

# 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 летас завяршыць рэканструкцыю рэспубліканскай аўтадарогі М-4 Мінск — Магілёў. Гэта дарога 1-й катэгорыі на ўсёй працягласці. Уздоўж аб'яднанай трасы размешчаны пляцоўкі адпачынку са стаянкамі для аўтамабіляў, сучасныя аб'екты прыдарожнага сэрвісу. На дарозе ўстаноўлены відэакамеры, якія перадаюць інфармацыю ў рэжыме рэальнага часу, дарожна-вымяральныя станцыі, светлавыя табло для інфармавання вадзіцеляў аб сітуацыі

ганізацыі рэспублікі сканцэнтраваны сёння на рэканструкцыі дарогі М-5 Мінск — Гомель. На участку Пухавічы — Бабруйск работы вядуцца за кошт крэдыту Сусветнага банка. Генпраддзячым з'яўляецца італьянская кампанія Todini, у будаўніцтве аб'екта задзейнічаны беларускія дарожна- і мостабудаўнічыя арганізацыі. Праект прадугледжвае рэканструкцыю 53 км дарогі па параметрах 1-й катэгорыі. Асноўныя работы на гэтым участку завяршаны, рух адкрыты па ўсіх палосах.

У лістападзе плануецца пачаць (і завяршыць у 2015 годзе) рэканструкцыю участка 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. Генпраддзячым з'яўляецца італьянская кампанія Todini, у будаўніцтве аб'екта задзейнічаны беларускія дарожна- і мостабудаўнічыя арганізацыі. Праект прадугледжвае рэканструкцыю 53 км дарогі па параметрах 1-й катэгорыі.

на дарозе. Для прадукцыйнасці лабавых сцукненняў усталяваны тросавая агароджа, а ўздоўж трасы ў раёне лясных масіваў — сетка-агароджа ад жывёл. Рэабілітацыю участкаў 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-

**У 2013 годзе запланавана рэканструкцыя і будаўніцтва 103 км дарог рэспубліканскага прызначэння і амаль 300 пагонных метраў мастоў.**

праддзячым — кітайская карпарацыя па будаўніцтве дарог і мастоў. Работы вядуцца з канца мінулага года і таксама выконваюцца беларускімі субпраддзячымі. Увядзенне участку 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 BeIToll. Большасць пытанняў узнікае з-за адуцэння ў вадзіцеля жадання своечасовага азнамянення з інструкцыяй, якая рэгламентуе правільнасць эксплуатацыі бартавой прылады. Найчасцей гэта ігноруе юрыдычныя асобы. Так, у адной арганізацыі можна быць некалькі аўтамабіляў, і бартавыя прылады выкарыстоўваюцца не на тым транс-

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

парце, на які яны былі зарэгістраваны. У законадаўстве, між тым, прапісана, што пераўсталяваныя бартавыя прылады на іншы транспартны сродкі забараняюцца. 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 правярае ад 1 студзеня 2014 года.

Падчас уводу аналагічнай сістэмы ў іншых дзяржавах таксама фіксаваліся праблемы. Варта нагадаць, што сістэма BeIToll 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.

З 1 студзеня 2014 года сетка будзе пашырэнная на участках аўтамагістраляў М-4 Мінск — Магілёў на ўсім працягу і М-5 Мінск — Гомель на участку ад Пухавічы да Бабруйска. Рэч у тым, што першай катэгорыі ў нас пачаць адпавядае толькі частак да Бабруйска, а далей — не. Таму і плата за праезд на участку ад Бабруйска да Гомеля ўводзіцца не будзе.

Святлана БАРЫСЕНКА.

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

- легкавымі аўтамабілямі, зарэгістраванымі за межамі Мыйнага 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 Мыйнага саюза (Беларусь, Расія, Казакстан) праезд застаецца бясплатным. Ад аплаты за праезд па платных дарогах таксама вызваляюцца:
  - ✓ маледы і тракторы
  - ✓ колавыя матацыклы і самаходныя машыны
  - ✓ транспартныя сродкі аператыўнага прызначэння
  - ✓ транспартныя сродкі, якія выкарыстоўваюцца для забеспячэння абароназдольнасці і правапарадку
  - ✓ маршрутныя транспартныя сродкі, якія ажыццяўляюць гарадскія перавозкі пасажыраў
  - ✓ транспартныя сродкі, якія выкарыстоўваюцца для аказання медыкаўскага 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 імкляма пакідаючы за сабою яе кіламетры, мы задумваемся над тым, хто і колькі сіл і сродкаў уклаў у 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 пішучы ў 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 марыць тыя, 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 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 расказавае Анатоль Іванавіч, толькі на балансе 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 тыя, да будаўніцтва які абслугоўваюцца якім 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 выканаліся ўласнымі сіламі.

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

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

заканадаўства аб дарожных фондах. У суседняй Расіі, дзе таксама ў адмненні дарожных фондах, 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.



Прадпрыемства забяспечана сучаснымі сродкамі сувязі. Інажынера сістэмавага Сяргея МЕДЗЮЛЯНАВА фатаб'екты ўбачылі ў камунікацыйным цэнтры.

мае свае ўчасткі і планы па іх рэканструкцыі і абслугоўванні. І пры ўсім тым, што ў вобласці, як і па ўсёй краіне, дарогам намагаюцца ўважліва, на грузах на іх, аб'ёмы перавозак растуць, на дарогах з'яўляюцца ўсё больш цяжкія грузавагага 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 рамонт, складае больш за тысячу кіламетраў, а кошт гэтага рамонт — 1 016 млрд рублёў. Таму і беларускія дарожнікі з нецярплівасцю чакаюць аднаўлення дзеян-

ства тое, што расійскія дарогі ўсё больш робяцца падобнымі да нашых як па сваёй якасці, так і па ўзроўні дарожнага і прыдарожнага сэрвісу.

І пры ўсім праблемах работы на галоўных падведмах новых зараз «Магілёўаўтадар» магістралях М-4 (Мінск — Магілёў) і М-5 (Мінск — Гомель) працягваюцца. Дарэчы, на гэтых трасах пракладваюцца аптыка-валаконныя лініі, устаўляюцца апараты назірання за дарогамі па 17 паказчыках. Карацей, тое, што называецца рамонтам, смела можна назваць мадэрнізацыяй. У гэтым месяцы пачнецца рэалізацыя інвестыцыйнага праекта рэканструкцыі участка аўтадарогі М-5 Бабруйск — Жлобін працягласцю ад 131 да 208 кіламетра. Аб'ёмы належыць выканаць вельмі знойма, бо тэрмін здачы аб'екта — восенню 2015 года.



Дзёны з участку дарогі, якую абслугоўвае рэспубліканскае ўнітарнае прадпрыемства «Магілёўаўтадар».



Вядучы праграміст Наталья КУЛІКОВА займаецца дзейнасцю 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 — сталея дарожнікі, як гаворыцца, патрыёты прафесіі. Пад іх падпарадкаваннем знаходзіцца дзсяткі кіламетраў дарог толькі першай тэхнічнай катэгорыі, аб'екты прыдарожнага сэрвісу.

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



Начальнік 74-га ДЗУ Віктар ЛЕМЕШАУ (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 правілі не толькі айчыныя дарожнікі, але і калегі з Расіі, так што перспектывы ў добрага пачынення ёсць.

Сам кіраўнік ДЗУ Віктар Леанаўчыч Лемешаў яўра напярэдадні прафесійнага свята — Дня дарожніка — адсвяткаваў свой юбілей. Усё жыццё чалавек аддаў стварэнню дарог, па якіх яшчэ доўга будзе рухацца транспарт. І гэтаксама, як і многія яго калегі, ён не назваў сваю любімую дарогу, бо дарагія і прыгожыя для яго яны ўсе...

## Сучасныя дарожнікі — гэта хто і для чаго?

Асноўнымі відамі дзейнасці «Магілёўаўтадар», як вядома, з'яўляецца будаўніцтва, рамоні і ўтрыманне дарог, іх разметка, вытворчасць асфальтабетону і рознага тыпу бітумных вырабаў, інажынерныя і архітэктурныя пасады. Сёння, калі актыўна дзейнічае сістэма менеджменту якасці і кіравання праектамі, гэта паспяхова ажыццяўляецца. Тут, як гаворыцца, прадпрыемства выконвае свае абавязкі і патрабаванні. І, як сведчаць вынікі працы, выконвае ясна. Але ёсць і асаблівасці клопаты: чысціня і ўзорны знешні выгляд дарог. Паводле тых жа нарматывных дакументаў, дарожнікі павінны двойчы на год ахоўваць узбо-

чыны і адхоны. А так склалася (самі дарожнікі гэта, праўда, не каментуюць), што амаль усё лета ўздоўж трас рухаюцца касілі, у няудобцах і асаблівых месцах — і рабочыя з бензакосамі, якія ператвараюць прылеглу да дарогі тэрыторыю ў нешта падобнае на англійскі газон. Яно, несумненна, прыгожа. Але ці варта трыццаць сродкі і сілы выкладваць толькі дзеля гэтага? Магчыма, я памыляюся. І хаця заўсёды з удзячнасцю ўспамінаю дарожнікаў, глядзячы на гэтую стэрільнасць, але і шкадую іх сіл. Той жа трактар, які цягае дзень пры дні дарогу, трэба абшчысціць, прыезджаючы не адзін дзсяткі кіламетраў уздоўж дарог, мог быць куды большым поспехам прымяніць свае «конскія сілы» ў нейкай больш цяжкай і адказнай працы.

І яшчэ пра адно пытанне, якое займае кіраўніцтва гэтага прадпрыемства — прыбырае тэрыторыі. Многія з нас бачылі, як на чысцючы асфальт, дзе-небудзь на ўзбочыне прыстойнага выгляду людзі з няпэўным аўто вырашваюць пяпельніцу, поўную недакуркаў. Некаторыя з іх робяць гэта больш «культура» — выкідаюць смецце за асфальт, на абочыну. І вось кожнай вясною (калі, па беларускай традыцыі, мы зграбваем смецце са двара) супрацоўнікі «Магілёўаўтадар» на прылеглых да дарог тэрыторыях збіраюць «пад-

снежнікі» — усё тое, што вылітае з вокнаў транспарту. Як на мяне, дык робіцца гэта, як кажуць, «не за страх, а за сумленне».

Калі я падзяліўся гэтым роздумам з кіраўніком «Магілёўаўтадар», то пачуў... (праўда, пасля невялікай паўзы):

— Ведаецца, чаму мы выдаткуем штогод мільярды толькі на прыбырае, і вываз смецця, — а гэта, дарэчы, наш аўтамабільны абавязак? Толькі з-за паварга 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 кантэйнеры для збору смецця. Але калі з блізкіх вёсак ці дамоў нават у га-

радах людзі выносіць смецце — значыць, каля іх жыццё збор яго не арганізаваны... Здаецца, настай час, каб за выкінуты на дарозе ці пры дарозе пакунак смецця штрафавалі альбо складалі пратаколы аб адміністрацыйных парушэннях менавіта тыя, хто надзелены для гэтага адпаведнымі функцыямі. Калі наш работнік працуе на дарозе, а побач праванса сётні аўто, дык не яго спарэа сачыць за паводзімай вадзіцеляў альбо пасажыраў. Магчыма, сітуацыя зменіцца з увядзеннем на дарогах камер назірання і аплаты за дарогу. А пакуль... Справа, хутчэй за ўсё, у культуры паводзін на дарогах, якую, як вядома, трэ-

ба выхоўваць, у тым ліку і жорсткімі мерамі...

Анатоль Лапацін жорсткім кіраваннем сябе не лічыць, але патрабавальнасць да падначаленых для яго з'яўляецца нормай. І нават калі праходзіць ведамасныя спартыяды, ён, як галоўны іх завадатар, сочыць, каб там былі (а найлепш удалы) і чужыя людзі.

Справа ў падначаленых. І тут калектыву ма свае вельмі прыстойныя здабыткі, бо актыўна развіваецца і стымулюецца турызм, футбол, валейбол, лыжы.

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