

# СТВАРАЕМ КРАЇНУ, СТВАРАЕМ СЯБЕ!



Фота Яўгена ПЯСЕЦКАГА.

**ТОЛЬКІ ЛЕПШЫЯ** прадпрыемствы і грандыёзныя праекты, створаныя і мадэрнізаваныя за апошнія 15 гадоў у нашай краіне, ледзь-ледзь змаглі ўмясціць у сабе два велізарныя тамы (як падняць!) фотакаталога Беларускага тэлеграфнага агенцтва «Беларусь стваральная».

На старонках важкага фаліянта — шырокая панарама будаўніцтва, рэканструкцыі і мадэрнізацыі буйных гарадоў і малых населеных пунктаў, дарог да кожнай аддаленай вёсачкі і прадпрыемстваў, якія сёння з'яўляюцца візітнымі карткамі нашай краіны ў свеце. Гэта тое, што стварылі беларусы за гады суверэнітэту. Медыцына, прамысловасць, транспарт, спорт, культура, турызм... Абсалютна ўсе грані нашай з вамі шматграннай рэчаіснасці ўдыхнулі новае жыццё! Кнігу паспелі трапіць назваць «партфоліа дзейнай улады».

Фотаальбом Беларускага тэлеграфнага агенцтва «Беларусь стваральная» прадстаўляе найбольш яркія старонкі гісторыі краіны.

«Гэта кніга пра краіну. Калісьці кіраўнік дзяржавы выказаў ідэю, што добра было б пад адной вокладкай сабраць лепшыя фотаздымкі. Мы пачулі гэта і падумалі: а чаму б не паспрабаваць? Безумоўна, усё паказаць немагчыма. У фотаальбоме прадстаўлены найбольш яркія старонкі», — сказаў генеральны дырэктар БЕЛТА Дзмітрый ЖУК. Паводле яго слоў, «Беларусь стваральная» стваралася лёгка, нягледзячы на вялізны аб'ём: у краіне сапраўды ёсць што паказаць.

На думку міністра інфармацыі Алега ПРАЛЯСКОЎСКАГА, «Беларусь стваральная» — унікальная кніга, якую можна разглядаць як падарунак беларускаму народу. Па сутнасці, гэта сучасная гісторыя будаўніцтва дзяржавы, прычым як у прамым, так і пераносным сэнсах, паколькі ў фотаальбоме знайшло адлюстраванне не толькі будаўніцтва розных аб'ектаў, уключаючы такія ўнікальныя як Нацыянальная бібліятэка, «Лінія Сталіна» і «Мінск-Арэна», але і будаўніцтва сучаснай незалежнай дзяржавы ў цэлым.

«Беларусь стваральная» — гэта адно з самых маштабных ілюстраваных выданняў у гісторыі Беларусі. Фотаальбом выпушчаны на рускай і англійскай мовах у двух тамах (I том — 576 стар. і II — 592 стар.) тыражом 5 тыс. экзэмпляраў. На старонках выдання прадстаўлена шырокая панарама будаўніцтва, рэканструкцыі і мадэрнізацыі буйных гарадоў і малых населеных пунктаў Беларусі за пятнаццацігадовы перыяд яе найноўшай гісторыі.

Чытач атрымае падрабязную інфармацыю пра больш чым 260 аб'ектаў, будынкаў і збудаванняў. Сярод іх — шэдэўры сучаснай архітэктуры, якія сталі ў адзін шэраг з лепшымі сусветнымі ўзорамі: пабудаваныя Нацыянальная бібліятэка Беларусі, шматфункцыянальны спартыўна-відовішчны комплекс «Мінск-Арэна», чыгуначны вакзал у Мінску, Палац Рэспублікі, кінатэатр-мультиплекс «Беларусь», канкафедэральны сабор іконы Божай Маці «Усіх тужлівых радасць» у Мінску; адрэстаўраваныя Нацыянальны акадэмічны Вялікі тэатр оперы і балета, палацава-паркавы ансамбль у Нясвіжы, Мірскі замак, палац Румянцавых-Паскевічаў у Гомелі, касцёл імя Найсвяцейшай Панны Марыі ў Мінску...

Сёння мы пачынаем расказ пра найбольш адметныя з іх.

СТАР. 8-10



Фота БЕЛТА.



Фота БЕЛТА.



Фота Анастасіі КІЕШЧУКА.



Фота Анастасіі КІЕШЧУКА.

ЗВЯЗДА 14 снежня 2010 г.

# На «БЕЛКАМУНМАШЫ» арыентуюцца на вопыт Заходняй Еўропы і распрацоўваюць аўтобус з гібрыдным прывадам

**А**ЎТОБУС з гібрыдным прывадам збіраюцца выпрабаваць на «Белкамунмашы» ў 2011 годзе. Пра асаблівасці гэтай новай мадэлі грамадскага транспарту, а таксама пра іншыя перспектывы на працоўкі прадпрыемства «Звязда» расказаў галоўны канструктар ААТ «Белкамунмаш» Алег Быцко.

— Асноўная праблема вялікіх гарадоў — экалогія. І тралейбус — гэта добрае рашэнне, але яно не заўсёды падыходзіць і не ўсе праблемы можа вырашыць. Таму мы, глядзячы, як развіваюцца аналагічныя прадпрыемствы ў Заходняй Еўропе, зараз працуем над стварэннем аўтобуса з гібрыдным прывадам, — расказвае Алег Быцко. — Гэта, па сутнасці, будзе тралейбус, але сілкаванне для яго будзе брацца не з кантактнай сеткі, а стане выпрацоўвацца дызель-генератарнай устаноўкай, якая працуе разам з накапляльнікамі электраэнергіі. І калі класічны аўтобус мае паказчык экалагічнасці, скажам, ЕўРА-4, то з гэтым жа рухавіком наш аўтобус зможа мець экалагічны стандарт ЕўРА-5 за кошт таго, што рухавік працуе ў аптымальным рэжыме без перагазавак, а дынаміку руху пры разгонах забяспечвае электраэнергія з накапляльнікаў, — сказаў Алег Віталевіч і дадаў, што, акрамя экалагічнага, тут ёсць і эканамічны фактар, бо новы аўтобус з гібрыдным прывадам дасць эканомію да 25% паліва.

тратуараў і дваровых тэрыторый, — дзеліцца планами галоўны канструктар «Белкамунмаша».

Што тычыцца выпуску тралейбусаў і трамваяў, то і тут ААТ «Белкамунмаш» ёсць чым ганарыцца. Хоць першыя тут пачалі рабіць з 1993 года, а другія — з 2000 года. Напрыклад, беларускія тралейбусы сёння ездзяць у 30 рэгіёнах Расіі, ва Украіне, у Латвіі, Малдове, Сербіі, а адзін пробы экзэмпляр нават за акіянам — у аргенцінскім горадзе Кордава.

— Сур'ёзны рост вытворчасці пачаўся ў 2007 годзе з прыходам новага дырэктара Уладзіміра Караля. Амаль за 4 гады мы павялічылі ў 4 разы аб'ём выпускаемай прадукцыі. Гэта ў першую чаргу звязана з тым, што ўнутры рэспублікі палепшылася эканамічная сітуацыя — з'явіліся грошы на набыццё гарадскога электрычнага транспарту, і ўлады ўбачылі, што транспарт сапраўды патрабуе кардынальнага абнаўлення і павышэння камфорту для пасажыраў, — расказвае Алег Быцко пра развіццё вытворчасці тралейбусаў. — Таму з 2007 года мы пачалі выпускаць толькі



уваходу ў транспарт і хуткасць пасадкі-высадкі пасажыраў. Па-трэцяе, вельмі сур'ёзна была мадэрнізавана электрычная частка: замест складанай рэлейнай схемы мы прымянілі КЭН-сістэму — па сутнасці працэсарна-камп'ютарнае кіраванне тралейбусам. Гэта дазволіла

ца інфармацыя наконт яго спраўнасці. Па-чацвёртае, тралейбус мы спраектавалі так, што там практычна на 100% выключана магчымасць токаўчэчкі, бо правадоў пад кузавам тралейбуса няма. Нарэшце, мы паспрабавалі зрабіць магчымасць аўтаномнага ходу на базе накапляльнікаў электраэнергіі: тралейбус можа рухацца да 5 кіламетраў па маршруце з поўнай нагрузкай і пры захаванні дынамікі руху. Такі прычып шырока выкарыстоўваецца на Захадзе, калі ў цэнтры горада, дзе няма кантактнай сеткі, тралейбус рухаецца на дызель-генератары і забяспечвае прыгожы выгляд горада, а ў спальных раёнах — на электрычнасці, забяспечваючы экалогію. Мы ж прапаноўвалі поўнацэнны экалагічны варыянт, калі замест дызель-генератара стаялі б накапляльнікі электраэнергіі: за палову гадзіны яны зараджаюцца, і тралейбус зноў гатовы ехаць 5 кіламетраў без кантактнага сеціва. Дарэчы, тралейбусы з дызель-генератарамі мы таксама робім — якраз такі экзэмпляр быў накіраваны ў Аргенціну, дзе з 40-кіламетравага маршруту 17 кіламетраў тралейбус праходзіць на дызель-генератары, — расказаў Алег Быцко.

Ёсць свае цікавосткі і ў трамвайнай вытворчасці. Прынамсі, на «Белкамунмашы» лічаць, што трамвай моцна скласці альтэрнатыву метро. Прычым не ў горадзе, а за яго межамі:

— З 2007 года мы пачалі праектаваць трохсекцыйны трамвай з нізкай падлогай. Яго хуткасць можа склацца да 100 кіламетраў за гадзіну пры адпаведнай якасці трамвайных рэек. Ён быў накіраваны на тое, каб выкарыстоўвацца на хуткасных лініях і ў самім Мінску, і ў прыгарадзе для сувязі сталіцы і гарадоў-спадарожнікаў. Трамвай мае пасажыраўмяшчальнасць 226 чалавек, а калі трамвайныя рэйкі выдзелены ад асноўнай дарожнай сеткі і агароджаны, калі

адлегласць паміж прыпынкамі дасягае 1 кіламетра, то па сваіх тэхнічных характарыстыках такі трамвай набліжаецца да метро. Аднак кошт і самога рухомага саставу, і кошт будаўніцтва значна меншы — у некалькі дзясяткаў разоў, — лічыць галоўны канструктар «Белкамунмаша». — Калі горад-спадарожнік злучаны з Мінскам чыгункай, то там больш мэтазгодна пусціць электрацягнікі, але калі, напрыклад, узяць Лагойск, то можна было б пабудаваць трамвайную лінію — праз Сілічы і Раўбічы. Гэта было б вельмі зручна для пасажыраў з-за большай хуткасці, а таксама знізілася б нагрузка шашы ў тым напрамку.

Як адзначыў Алег Быцко, зараз на прадпрыемстве ідзе мадэрнізацыя абсталявання, укараняецца сістэма ашчаднай вытворчасці, упершыню калісьці прымененая на фірме Toyota, калі менеджмент накіраваны на максімальнае зніжэнне ўсіх відаў выдаткаў у вытворчасці.

— Такая сістэма ўкараняецца, каб мець магчымасць канкуруваць на рынку. Бо неабходна павышаць якасць, тэхнічны ўзровень, але пры гэтым не павышаць кошту, каб заставацца пастаянна канкурэнтаздольным, — лічыць галоўны канструктар прадпрыемства. — Перад намі ў 2009 годзе была пастаўлена задача павялічыць вытворчасць у два разы ў грашовым вымярэнні. Я мяркую, што з улікам нашых новых напрацовак і напрамкаў мы павінны яе выканаць.

Дарэчы, яшчэ ў 2009 годзе «Белкамунмаш» меў станоўчае салда па імпарце-экспарце. Сёлета сітуацыя складваецца яшчэ лепшая: імпорт запчастак скараціўся працэнтаў на 20, а вось экспарт прадукцыі вырас на 52%.

Павел БЕРАСНЕЎ,  
Фотаздымкі  
Марыны БЕГУНКОВАЙ і БЕЛТА.



На 2011 год «Белкамунмаш» запланаваў выпуск доследнага ўзору, правядзенне яго выпрабаванняў і сертыфікацыі.

Яшчэ адзін новы напрамак дзейнасці, над якім пачалі працаваць на «Белкамунмашы», — гэта выпуск дызель-цягнікоў для беларускай чыгункі, а ў перспектыве — выхад з гэтай прадукцыяй на знешнія рынкі:

— Мы пачалі ў гэтым напрамку працаваць сёлета. Безумоўна, вынаходзіць веласіпед тут няма сэнсу, таму мы выбралі аднаго з еўрапейскіх партнёраў — польскую фірму PESA, якая выпускае патрэбны нам рухомы састаў для чыгункі, мае багаты вопыт, добрую якасць пры прымальным кошце. З гэтай фірмай мы зараз арганізоўваем зборку дызель-цягнікоў, — паведаміў Алег Быцко.

Не забывае «Белкамунмаш» і сваіх традыцыйных напрамкаў — гэта выпуск спецтэхнікі для МНС і МУС, а таксама тэхнікі для камунальных службаў. У прыватнасці, зараз распрацоўваецца вакуум-падмятальная машына, якая будзе вуліцы... пыласосіць!

— У Еўропе вуліцы сёння не падмятаюцца, а пыласосзяцца, як кватэры. Таму мы сёння таксама развіваем гэты напрамак — распрацоўваем вакуум-падмятальную машыну на базе аўтамабіля МАЗ для ўборкі вуліц. А ў планах яшчэ і стварэнне такіх жа малагабарытных вакуумна-падмятальных машын, прызначаных для

тралейбусы з нізкай падлогай для Мінска і іншых гарадоў Беларусі. Маючы добры задзел па беларускіх заказах, мы пачалі сур'ёзна прасоўваць нашу прадукцыю на экспарт. Мы паставілі тралейбусы ў Маскву, Санкт-Пецярбург, іншыя рэгіёны Расіі. Сёлета выйгралі тэндэр на пастаўку 83 тралейбусаў у Бялград. Дарэчы, апошнія чатыры тэндэры ў Бялградзе выйграе толькі «Белкамунмаш», таму з пастаўкай гэтых 83-х машын амаль 100% тралейбуснага парка Бялграда будучы складаць беларускія тралейбусы.

Сёння на «Белкамунмашы» ў асноўным збіраюць тралейбусы трэцяга пакалення, якія з'яўляюцца найбольш «абкатанымі» і прымальнымі па параметрах, якасці і цане. Аднак на прадпрыемстве глядзяць і ў аўтаранні дзень — яшчэ ў 2007 годзе быў прадстаўлены першы экзэмпляр тралейбуса 4-га пакалення:

— Тралейбус 4-га пакалення ў многім апераджаў нават аналагі ў Заходняй Еўропе. Яго асноўнымі адрозненнямі з'яўляюцца тое, што, па-першае, кузаў тралейбуса зроблены з пластыку: гэта павінна павысіць даўгавечнасць, асабліва ў нашых жорсткіх умовах, калі вуліцы ўзімку пасыпаюцца рэагентамі. Па-другое, для зручнасці пасажыраў была павялічана база з 6 да 8 метраў. У сувязі з гэтым пярэдня арка колаў была перанесена ў кабінку вадзіцеля, а ў салоне стала большай плошча нізкай падлогі — гэта палепшыла зручнасць

паменшыць колькасць правадоў, а таксама наладзіць поўную дыягностыку электрасістэмы тралейбуса, дадаць функцыі, не мяняючы матэрыяльнай часткі — толькі пры дапамозе праграма нага забеспячэння. Тралейбус 4-га пакалення мае сістэму навігацыі і звязаны з дыспетчарскім пунктам, куды падаець



# Праграма развіцця МНПЗ праведзена своечасова

З лістапада гэтага года на Мазырскім нафтаперапрацоўчым заводзе ў прамысловых аб'ёмах пачалі выпускаць бензін АІ-95 стандарту Еўра-5. Гэты высокаактанавы бензін адпавядае якасці еўрапейскага стандарту EN-228:2008. Новы від паліва Еўра-5 дазваляе павысіць магутнасць рухавіка, знізіць расход паліва, палепшыць эксплуатацыйныя характарыстыкі аўтамабіля, запэўнівае галоўны інжынер ААТ «Мазырскі НПЗ» Сяргей ТУКАЧ:



МОЗЫРСКИЙ  
НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД

— Бензін стандарту Еўра-5 абараняе і ачышчае рухавік ад нагару, павялічвае яго рэсурс і значна зніжае колькасць шкодных выкідаў у атмасферу. Дзякуючы ўкараненню сучасных тэхналогій, стала магчымым знізіць утрыманне серы, араматыкі, смолаў, палепшыць фракцыйны склад бензіну. Новая прадукцыя прызначаная для рэалізацыі не толькі на знешніх рынках, але і для спажывання ў Рэспубліцы Беларусь.

Між тым, гэтае дасягненне — вынік працы, якая паслядоўна выконвалася на працягу многіх папярэдніх гадоў. З лістапада завод працуе на поўнай загрузцы, але нават у апошні, вельмі складаны для нафтаперапрацоўшчыкаў, год, калі змяніліся ўмовы паставак вуглевадароднай сыравіны (што аказала негатыўны ўплыў на дзейнасць прадпрыемства), завод не адмовіўся ад стратэгічных задач і працягваў удасканальванне тэхналагічных працэсаў. Рэалізацыя найважнейшых інвестыцыйных праектаў, прадугледжаных «Праграмай развіцця ААТ «Мазырскі НПЗ» на перыяд 2005—2015 гг.», дазваляе забяспечыць вытворчасць маторнага паліва па стандартах Еўрапейскай супольнасці, якія становяцца больш жорсткімі пад націскам эканамічнага фактара і патрабаванняў аўтатранспартнай прамысловасці.



Генеральны дырэктар ААТ «Мазырскі НПЗ» Анатоль КУПРЫЯНАЎ.

дартаў і самастойнага экспертнага прадукту. Інвестыцыі ў будаўніцтва аб'ектаў па першым этапе рэканструкцыі склалі \$214,14 млн.

Дырэктар дырэкцыі па рэканструкцыі і развіцці ААТ «Мазырскі НПЗ» Аляксандр ЛЯШНЕЎСКІ расказвае, што цяпер рэалізуецца другі этап рэканструкцыі прадпрыемства:

— Гэта цэлы комплекс для вытворчасці так звананага маторнага

аб'ектаў, якія ўваходзяць у другі этап рэканструкцыі, склаў \$491,25 млн.

Акрамя таго, цяпер у стадыі рэалізацыі знаходзяцца буйныя інвестыцыйныя праекты: будаўніцтва комплексу гідракрэкінгу цяжкіх нафтавых рэшткаў, устаноўка

вакуумнай перагонкі мазуту, блок рэгенерацыі МЭА ўстаноўкі вытворчасці серы, комплекс высокаактанавых кампанентаў бензіну. Усяго, пачынаючы з 2005 года, агульны аб'ём фінансавання праектаў, рэалізаваных і тых, што рэалізуюцца ў 2010 годзе ў межах праграмы развіцця ААТ «Мазырскі НПЗ», склаў больш за \$750 млн.

У развітых еўрапейскіх краінах і ЗША глыбіня перапрацоўкі нафты дасягае 85-90% і вышэй. На бліжэйшыя пяць гадоў запланавана будаўніцтва комплексу гідракрэкінгу цяжкіх нафтавых рэшткаў, што дазволіць давесці глыбіню перапрацоўкі нафты да ўзроўню еўрапейскіх НПЗ, расказвае дырэктар дырэкцыі па рэканструкцыі і развіц-

часовай рэалізацыі праграмы развіцця, па ўзроўню якасці прадукцыі выйшлі наперад сярод аналагічных заводаў у краінах СНД.

З моманту пачатку паставак нафты з Венесуэлы на Мазырскі НПЗ паступіла яе каля 980 тыс. тон. Да 70% прадукцыі ААТ «Мазырскі НПЗ» ідзе на экспарт, у асноўным у краіны Еўрасаюза. Асноўныя напрамкі пастаўкі нафтапрадуктаў: Нідэрланды, Вялікабрытанія, Украіна, Малдова, Польшча, Венгрыя, Румынія, Літва, Латвія, Эстонія, Славакія, Кіпр, Швецыя, Данія і іншыя.

Сёння калектыву ААТ «Мазырскі НПЗ» налічвае больш за 4730 чалавек. Працаўнікі прадпрыемства атрымліваюць магчымасць пабудаваць прыблізна 100 кватэр у год. ААТ «Мазырскі НПЗ», які з'яўляецца ад-

ным з найбуйнейшых прадпрыемстваў Гомельскай вобласці, аказвае значны ўплыў на развіццё інфраструктуры горада Мазыра і Мазырскага раёна. З удзелам прадпрыемства добраўпарадкаваныя гарадскія вуліцы і тэрыторыі, пабудавана першая чарга гарналыжнага комплексу. ААТ «Мазырскі НПЗ» стаў ініцыятарам і спонсарам будаўніцтва ў Мазыры сучаснага Палаца гульнявых відаў спорту, на што ўжо накіравана 36 млрд рублёў.

Мазырскі нафтаперапрацоўчы завод і яго шлях да еўрапейскай якасці нафтапрадуктаў — яркавы прыклад пераходу да інтэнсіўнага варыянта развіцця вытворчасці. Сучасныя тэхналогіі, якія тут укараняюцца, даказалі жыццяздольнасць і эфектыўнасць дзякуючы высокай кваліфікацыі работнікаў, спалучэнню інжынернай творчасці і дакладнага эканамічнага разліку. Бензін і дызпаліва, газа і пачное паліва з Мазыра прызнаюцца ў Беларусі і СНД, а сёння ўсё больш упэўнена заяўляюць пра сябе на сусветных рынках.

Ірына АСТАШКЕВІЧ.  
Фотаздымкі  
Яўгена ПЯСЕЦКАГА.



ці ААТ «Мазырскі НПЗ» Аляксандр Ляшнеўскі:

— Мазырскі нафтаперапрацоўчы завод аб'явіў аб правядзенні адкрытай працэдуры тэндара па закупцы рэактараў камбінаванай устаноўкі гідракрэкінгу. Гэты комплекс дазволіць выйсці на сусветны ўзровень па глыбіні перапрацоўкі нафты — мы дасягнем 92% глыбіні перапрацоўкі. У выніку ў бліжэйшыя пяць гадоў МНПЗ зможа атрымаць дадатковую колькасць маторнага паліва, а таксама вакуумнага газойлю. Неабходна адзначыць, што мы, дзякуючы свое-

лагічнага фактара і патрабаванняў аўтатранспартнай прамысловасці.

У 2006 годзе быў уведзены ў эксплуатацыю комплекс па вытворчасці бензолу, які стаў першым аб'ектам першага этапу рэканструкцыі прадпрыемства. Ён дазволіў знізіць утрыманне бензолу ў аўтабензіне да ўзроўню менш за 1%, як таго патрабуюць еўрапейскія стандарты якасці. Пасля былі пабудаваны парк нізкасерністай нафты і ўстаноўка ўтылізацыі факельных газаў. У жніўні 2008 года была ўведзена ў прамысловую эксплуатацыю камбінаваная ўстаноўка алкіліравання, якая забяспечвае выпуск алкілату — высокаактанавы экалагічна чыстага кампанента для вытворчасці бензінаў еўрапейскіх стан-

паліва. Яго будаўніцтва накіравана на павышэнне якасці прадукцыі і выпуск маторнага паліва (бензіну, дызпаліва), якое адпавядае еўрапейскім стандартам.

Сёлета тэхналагічная схема завода была дапоўненая ўстаноўкай гідраабсэрвання бензіну каталітычнага крэкінгу, якая забяспечвае зніжэнне ўтрымання серы ў аўтабензіне. Да канца года тут плануецца завяршыць выкананне ўсіх будаўніча-монтажных работ на ўстаноўцы гідраачысткі дызельнага паліва. Да аб'ектаў другога этапу рэканструкцыі таксама адносяцца ўстаноўка вытворчасці вадароду, эстакада тактавага наліву, устаноўка ізамерызацыі. Агульны аб'ём фінансавання будаўніцтва ўсіх



# ДАЛЯГЛЯДЫ ПАРКУ «НАРАЧАНСКІ»



## Наша даведка

Нацыянальны парк «Нарачанскі» быў створаны ў адпаведнасці з указам Прэзідэнта № 447 ад 28 ліпеня 1999 г. у мэтах захавання ўнікальных прыродных комплексаў, больш поўнага і эфектыўнага выкарыстання рэкрэацыйных магчымасцяў прыродных рэсурсаў Мядзельскага раёна і сумежных з ім тэрыторый. Сёння «Нарачанскі» — складаная шматпрофільная прыродаахоўная навуковая і гаспадарчая ўстанова, якой пад сілу вырашэнне адказных задач.

СЭЛЕТНЯЯ, як прынята цяпер казаць, аманальна летняя гарачыня зноў нагадала, якім бяспэчным прыродным багаццем мы валодаем — дзясяткамі тысяч вялікіх і малых азёраў, рэк і рачулак. У спякотныя дні людзі ў вольны час літаральна рваліся на іх берагі ў пошуках прахалоды, асалоды акунуцца ў 30-градусную гарачыню ў празрыстую і ласкавую ваду. Асабліва шмат купальшчыкаў назіралася летам на Нарачы — самым вялікім і маляўнічым возеры Беларусі. Многія дзясяткі тысяч турыстаў адпачылі тут у здраўніцах, гасцініцах, кемпінгах, у палатках на арганізаваных стаянках. Хаця ў цэлым у Нарачанскім рэгіёне можа адпачываць значна большая колькасць людзей.

Эфект дало паступовае выцясненне водаплаўных птушак, скошванне трыснягу ў вадзе ля берага, уладкаванне на пляжах пантонных пабудов, якія дазваляюць мінуць мелкаводдзе і заходзіць у возера на адноснай глыбіні. Дарэчы, гэта шырокараспаўсюджаная міжнародная практыка.

Карацей кажучы, выкананне той экалагічнай праграмы стала, вобразна кажучы, тым падмуркам, дзякуючы якому з'явіліся падставы для прыняцця новай праграмы па развіцці курортнай зоны Нарачанскага рэгіёна. Бо як можна было б пашыраць аднаіменны курортны пасёлак, узводзіць новыя

Намеснік генеральнага дырэктара парку Валерый ЛЮШТЫК сярод значных спраў за мінулыя пяцігодку называе ажыццяўленне дзяржаўнай праграмы аздаравлення возера Нарач. Яна пачала рэалізоўвацца 1 студзеня 2005 года. Валерый Сямёнавіч жартуе, што гэта той рэдкі выпадак, калі грошы былі ўдала закапаныя ў зямлю. Бо сярод асноўных мер па аздаравленні возера былі рэалізаваныя грунтоўная мадэрнізацыя інфраструктуры, ачышчальныя збудаванні, замена каналізацыйных труб і г. д. Адбылася газіфікацыя населеных пунктаў рэгіёна, у прыватнасці, з мазуту на газ перавялі кацельню ў вёсцы Варанцы. Увогуле амаль у 10 разоў зменшыліся аб'ёмы шкодных выкідаў у атмасферу. Паветра над возерам стала яшчэ больш чыстым і свежым.

Кіраўніцтва парку тады ўлічыла заўвагі і прапановы экалагаў, прадстаўнікоў грамадскасці, якія былі незапакоеныя праблемамі Нарачанскага рэгіёна, у прыватнасці, ростам антрапагеннай нагрукі на возера. Экалагі не без падстаў заклікалі берагчы прыроду, не дапускаць яе дэградацыі, што можа прывесці да змяншэння біяразнастайнасці навакольнага асяроддзя, а таму вельмі ўважліва ставіцца да развіцця турыстычнай інфраструктуры рэгіёна. Напрыклад, плён даў комплекс мерапрыемстваў (праўда, не ў такой ступені, як хацелася) па барацьбе з так званым цыркар'ёзам. Бо самае непрыемнае ў час адпачынку на Нарачы — гэта калі пры праграванні вады больш за 24-25 градусаў на скуры купальшчыка з'яўляюцца маленькія чырвоныя кропкі-болькі.



аздаравлення аб'екты, павялічваюць колькасць адпачывальнікаў у здраўніцах і месцах адпачынку так званых «дзікіх» турыстаў, калі на ладан дыхаюць водаправод, каналізацыя, не была наладжана належным чынам уборка смецця, утылізацыя адходаў.

Усе гэтыя пяць гадоў вялікае значэнне таксама надавалася ўдасканаленню знешняга выгляду курортнага пасёлка Нарач і цэнтральнай часткі курортнай зоны, будаўніцтва новых аб'ектаў адпачынку ў месцах з ужо развітай інфраструктурай, стварэнню спрыяльнага асяроддзя для лячэння і турызму. Былі пракладзены новыя сцежкі для пешых прагулак. У стадыю

завяршэння ўступіла рэканструкцыя гасцініцы ў цэнтры курортнага пасёлка, дабудаваны пяты паверх, хутка пачнецца ўнутраная аддзелка нумароў. У новым сезоне гасцініца прыме наведнікаў, будзе завершаны доўгабуд у санаторыі «Прыазёрны». Удасканальваецца абслугоўванне турыстаў і аматараў рыбалкі. Ужо ў Мінску можна набыць пуцёчку на зімовую рыбалку на Нарачы, іншых азёрах парку, а раней гэта можна было зрабіць толькі на месцы ў Мядзельскім раёне, ды яшчэ ў Паставах і Смаргоні. Актыўна пачынаюць будаваць хаткі рыбака ў адведзеных



месцах. Адметная асаблівасць парку «Нарачанскі», які знаходзіцца на тэрыторыі беларускага Пазер'я, — знаходжанне на яго тэрыторыі 43 азёраў. Гэта ў першую чаргу самае вялікае возера Нарач (7962 га) і найглыбейшае возера Балдук (39,7 м). Нарач вызначаецца самай высокай якасцю вады: празрыстасць яе змяняецца на працягу года ад 2,5 да 14 м. У сярэднім па шматгадовых назіраннях гэты паказчык складае каля 6 м.

На разумнае і абачлівае выкарыстанне гэтага багацця накіравана прынятая ў адпаведнасці з указам Прэ-

зідэнта Рэспублікі Беларусь № 514 ад 30 верасня 2010 года дзяржаўная праграма развіцця курортнай зоны Нарачанскага рэгіёна на 2011—2015 гады. Паводле яе, на тэрыторыі Нацыянальнага парку «Нарачанскі» будзе створаны самы буйны ў Беларусі курортна-аздаравленчы, культурна-забаўляльны і турыстычны цэнтр, які зможа паспяхова канкураваць з вядомымі замежнымі курортамі.

Праграма распрацавана ў мэтах павышэння эфектыўнасці выкарыстання ўнікальнага прыродна-рэсурснага патэнцыялу Нарачанскага краю, вырашэння шэрагу сацыяльна-эканамічных і экалагічных пытанняў, якія ўзніклі ў апошнія гады на тэрыторыі рэгіёна.

— У мэтах развіцця інфраструктуры рэгіёна будзе праведзена рэканструкцыя здраўніц, гасцініц, культурна-забаўляльных аб'ектаў, прадпрыемстваў гандлю і харчавання. Прадугледжваецца таксама стварэнне інфраструктуры для развіцця аграэкалагічнага, культурна-познавальнага, воднага, спартыўнага, аздаравленчага і іншых відаў турызму. Намечана добраўпарадкаванне шэрагу турыстычных маршрутаў, абсталюванне экалагічнай сцежкі і экспазіцыйнага аб'екта ў прыродным комплексе «Блакiтныя азёры». Важ-

ным момантам з'яўляецца ўключэнне ў сістэму турызму гісторыка-культурных аб'ектаў гэтага рэгіёна. Акрамя таго, для забеспячэння транспартнай даступнасці рэгіёна плануецца стварэнне хуткаснай аўтамабільнай трасы, якая будзе адпавядаць міжнародным стандартам, а таксама вырашэнне пытання аб арганізацыі «з'яўлення калідора» для замежных турыстаў, гаворыць Валерый Люштык.

Ён упэўнены, што тыя льготы і прэферэнцыі для прадпрыемстваў, якія прадугледжаныя праграмай развіцця Нарачанскага рэгіёна, паступова ад-



граюць сваю ролю. Бо для фарміравання спрыяльнага клімату развіцця прыватнага бізнесу для суб'ектаў гаспадарання, якія рэалізуюць інвестыцыйныя праекты ў Нарачанскім краі, указам Прэзідэнта ўводзіцца пяцігадовы мараторый на выплату падатку на нерухомую маёмасць, падатку на прыбытак, зямельнага падатку. Таксама названыя суб'екты вызваляюцца ад адлічэнняў у інавацыйны фонд Мінскага аблвыканкама і Міністэрства архітэктуры і будаўніцтва, ад выплаты сродкаў, якія спаганяюцца мясцовымі выканаўчымі і распарадчымі органамі пры выдачы дазвольнай дакументацыі на будаўніцтва і (або) рэканструкцыю аб'ектаў, і платы за права заключэння дагавораў арэнды зямельных участкаў.

Стаіць задача наладзіць паўнацэнны адпачынак на азёрах Мядзел, Мясра, Свір, Расохі, Швакшты і іншых, дзе чыстая вада, маляўнічая прырода. Толькі не хапае прыдарожнага сэрвісу, пунктаў турыстычных паслуг, аўтастаянак, пунктаў харчавання, месцаў для палатак, вогнішчаў, элементарных прыбіральняў. Але ёсць усе надзеі, што рэалізацыя новай праграмы развіцця «Нарачанскага» паступова зменіць сітуацыю.

Ляанід ЛАХМАНЕНКА.  
Фотаздымкі БЕЛТА.

