



ГАНАРЫМСЯ МІНУЛЫМ — БУДУЕМ БУДУЧЫНЮ!

Адкрытае акцыянернае таварыства «Дарожна-будаўнічы трэст № 1 г. Віцебск» холдынга «Белаўтадар» у наступным годзе адзначае 55-гадовы юбілей. Больш чым за паўстагоддзя вярхоўныя дарожныя галіны паўночнага рэгіёна ўвалялі ў эксплуатацыю каля 10 тысяч кіламетраў аўтадарог не толькі на тэрыторыі Рэспублікі Беларусь, але і ў суседняй Расійскай Федэрацыі. Высокі давер з боку замежных заказчыкаў абумоўлены напрацаваным за доўгія гады аўтарытэтам прадпрыемства, галоўнае крада якога — рабіць якасна і ў тэрмін.



Генеральны дырэктар ААТ «Дарожна-будаўнічы трэст № 1 г. Віцебск» А. В. КАПЦЭВІЧ.

Паважаныя работнікі дарожнай галіны і ветэраны! Прыміце самыя цёплыя віншаванні з прафесійным сьвятam!

Транспартны комплекс заўсёды з'яўляўся надзейным падмуркам устойлівага і дынамічнага развіцця ўсіх галін народнай гаспадаркі. І сёння ролю дарожнай галіны ў нашай сучаснай цывільзаванай краіне цяжка пераацаніць. Ад належнага стану ўсёй транспартнай інфраструктуры залежаць эканоміка, сацыяльная сфера, лёс і шчасце мільёнаў людзей. Высокаэхналагічны век ставіць перад дарожнікамі новыя задачы — павышэнне якасці будаўніцтва і рамонту, пераход на больш высокі ўзровень утрымання аўтадарог, выкарыстанне сучасных тэх-

налогій і высока якасных матэрыялаў. Дзякуючы адданасці і вернасці сваёй справе, высокай долі адказнасці, прафесіяналізму дарожнікі выконваюць пастаўленыя задачы, кідаючы выклік часу. Самыя шчырыя словы падзякі хочацца выказаць ветэранам, якія прысвяцілі ўсё сваё жыццё адказнай справе будаўніцтва аўтамагістраляў, перадаючы багаты вопыт і веды маладому пакаленню. Жадаю ўсім працаўнікам галіны моцнага здароўя, незасальнага аптымізму, добрых аб'ектаў і мірнага неба над галавой!



Генеральны дырэктар ААТ «Дарожна-будаўнічы трэст № 1 г. Віцебск» А. В. КАПЦЭВІЧ.



Дырэктар філіяла ДБУ-2 Леанід БАТУРА, намеснік начальніка аддзела механізацыі і энергетыкі ААТ ДБТ-1 Мікалай ФЕДАРОВІЧ і галоўны тэхнолаг Аляксандр КРАУЧАНКА абмяркоўваюць вытворча-тэхнічныя пытанні на тэрыторыі асфальтабетоннага заводу.

ДБТ № 1: учора, сёння, заўтра

Дарожна-будаўнічы трэст № 1 г. Віцебск выконвае работы па будаўніцтве, рэканструкцыі, рамонтна-будаўнічых упраўленняў Полацка, Віцебска, Верхнядзвінска, Оршы, Шаркаўшчыны, а ў 1972 годзе і Лепеля. Сёння пасляхова працуюць філіялы трэста № 1: ДБУ-2 у Полацку, ДБУ-3 у Віцебску, ДБУ-7 у Оршы і ДБУ-26 у Шаркаўшчыне.

Тыве стабілізавалася. Кіраўніцтва трэста праводзіць вялікую прафарыянтацыйную работу і даволі паспяхова прыцягвае маладыя кадры з устаноў адукацыі рэгіёна і краіны. Сярэдняя зарплата ў трэсце — 2160 рублёў, у летні сезон — асабліва пік будаўніцтва — і таго вышэй.



Сакратар прыёмнай Людміла БУЛЫГІНА падчас размовы з заказчыкам.

У 90-я гады мінулага стагоддзя віцебскія дарожнікі будавалі Маскоўскую, Санкт-Пецярбургскую кальцавыя аўтадарогі, Балтыйскую трубаправодную сістэму, на старонках сучаснага летапісу прадпрыемства сёння таксама нямала сусветна важных аб'ектаў. «Кожны з іх дарэгі па-свойму. Мы будзем і лясныя дарогі таксама, штурца адкрываючы новы шлях — а гэта сапраўды шлях для чалавека ў новай магчымасці, — сэрца пачынае трываць ад усведамлення важнасці і неабходнасці праведзенай працы. Напэўна, трэба быць дарожнікам ад нараджэння, каб зразумець гэта пануцце», — дзеліцца генеральны дырэктар ААТ «Дарожна-будаўнічы трэст № 1 г. Віцебск» Алег КАПЦЭВІЧ.



Галоўны інжынер Сяргей КЛЯБАНУ дэманструе геаграфію работы прадпрыемства.

Аб паспяхоўных працоўных выніках трэста сведчаць лічбы: у 2021 годзе вырочка складала 55 мільёнаў рублёў, у 2022-м — 119 мільёнаў, за дзевяць месяцаў бягучага года ўжо вырочана 140 мільёнаў, кіраўніцтва да канца года плануе падняць гэтую планку да 190 мільёнаў рублёў. Сёлета як ніколі вялікі акцэнт зроблены на добраўпарадкаванне мясцовых дарог, значныя аб'ёмы работ па бягучым рамоне выкананы на тэрыторыі Віцебскай вобласці. У 2023 годзе трэстам было выпушчана 397 тысяч тон асфальтабетоннай сумесі.

У бягучым годзе быў абноўлены аўтапарк трэста, у якім сёння налічваецца звыш 400 аднакі тэхнікі: набыты два бульдозеры, чатыры экскаватары, дзесць самазвалаў, тры каткі. Прадпрыемства аказвае паслугі арэнды спецыялізаванай і дарожна-будаўнічай тэхнікі ў сваіх філіялах, чым актыўна карыстаюцца прыватныя кампаніі і насельніцтва. Аднак цяпер з-за вялікіх аб'ёмаў дарожных работ трэст сам прыцягвае арэнды бульдозеры і экскаватары — «артэрыі жыцця» чакае не будучы.

Некалькі гадоў таму ў прадпрыемства стаяла кадравае пытанне: шмат хто з маладых спецыялістаў у пошуках лепшай долі спяшаўся з'ехаць за мяжу, аднак апошнім часам сітуацыя ў калек-

тыве стабілізавалася. Кіраўніцтва трэста праводзіць вялікую прафарыянтацыйную работу і даволі паспяхова прыцягвае маладыя кадры з устаноў адукацыі рэгіёна і краіны. Сярэдняя зарплата ў трэсце — 2160 рублёў, у летні сезон — асабліва пік будаўніцтва — і таго вышэй.



Начальнік аддзела механізацыі і энергетыкі Ігар КУДЗЕЛЬ абмяркоўвае развіццё прадпрыемства ў рамках мадэрнізацыі тэхнічнай базы разам з вядучым інжынерам Аленай БАТАВАЙ і вядучым інжынерам-механікам Яўгенам МІКАЛАЕВІЧ.



Начальнік вытворча-тэхнічнага аддзела Андрэй ГАРНОЎСКІ разам з калектывам. Злева направа: намеснік начальніка ВТА Кірыл ГАЛУКОЎ, вядучы інжынер ВТА Наталія БАЙКОВА, інжынер ВТА Зоя РЫМАШЭЎСКАЯ, вядучыя інжынеры ВТА Марына РАМЕЙКА і Ганна НІКІЦНА.



Мантаж жалезабетоннай трубы.

Знак беларускай якасці

Цяпер працаўнікі прадпрыемства шчыруюць у тым ліку і на будаўніцтве ўчастка аўтадарогі першай катэгорыі А-289 Краснадар — Славянск на Кубані — Цымрук — аўтамабільная дарога А-290 Новарасійск — Керч, віцебскім вярхоўным дарожнай сеткі даверана амаль 10 кіламетраў палатна. Аб'ект даволі складаны, ішыя кліматычныя ўмовы — спякота пад 40 градусаў і праўніны дажджы — сталі для спецыялістаў сапраўдным выпрабаваннем на ўстойлівасць, а яшчэ — вялікая забаланчанасць з-за рысавых чэкаў. Значная тэрытарыяльная аддаленасць — каля дзвюх тысяч кіламетраў — стварае пэўныя лагістычныя складанасці, аднак дзякуючы высокаму прафесіяналізму і аптымізацыі працоўнага працэсу аб'ект плануецца здаць у тэрмін у 2024 годзе.

Па словах генеральнага дырэктара Алега Капцавіча, высокі давер з боку Расійскіх калег абумоўлены толькі шматгадовай плённай працай многіх пакаленняў віцебскіх дарожнікаў. «Ужо трэці год мы ўдзельнічаем у тэндарах расійскага нацпраекта «Бяспечныя якасныя дарогі» на роўных з іншымі прадпрыемствамі. Вопыт і добрыя водгукі працуюць на наш аўтарытэт, які і здача аб'екта на высокім узроўні выканання ў тэрмін», — падкрэслівае Алег Вадзімавіч. Летась экспарт паслуг Расійскаму Федэрацыйнаму скалду 21 мільён долараў.

За 2023 год трэстам выкананы рамонт пяці участкаў аўтамабільных дарог, размешчаных у Веліжскім раёне Смаленскай вобласці па Нацыянальным праекце «Бяспечныя якасныя дарогі». Працягваюцца адрамантаваныя ўчасткі скалада 30,2 кіламетра, пакладзена больш за 50 тысяч тон асфальтабетоннай сумесі.



Геадэзіст Антон ДЗЯРКО, вядучы геадэзіст Аляксандр ТАРАСЕНКА і майстар Кірыл ГАЛІНОК займаюцца разбівачнымі работамі на 58-кіламетры ўчастку дарогі Р-46.



Галоўны інжынер ДБУ-26 г. п. Шаркаўшчына Сяргей ГРЫЦ, брыгада асфальтаўкладкі.

3 вецяром — па новай трасе!

Актыўнымі тэмпамі вядзецца рэканструкцыя ўчастка аўтадарогі Р-46 Полацк — Лепель. Дарогу называюць стратэгічнай з лагстычнага боку: у напрамку Санкт-Пецярбурга па ёй штодзённа перамяшчаюцца сотні аўтамабіляў, у тым ліку і велікагрузаў.

Цяпер аб'ект знаходзіцца на другой чарзе будаўніцтва, дарожнікі шчыруюць на 30-кіламетровым участку Полацк — Сарочына. Пасля спецыялісты дарожнай галіны прыойдуць на другі такі ўчастак Сарочына — Лепель. Здаць трасу ў эксплуатацыю плануецца ў лютым 2025 года. Кожны работнік на ўчастку — неад'емны элемент у адзіным механізме, бо менавіта гэтыя людзі пакладаюць «дарожныя артэрыі» ў светлую будучыню.

Сярод тых, хто працуе на 51-кіламетры трасы Р-46 — машыніст аўтагэаідара Дзмітрый Магзо. Мужчына хутка адзначае 20-гадовы юбілей, які працуе ў ДБУ. Калісьці абраў прафесію наугад, а пасля так прыкіпеў душой да тэхнікі, што ніколі не думаў з яе сысці. Сам Дзмітрый жыве ў Лепелі, пад Полацкам на рэканструкцыі трасы знаходзіцца ў камандзіроўцы, але, як расказвае машыніст, былі на яго памяці і больш далёкія аб'екты. «Працаваў і на М-3, нядаўна вярнуўся з Пскоўскай вобласці. Цікава, як ні круці — усё ж такі турызм, але своеасаблівы, працоўны», — жартуе Магзо. 18 гадоў ён адпрацаваў на айчынным аўтагэаідарах, а два гады таму атрымаў новы НВМ-NOBAS, прадукцыйнасць працы вырасла ў разы. Ад

Дзмітрыя залежыць важны этап падрыхтоўкі ўчастка перад фінальным пакрыццём асфальтабетонам, таму увага адзначае — асноўныя прычыны работы машыніста. «Сёлета ў спецыялістаў даволі вялікі аб'ём работ: дагэтуль дарога была другой катэгорыі, шырыня праезнай часткі дасягала ўсяго сямі метраў. У сувязі з вялікім транспартным патокам і неабходнасцю павелічэння прапускной здольнасці было прынята развіццё аб'екта рэканструкцыі аб'екта. Па выніках будаўнічых работ трасе будзе нададзена другая катэгорыя, шырыня праезнай часткі складзе 12 метраў», — падкрэслівае Леанід Батура.

Аляксандра ГВОЗДЗЕВА, Алена ДАЎЖАНОК. Фота Лізаветы ГОЛАД.



Калектыву бухгалтэраў злева направа: намеснік галоўнага бухгалтэра Марыя ПЕХЦЕРАВА, вядучыя бухгалтэры Ганна ТКАЧЭНКА і Наталія ШАРЭНДА, галоўны бухгалтэраў Людміла ЛАУРАНЮК, намеснік галоўнага бухгалтэра Анастасія ЗЯНЬКОВА, вядучыя бухгалтэры Алена КУПЧАНКА і Алена СЕРАФІМАВА.



Начальнік планаво-эканамічнага аддзела Андрэй ПЕХЦЕРАВА разам з вядучымі эканамістамі Аленай ЗАСЭКА і намеснікам генеральнага дырэктара па эканомцы Сяргеем БУЛАЕМ разглядаюць выкананне эканамічных паказчыкаў прадпрыемства за 2023 год.