

# «УТ ВАМ НЕ АМЕРЫКА!»

## альбо Як з-за няправільнай інструкцыі зламаў бензакасілку

На дзень народзіну бацькі падаравалі мне трыммер — бензінавую ручную касілку для газона. Я ўзрадаваўся — хоць і ўмею трохі трымчаць у руках касу, але ж так зручней і цікавей, ды і больш сучасна.

Прыхеў я ў сваю сядзібу ў дачным кааператыве «Вітаміні», выцягнуў з каробкі той трыммер і пачаў вывучаць інструкцыю. Каб усталяваць на трыммер нож (для ўскладжання лопухаў ды пругкага пустазелля) альбо леску (якая за кошт хуткага кручэння ідэальна зрэзае траву), трэба было адкруціць гайку, што трымчае гэтыя прылады. Трэба прызнацца, што раней усе гайкі ў майм жыцці — у хаце, камп'ютары ці аўтамабілі — адкручаліся традыцыйна, гэта значыць супраць гадзіннікавай стрэлкі.

Каб гайкаўка трыммера не круцілася, я згодна з інструкцыяй, замацаваў яе засунуў у адтуліну адвёртку (гл. фота). А пасля — як паслухмяны спажывец — узрусь «адкручваю гайку». А яна не ідзе! Во — падамуя я — зусім здолжкам зрабіўся, толькі і хапае моцы, што на камп'ютары па клавішныя артыкулы стукіць. Паклікаў на дапамогу сябра Валодзя Казанкова, вэб-рэдактара сайта тэлеканала СТБ. Я трымчаў адвёртку ў адтуліну, а Валодзя з усяе моцы круціў гайку. А яна — ні на міліметр! Тады мы вырашылі, што, пэўна, бываюць жа гайкі, якія адкручваюцца і не па-чалавечы. Сталі круціць у іншы бок. Тое самае — колам стаіць. Правадзячы гэтыя практыкаванні, мы здорава раскалупілі тую адтуліну, куды засаджалі адвёртку — метал мяккі, адвёртка перыядычна саскокавала, дзірка ў выніку павялічылася разы ў два. Была няздэла — і, зразумела, што прадаўцы трыммера, што сэрвіс-цэнтр — не адказалі.

Лабадзенка, кідай дурное, ён нейкі сапсаваны, — падсумаваў Валодзя. — Вязі ў сэрвіс-цэнтр, хай як хочуч адкручваюць.

У панядзелак я вярнуўся да тэмы. Прадавец паведаміў мне, што гайка напраўду адкручваецца не як звычайна, а па гадзіннікавай стрэлцы. Калі я запытаўся, чаму пра гэта ні слова ў інструкцыі, ён адказаў, што прадаў трыста такіх трыммераў — і ні ў кога падобнай праблемы не ўзнікла. Прыемна чуць, што з трохсот чалавек адзін ты такі пень аказаўся!..

У сэрвіс-цэнтры майстры нейкім чынам адкруцілі тую гайку. Я папарузіў зямлічкі мне раздзябаную гаюлку, бо яна стала горш круціцца пасля май спробу прывесці трыммеру работы стан.

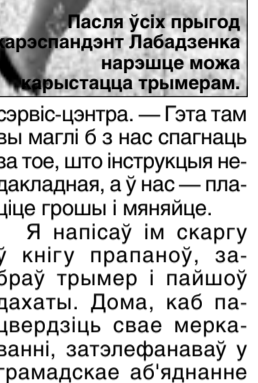
А гэта вашыя праблемы, што не думаліся, як гайку адкруціць, — адказаў мне начальнік сэрвіс-цэнтру. — Вы ўсе самі раскалупілі, таму памяншае яе можам толькі за ваш кошт.

Я запратэставаў: у інструкцыі не напісана, як адкручваю гайку. Паведаміў, што скончыў журфак БДУ, дзе — уявіць толькі! — мяне не вычылі адкручваю гайку.

Тут вам не Амерыка! — выслакіўся начальнік



Пасля ўсіх прыгод пераспандант Лабадзенка нарэчыце можа карыстацца трыммерам.



Трымчаючы адной рукой адвёртку ў адтуліне (каб гайкаўка не круцілася), трэба было адкруціць другой рукой гайку.

# «БЕЛАЎТАДАР» заклікае вярнуць дарожны фонд і ўвесці плату за дарогі

## ПРА становішча і паляпшэнне якасці аўтамабільных дарог у краіне

журналістам расказаў начальнік упраўлення ўтрымання дарожнай сеткі Дэпартамента «Белаўтадар» Аляксандр ГАЛАУНЁУ. Па яго словах, дарожным арганізацыям краіны не хапае фінансавання на бягучы і капітальны рамонт дарог.

Аднак перш чым перайсці да праблемных пытанняў, Аляксандр Фёдаравіч спачатку расказаў пра рэканструкцыю і будаўніцтва новых дарог.

— На сёння дарожная сетка ў краіне налічвае 86 337 кіламетраў, з якіх 15 495 кіламетраў — рэспубліканскія, астатнія — мясцовыя. Паляпшэнне стану дарог — гэта вялікая і амбіцыйная праграма, — сказаў Аляксандр Галаўнёў.

Ён паведаміў, што цяпер пачалося будаўніцтва дарогі ў абочод Белаўскай пушчы, засталася дарэканструаваць 103 кіламетры дарогі Мінск — Магілёў, да чэмпіяната свету па хакеі ў 2014 годзе павінны быць пабудаваны першы этап другой кальцавой дарогі вакол Мінска, вядучая перамовай з Сусветным Банкам і Кітаём аб выдзяленні крэдыту на рэканструкцыю дарогі М5 на ўчастках Асіповічы — Бабруйск і Бабруйск — Жлобін адпаведна. Што датычыцца другой МКАД, то геаграфічна яна пройдзе па частцы дарогі М1 ад Дзяржынска і на поўдзень ад Мінска, а таксама ужо існуючая дарога ад Дзяржынска да Заслаўя будзе пераароблена ў чатырохпалосную. Гэта будзе зроблена да 2014 года, а пазней дабудуецца наступны этап ад Заслаўя за Мінскім морам да дарогі Р80. Як расказаў Аляксандр Галаўнёў, інвестар для будаўніцтва другой МКАД яшчэ не выбраны, але цяпер вядуцца перамовай з аўстрыйцамі, немцамі і французамі.

Ёсць пэўныя праблемы ў перамовай з Кітаём накіонт выдзялення крэдыту на рэканструкцыю беларускіх дарог. Іх сутнасць у тым, што кітайцы даюць крэдыты толькі тады, калі і пераважную большасць прац будучы выконваць кітайскія фірмы.

— Каб атрымаць кітайскі крэдыт, я не магу правесці тэндэр: я павінен знайсці кітайскую кампанію і разам з ёй пайсці ў кітайскі банк — толькі тады дадуць крэдыт, — тлумачыць Аляксандр Галаўнёў. — Я павінен за выдзялення грошы купіць кітайскае абсталяванне, прыцягнуць кітайскія спецыялісты, хоць у нас ёсць сваё не горшае абсталяванне, і магутнасці нашых арганізацый сёння загрузаны каля 70%. Акрамя таго, крэдытаванне мінімум пад 6% плюс страхавыя рызыкі і далей — атрымліваецца не зусім тое, што нам трэба. Але мы сёння прапрацоўваем гэтыя пытанні, спрабуем паменшыць долю звязанасці крэдыту — кітайскія кампаніі пачыналі з патрабавання, каб 70% прац выконвалі яны, а цяпер мы падыходзім да долі ў 30%, што ўжо больш прыёмна.

Такім чынам, ходам рэканструкцыі дарог Дэпартамент «Белаўтадар» ў першыце задаволены.

— Праграма рэканструкцыі дарог вельмі насычаная: калі апошнія 5 гадоў недзе 40—60 кіламетраў рэканструаваўся, то за апошні год мы выходзім на паказчык 100—150 кіламетраў за год, прычым дарог першай катэгорыі. Таму ў плане па развіцці дарожнай сеткі мы ідзем вялікімі тэмпамі і нават перавышаем заданне праграмы Дарогі Беларусі за 2006—2015 гады, — сказаў Аляксандр Галаўнёў.

Але вось на рамонт ужо існуючых дарог «Белаўтадару» грошай не хапае — а толькі на падтрыманне іх у больш-менш належным стане.

— Калі будаўніцтвам у нас надаецца вялікая ўвага, то на ўсё вядзі рамонтаў на працягу апошніх пяці гадоў сумарна не павялічваюцца, а падтрымліваюцца на адным узроўні з улікам інфляцыі, — кажа Аляксандр Галаўнёў. — Прычым на



некаторыя віды дарожна-будаўнічых матэрыялаў цэны растуць больш хутка, чым інфляцыя, таму перад намі стаіць задача — захаванне стану дарожнай сеткі, мы нават не кажам пра паляпшэнне. Невялікі таму даводзіцца прымяняць непапулярныя ў грамадстве тэхналогіі накіштат ямчанага рамонтаў і паверхневой апрацоўкі.

Ён паведаміў таксама, што пэўныя праблемы ёсць і з рамонтам мастоў: больш за 650

мастоў у краіне маюць клас грузапад'ёмнасці, не адпаведна сучасным нарузкам, прыкладна столькі ж мастоў маюць недастатковую габарыты:

— Мы на 15-20% штогод павялічваем аб'ём маставых прац, але нам яшчэ не ўдалося спыніць прырост колькасці збудаванняў, што патрабуюць рамонтаў: мы робім, напрыклад, 20%, а за год 22% прырастае...

Асноўную прычыну ў недахопе грошай на рамонт і паляпшэнне якасці дарог «Белаўтадар» бачыць у скасаванні так звананага мэтавага дарожнага фонду:

— Напэўна, ліквідацыя дарожнага фонду была не зусім правільнай, бо бюджэт да бяспрысцяжы не расцягваецца і там заўсёды знаходзіцца больш ці менш важныя накішты. А калі існаваў дарожны фонд, то ён мэтава выкарыстоўваўся на дарогі, і ў тую гады якая абдыблос істотнае паляпшэнне стану дарожнай сеткі, — кажа Аляксандр Галаўнёў. — Нагадаю, тады ў дарожны фонд ішоў 1% ад абароту прамысловых прадпрыемстваў, падаткі з набыцця аўтамабіляў, падаткі з замежных карыстальнікаў дарог, ну і адна з асноўных крыніц папаўнення — акцыз з паліва. Існуе такое меркаванне, што дарожныя фонды выкарыстоўваліся неэфэктыўна і не мэтава, аднак нас два разы правяраў дзяржкантроль, і неэфэктыўнае і нямэтавае выкарыстанне склапае ўсяго 0,1% ад аб'ёму дарожнага фонду. Зразумела, і такія недахопы — гэта дрэнна, але ў цэлым, я лічу, эфэктыўнасць заслугоўвае вавагі, — сказаў Аляксандр Галаўнёў.

Ён жа паведаміў, што сёлета на дарожныя працы — рамонт і ўтрыманне — рэспубліканскіх дарог выдзелена 850 мільярдў рублёў і паспрабаваў прыкуніць, колькі ж трэба насамрэч.

— Колькі я сустракаўся з дарожнікамі іншых краін, але яшчэ ніхто мне не сказаў, што ім хапае грошай на дарогі, — пачаў Аляксандр Галаўнёў. — Што датычыцца ўтрымання дарог, то сума, якая выдзяляецца нам, блізкая да атрыманай, а калі павялічыць яе на 20%, будзе зусім добра. Мо існуюць патрабаванні па знешнім выглядзе дарог — каб трава была скашаная да лесу як на полі для гольфа, прыбраныя смецце і гэтак далей. Гэта, безумоўна, добра, але таксама каштуе вялікіх грошай. Калі казаць пра бягучы рамонт, то лічбу сродкаў, што выдаткоўваецца на гэты, трэба павялічыць у 2,5 раза, а сродкаў на капітальны рамонт — нават страшна казаць, разоў у 5. Калі сказаць папросту, то мы рамонтнем за год 100 кіламетраў з 15 тысяч. Пальчыце міжрамонтны перыяд — толькі праз 150 гадоў мы вернемся на гэты ж кіламетр, хоць міжрамонтны тэрмін не павінен перавышаць 20 гадоў.

Такім чынам, «Белаўтадар» прапануе вярнуцца да практыкі фарміравання дарожнага фонду і ўвядзення платы за праезд па дарогах:

— Мы сёння на ўсіх узроўнях выступаем за вяртанне дарожнага фонду, і прычым фонду мэтавага. У першую чаргу мы прапануем вярнуцца да такога паняцця, як акцыз на паліва, якія б ішлі ў дарожныя фонды: гэта найбольш дэмакратычны і правільны метад, які ацэньвае ўзровень карыстання кожным дарожнай сеткі, — лічыць Аляксандр Галаўнёў.

Што датычыцца платы за праезд, то ён расказаў, што яна не будзе ўвядзена ні ў 2010-м, ні ў 2011 годзе:

— Гэтае пытанне адкладзена да заканчэння рэканструкцыі да 4 палос дарог паміж Мінскам і абласнымі цэнтрамі. Прычым мы плануем браць плату толькі з грузавых аўтамабіляў агульнай масай больш за 12,5 тоны — каз пацілкі тых, хто зарабляе грошы пры дапамозе дарогі, гэта сусветная практыка. І плата будзе не за сам факт праезду, а за кожны прайздзены кіламетр.

Прынамсі, сёння, па словах Аляксандра Фёдаравіча, плата за праезд па трасе М1 акупляе яе ўтрыманне і часткова рамонт:

— Дарога М1 мае некалькі момантаў, якія змяншаюць яе акупальнасць. Па-першае, яна не закрытая, гэта значыць, па ёй можна праехаць і не заплаціць, калі аб'ехаць пункты прапуску. Шмат хто так і рабіў пасля ўвядзення аплаты, а працур ужо не так: народ пачынае плаціць за камфорт, а не імякнуча праехаць па вёсках і эканомію. Ну а па-другое, сёння далёка не ўсе плаціць за гэту дарогу — напрыклад, беларускія карыстальнікі на легкавых аўтамабілях не плаціць наогул, хоць гэта вельмі значная частка транспартнага патоку.

Павел БЕРАСНЁУ.



## БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 1 января 2010 года ОАО «Завод «Легмаш»

(в миллионах белорусских рублей)				
АКТИВ	Код стр.	На начало года	На конец отчетного периода	
1	2	3	4	5
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Основные средства				
первоначальная стоимость	101	189 031	192 007	
амортизация	102	163 631	163 602	
<b>остаточная стоимость</b>	<b>110</b>	<b>25 400</b>	<b>28 405</b>	
Нематериальные активы				
первоначальная стоимость	111	2	2	
амортизация	112	1	1	
остаточная стоимость	120	2	1	
Доходные вложения в материальные ценности				
первоначальная стоимость	121	3 636	1 358	
амортизация	122	172	328	
<b>остаточная стоимость</b>	<b>130</b>	<b>3 464</b>	<b>1 030</b>	
Вложения во внеоборотные активы	140	5 000	5 221	
в т.ч. незавершенное строительство	141	3 833	3 993	
<b>ИТОГО по разделу I</b>	<b>190</b>	<b>33 866</b>	<b>34 657</b>	
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
Зпасы и затраты				
<b>210</b>	<b>8 111</b>	<b>12 090</b>		
В том числе:				
сырье, материалы и другие аналогичные активы	211	4 711	4 833	
затраты в незавершенном производстве и полуфабрикаты	213	1 743	731	
расходы на реализацию	214	1	4	
готовая продукция и товары для реализации	215	1 594	6 502	
расходы будущих периодов	218	62	20	
Налоги по приобретенным товарам, работам, услугам	220	246	6	
<b>Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)</b>	<b>230</b>	<b>575</b>	<b>553</b>	
В том числе:				
прочая дебиторская задолженность	232	575	553	
<b>Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)</b>	<b>240</b>	<b>2 042</b>	<b>2 089</b>	
В том числе:				
покупателей и заказчиков	241	1 099	841	
поставщиков и подрядчиков	242	568	274	
по налогам и сборам	243	218	228	
расчеты с персоналом по оплате труда	244	1	1	
денежные средства	245	156	746	
в т.ч. денежные средства на депозитных счетах	261	1	1	
финансовые вложения	270	1	369	
Прочие оборотные активы	280	882	849	
<b>ИТОГО по разделу II</b>	<b>290</b>	<b>12 442</b>	<b>15 957</b>	
<b>БАЛАНС (190+290)</b>	<b>300</b>	<b>46 308</b>	<b>50 614</b>	
<b>ПАССИВ</b>				
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>				
Уставный фонд				
<b>410</b>	<b>9 511</b>	<b>9 511</b>		
Резервный фонд				
<b>420</b>	<b>587</b>	<b>874</b>		
В том числе:				
резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством	421	587	874	
Добавочный фонд	430	29 133	31 918	
Нераспределенная (неиспользованная) прибыль (непокрытый убыток)	450	-1 470	-880	
Целевое финансирование	460	118	369	
Доходы будущих периодов	470	376	1 399	
<b>ИТОГО по разделу III</b>	<b>490</b>	<b>39 035</b>	<b>41 762</b>	
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Долгосрочные кредиты и займы				
<b>510</b>	<b>1</b>	<b>260</b>		
<b>ИТОГО по разделу IV</b>	<b>590</b>	<b>260</b>		
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
Краткосрочные кредиты и займы				
<b>610</b>	<b>772</b>	<b>772</b>		
Кредиторская задолженность				
<b>620</b>	<b>6 408</b>	<b>7 593</b>		
В том числе:				
перед поставщиками и подрядчиками	621	1 493	2 236	
перед покупателями и заказчиками	622	4 157	4 753	
по расчетам с персоналом по оплате труда	623	362	331	
по налогам и сборам	625	236	124	
по социальному страхованию и обеспечению	626	143	132	
перед прочими кредиторами	628	17	17	
<b>Иновационный фонд Минпромта</b>	<b>629</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	
<b>Задолженность перед участниками (учредителями)</b>	<b>630</b>	<b>794</b>	<b>197</b>	
В том числе:				
прочая задолженность	632	794	197	
Резервы предстоящих расходов	640			
Прочие краткосрочные обязательства	650	71	8 562	
<b>ИТОГО по разделу V</b>	<b>690</b>	<b>7 273</b>	<b>8 562</b>	
<b>БАЛАНС (490+590+690)</b>	<b>700</b>	<b>46 308</b>	<b>50 614</b>	
ИЗ строки 620:				
долгосрочная кредиторская задолженность	701	10		
краткосрочная кредиторская задолженность	702	6 398	7 593	

## ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ на 1 января 2010 года ОАО «Завод «Легмаш»

(в миллионах белорусских рублей)				
Наименование показателей	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период прошлого года	
1	2	3	4	5
<b>I. ДОХОДЫ И РАСХОДЫ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>				
Выручка от реализации товаров, продукции, работ, услуг	010	23 772	33 011	
Налоги и сборы, включаемые в выручку от реализации товаров, продукции, работ, услуг	011	3 766	5 524	
<b>Выручка от реализации товаров, продукции, работ, услуг (за вычетом налогов и сборов, включаемых в выручку) (010-011)</b>	<b>020</b>	<b>20 006</b>	<b>27 487</b>	
Себестоимость реализованных товаров, продукции, работ, услуг	030	17 098	22 032	
<b>Валовая прибыль (020-021-030)</b>	<b>040</b>	<b>2 908</b>	<b>5 455</b>	
Расходы на реализацию	060	88	98	
<b>ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) от реализации товаров, продукции, работ, услуг (020-030-060)</b>	<b>070</b>	<b>2 820</b>	<b>5 357</b>	
<b>II. ОПЕРАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ</b>				
Операционные доходы	080	1 009	2 493	
Налоги и сборы, включаемые в операционные доходы	081	133	147	
<b>Операционные доходы (за вычетом налогов и сборов, включаемых в операционные доходы) (080-081)</b>	<b>090</b>	<b>876</b>	<b>2 346</b>	
В том числе:				
проценты к получению	091	1	1 220	
доходы от операций с активами	093	875	1 126	
Операционные расходы	100	1 024	2 842	
В том числе:				
проценты к уплате	101		140	
расходы от операций с активами	102	1 024	1 618	
прочие операционные расходы	109		1 084	
<b>ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) от операционных доходов и расходов (090-100)</b>	<b>120</b>	<b>-148</b>	<b>-496</b>	
<b>III. ВНЕОБЪЕДИТЕЛЬНЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ</b>				
Внеоперационные доходы	130	114	2 594	
Налоги и сборы, включаемые во внеоперационные доходы	131	5		
<b>Внеоперационные доходы (за вычетом налогов и сборов, включаемых во внеоперационные доходы) (130-131)</b>	<b>140</b>	<b>109</b>	<b>2 594</b>	
Внеоперационные расходы	150	791	862	
<b>ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) от внеоперационных доходов и расходов (140-150)</b>	<b>200</b> </			