

«ЗЯЛЁНЫ» ПАРК ГАРАДСКІХ АЎТОБУСАЎ

ДЗЕСЯЦЬ ПЕРШЫХ — У ДАРОЗЕ

Ужо ў стартваю дэкаду мая МАЗ адправіў першую партыю электробусаў у Мінск і абласныя цэнтры. Іх вызначае вялікі запас ходу — без падзарадкі можна некалькі разоў перасекчы любы горад. Бясшумныя і экалагічныя чыстыя МАЗ 303Е10 з кандыцыянерамі і USB-партамі неўзабаве з'явяцца на гарадскіх маршрутах.

Першая партыя ўключае 10 электробусаў. Чатыры з іх перададзены КТУП «Мінсктранс» і паступілі ў сталічны транспартны парк № 1. Астатнія будуць курсіраваць у абласных цэнтрах.

Электробусы пафарбаваны ў фірменныя колеры перавозчыкаў: жоўты — для Мінска, зялёны — для абласных цэнтраў. Да асаблівасцяў камплектацыі, у прыватнасці, адносяцца цёплыя кнопкі, бескантактавая сістэма супрацьзашчымлення пасажыраў і высоўная апарэль для людзей з абмежаванымі магчымасцямі. З цікавага — USB-парты на кожным радзе сядзенняў для зарадкі смартфонаў і планшэтаў.

«Для сферы перавозак гэта важная падзея: першыя электробусы МАЗ паступаюць у беларускія аўтапаркі для пастаяннай эксплуатацыі. МАЗ 303Е10 прыкметна адрозніваецца ад іншых: стыльны сілуэт, вялікі запас ходу, высокая манеўранасць ды камфортны салон. Пры гэтым навінка адносіцца да аўтобусаў трэцяга пакалення, якія таксама прадстаўлены турбадызельным аўтобусам МАЗ 303266. Гэтыя мадэлі будуць фарміраваць аблічча аўтобусных гарадскіх перавозак у хуткай будучыні», — адзначаюць на заводзе.

КЛАСТАРУ ПА ПЛЯЧЫ

«Сёння знакавая падзея не толькі для Мінскага аўтамабільнага завода, але і ў цэлым для прамысловага комплексу Беларусі. МАЗ са сваімі партнёрамі паспяхова справіўся з няпростай задачай па вырабе першых 10 электробусаў за такі кароткі тэрмін. Роўна год таму мы дэманстравалі першы вопытны ўзор і атрымалі задачу на працягу года вырабіць 10 такіх машын. Як бачыце, яна вырашана. Наперадзе сур'ёзныя выпрабаванні ў розных гарадах, якія павінны пацвердзіць усе тыя тэхнічныя характарыстыкі, якія былі закладзены канструктарамі. Шлях, што выбраў калектыў МАЗа ў галіне зялёных тэхналогій і вытворчасці электратранспарту, правільны, і прадпрыемству ўдалося стварыць сучасны, высоказапатрабаваны прадукт», — сказаў міністр прамысловасці Пётр ПАРХОМЧЫК.

Пётр Пархомчык, міністр прамысловасці Беларусі: «Ужо многія краіны свету адмовіліся ад рухавіка ўнутранага згарання, і працэс набірае свае абароты. Хачу вылучыць апошнія заявы кампаній Audi і Volkswagen аб тым, што яны спыняюць распрацоўкі машын з рухавікамі ўнутранага згарання. Цяпер усе свае сілы накіроўваюць для таго, каб развіваць электратранспарт».

У Беларусі таксама сфарміраваны кластар па распрацоўцы і зборцы электрычнага транспарту. Распрацоўку электробуса вялі канструктары Мінскага аўтазавода ў супрацоўніцтве з Аб'яднаным інстытутам машынабудавання. Такая кааперацыя стала вельмі паспяховай і будзе працягнута ў будучыні. Яна дазволіла вывесці на новы ўзровень навукова-тэхнічны патэнцыял краіны ў машынабудаванні сферы.

(Заканчэнне. Пачатак на 1-й стар.)

А яшчэ развіццё вытворчасці электратранспарту стане адным з прыярытэтаў беларускай прамысловасці, лічыць Пётр Пархомчык.

«Адным з прыярытэтных кірункаў у прамысловасці на найбліжэйшую перспектыву стане развіццё электратранспарту ў нашай краіне. Фарміраванне новай падгаліны машынабудавання павінна надаць імпульс развіццю як вытворцаў транспарту на электрацяжэ, так і камплектуючых».

Міністр адзначаў, што ў 2020 годзе прамысловасць паказала сур'ёзныя дасягненні. «У ёй створаны эфектыўны тандэм па ўзаемадзейні з навуковай супольнасцю. Найважнейшым кірункам у супрацоўніцтве з'яўляецца ўкараненне распрацовак вучоных у вытворчасць. Штогод ствараюцца інвацыйныя прадукты і ўкараняюцца перадавыя тэхналогіі», — сказаў ён.

А яшчэ член урада заўважыў, што да 2025 года асноўныя камплектуючыя аічынны электробусаў будуць вырабляцца на прадпрыемствах Беларусі.

Міністр падкрэсліў, што на ўзроўні іх ведамства прыцягваюцца і прыватныя кампаніі, у якіх таксама ёсць пэўны запас распрацовак. Увесь гэты працэс спецыялісты паспрабуюць сістэматызаваць. Сёння вядуцца размовы пра розныя тыпы батарэй. «Я нават ведаю, што ёсць пераход на вадароднае паліва. І гэтая тэма адкрывае вялікі прастор для навуковых вынаходніцтваў», — адзначаў Пётр Пархомчык.



ЗАПАС ХОДУ — ДА 300 КІЛАМЕТРАЎ

Генеральны дырэктар ААТ «МАЗ» — кіруючая кампанія холдынга «БЕЛАЎТАМАЗ» Валерый ІВАНКОВІЧ адзначаў, што летась было прынята рашэнне, якое паслужыла пэўным этапам развіцця завода — пераход да вытворчасці электрычнага транспарту.

«Мы атрымалі заказ на 10 адзінак тэхнікі і абавязальства зрабіць гэты праект за год. І мы ўсё выканалі. Для нас гэта вялікая навука, школа. Гэта сур'ёзны выклік, калі браць пад увагу пытанні, звязаныя з пандэміяй, пастайшчыкамі. Але разам з тым зроблены вялікі крок — атрыманы новы прадукт, які вызначае развіццё цэлага кірунку», — падкрэсліў дырэктар.

А крыніцай энергіі на МАЗ 303Е10 служыць акумулятарныя батарэі, якія маюць працяглы тэрмін службы і павышаную ёмістасць — 412 ампер у гадзіну. Запас ходу таксама ўраджае — да 300 км, што дазваляе здзяйсняць дзясяткі рэйсаў на адной зарадцы і забяспечвае бесперабойную работу на маршруце на працягу змены.

У дызайне электробуса прадугледзелі каларытную «гарбінку» на даху, якая паўтарае сілуэт зубра. Кідаецца ў вочы і панарамнае шкленне — яго амаль на трэць больш у параўнанні са звычайнымі аўтобусамі. Каркас зроблены з труб са стойкай да карозіі сталі з адмысловым профілем для большай апорнай здольнасці. Панэлі з алюмінію і пластыку не баяцца нагурузак і забяспечваюць высокую рамантапрыдатнасць. Над імі размешчана сілавая ўстаноўка, што дазволіла звесці да мінімуму шуму і вібрацыі.

У якасці рухавіка выкарыстоўваецца нямецкая ўстаноўка ZF CeTrax магутнасцю 300 кВт. У электрычнага «зубра» дынаміка разгону, запас ходу і сярэдня расход электраэнергіі пераўзыходзяць многія аналагі. Батарэі-назапашвальнікі можна зараджаць ад аўтаномнага трансфарматара ў 380 вольт або на спецыяльных станцыях з раздымам CCS2 Combo. Поўная зарадка пры максімальным току займае менш за чатыры гадзіны. На заводзе адзначаюць, што займацца зарадкай аўтобуса рэкамендуецца ў начны час, калі транспарт у горадзе практычна «спіць».

Памеры электробуса адаптаваныя пад гарадскія ўмовы: даўжыня — 12,43 м, шырыня — 2,55 м, вышыня — 3,3 м. У салоне свабодна размесціцца больш за 70 пасажыраў, з іх 30 — на сядзеннях. Яшчэ 14 месцаў уключае безбар'ерная зона.

Ацяпленне ў салоне электрычнае, а значыць, экалагічнае. Кандыцыянер працуе ў двух рэжымах: абягравае зімой і астуджае летам.

Намеснік гендырэктара — дырэктар па маркетынгу ААТ «МАЗ» — кіруючая кампанія холдынга «БЕЛАЎТАМАЗ» Уладзімір ЯНУШКА адзначаў, што ў такіх аўтобусах прадугледжана два тыпы асвятлення ўнутры салонаў. «Раніцай, калі людзі едуць на работу, выкарыстоўваецца халоднае святло. А ўвечары, калі яны, стомленыя, вяртаюцца дадому — «цёплае», — удакладніў спецыяліст.

Новую тэхніку перадалі транспартным арганізацыям ва ўрачыстай абстаноўцы з удзелам высокапастаўленых гасцей. На пляцоўцы каля Мінскага аўтазавода была арганізавана маштабная прэзентацыя электробусаў.

Некалькі слоў аб атрыманні прыбытку ад рэалізацыі дадзенага праекта. Электробус з начной зарадкай МАЗ-303Е10, створаны на базе гарадскога аўтобуса трэцяга пакалення, быў упершыню прадстаўлены журналістам у маі мінулага года. З тых часоў электробус прайшоў усе неабходныя выпрабаванні і ў студзені паспеў атрымаць «Адабрэнне тыпу транспартнага сродку» (АТТС), што адкрыла яму дарогу на рынак.

Па словах дырэктара завода, сукупнасць тэхналагічных пераваг і добрая цана ўжо ў хуткім часе дазволіць беларускім электробусам канкураваць на рынках Расіі і Украіны, дзе цяпер прыглядаюцца да новага беларускага праекта.

Сяргей КУРКАЧ.

Мінскі аўтамабільны завод — адно з буйнейшых беларускіх машынабудавальніц прадпрыемстваў, якое спецыялізуецца на выпуску велікагрузных аўтамабіляў, спецтэхнікі, аўтобусаў, тралейбусаў і прычэпной тэхнікі. Гандлёвая марка МАЗ шырока вядомая ў СНД і далёкім замежжы. Тэхніка адпавядае экалагічным стандартам Еўра-5, 6. З канвеера завода сыходзяць сядлавыя цягачы, бартавыя аўтамабілі, шасі пад устаноўку рознага спецабсталявання — усяго больш за 500 мадэляў і мадыфікацый.



БЕЛАРУСКІ НАРОДНЫ БАНК

ОАО «БНБ-Банк»

220012, Республика Беларусь, г. Минск, проспект Независимости, 87а

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 1 апреля 2021 г.

(в тысячах белорусских рублей)

№ п/п	Наименование статьи	Символ	01.04.2021	01.01.2021
1	2	3	4	5
1	АКТИВЫ			
2	Денежные средства	1101	17 687	24 806
3	Драгоценные металлы и драгоценные камни	1102	-	-
4	Средства в Национальном банке	1103	72 750	71 907
5	Средства в банках	1104	104 433	42 416
6	Ценные бумаги	1105	95 023	89 349
7	Кредиты клиентам	1106	505 251	519 951
8	Производные финансовые активы	1107	3 917	95
9	Долгосрочные финансовые вложения	1108	306	306
10	Основные средства и нематериальные активы	1109	20 801	19 885
11	Доходные вложения в материальные активы	1110	2 285	2 294
12	Имущество, предназначенное для продажи	1111	1 751	1 895
13	Отложенные налоговые активы	1112	3	3
14	Прочие активы	1113	6 337	4 799
15	ИТОГО активы	11	830 544	777 706
16	ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
17	Средства Национального банка	1201	18 163	-
18	Средства банков	1202	152 816	91 372
19	Средства клиентов	1203	547 497	555 875
20	Ценные бумаги банка	1204	13 608	24 616
21	Производные финансовые обязательства	1205	3 201	12 685
22	Отложенные налоговые обязательства	1206	-	-
23	Прочие обязательства	1207	2 784	3 264
24	ВСЕГО обязательства	120	738 069	687 812
25	СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ			
26	Уставный фонд	1211	27 688	27 688
27	Эмиссионный доход	1212	-	-
28	Резервный фонд	1213	11 500	10 419
29	Фонды переоценки статей баланса	1214	13 397	13 493
30	Накопленная прибыль	1215	39 890	38 294
31	ВСЕГО собственный капитал	121	92 475	89 894
32	ИТОГО обязательства и собственный капитал	12	830 544	777 706

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ на 1 апреля 2021 г.

(в тысячах белорусских рублей)

№ п/п	Наименование статьи	Символ	01.04.2021	01.04.2020
1	2	3	4	5
1	Процентные доходы	2011	14 273	12 450
2	Процентные расходы	2012	9 644	7 057
3	Чистые процентные доходы	201	4 629	5 393
4	Комиссионные доходы	2021	4 321	3 884
5	Комиссионные расходы	2022	1 132	861
6	Чистые комиссионные доходы	202	3 189	3 023
7	Чистый доход по операциям с драгоценными металлами и драгоценными камнями	203	-	-
8	Чистый доход по операциям с ценными бумагами	204	(417)	(144)
9	Чистый доход по операциям с иностранной валютой	205	(5 749)	2 740
10	Чистый доход по операциям с производными финансовыми инструментами	206	8 708	3 089
11	Чистые отчисления в резервы	207	188	4 100
12	Прочие доходы	208	390	2 868
13	Операционные расходы	209	6 952	8 216
14	Прочие расходы	210	572	608
15	Прибыль (убыток) до налогообложения	211	3 038	4 045
16	Расход (доход) по налогу на прибыль	212	392	852
17	ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК)	2	2 646	3 193

Генеральный директор  Л.Акубардыя

Главный бухгалтер  Г.П.Лаптёнок

Дата подписания: 13 апреля 2021 г.

Данная отчетность размещена на странице интернет-сайта БНБ-Банка: <https://www.bnb.by/>

Лицензия на осуществление банковской деятельности, выданная Национальным банком Республики Беларусь № 10 от 7 июня 2013 г. УНП 100513485.