных сродкаў, якія ажыццяўляюць гарадскія перавозкі пасажыраў
- ✓ транспартныя сродкі, якія выкарыстоўваюцца для аказання медыкаўскай дапамогі, ліквідацыі надзвычайных здарэнняў, перавозкі грузаў гуманітарнай дапамогі.

## Генеральны дырэктар «Магілёўаўтадар» Анатоль ЛАПАЦІН:

# «ДАРОГІ БЕЛАРУСІ ПАВІННЫ СТАЦЬ НАШЫМ БРЭНДАМ»

Ці часта, едучы па дарозе і імкнўшыся пакідаючы за сабою яе кіламетры, мы задумваемся над тым, хто і колькі сіл і сродкаў укладу ў будаўніцтва, хто ўтрымлівае яе ў стане, які выклікае ў нас часцей за ўсё задавальненне, хто даглядае прылеглую тэрыторыю. Вядома, усё залежыць ад аб'ёмаў фінансавання галіны і канкрэтных работ, ад значнасці дарогі, а таксама ад яе «гаспадары» — ад таго, хто нясе адказнасць за тое, каб мы, едучы па шашы, пра гэтыя пытанні не задумваліся... А яшчэ дарогі называюць

артэрыямі эканомікі, рухавікамі культурных зносін і ўзбагачэння народаў. І ўвогуле, дарогі ўзніклі тады, калі чалавеку спатрэбілася асвойваць новыя прасторы.

Пра дарогі часта пішуць у сродках масавай інфармацыі, людзі могуць і маюць права ацэньваць іх стан і якасць — мы ж усе карыстаемся імі... А што думаюць, гавораць і пра што марачы тэа, хто пастаянна робіць дарогі, абслугоўвае іх і для каго дарожная галіна стала сэнсам жыцця і біяграфіяй, — карысна ведаць усім.

## Дарагія нашы дарогі...

Генеральны дырэктар рэспубліканскага ўнітарнага прадпрыемства «Магілёўаўтадар» Анатоль Лапацін, ганаровы дарожнік Рэспублікі Беларусь, якая раз і адносіцца да тых, хто ўвесь свой лёс звязвае з дарогамі. Колькі іх кіламетраў пабудавана — палічыць за трыццацігадовы час працы цяжка. Апошнія ж 10 гадоў кар'еры Анатоль Іванавіч — генеральны дырэктар. Праца на гэтай пасадзе адзначана падзякай Прэзідэнта.

Як расказае Анатоль Іванавіч, толькі на баланс прадпрыемства знаходзіцца больш за 2500 кіламетраў дарог.

На пытанне, а які ўчастак самы прыгожы, адказвае, што нейкі ўчастак лепш выглядае зімою, нейкі — вясною альбо залатой восенню. — А ўвогуле, усе нашы дарогі прыгожыя, асабліва тэа, да будаўніцтва ці абслугоўвання якіх сам прыкладу душу і сілы, — лічыць ён.

А душу і сілы спецыялісты РУП «Магілёўаўтадар» толькі сёлета прыклалі да сапраўды вялікіх дарожных спраў: толькі інвестыцыі ў асноўны капітал за дзевяць месяцаў года за кошт уласных сродкаў склалі больш за 10 млрд рублёў — гэта больш, чым за ўвесь год леташні. А сродкі гэта вельмі істотныя: за іх ужо набыта 13 трактараў МТЗ, 4 аўтамабілі МАЗ, ды яшчэ ў стэрэаграфію будзе куплена сем грузавікоў. На 100 працэнтаў выкананы план па атрыманні чыстага прыбытку, планы па зніжэнні ўзроўню затрат, энергазберажэнні і рэнтабельнасці. Істотна перавышаны і аб'ём работ, якія выконваліся ўласнымі сіламі.

Вельмі важным і прынцыповым паказчыкам Анатоль Лапацін лічыць матэрыяльны стымулы для кожнага з 834 работнікаў прадпрыемства. І сёння іх сярэднямесячная зарплата складае 5050

бато ўсіх дарожнікаў Магілёўшчыны — ад кіраўнікоў да рабочых. Сёння ў структуры РУП знаходзіцца 9 філіялаў — даброзна-эксплуатацыйных упраўленняў, што размешчаны ў раённых цэнтрах, кожнае з якіх

заканадаўства аб дарожных фондах. У суседняй Расіі, дзе таксама ў адменены дарожныя фонды, да іх праз некалькі гадоў вярнуліся, што стала вельмі добрым стымулам для галіны. Магчыма і з гэтым звя-



Генеральны дырэктар рэспубліканскага ўнітарнага прадпрыемства «Магілёўаўтадар» Анатоль ЛАПАЦІН.

тысяч рублёў — таксама вышэй за дзевяць год леташні. Гэта дасягненне — асабліва ганар кіраўніка, бо апошнім часам практычна спынены ад-нак высокакваліфікаваных кадрў магілёўскіх дарожнікаў у недалёкую Расію. А само прадпрыемства ўдастоена Ганаровай Граматы міжрадавага Савета аўтадарожнікаў краін СНД.

Відавочна, за такімі паказчыкамі стаіць напружаная ра-

мае свае ўчасткі і планы па іх рэканструкцыі і абслугоўванні. І пры ўсім тым, што ў вобласці, як і па ўсёй краіне, дарогам на-даецца ўсё больш увага, нагрузка на іх, аб'ёмы перавозак растуць, на дарогах з'яўляюцца ўсё больш цяжкавагавага транспарту з высокімі нагрузкамі на вось, фінансаванне дарожнай гаспадаркі абвастрэлася пасля прыпынення дзеяння Закона «Аб дарожных фондах у Рэспубліцы Беларусь». Напрыклад, паводле нарматыву ўтрыманне існуючай сеткі дарог патрабуе сёлета 260 млрд рублёў, а выдзеленыя ліміты складаюць 120. А пры гэтым агульная працягласць толькі тых дарог, што патрабуюць рознага віду рамонта, складае больш за тысячу кіламетраў, а кошт гэтага рамонта — 1 016 млрд рублёў. Таму і беларускія дарожнікі з нецярпліва-сцю чакаюць аднаўлення дзеян-

наўсёміх дарожнікаў магілёўшчыны — ад кіраўнікоў да рабочых. Сёння ў структуры РУП знаходзіцца 9 філіялаў — даброзна-эксплуатацыйных упраўленняў, што размешчаны ў раённых цэнтрах, кожнае з якіх

зана тое, што расійскія дарогі ўсё больш робяцца падобнымі да нашых як па сваёй якасці, так і па ўзроўні дарожнага і прыдарожнага сервісу. І пры ўсім праблемах работы на галоўных пад'ездах магістраляў М-4 (Мінск — Магілёў) і М-5 (Мінск — Гомель) працягваюцца. Дарэчы, на гэтых трасах пракладваюцца аптыка-валаконныя лініі, уста-наўліваюцца апараты назірання за дарогамі па 17 паказчыках. Карацей, тое, што называецца рамонтам, смела можна назваць мадэрнізацыяй. У гэтым месяцы пачнецца рэалізацыя інвестыцыйнага праекта рэканструкцыі участку аўтадарогі М-5 Бабруйск — Жлобін працягласцю ад 131 да 208 кіламетра. Аб'ём на-лежыць выканаць велізарныя, бо тэрмін здачы аб'екта — во-сенню 2015 года.



Адзін з участкаў дарогі, якую абслугоўвае рэспубліканскае ўнітарнае прадпрыемства «Магілёўаўтадар».



Вядучы праграміст Наталія КУЛІКОВА забяспечвае дзейнасць інтэрнэт-сайта прадпрыемства.

## Людзі і тэхналогіі

У 74-м дарожна-эксплуатацыйным упраўленні пашчасціла пазнаёміцца з яго начальнікам Віктарам Лемешавым, начальнікам дыстанцыі Віктарам Барашковым і галоўным механікам ДЗУ Міхаілам Шчацінкам. Усе яны — сталыя дарожнікі, як гаворыцца, патрыёты прафесіі. Пад іх падпарадкаваннем знаходзіцца дзясцікі кіламетраў дарог толькі першай тэхнічнай катэгорыі, аб'екты прыдарожнага сервісу.

Менавіта на базе гэтага ўпраўлення вырабляецца вельмі цікавы прэпарат для дарог — халодная арганічна-мінеральная сумесь. Знешне яна падобна на асфальт. На самой справе гэта тое, пра што марым усё мы, аўтаўладальнікі: у гэтай сумесі разам з уласцівымі для асфальту кампанентамі змяшчаюцца і розныя хімічныя інгрэдыенты, што дазваляюць, напрыклад, трыва-ла, як на абутак, накладваць «латкі» на асфальт нават у халодны час года. Дзеля такой вы-твортнасці непадалёку ад дарогі быў спецыяльна пабудаваны ўчастак — цэлы міні-завод са сховішчам матэрыялаў, дзе і вы-



Начальнік 74-га ДЗУ Віктар ЛЕМЕШАЎ (у цэнтры) гутарыць з начальнікам дыстанцыі Віктарам БАРАШКАВЫМ і галоўным механікам ДЗУ Міхаілам ШЧАЦІНКАМ.



Такое сховішча дазваляе абараніць матэрыялы ад дажджу і снегу.

рабляюцца гэтыя сумесі. Як паведамілі спецыялісты ўчастка, вялікую цікавасць да гэтага рэчыва правялі не толькі айчыныя дарожнікі, але і калегі з Расіі, так што перспектывы ў добрага пачынення ёсць.

Сам кіраўнік ДЗУ Віктар Ле-мешавіч Лемешаў якраз напярэ-дадні прафесійнага свята — Дня дарожніка — адсвяткаваў свой юбілей. Усё жыццё чалавек ад-даў стваральніцтва дарогам, на якіх яшчэ доўга будзе рухацца транспарт. І гэтаксама, як і многія яго калегі, ён не назваў сваю любімую да-рогу, бо дарагія і прыгожыя для яго яны ўсе...

## Сучасныя дарожнікі — гэта хто і для чаго?

Асноўнымі відамі дзейнасці «Магілёўаўтадар», як вядома, з'яўляецца будаўніцтва, рамонт і ўтрыманне дарог, іх разметка, вытворчасць асфальтабетону і рознага тыпу бітумных вырабаў, інжынерныя і архітэктурныя паслугі. Сёння, калі актыўна дзей-нічае сістэма менеджменту якасці і кіравання праектамі, гэта паспяхова ажыццяўляецца. Тут, як гаворыцца, прадпрыемства выконвае свае абавязкі і патраба-ванні. І, як сведчаць вынікі пра-цы, выконвае яна. Але ёсць і асаблівыя клопаты: чысціня і ўзорны знешні выгляд дарог. Па-вядле тых жа нарматывных да-кументаў, дарожнікі павінны двойчы на год абхоўваць узбо-

чыны і адхоны. А так склалася (самі дарожнікі гэта, праўда, не каментуюць), што амаль усё ле-та ўздоўж трас рухаюцца касікі, у няўдобных і асаблівых месцах — і рабочыя з бензакосамі, якія ператвараюць прылеглую да да-рогі тэрыторыю ў нешта падоб-нае на англійскі газон. Яно, не-сумненна, прыгожа. Але ці варта трымаць сродкі і сілы выкладваць толькі дзеля гэтага? Магчыма, я памылковы. І хаця заўсёды з удзячнасцю ўспамінаю дарожні-каў, глядзячы на гэтую стэрль-насць, але і шкадую іх сіл. Той жа трактар, які цягае дзень пры дні дарогу, прыкладна кіламетраў уз-доўж дарог, можа быць куды боль-

шым паспехам прымяніць свае «конскія сілы» ў нейкай больш цяжкай і адказнай працы. І яшчэ пра адно пытанне, якое займае кіраўніцтва гэтага пера-давога ў краіне прадпрыемства — прыбырэнне тэрыторыі. Многія з нас бачылі, як на чысцоты ас-фальт, дзе-небудзь на ўзбочыне прыстойнага выгляду людзі з пя-талітні аўто выцяршваюць по-пельніцу, поўную недакуркаў. Некаторыя з іх робяць гэта больш «культура» — выдзіваюць смец-це за асфальт, на абочыну. І вось кожнай вясною (калі, па белару-скай традыцыі, мы зграбваем смец-це са двара) супрацоўнікі «Магі-лёўаўтадар» на прылеглых да дарог тэрыторыях збіраюць «пад-

снежнікі» — усё тое, што вылятае з вокнаў транспарту. Як на мяне, дык робіцца гэта, як кажуць, «не за страх, а за сумленне». Калі я падзяліўся гэтым роз-дадам з кіраўніком «Магілёўаў-тадар», то пачуў... (праўда, пас-ля невялікай паўзы): — Ведаецца, чаму мы выдат-коўваем штогод мільярды толькі на прыбырэнне і вываз смецця, — а гэта, дарэчы, на аўтамабі-лях нашым абавязкам? Толькі з-за павяг да прафесіі і да дарог, за якія мы адказваем. На самой справе — мы ж не дворнікі, не камунальнікі, не ДАІ... У нас на дарогах устаноўлены кантэйне-ры для збору смецця. Але калі з блізкіх вёсак ці дамоў нават у га-

радах людзі выносіць смецце — значыць, каля іх жыцця збор яго не арганізаваны... Здаецца, настай час, каб за выкінуты на дарозе ці пры дарозе пакунак смецця штрафавалі альбо скла-далі пратаколы аб адміністра-цыйных парушэннях менавіта тэа, хто надзелены для гэтага адпаведнымі функцыямі. Калі наш работнік працуе на дарозе, а побач прапавса сётні аўто, дык не яго справа сачыць за па-вядзіннымі вадзіцеляў альбо па-сажыраў. Магчыма, сітуацыя зменіцца з увядзеннем на даро-гах камер назірання і аплаты за дарогі. А пакуль... Справа, хут-чэй за ўсё, у культуры паводзін на дарогах, якую, як вядома, трэ-

ба выхоўваць, у тым ліку і жорст-кімі мерамі... Анатоль Лапацін жорсткім кі-раўніком сябе не лічыць, але па-трабавальнасць да падначале-ных для яго з'яўляецца нормай. І нават калі праходзіць ведамас-ны спартыяды, ён, як галоўны іх завадатар, сочыць, каб там былі (а найлепш удзельнічалі) усё падначаленыя. І тут калек-тыву ма свае вельмі прыстойныя здобыткі, бо актыўна развіваец-ца і стымулюецца турызм, фут-бол, валейбол, лыжы.

Матэрыялы падрыхтавалі Пётр РАМАНЧУК, Алена ДАУЖАНОК, Яўген ПЯСЕЦКІ (фота).



Прадпрыемства забяспечана сучаснымі сродкамі сувязі. Інжынера сістэмаў Сяргея МЕДЗЮЛЯНАВА фатаб'екты ўбачылі ў камунікацыйным цэнтры.



# МЯСЦОВЫЯ ДАРОГІ ГРОДЗЕНШЧЫНЫ — ПАД НАДЗЕЙНАЙ «АПЕКАЙ»

## КУП «Гроднааблдарбуд»: прафесіяналізм і адказнасць

Крылатымі сталі ўжо словы, што ўсё пачынаецца з дарогі. І сапраўды, дарогі, быццам артэрыі вялікага арганізма, злучаюць вялікія і малыя населеныя пункты, служаць эканоміцы, з'яўляюцца сувязным звяном для задавальнення надзвычайных патрэб жыццядзейнасці рэгіёнаў, чалавечых кантактаў. Прычым асабліва роля тут належыць сетцы мясцовых дарог, якая на Гродзеншчыне найбольш маштабная. Камунальнае праектна-рамонтна-будаўнічае ўнітарнае прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» сёння выконвае задачы па абслугоўванні, будаўніцтве і рамонтзе 10631 кіламетра дарог (у тым ліку 4578 км — асфальтных і 4914 км — з гравійным пакрыццём), а таксама больш як 1,5 тысячы кіламетраў вуліц у сельскай мясцовасці. У любую пару года, у розных умовах надвор'я менавіта дарожнікі працуюць дзеля таго, каб дарогі былі ў належным, зручным і бяспечным стане для людзей і транспартных сродкаў. Што для гэтага робіцца? Якія матэрыялы і тэхналогіі прымяняюцца? Якія традыцыі перадаюцца з пакалення ў пакаленне? Вось пра што даведзліся журналісты «Звязды», пабываўшы напярэдадні прафесійнага свята аўтамабілістаў і дарожнікаў на прадпрыемстве «Гроднааблдарбуд».



Генеральны дырэктар КУП «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ.

Генеральны дырэктар КУП «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ:

— Вітаючы калег з прафесійным святam, хочацца назабавіць усім нам моцнага здароўя і больш магчымасці будаваць добрыя дарогі, прыводзіць іх у належны стан. А тым, хто імі карыстаецца — беражліва ставіцца да дарог, аб'ектаў дарожнай інфраструктуры, разумець, што ўсё гэта з'явілася і ўтрымліваецца дзякуючы нялёгкай працы работнікаў дарожных арганізацый, якую трэба паважаць.



Аўтадарога Рацічы—Гінавічы—Польня Багатыры ў рамках міжнароднага праекта.

## Міжнародны праект, пешаходны мост і «дваровая» талака

...Накіроўваемся ў раён Аўгустоўскага канала, дзе нядаўна завершаны важны міжнародны праект. Упершыню ў вобласці і, напэўна, у рэспубліцы суседзі па абодва бакі дзяржаўнай мяжы супрацоўнічалі ў будаўніцтве і рэканструкцыі дарог, каб тым самым стварыць спрыяльныя ўмовы для

развіцця турызму ў зоне славутага канала.

Вядучым партнёрам гэтага праекта па праграме супрацоўніцтва «Польшча — Беларусь — Украіна» з польскага боку была гміна Пласка Падляскага ваяводства, а з нашага — Гродзенскі райвыканкам і КУП «Гроднааблдарбуд».

— Гэта дарога дазволіць скараціць прабег транспартных сродкаў, накіраваўшы іх у абход сумежных населеных пунктаў. Вось на гэтым участку, напрыклад, дарогі наогул не было, пракладвалі па балоча, — значнае **начальнік вытворчага аддзела КУП «Гроднааблдарбуд» Марына КІРЬЛА.**

Вяртаюцца ў Гродна, на перспект Кляцкова, дзе нядаўна з'явіўся пешаходны мост, у будаўніцтве якога ўдзельнічалі спецыялісты КУП «Аўтамаст». Ён злучыў лесопарк «Румлёва» з мікрараёнам Прынёманскі на участку кальцавой дарогі з інтэнсіўным рухам транспарту, стварыўшы зручныя, бяспечныя ўмовы для пешаходаў. Нават маладыя пары ўжо зацікавіліся магчымасцю зашчоўкнуць там на агароджы замok як сімвал каханья. У планах — яшчэ адзін падобны мост на гэтым жа дарожным участку.

Камфортна павінна быць і на дваравых тэрыторыях жылёй забудовы. Цяпер у Гродне ажыццяўляецца маштабная праграма па іх абнаўленні і рэканструкцыі — з заменай інжынерных камунікацый, укладкам дарожнага пакрыцця, бардзюрам, уладкаваннем дзіцячых пляцовак, аўтапаркоўкак, устаноўкай лавак... Сялета на комплексным ўзроўні плануецца добраўпарадкаваць 33 дваравыя тэрыторыі. Каля пляцыварыювак па вуліцы Пушкіна, напрыклад, разам з работнікамі КУП «Гроднадарожнік» працуюць іх калегі з Іўя, Ваўкавыска, Карэліч, Навагрудка, Свіслачы, Слоніма. Вось такая «дваровая» талака ў інтэрсах тысяч жыхароў гэтых дамоў...

Такой жа талакі, калі дарожнікі аб'ядноўваюць намаганні з сельгаспрадпрыемствам, транспартнымі арганізацыямі, працуюць і з імі. ДРБУ ўгаджаюць сваю дзейнасць з графікам рейсаў аўтобусных паркуа, дастаўкі тавараў у населеныя пункты гандлёвымі арганізацыямі. Паводле слоў галоўнага інжынера КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзіміра Чувака, падрыхтоўка да работ у змоўных умовах — першым вельмі адказны, але без нейкай кампанейшчыны. Усё робіцца сваячоса — і што датычыцца запасаў пясчана-саяночнай сумесі, і па падрыхтоўцы тэхнікі. Пры гэтым, каб падтрымаць і на ўсялякі выпадак, працігала лядны матэрыял дастаўляецца на пляцоўкі побач з небяспечнымі дарожнымі участкамі, каля аўтобусных прыпынкаў.

Дарчы, на мясцовых дарогах Гродзенскай вобласці сёння прыкладна 2800 аўтобусных прыпынкаў і каля тысячы з іх — з аўтапавільнамі. Практычна ўсе яны выраблены прадпрыемствамі «Гроднадарожнік» і «Аўтамаст».

## Помнім — значыць жывём

Сёння КУП «Гроднааблдарбуд» — гэта будынак кампанія, у склад якой уваходзяць 16 дарожных рамонтна-будаўнічых упраўленняў у раёнах вобласці, чатыры даччыныя прадпрыемствы — «Гроднадарпраект», «Гроднадарожнік», «Аўтамаст», «Дарожнае інжынерна-тэхнічнае ўпраўленне», а таксама два сельгаспрадпрыемствы.

А афіцыйнай датой, якая дакументальна пацвярджае заснаванне дарожнай службы на Гродзеншчыне, з'яўляецца 20 верасня 1944 года. Пастановай Прэзідыума Вярхоўнага Савета БССР у сувязі з утварэннем Гродзенскай вобласці былі арганізаваны абласны і шэраг раённых дарожных аддзелаў для будаўніцтва, рэканструкцыі, рамонтна-ўтрымання дарог і мастоў абласнога, раённага і сельскага значэння. І ў першую чаргу, зразумела, дарожнікі ўзліся за аднаўленне разбураных падчас фашыскай акупацыі мастоў і дарог. Акрамя таго, трэба было прыводзіць у парадак многія дарогі, якія будаваліся ў даваенны час, аднак не рамантаваліся і сталі цяжкапраезнымі. Пра тагачасны стан дарожнай сеткі і маштаб задач, якія сталі перад дарожнай службай Гродзеншчыны, сведчаць наступныя лічбы. На 1 студзеня 1945 года толькі каля 15 працэнтаў дарог раённага значэння мелі цвёрдае пакрыццё і ўсяго 6 мастоў з 354-х з'яўляліся пастаяннымі — металічнымі

і жалезабетоннымі. Што ж датычыцца сельскіх дарог, дык цвёрдае пакрыццё было на 85 з 4569 км. І толькі 8 мастоў з 619 у сельскай мясцовасці былі пастаяннымі.

Работы па аднаўленні разбураных дарог і мастоў адразу пасля вайны праводзіліся ў асноўным за кошт удзелу мясцовых сялян і коней, што ў іх меліся. Гэта была павіннасць, сваясаслівы падатак. Пазней гэтыя функцыі былі ускладнены на калгасы, якія ў вольны ад палёвых работ час ладзілі так званы дарожны месячнік. Затым, пакуль не з'явіліся дарожныя арганізацыі, за работы на дарогах адказвалі ўсе размешчаныя на пэўнай тэрыторыі прадпрыемствы — сваімі матэрыяламі і сіламі.

Дарчы, моладзь можа не ведаць, а ветэраны «Гроднааблдарбуда» памятаюць пра ДРП — дарожныя рамонтныя пункты, якія ствараліся ў пасляваенны час і дзейнічалі да 1970-х гадоў. Спецыяльна для майстра, які адказваў за пэўны ўчастак дарогі, непадалёк ад яе будавалі дом, дзе ён жыў, і складкоўца памышканне для захоўвання інструментаў. З транспартам было праблема тычына, і таму майстар пехатою абыздзіў свой ўчастак. Калі ж сіл гэтага ДРП на патрэбны аб'ём работ не хапала, то прыходзілі на дапамогу калегі з іншых.

Цяпер афіцыйнай назвы «ДРП» ужо не існуе, хоць гэтая сістэма, ужо ў сучаснай форме, працягвае дзейнічаць. Напрыклад, КУП «Гроднадарожнік» мае участкі ў Скідалі, Сапоцкіне, Парчынчы, дзе за майстрамі таксама замацаваны дарожныя зоны.

Налета прадпрыемству «Гроднааблдарбуд» споўніцца 70 гадоў. А сетка яго цяперашніх структурных падраздзяленняў у раёнах вобласці (дарожна-эксплуатацыйных арганізацый) стваралася і развівалася паступова, па меры павелічэння аб'ёмаў работ, умацавання кадровага і тэхнічнага патэнцыялу. Першымі ў 1957 годзе на базе раённых дарожных аддзелаў з'явіліся ДЭУ ў Скідалі, Зэльве, Дзятлаве і Радуні. У 1960 годзе ў сувязі з ліквідацыяй Малдзешанскай вобласці ў склад дарожнай службы Гродзеншчыны ўвайшло ДЭУ ў Смаргоні. У 1963 годзе былі створаны і нядаўна адзначылі свой 50-гадовы юбілей арганізацыі ў Іўеўскім, Лідскім, Карэліцкім, Астравецкім, Берастаўкім, Шчучынскім раёнах. Яшчэ чатыры дарожныя упраўленні (Ваўкавыск, Навагрудак, Ашмяны, Слонім) былі арганізаваны ў 1965 годзе, у наступным — яшчэ два: ў Мастоў і Свіслачы.

У калектыве прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» добра разумеюць ісціну, што той, хто не паважае сваё мінулае, не мае і будучыні. І найперш гэта працягваецца ў клопатах пра ветэранаў дарожнай працы. У прыватнасці, людзям, якія выходзяць на пенсію, выплачваецца 20 працэнтаў ад службовага акладу за кожны адпрацаваны год у сістэме «Гроднааблдарбуда». У ДРБУ дапамагаюць старым людзям у нарыхтоўцы дроў і ў іншых надзвычайных пытаннях. Штомесячна матэрыяльна дапамагаюць выплачваецца асобам, якія адзначаны ўзнагародамі прадпрыемства ці ведамства. Дарчы, 53 работнікі «Гроднааблдарбуда» ўдастоены нагруднага знака дэпартаменту «Беларусь» і ганаровы дарожнік Беларусі, 15 — звання «Заслужаны работнік КУП «Гроднааблдарбуд», 101 занесены ў Кнігу гонару прадпрыемства.

Некалькі дзён таму прайшла прафсаюзная канферэнцыя па заключэнні калектывнага дагавора, і ўсе захады для падтрымкі нашых ветэранаў у гэтым дакуменце захаваліся, нічога не пагоршылася, дабулены новыя сацыяльныя льготы, — паведаміла **начальнік аддзела прававой і кадровай работы КУП «Гроднааблдарбуд» Жанна ДУДЗІЧ.**



На прадпрыемстве «Гроднадарожнік» штомесяць вырабляюць каля тысячы дарожных знакаў для Гродзенскай і Брэсцкай абласцей. Малар Ала ТАРАСЕВІЧ і майстар участка дарожных знакаў і нестандартызаванага абсталявання Лідзя СТАНЕУСКАЯ.



КУП «Гроднааблдарбуд» актыўна ўдзельнічае ў абнаўленні і рэканструкцыі дваровых тэрыторый жылёй забудовы ў абласным цэнтры. Работчы Ваўкавыска, Карэліч, МЯЛІНОУСКІ, Іван АПАЛОНОВІЧ і Віктар МАЯГАЧАУ.



У «памочніках» дарожнікаў — магнутая фреззерная машына.

## Ёсць і вопыт, і рэсурсы

— У нас ёсць вялікі вопыт і неабходныя рэсурсы, каб выконваць усе віды дарожных работ на індустрыяльнай аснове дзеля бесперабойнага і бяспечнага праезду па мясцовых дарогах вобласці — вопытныя рабочыя, інжынерна-тэхнічны спецыялісты, матэрыялы, машыны і механізмы. Цяжкасці ёсць, але прадпрыемства стабільна працуе. Не хапае грошай на развіццё і будаўніцтва дарог, аднак выконваем работы ў сельскай мясцовасці — на будаўніцтве і рэканструкцыі малочатаварных фермаў, зернесушыльных комплексаў. Працуем па добраўпарадкаванні абласнога і раённых цэнтраў, — значнае **генеральны дырэктар прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ,** дарожнік з дваццацігадовым стажам, які пачынаў працаваць у гэтай сферы з майстра па ўтрыманні і рамонтзе дарог.

Калектыву «Гроднааблдарбуда» заўсёды знаходзіўся, так бы мовіць, на вастрыі падзей, важных для людзей і дзяржавы. Напрыклад, пасля чарнобыльскай катастрофы ў 1986 годзе зводны атрад прадпрыемства, працаваў у Нараўлі. А ў 1987-м гродзенскі дарожнік на чале з сённяшнім галоўным інжынерам КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзімірам ЧУВАКОМ добраўпарадкаваў населеныя пункты і фермы на Магілёўшчыне.

Не абыдзіліся без работнікаў «Гроднааблдарбуда» і многія «дажынкавыя» аб'екты. Спачатку — на рэспубліканскіх «Дажынках» у Мастоў, потым — у Ваўкавыску, Лідзе. Акрамя таго, летас актыўна ўдзельнічалі ў добраўпарадкаванні да абласных «Дажынкаў» Навагрудка, Сялета — Ашмян. Менавіта «Гроднааблдарбуд» праводзіць у вобласці рамонт і асфальтаванне тэрыторый амаль усіх зернесушыльных комплексаў. А што датычыцца маштабаў працы на будаўніцтве і рэканструкцыі фермаў, то гэта не толькі добраўпарадкаванне прылеглых тэрыторый і пад'язных дарог, але і асфальтаванне каля трох гектараў унутры сучаснага малочатаварнага комплексу.

Пры гэтым дарожнікі імкнучыся выкарыстоўваць як мага больш уласных матэрыялаў, для чаго ў кожным раёне ёсць кар'ер для здабычы гравію. Атрымліваецца танней, чым купляць у іншых. І не ва ўрон якасці, паколькі практычна ўсе матэрыялы, што выкарыстоўваюцца ў дарожных работах, праходзяць лабараторныя выпрабаванні. Працягваюць пясчак з кожнага кар'ера, усё пясчана-гравійная сумесь з кожнага ДРБУ. І потым, калі ўжо вядомы ўласцівасці мясцовых матэрыялаў, робіцца кампаніюка, падбор асфальта-бетонных суме-



Лабараторыя. Дарожна-будаўнічыя матэрыялы выпрабавваюць інжынер Зіта МАЛАДЗЬЯНАВА і тэхнік Святлана ВЯНСКОВІЧ.

сяў для кожнага з шаснаццаці заводаў, якія ўваходзяць у структуру «Гроднааблдарбуда». Пасля чаго спецыялісты галоўнай лабараторыі выяўджаюць на асфальтабетонных прадпрыемствах, на кожным з якіх таксама маецца лабараторыя, і правяраюць выкананне гэтага падбору. Пры неабходнасці ўносіцца карэктывы, бо вытворчыя ўмовы адрозніваюцца ад лабараторных.

— Ці адпавядае лабараторнае абсталяванне сучаснаму ўзроўню?

— Безумоўна, бо інакш нельга. Патрабаванні да якасці матэрыялаў ўзмацняюцца, і на старым абсталяванні лабараторныя выпрабаванні ўжо не правядзеш. Таму даводзіцца яго абнаўляць, што мы і робім, — кажа **галоўны тэхнолаг КУП «Гроднааблдарбуд» Васіль АНЕГІН.**

Адзін з цяперашніх прыярытэтаў для «Гроднааблдарбуда» — гэта будаўніцтва АЭС у Астраўцы. Спецыяльна для аб'ектаў атамнай электрастанцыі і інфраструктуры там адкрылі кар'ер па здабычы пяску, будавалі сучасны асфальтабетонны завод. Ён можа выпускаць 150-160 тон прадукцыі за гадзіну, забяспечваючы высокадакладную дазроўку на ўсе віды матэрыялаў, што выкарыстоўваюцца. Плюс дазатары для ўвядзення рэчываў, якія паляпшаюць уласцівасці бітуму.

## Не па тэлефонным звонку, а па справядлівасці

Трэба мець на ўвазе, што дарожныя работы выконваюцца за бюджэтныя сродкі, якія павінны расходвацца справядліва. Таму па тэлефонным звонку з таго ці іншага населенага пункта распараджэнню аб асфальтаванні дарог не даецца, зазначаў падчас нядаўняй «прамой лініі» **старшыня Гродзенскага аблвыканкама Сямён ШАПІРА.** Бо гэта несправядліва, калі чалавек дазваніцца да губернатара — і на яго вуліцы паклілі асфальт, а з іншай вёскі не дазваліся — і не паклілі. Усё павінна рабіцца сумлена. У кожным раёне і абласным цэнтры была створана камісія, якая вызначыла чарговасць рамонт

аб'ектаў інфраструктуры, у тым ліку дарог (ад горшых да лепшых), пра што людзі прайнфармаваны ў мясцовым друку.

Адзін з важных сёлетніх аб'ектаў у Гродне — капітальная рэканструкцыя вуліцы Будзённага, што вядзе да чыгуначнага вакзала. Мы пабывалі там на завяршальным этапе — укладцы асфальтабетону на аўтапаркоўцы, чым займаліся спецыялісты КУП «Гроднадарожнік». У брыгадзіра Міхаіла РАКАУ ў гэтай сферы ўжо 32-гадовы стаж. «Робота цяжкая, у любое надвор'е, але ўжо прызвычаліся, «дзімсізонныя» мы», — усміхаецца Міхаіл Барысавіч.

А вось моладзь не надта хоча працаваць на дарогах, надоўга не затрымаюцца. Хаця ёсць і прыемныя выключэнні. Разам з брыгадзірам працуе яго малады калега Аляксандр САНТ, які зусім не «спраўляецца» каток. Аказваецца, і ў такой справе можна ўбачыць не толькі руціну.

У вольнай кадровай праблема ў дарожнай сферы вельмі вострая, нават некаторыя кіруючыя пасады застаюцца вакантнымі. Таму на прадпрыемстве «Гроднааблдарбуд» будуць рады маладым спецыялістам, прадулледаўшым адпаведныя захады падтрымкі ў калектывным дагаворы. Іх забяспечваюць інтэрнатам альбо аплачваюць найм жылля, ёсць і гарантыя аднарадовай матэрыяльнай дапамогі. На маладых спецыялістаў распаўсюджваюцца таксама выплаты пры заключэнні шлюбу, нараджэнні дзіцяці і іншыя льготы, закладзеныя ў калектывны дагавор.

Пры гэтым калі сын альбо дачка работніка «Гроднааблдарбуда» паступае вучыцца на платнай аснове па спецыяльнасці, якая дарожнікам патрэбна, то калектыв можа прыняць рашэнне аплачваць вучобу за кошт сродкаў прадпрыемства. Зразумела, што ў такіх выпадках у дагаворы, якія заключаюцца з навукальнай устаноў, прапісваюцца дадатковыя ўмовы для маладога спецыяліста. Калі ён вучыцца за сродкі прадпрыемства, то павінен адпрацаваць там пасля заканчэння ВНУ як мінімум 5 гадоў. Хіба ж не справядліва?



Добраўпарадкаванне вуліцы Будзённага. Брыгадзір Міхаіл РАКАУ і майстар укладчыка асфальтабетону Аляксандр САНТ.



Абмяркоўваюцца чарговы дарожны праект. Галоўны інжынер праекта Алег КУЦКО, галоўны інжынер КУП «Гроднадарпраект» Ірына АУРУКЕВІЧ і вядучы інжынер Галіна ПЕСТУНОВА.

## Тачка для пяску і лазерны нівелір

Ажыццяўляючы праекты дзеля турыстычнай прывабнасці беларускага памежжа, прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» само па сабе з'яўляецца даволі цікавым аб'ектам, які можна ўключыць у турыстычны маршрут. Дакладней, створаны там па ініцыятыве **былога намесніка генеральнага дырэктара Барыса САЛАУЯ** музей гісторыі дарог Гродзеншчыны.

Многія інструменты і прыборы, без якіх раней немагчыма было ўявіць дарожную справу, сёння ўжо экзотыка. І тэадаліт, які служыў пры геадэзічных работах яшчэ ў даваенны час, і радыёстанцыя для сувязі з машынамі, якія працавалі ў глыбіні, і, зразумела, тачка для пяску, піла, якой карысталіся пры будаўніцтве драўляных мастоў... Сёння тыя ж тэадаліты ўжо электронныя, нівеліры — лазерныя.

Экспазіцыя таксама знаёміць з шырокай гамай матэрыялаў, што выкарыстоўваюцца ў будаўніцтве і рамонтзе дарог. Лагічна і тое, што ў музеі прадпрыемства, якое працуе на мясцовых дарогах, прадстаўлены рэчы з побыту мясцовых жыхароў. Можна ўбачыць і прадметы, якія былі знойдзены падчас дарожных работ, у тым ліку ваеннага часу — каскі, патронная скрынка... А на вулічнай пляцоўцы размешчана дарожная тэхніка, якая, нягледзячы на ​​свой пажаваны ўзрост, можа працаваць і сёння.

Дарчы, у перспектыве музейная экспазіцыя можа стаць яшчэ больш змястоўнай і цікавай. Гэтыя задумкі, мажліва, ажыццявіцца да 70-гадовага юбілею прадпрыемства «Гроднааблдарбуд», які будзе адзначацца ў наступным годзе.



Музей гісторыі дарожнай справы на Гродзеншчыне. Намеснік генеральнага дырэктара КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзімір ЦЫЛЬКО паказвае тэадаліт, якім дарожнікі карысталіся ў даваенны час.

ДЛЯ краіны ў цэнтры Еўропы, якая мае велізарныя транзітныя патэнцыялы, значэнне «артэрыяў эканомікі» — аўтамабільны дарог — складана пераацаніць. Разуменне важнасці пастаўленай перад РУП «Мінскаўтадар-Цэнтр» задачы адпавядае і ў дэвізе прадпрыемства: нашы дарогі бяспечныя, камфортныя, адпавядаюць патрабаванням спажываўцаў. Рухаючыся ўслед за сучаснымі тэндэнцыямі, пры якасным будаўніцтве, рамоне і ўтрыманні аўтамабільных дарог мы традыцыйна асабліва ўвагу надаём ахове працы супрацоўнікаў і ахове навакольнага асяроддзя.

Працягласць дарог агульнага карыстання, якія абслугоўвае наша прадпрыемства, сёння перавышае 3274 кіламетры. І ўдзельнічаем, і ў летнюю спёку, і ў зімовую завіруху людзі ў ярка-аранжавай форме «Мінскаўтадар-Цэнтра» гарантуюць бяспечны і камфортны прасезд па іх вадзіцельскай і пасажыраў, перамяшчэнне грузаў. Сёння перад намі ставіцца задача па далейшым развіцці дарожнай гаспадаркі, мадэрнізацыі аўтадарожнай сеткі рэспублікі, павышэнні якасці будаўніцтва і ўтрымання дарог.

Для яе выканання патрабуюцца высокапрафесіяналізм, умненне працаваць, не шкадуючы часу і сіл, жаданне авалодваць новым абсталяваннем і сучаснымі тэхналогіямі, без якіх будаўніцтва і ўтрыманне дарог сёння проста немагчымы. Вопыт нашай работы не пакідае сумненняў: усё гэта будзе рэалізавана на практыцы.

Паважаныя калегі, сябры. Напярэдадні прафесійнага свята шчыра віншую ўсіх, хто мае дачыненне да няпростай і высокароднай прафесіі дарожніка, а таксама вашы сем'і. Шчасця, здароўя, дабрабыту і далейшых працоўных дасягненняў!

Мікалай МАЦЮК, генеральны дырэктар РУП «Мінскаўтадар-Цэнтр» УНП 190638747



Паважаныя работнікі і ветэраны дарожнай гаспадаркі! Шаноўныя калегі, сябры! СЁННЯШНЯЯ свята — хоць крышачку святая і кожнага з нас, бо ўсе мы штодня карыстаемся дарогамі. Як вядома, добраўпарадкаванае жыццё, культура нашага побыту, паўнаватрасныя эканамічныя сувязі паміж гарадамі і вёскамі, раёнамі і абласцямі і, нарэшце, краінамі немагчымы без добрых дарог. Хачу нагадаць, што і чыгуначны, водны, паветраны віды транспарту страцілі б сэнс без аўтамабільных дарог. Бо ўсе грузы, а таксама пасажыры, прыбываюць на вакзалы, у аэрапорты, на прыстані з дапамогай аўтадарожнага транспарту.

Дарогі Беларусі з'яўляюцца важнай артэрыяй паміж Расіяй і еўрапейскімі краінамі. Апошнім часам набываюць усё большае значэнне міжнародныя перавозкі, такія, напрыклад, як Лондан — Парыж — Берлін — Масква. І нашы дарожнікі годна забяспечваюць міжнародны транзіт. Але мы заўсёды памятаем, што ад нас таксама залежыць, ці прыйдзе свечасова пошта ў аддаленую вёску, ці зможа дабрацца да хворага фельчар сельскага ФАП, ці даставіць вучняў школьнік аўтобус без спазнення. Таму ў спёку, у мароз альбо сножы заўсёды выходзяць на працоўную вахту дарожнікі, каб падтрымліваць сваю вялікую гаспадарку ў належным стане і пракладваць новыя кіламетры дарог.

Ад усёй душы злучу работнікам галіны працоўнага плёну і дабрабыту, ветэранам — здароўя і аптымізму і ўсім нам — толькі шчаслівых дарог.

Пётр СКАРАБАГАЦЬКА, генеральны дырэктар камунальнага ўнітарнага прадпрыемства «Брэстаблдарбуд» УНП 200020752



Калектыву РУП «Віцебскаўтадар» заўсёды імкненца паліпшаць вынікі сваёй працы. Напярэдадні ў нас новыя задачы, і мы абавязкова будзем спраўляцца з імі. Таму ў першую чаргу я шчыра дзякую ўсім працоўнікам нашага прадпрыемства за добрую работу, за сумленнасць і стараннасць падчас яе выканання, за разуменне важнасці нашай цяжкай справы.

Сардэчна віншую шаноўных калег з Днём аўтамабіліста і дарожніка! Моцнага здароўя, пазітыўнага настрою, матэрыяльнага дабрабыту вам і вашым сем'ям! Шчыра віншую і ўсіх карыстальнікаў дарог! Будзьце пільнымі падчас руху, берэжліва зробіце дарожнікам!

Адам КАНОПЛІЧ, генеральны дырэктар РУП «Віцебскаўтадар» УНП 300582165



Паважаныя калегі! НАПЯРЭДАДНІ прафесійнага свята хочацца яшчэ раз нагадаць, што калектыву КУП «Віцебскаблдарбуд» вось ужо 75 гадоў з'яўляецца творцам дарожнага летанісу Віцебшчыны, забяспечваючы і забяспечвае выкананне планавых паказчыкаў, а па выніках работы за 2006 год быў занесены на рэспубліканскую Дошку гонару.

Наша праца — няпростая, клопатная — вельмі патрэбна грамадству, людзям. У любое надвор'е, у святую і будні являецца нашым працоўнікам сваю нялёгкаю вахту, памятаючы, што дарогі — гэта свечасвабодныя артэрыі жыцця, што яны звязваюць паміж сабой усе вобласці Беларусі ў адзінае цэлае і тым самым забяспечваюць устойлівы рабочы пульс рэспублікі. Цяжка пераацаніць значэнне нашай прафесіі для грамадства. Мы нямаем робім для таго, каб аўтамагістралі і штучныя збудаванні да іх былі бяспечнымі, камфортнымі і адпавядалі сучасным патрабаванням.

Творчыя пошукі па павышэнні якасці работ, удасканаленні тэхналогій, укараненні тэхнічных навінак і сёлета далі нашаму калектыву добры плён: заданне 9 месяцаў выканана паспяхова. Дзякуючы вынікі стараемца замацаваць і прымножыць, каб годна завяршыць 2013 год. Напярэдадні ў нас новыя прасекты, новыя заданні.

Сардэчна віншую з 75-годдзем утварэння прадпрыемства ўвесь калектыву, усіх працоўнікаў, асабліва ветэранам. Шчыра дзякую за добрую работу, узаемааруменне, стараннасць, ініцыятыву. Злучу вам моцнага здароўя, сонечнага настрою, матэрыяльнага дабрабыту, цёплым, сямейнага шчасця.

З прафесійным святкам — Днём аўтамабіліста і дарожніка! Адміністрацыя, аб'яднаны прафкам КУП «Віцебскаблдарбуд» УНП 300045570



### ВАХТАВЫМ СПАСАБАМ

Вахтавым спосабам спецыяльнасці брэскага дарожна-будаўнічага траса № 4 працуюць даўно. Брыгады названай арганізацыі будавалі дарогі пад Мінскам, Масквой, Смаленскам, а таксама за тысячы кіламетраў ад радзімы — у Заходняй Сібіры. Сёння брэскага дарожнікі ўдзельнічаюць у рэканструкцыі аўтастрады М-5 Мінск — Гомель. Да рэалізацыі гэтага праекта яны прыступілі дзякуючы даўняму дзелавому супрацоўніцтву з італьянскай дарожна-будаўнічай кампаніяй «Тодіні». Супрацоўніцтва даўжыцца з 1996 года, з гэтай пары фірма бярэ брастаўчан у памочнікі, калі будзе дарогі ў Беларусі. Вось і цяпер рэканструкцыю аднаго з участкаў М-5 дарожна-будаўнічы трас № 4 вядзе як падрачык італьянскі партнёраў. Яна СВЕТАВА.

### ■ На дарогах ПЕРАВОЗІЦА МІЛЬЯРД

Доля аўтамабільнага транспарту ў агульным аб'ёме перавозак грузаў у краіне складае 51%. У краіне эксплуатаецца звыш 120 тысяч грузавых аўтасродкаў, якія знаходзяцца ў прыватнай уласнасці, і каля 4,5 тысячы — у падведомасных арганізацыяў міністэрства транспарту і камунікацыяў.

Перавозкі пасажыраў выконваюць звыш 15 тысяч аўтобусаў. Штогод аўтамабільны транспарт перавозіць каля 1,5 млрд чалавек. Для павышэння якасці транспартнага абслугоўвання, даступнасці пасажырскага транспарту для насельніцтва, пашырэння сферы транспартных паслуг на аўтамабільным пасажырскай транспарце ўкараняюцца праекты «Спецыяльная камп'ютарная сістэма кантралізаванага продажу білетаў на праезд у пасажырскай транспарце» і «Аўтаматызаваная сістэма дыспетчарскага кіравання перавозкамі пасажыраў у рэгулярным рэжыме» з выкарыстаннем магчымасцяў спадарожнікавай навігацыі.

Сетка аўтадарог агульнага карыстання Беларусі складае звыш 86 тыс. км, у тым ліку каля 15,5 тыс. км — гэта рэспубліканскія дарогі. Сетка сфарміравана з улікам далейшага развіцця эканомікі краіны, сацыяльных патрэб насельніцтва і практычна, за пэўным выключэннем, не патрабуе новых напрамкаў.

Святлана БАРЫСЕНКА

## ■ Справа смаку ОДА САЛУ, або Што можа быць карысней?

У апошні час не, не ды і пачуеш розныя абвінавачванні на адрас такога любімага народам прадукту, як сала. Маўляў, і атлусценне ад яго, і лішні халестэрын, і высокі ціск... І наогул, гэта цяжкі прадукт для нашых страўнікаў. Вось многія і спячаюць адмовіцца ад яго альбо ўвогуле заманяць усе жывёльныя тлушчы расліннымі. Але ж ці трэба з гэтым спячацца? Магчыма, спачатку лепш паразважаць?

Перш-наперш прапаную ўспомніць рэцэпты нашых бацькоў, нашых дзядоў і прададзю, асабліва выжываючаў. Што ў іх заўсёды было на сталё? Правільна: хлеб, бульба і сала. Нават годнасць жанчыны нашы продкі вызначалі па двух галоўных крытэрыях: колькі смачны хлеб яна дастала з печы і якое сала атрымала ад кормніка. Калі тоўстае, на ўсю далонь, тады сапраўдна гаспадыня! Ды і як жа інакш, калі яе гаспадар, яе сям'я без гэтых прадуктаў ні араць, ні сеець, ні касіць, ні малаціць не змогуць...

Праца і сапраўды патрабавала раней вялікай фізічнай сілы. Цяпер, вы скажаце, такіх работ няма. Але ж ці варта прыслухоўвацца да спецыялістаў у галіне харчавання, якія рэцэпты наогул выключыць з рацыёну хлеб, не кажучы ўжо пра сала? Ці варта аддаваць даніну модзе і, здадзючы нос, казач, што я, маўляў, сала не люблю і не ем?

А вось я, напрыклад, наадварот — ну вельмі яго паважаю! Шчыра і таму, што ведаю погляды вучоных на гэты прадукт і пагаджуся з ім: «перабіраць» з салам, як, дарэчы, і любым іншым прадуктам, не варта. Але ж у халодную пару года проста не знайсці лепшага «пастаўшчыка» цыпля!

Дактары-дыеталагі раяць з'ядаць як мінімум 20 грамаў сала ў дзень, каб нармальна працаваў жоўцеўны пузыр, каб чыстымі былі печаны і сасуды.

Далей. Тыя ж вучоныя сцвярджаюць, што гэты прадукт змяшчае большую частку элементаў табліцы Мендзэлева, што ў ім наогул няма канцэрагенаў, затое ёсць вельмі рэдкі элемент — арахідонавая кіслата, без якой цяжка працаваць мозгу, сэрцу і печані.

А ўжо прадстаўніцам прыгожай паловы чалавечтва трэба абавязкова ведаць, што ў салі ёсць неабходны чалавечу вітаміны А і Е, ад якіх скура старэе куды павольней і якія называюць яшчэ вітамінамі прыгажосці. Таму значная колькасць касметычных сродкаў робіцца на аснове сала. Ды і яно само... З уласнага досведу ведаю, што многія паліўнічы і рыбалоўны, асабліва зімой, маюць звычай перад выходам з дому змазваць рукі і твар кавалачкам несалёнага сала. Простая працэдура, а скуру захавае — і ад холаду, і ад ветру (тое ж сала, дарэчы, на цёплым летнім сонейку дапаможа займець прыгожы роўны загар).

Ды каб толькі! Народная медыцына раіць выкарыстоўваць гэты прадукт у лячэнні самых розных хвароб. Вось страціў голас ці ў вас ларынгіт — жуіце сала! Прыкладвайце яго, салёнае, да хворых зубоў, і вам тады лёгчэй будзе даехаць да стаматолага... Маладая мама пакутуе ад мастыту?

Няхай зробіць кампрэс з брусочкаў старога сала. А вось свежае, несалёнае, прыкладнае да праблемных месцаў і замацаванае павязкай, дапаможа пры варыкозным расшырэнні вен. Пры болях у суставах яно вырочыць таксама. Трэба толькі змяшчаць 100 грамаў свінога шмалцу з 1 сталовай лыжкай солі і, уцёршы ў хворе месца, наклаці срагавальную павязку...

Ну што, я пераканала вас у неабходнасці змяніць сваё стаўленне да сала? Не? Тады яшчэ адзін аргумент. У асартыменце буйных прадуктовых крам прадуктаў цяпер навалом, але ж ці ўсе яны даступныя па кошце? А вось сала...

Таму, калі ў вашым кубельцы альбо халадзілніку яго няма, то варта купіць! Потым скрыліць адрэзаць, пасыпаць здробным часнаком і перцам...

Можна яшчэ зрабіць бутэрброд: адкрыць лустачку хлеба, намазаць часнаком, палажыць наверх пласцінку сала...

Калі вы ахвотнік сыраго, то лепш за ўсё есці яго з цыбуляю ці агароднінай. Калі ж на скарцы любіце яечню, то не перасмажвайце...

Вось і ўсё. Смачна есці! Ды і што можа быць карысней, асабліва цяпер, калі насоўваюцца халады і эпідэмія грыпу?

Ірына РУДКОЎСКАЯ, в. Хатынічы, Ганцавіцкі раён

## ■ Што бачу... МЫ ПРЫВЫКЛІ ДА ТАГО, ШТО Ё НАС ЧЫСЦІНЯ І ПАРАДАК

У Мінску, у Беларусі будоўляў шмат. Можна спрачацца наконт таго, дзе, потым — наколькі якасна... Аб'якавым быць не нельга, бо гэта ж на многія гады (калі не на вякі), на нашай зямлі і за нашы грошы. Да таго ж сам працэс узвядзення аб'ектаў, які правіла, стварае пэўныя нязручнасці...

Адзінае — людзям лягчэй пераносяць іх, калі ёсць надзея, што пройдзе час, работы скончацца і многае зменіцца, прычым зменіцца да лепшага.

Мы вась з сястрой, жывучы ў мікрарэіне Серабранка, некалькі гадоў чакалі, пакуль пабудуецца падземны пераход на скрыжаванні Ракасоўскага — Пляханова, бо нам, людзям жагальным, страшнавата было пераходзіць і гэты праспект, і гэтую вуліцу. Вельмі ўжо шмат там транспарту.

І вась нарэшце пераход адкрыўся. Першы раз мы пайшлі туды, можна сказаць, на экскурсію, спецыяльна спусціліся, каб паглядзець, што ж там зроблена, каб асвойтацца...

Першае ўражанне было надзвычайным. З пераходу аж васьмем выхадаў. Каля кожнага таблічка з пазнакай, куды вядзе (нават па-беларуску!). Столі белыя, сцены абліцаваныя светлай прыгожай пліткай. Ёсць пандус для мамак з дзіцячымі вазкамі, ёсць прыласчанае для інвалідаў-калясачнікаў...

Але ж у хуткім час спускацца ў гэты пераход стала непрыемна. Прычына ў... брудзе, які пануе ў пераходзе. Папера, акуркі, пусьтыя бутэлькі, шалупінае ад семак, пыл... Спачатку думалася, што ўсё гэта — з'ява часовае: не сёння дык заўтра, можа, з'явіцца дадатковыя сметніцы, знойдзецца чалавек, які будзе там прыбіраць.

Але ж час ідзе, а мяняецца ўсё да... горшага. Прыступкі ў пераходзе ў нейкіх чорных плямах, сцены — у «аўтограф» невядомых «мастак».

Не ведаю, якімі фарбамі яны карыстаюцца, але такое ўражанне, што змыць іх проста немагчыма...

Здзіўляе, што гэтае хуліганства, гэтае шкодніцтва адбываецца пад «прыцэпам» камер і, можна сказаць, у цэнтры мікра-раёна. Узнікае пытанне, ці працуе тое відэазапіранне? Ці спускаецца ў пераход міпцыя?

...Мы, жыхары Мінска, мусіць, дужа прывыклі да таго, што на зямлі, на вуліцах у нас чысціня і парадак. А таму не хочацца бруду і пад зямлёй. Да таго ж проста шкада працы будаўнікоў. Двух месяцаў не працуе пераход, але паверыць у гэта цяжка.

А. ГЛІНСКАЯ, г. Мінск

«МЫ ЁСЦЬ. З НАМІ НЕ ТРЭБА ЗМАГАЦА, НАМ НЕ ТРЭБА ЗАЙДРОСЦЬ» Шчыры дзякуй газеце за артыкул «Псіхолаг, псіхатэрапеўт?.. Розніца істотная» («Звязда», 18.10.13 г.). Балаючу тэму ўзялі, бо ў нашым грамадстве стаўленне да людзей з псіхіятрычнымі хваробамі і сапраўды вельмі няроўнае. Пра гэта я ведаю, і ведаю, на жаль, па сабе.

Я — інвалід другой групы, і менавіта з такім захворваннем. Атрымліваю пенсію, працую ў якасці падсобнага рабочага. Значыць, маю яшчэ і нейкі заробак. Таму часам сутыкаюся з людзьмі, якія...

зайздросцяць мне. Падкрэсліў: зайздросцяць здаровыя... Псіхічна хворыя. А часам наадварот — даводзіцца чуць, што такіх, як мы, трэба наогул...

Як быццам нехта з іх застрахаваны... Я ў свой час скончыў універсітэт. Хвароба не замінае мне хадзіць у касцёл, чытаць, перажываць за «Дынама-Мінск», пры добрым надвор'і ездзіць на дачу. На Баўтрамея, 17 верасня, я пасеў там пшаніцу.

А сваім лістом у газету я проста хацеў сказаць, што мы ёсць.

Павел МАРТЫНЕС, г. Мінск

## ■ Кватэрнае пытанне ДОЛЯ? НЕ ПРАДАЕЦЦА

Мы жывём у прыватыванай кватэры. Дом досыць стары, і ў яго падвале размешчаны невялічкія кладуі, дзе так зручна захоўваць розныя хатнія нарыхтоўкі, агародніну, лыжы, веласіпеды, розны гаспадарчы інструмент. Замацавана такая кладука і за нашай кватэрай... Цяпер мы збіраемся яе прадаць і купіць сабе іншую, бліжэй да дзвяцей. Пытанне: ці можна пры гэтым пакінуць кладуку альбо прадаць, напрыклад, нашою добраму суседу, а не таму чалавеку, які будзе купляць кватэру?

А.Т., г. Мар'інёў. У адпаведнасці з Законам Рэспублікі Беларусь «Аб сумесным домаўладданні» (арт.8) уласнік кватэры ў шматкватэрным жылым доме маюць долю ў праве агульнай уласнасці на агульную маёмасць. Гэта міжкватэрныя лесвічныя клеткі, лесвіцы, калідоры, дахі, тэхнічныя паверхі, падвалы і іншыя месцы агульнага карыстання.

Віктар САВІЦКІ

Усе кладуі ў падвале — гэта таксама агульная маёмасць, паколькі яны толькі замацаваны за канкрэтнымі кватэрамі для карыстання, але ніводзін з уласнікаў кватэры не мае на іх права вызначальных дакументаў як на самастойны аб'ект нерухомасці.

Менавіта адсутнасць дакументаў па падтрыманню права ўласнасці асобнага ўласніка на частку нерухомай маёмасці ў доме з'яўляецца сведчаннем прыналежнасці гэтай часткі да агульнай маёмасці дома.

Доля ў праве ўласнасці на агульную маёмасць дома неаддзельная ад права ўласнасці на кватэру. На практыцы гэта азначае, што ўласнік кватэры не мае права адлучыць сваю долю ў праве ўласнасці на агульную маёмасць жыллага дома, а таксама здзяйсняць іншыя дзеянні, якія цягнуць перадачу гэтай долі асобна ад права ўласнасці на кватэру.

# У стылі Harley Davidson



Закрыцце мотасезона адсвяткавалі сталічныя байкеры. Мерапрыемства сабрала аматараў двухколавай тэхнікі вядомай маркі. Да беларусаў далучыліся літоўцы, расіяне і ўкраінцы. Падчас стаянак усе ахвотныя змаглі палюбавацца і сфатаграфавана на фоне матацыклаў. Бо знайсці ў калоне байк з аднолькавым матарам было немагчыма. Кожны жалезны конь — твор думкі мотаўладальніка. Працаваць над дызайнам і тэхнічнымі характарыстыкамі свайго матацыкла байкеры будуць падчас адпачынку ад высіх хуткасцяў, які пачнецца з першым снегам.



ZVAROT@ZVYAZDA.MINSK.BY

ДЛЯ ЗВАРОТАЎ

ZVAROT@ZVYAZDA.MINSK.BY



