

Найбільшим імпортером нафти у світі став Китай

Китай випередив Сполучені Штати Америки, які були лідером за імпортом нафти з середини 1970-х рр., повідомляє видання The Financial Times. Так, за попередніми даними Управління енергетичної інформації США, імпорт нафти і нафтопродуктів у грудні 2012 року впав до менше ніж шести мільйонів барелів на добу. Це найнижчий результат із лютого 1992 року. Водночас обсяг «чорного золота», ввезеного в Китай, за той же період зріс до понад шести мільйонів барелів на добу, свідчать дані китайської митниці.

Азаров хоче ввести ПДВ на імпортні ліки

Кабмін має намір увести ПДВ на імпортні ліки. Про це повідомив Прем'єр-міністр Микола Азаров на зустрічі з основними вітчизняними дистрибуторами лікарських препаратів. «Давайте разом подуммо про введення такого облікового ПДВ. Не фіскального, а облікового», — сказав Азаров. При цьому він зазначив, що ПДВ на ліки існує практично в усіх країнах Європи. «Ми повинні чітко сказати, що ПДВ буде введений при такому механізмі, що ніякого підвищення вартості ліків не буде», — підкреслив глава уряду.

В області традиційно найбільше заробляють фінансисти

Середні заробітки волинян у січні становили 2341 гривню (в Україні — 3000 гривень), що на 13,5% більше січня 2012 року та на 9,6% нижче в порівнянні з груднем.

На Волині традиційно високою залишається зарплата працівників сфер фінансової діяльності (4835 гривень), інформації і телекомунікацій (2801), державного управління (2708), транспорту (2425).

Натомість у готельно-ресторанній галузі, сільському господарстві, рибальстві та рибництві заробітки не перевищили 1739 гривень.

На промислових підприєм-

ствах Волині середня заробітна плата становить 2840 гривень, у будівельних організаціях — 1969, в освітніх закладах — 2258, в установах охорони здоров'я та надання соціальної допомоги — 1905.

Співвідношення найвищої заробітної плати (у сфері фінансової діяльності) з найнижчою (у сфері тимчасового розміщення й організації харчування) складає 3,6 разу.

До слова, за рівнем заробітної плати Волинь уперше випередила сім областей і посіла двадцяте місце, інформують у Головному управлінні статистики у Волинській області.

Волинянам обіцяють стабільні ціни на хліб



Заступник голови облдержадміністрації Віталій Карпук провів нараду з керівниками зернопереробних і хлібопекарських

підприємств щодо забезпечення стабільної ситуації на ринку виробництва борошна та хлібопродуктів.

Було прийнято рішення забезпечувати до кінця 2013 року хлібопекарські підприємства області якісним борошном, виготовленим із зерна державного інтервенційного фонду. Ціни на борошно з Аграрного фонду лишаються незмінними у порівнянні з минулим роком (за 1 кг пшеничного вищого гатунку — 2,896 гривні, I гатунку — 2,711, II гатунку — 2,381, житнього — 2,279 гривні). Це дасть можливість забезпечити стабільну цінову ситуацію на ринку хлібопродуктів протягом року.

Найбільше українських овочів купують Росія, Молдова та Грузія

Експорт овочевої продукції в 2012-му порівняно з 2011 роком збільшився майже на 20%, повідомив міністр аграрної політики і продовольства Микола Присяжнюк.

«Найбільший попит мають українські овочі у наших найближчих сусідів — Росії, Молдови, Грузії, Білорусі. Так, у 2011 році експорт цибулі склав 2,7 тис. тонн, а в 2012-му — вже 19,2 тис. тонн. При цьому її імпорт скоротився. Так само і з капустою. У 2011 році експортовано 909 тонн, а вже в 2012 році — 4,7 тис. тонн. При цьому якщо в 2011 році імпорт перевищував експорт на 17,2 тис. тонн, то в 2012-му ми, навпаки, експортували капусти на 783 тонни більше, ніж імпортували», — повідомив Присяжнюк.

«Завдяки збільшенню внутрішнього виробництва та створенню умов для зберігання, зменшується імпорт картоплі. Якщо в 2011 році він становив 23,8 тис.



тонн, то в 2012-му — 6,3 тис. тонн. Імпортуємо в основному з Польщі, Голландії, Німеччини, Франції — країн, де технології виробництва на дуже високому рівні. Зауважу, якщо в 2011 році імпорт картоплі перевищував експорт на 12,3 тис. тонн, то вже в 2012 році експортовано на 897 тонн більше, ніж імпортовано», — зазначив Присяжнюк.

Депутати пропонують збільшити оплачувану відпустку

Опозиція внесла законопроект, яким пропонує збільшити термін щорічної оплачуваної відпустки до чотирьох тижнів відповідно до вимог Європейської соціальної хартії. Про це йдеться у законопроекті депутатів фракції «Батьківщина» Олександра Турчинова й Андрія Павловського.

Законопроект про внесення змін до деяких Законів України щодо тривалості щорічної основної відпустки передбачає збільшення мінімальної відпустки — з 24 календарних днів на рік до 28.

«Право на справедливі умови праці передбачає встановлення щорічної оплачуваної відпустки

тривалістю не менше чотирьох тижнів. Таким чином, для забезпечення українським трудящим права на справедливі умови праці відповідно до європейських стандартів доцільно внести зміни до чинного законодавства, а саме: встановити мінімальну тривалість оплачуваної щорічної відпустки — 28 календарних днів на рік», — йдеться у пояснювальній записці до проекту закону.

Крім того, автори документа пропонують встановити належний термін оплачуваної відпустки і для окремих категорій працівників, які зайняті на тяжких фізичних роботах.



Замість «черепашок» у Луцьку з'являться механічні паркінги?

Намагання міської влади навести лад із металевими гаражами на прибудинкових територіях провалилося. Незаконно встановлені гаражі та «черепашки» зносити не будуть. Проте питання потрібно не закрити. Його після доопрацювання знову винесуть на розгляд депутатів.

Треба сказати, що проблема з тим, де поставити свою машину в Луцьку, назріла давно. А до її вирішення ніхто й не брався. Хоча питання парковок надзвичайно актуальне. Аж за даними Державтоінспекції, сьогодні у місті зареєстровано понад 55 тисяч автомобілів. Їх власники паркуються скрізь: на тротуарах, дитячих майданчиках, газонах тощо. А що робити? Аж офіційних паркомісць у місті — у межах двох тисяч. Ще є стільки ж гаражів. Тому двори і перетворилися на стоянки машин. Найнахабніші ставлять не лише авто, а й гаражі, не маючи при цьому жодних документів. Про це свідчать дані інвентаризації, що її проводило комунальне підприємство «АвтоПаркСервіс». За словами його директора Олександра Кралюка, в місті нараховується понад 900 гаражів, 800 із яких встановлено самовільно.

— Ми запропонували навести із ним лад. Вивчили, як це питання вирішується в інших містах України. Найоптимальніший, на наш погляд, вихід — змусити власників металевих гаражів їх узаконити і платити за них гроші у бюджет, — зазначив Олександр Кралюк. — Аж гараж — це бажання однієї людини, реалізоване за рахунок інтересів громади. Тому що згоди жильців на такі гаражі практично немає. Треба забезпечити елементарний порядок. Раз ті хочеш мати зручності — треба платити. Нарахування здійснюватимуться в розрахунок 5% від мінімальної заробітної плати за квадратний метр в місяць. Але це лише до липня цього року. Далі відсоток ставка збільшиться до 10%. Якщо конкретніше, то у рік власник гаража, встановленого у дворі, має сплатити у межах двох тисяч гривень. Це не стосуватиметься тих людей, які мають пільги. Таким чином у бюджет міста можна було б залучити до півтора мільйона гривень щорічно, а гроші направляти у фонд розвитку паркувального сегмента у дворах.

До цього питання, як уже зазначалося, депутати вернулись після того, як рішення випишуть відпо-

відно до чинного законодавства. У цілому ж розуміння того, що незаконним гаражам у дворах облцентру потрібно дати лад, в обранців луцької громади є.

Думки ж лучан щодо цього, природно, розійшлися. Власники гаражів — у шість, всі інші ініціативу підтримують. Так, пенсіонер Михайло Григорович, який мешкає у 33-му кварталі, вже 20 років ставить свою «дев'ятку» в такий гараж. Чесно зізнався, що документів на нього не має. Проте не вважає, що повинен платити.

— А за що? Я заплачую за гараж, він грошей коштує. Стоїть у дворі збоку, нікому не заважає.

Протилежної думки дотримується інший мешканець цього двору — Ігор Степанович.

— Я маю гараж у кооперативі. Щороку плачу за нього до 500 гривень. При цьому в гараж їжджу на маршрутці. Тому, напевно, людина, яка має такі зручності, як гараж у дворі, повинна сплачувати до бюджету. Причому значно більше.

Його сусід-пенсіонер зауважує, що якщо рішення про платню таки приймуть, то гараж знесе і машину залишають просто неба. А платити за нього дві тисячі гривень не буде.

Якщо б рішення не прийняли депутати щодо металевих гаражів у дворах, на сьогодні зрозуміло одне: глобально питання відсутності паркувальних місць у Луцьку воно не вирішить. З усього видно, що в даному плані депутати не стільки ставлять перед собою завдання вирішити питання парковок автомобілів, скільки можливість наповнити бюджет. Хаос в подвір'ях залишиться той самий. Про це треба відверто говорити.

— У нас є варіант розв'язання цієї проблеми, — оптимістично запевнив директор «АвтоПаркСервісу» Олександр Кралюк. — Є китайський інвестор, який готовий дати 10 мільйонів доларів під 6% річних на розвиток паркувальної інфраструктури й електротранспортного сегмента у місті. Йдеться про механічні паркінги. Вони розміщуються біля торцевої стіни багатоповерхівки, працюють за принципом ліфта, повністю автоматизовані. Готові будувати інвестори і багаторівневу парковку. Ми вже навіть земельну ділянку знайшли у центрі міста. Проте все випаєється у небажання депутатів міської ради щось міняти. Нам потрібна їхня згода на співпрацю у форматі державно-приватного

партнерства. Бо лише у цьому форматі ми можемо вступити у відносини з інвесторами.

Чи реально втілити проекти, запропоновані «АвтоПаркСервісом», ми вирішили запитати в головного архітектора міста Юрія Казмірука.

— Якщо жителі облцентру готові платити чималі суми, то цілком, — сказав Юрій Йосипович. — Сьогодні питання паркування у дворах можна розв'язати кількома шляхами. У Європі популярні підземні парковки. Я вважаю, що для лучан такий варіант дуже дорогий. Аж одне паркомісце коштує до 240 тисяч гривень. У нашому місті за такі гроші можна квартиру купити. Щодо торцевих механічних паркінгів... У нас є український виробник, який їх монтує. Собівартість такого місця — 6-9 тисяч євро. Хочу наголосити, що на Троєщині навіть багаті кияни їх не надто розбирали. Що вже говорити про лучан. Але пілотний проект, звичайно, зробити можна.

Найбільш прийнятним варіантом для городян було б спорудження парковок на денній поверхні. Але тут інша проблема — землі немає. Це можна піти шляхом укладання у дворах екобруківки. Так машини не шкодять травичці. На це знову-таки треба гроші. Щоправда, не такі великі, як на механічні паркінги.

Юрій Казмірук зазначив, що якщо у районах старої забудови питання нових паркомісць вирішити складно, то при проектуванні нових ця проблема буде вирішена.

— На сьогодні в Україні є норми, які чітко визначають кількість паркувальних місць при будівництві того чи іншого об'єкта. Наприклад, житловий будинок у центральній частині міста має бути на 100% забезпечений паркувальними місцями. Одна квартира — одне паркомісце. Багатоповерхівка у середній частині повинна бути облаштована 80% парковок, на околиці — 50%. Сьогодні у нас на виході планування трьох нових мікрорайонів — на території військового містечка поблизу вулиці Привокзальної, у районі вул. Яровиця (навпроти «Променя») й у районі вулиці Станіславського — Львівської — Боженка. Там ці будівельні норми будуть застосовані.

Юрій Казмірук додав, що нові паркувальні місця з'являться і на проспекті Воли: цього року його планують розширити на 15 метрів від вулиці Шопена до вулиці Чехова.

Наталка СЛЮСАР

Луцький автозавод включено в державну програму розвитку електротранспорту

Програма діятиме в Україні до 2017 року. Цю новину повідомив голова облдержадміністрації Борис Клімчук під час оперативної наради. Наміри ДП «Автоскладальний завод №1» ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс» бути учасником програми Клімчук озвучив першою віце-прем'єр-міністру України Сергію Арбузову під час особистої зустрічі в столиці. Крім Луцького,



у програмі братиме участь і Львівський автозавод.

Раніше стало відомо, що у корпоративній «Богдан» виникли труднощі з першим великим контрактом на постачання тролейбусів до Євросоюзу. За інформацією преси, потужний виробник міського транспорту в Польщі — Solaris — оскаржив у суді результати тендера, в якому перемогли компанії «Богдан» і Ursus.