Туристичний збір

Законом України №3609-VI від 07.07.11р. внесено зміни у Податковий кодекс щодо платників туристичного збору. Відповідно з 05.08.11р. пансіонати зобов'язані утримувати з відпочиваючих туристичний збір, який розраховується в залежності від категорії путівки.

Розрахунки туристичного збору за час відпочинку з серпня 2011р. у пансіонатах "Львівський залізничник" та "Галичина"

Пансіонат "Галичина"	т/збір за 15 діб
Одиночна	19,20
Сімейна на двох	38,40
Сімейна на трьох	57,60
Сімейна на чотирьох	76,80

Пансіонат "Львівський залізничник"	т/збір за 15 днів	т/збір за 12 днів
Корпус № 1		
Люкс на 2 особи	35,25	28,20
додаткове місце	20,25	16,20
Пів/люкс на одну особу	23,25	18,60
Пів/люкс на дві особи	21,00	16,80
Номер з вигодами на 2 ос.	16,50	13,20
Додаткове місце	9,00	7,20
Корпус № 2		
Люкс на 2 особи	51,00	40,80
додаткове місце	31,50	25,20
Пів/люкс на одну особу	24,00	19,20
додаткове місце	14,25	11,40
Пів/люкс на дві особи	21,75	17,40
Корпус № 5		
Люкс на 2 особи	72,00	57,60
Пів/люкс на 2 особи	60,00	48,00
Котеджі		
Люкс на 2 особи 1-й поверх	89,25	71,40
Люкс на 2 особи 2-й поверх	102,75	82,20

НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

"Естафету тяги" прийме "свіжа сила"

Кабінет Міністрів України затвердив Постанову від 1.08.2011 р. № 840 "Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки". Метою програми є оновлення локомотивного парку залізниць України для забезпечення безперебійного перевезення пасажирів і вантажів. Зокрема, передбачено придбати 509 одиниць нових сучасних пасажирських і вантажних локомотивів односистемних і подвійного живлення. Активне придбання тягового рухомого складу розпочнеться вже з 2012 року, на який заплановано 66 одиниць, на 2013 рік – 104, 2014 рік – 110, 2015 рік – 114 і у 2016 році парк оновиться 115 локомотивами.

Виконання програми планують здійснювати за рахунок власних та залучених коштів залізниць України, а також інших джерел орієнтовно в обсязі не менш як 28674,63 млн гривень.

Сьогодні технічний стан рухомого складу не відповідає сучасним вимогам. Однією із найгостріших проблем є фізичне та моральне старіння локомотивного парку. Абсолютну більшість тягового рухомого складу українських залізниць побудовано згідно з технічними вимогами 60-х років минулого століття. На даний час відпрацювали встановлений заводами-виробниками нормативний строк служби 75% електровозів. Темпи старіння локомотивного парку залізниць України значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків ТРС унаслідок недостатнього фінансування для відповідного оновлення. Прикметно, що у найближчі три роки весь парк вантажних електровозів серії ВЛ-8 потребуватиме списання за строком служби, технічним станом і критеріями безпеки.

Станція Хриплин: на перехресті вантажних потоків

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

Начальник станції Івано-Франківськ Богдан Вернер лише тиждень тому очолив підрозділ, проте вже встиг ознайомитися зі специфікою його роботи та історією створення.

– Спочатку станція підпорядковувалася дирекції, а зараз вона входить до складу станції Івано-Франківськ, – розповідає Богдан Вернер. – Втім, якщо вузлова станція спеціалізується на пасажирських перевезеннях, то на сортувальну ліг основний тягар вантажних перевезень. Тут приймають і відправляють поїзди із різними вантажами у напрямках Львова, Чернівців, Стрия, Надвірної. Щодоби в середньому переробляється 300-350 вагонів. Ведеться на станції й вантажна робота. За сім місяців навантажено 392 вагони, з яких основним вантажем є металобрухт – 309 вагонів, решта – будівельні та лісовантажі, а також контейнери. Крім того, за сім місяців цього року на станції вивантажено 1150 вагонів, левова частка з яких – із сипучими вантажами.

Чергова по станції Марія Федорак розповіла, що за зміну в денну пору доби на розборку "заходить" близько 10 поїздів, стільки ж відправляється зі станції. У нічну пору доби робота ще інтенсивніша. Для роботи було побудовано 16 головних, приймальних та відправних колій. Всі стрілочні переводи із ручним управлінням. Це найбільша сортувальна станція дирекції. За своєю величиною вона може посперечатися тільки із вантажною станцією Чернівці, але там коротші колії. У Хриплині їхня довжина розрахована на 57 умовних вагонів.

В.о. заступника начальника станції Івано-Франківськ на станції Хриплин Петро Чигровий додав, що станція Хриплин будувалася спеціально такою розгалуженою для прийому великої кількості вагонів. Це робилося для того, щоб розвантажити станцію Івано-Франківськ, яка на той час вже не справлялася із прийомом вантажних поїздів. А ще доводилося приймати й пасажирські, і приміські поїзди. Аби вийти зі скрутного становища, состави залишали на станції Ямниця. Старші працівники станції розповідали, що вагони навіть на колії локомотиворемонтного заводу ставили, хоча теоретично цього не можна було робити.

Як відбувалося будівництво станції, ми розпитали Романа Цюлюпу, який очолював станцію Івано-Франківськ із 1983 по 1998 рік.

– Станцію почали будувати у 1975 році, – розповідає Роман Михайлович. – У той час за зміну по станції Івано-Франківськ прибувало і відправлялося 13-16 пар поїздів, а за добу ще стільки ж. У середньому щодоби ми обробляли понад 900 вагонів. Важко уявити, але на той час на станції Івано-Франківськ було 48 під'їзних колій, і всі вони щодня приймали і відправляли вантажі. У маневровій роботі постійно були задіяні 5-6 тепловозів. Працювати було не те що важко, надзвичайно важко, а будувати додаткові колії не було можливості через близьке розташування інших залізничних підрозділів. Ситуація була складною не тільки для нас, але й для працівників колійного господарства. Була така інтенсивність руху, що їм важко було ремонтувати колії. Ще важче було виїхати дрезиною на перегін. Керівництво дирекції бачило, що ми "задихаємося", і нарешті прийняло рішення про початок будівництва станції Хриплин. Будівництво тривало три роки. Особливо важко давалися останні етапи – бракувало коштів. Тому будівництво чотирьох останніх колій на станції фінансували великі промислові підприємства регіону. Одночасно з будівництвом станції Хриплин зі станції Івано-Франківськ забирали вантажні поїзди, спочатку коломийського формування, потім надвірнянські. А на завершення будівництва вся вантажна робота перейшла на нову сортувальну станцію. Така інтенсивність вантажів тривала до 90-х років. Зараз, на жаль, робота в декілька разів менша.

Особливо гостро це відчувають досвідчені працівники, які пам'ятають колишні темпи робіт і добре знайомі з реальним сортувальним потенціалом станції. Проте і вони, і молодші колеги сподіваються, що інтенсивні вантажні потоки ще повернуться в регіон. І тоді станція Хриплин, розташована на перехресті цих потоків, знову запрацює у здоровому робочому пульсі.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

ДОРОЖНЯ САНЕПІДЕМСТАНЦІЯ ІНФОРМУЄ

Кишкові інфекції: легше вберегтися, ніж лікуватися

В Україні продовжують реєструвати спалахи гострих кишкових інфекцій. Більшість групових інфекційних захворювань та отруєнь, які зареєстровані нещодавно, виникли після проведення масових святкувань – весіль, ювілеїв тощо. Основними причинами спалахів є залучення до приготування страв осіб, котрі не обізнані з елементарними правилами особистої гігієни, а також порушення технологій приготування їжі, зберігання харчових продуктів в антисанітарних умовах, без належного температурного режиму.

На Львівській залізниці спалахів гострих кишкових інфекцій не зареєстровано, але в цілому рівень захворюваності на гострі кишкові інфекції зріс. З початку року за медичною допомогою в лікувальні заклади залізниці звернувся 41 хворий, усім підтверджено діагноз гострої кишкової інфекції. Як показали епідеміологічні розслідування основними причинами цих випадків стали вживання немитих фруктів, нехтування правилами особистої гігієни, споживання молочних продуктів на ринках без подальшої термічної обробки.

Фахівці дорожньої санепідемстанції у черговий раз закликають усіх дотримуватися бодай елементарних правил особистої гігієни і нагадують, щоб вберегтись від кишкової інфекції та харчового отруєння необхідно:

– не вживати продуктів і напоїв при найменшій підозрі щодо їх недоброякісності та прострочених термінів споживання;

– не купувати продукти харчування на стихійних ринках або з рук у приватних осіб;

– при споживанні овочів, фруктів та ягід їх необхідно добре промити питною водою, а при споживанні дітьми – обдати окропом;

– не брати у дорогу продукти, які швидко псуються ;

– не готувати продукти із запасом, зберігання виготовленої страви без холоду не повинно перевищувати 2-х годин;

– перед приготуванням їжі та перед її вживанням завжди мити руки з милом, обов'язково мити руки після відвідування туалетів;

– не використовувати для пиття, приготування їжі та миття посуду воду з незнайомих джерел водопостачання.

У разі виявлення перших ознак кишкового захворювання необхідно терміново звернутись до найближчої лікувальної установи, оскільки самолікування небезпечне!

Лариса ЩЕРБАКОВА,
завепідемвідділом СЕС на Львівській залізниці