

Чи "смакуватиме" пасажирів подорож?



Минулої п'ятниці у пасажирському вагонному депо Львів відбулася презентація вагонів-ресторанів і вагонів-кафе. Львівська залізниця представила потенційним орендарям 32 вагони-ресторани та 9 вагонів-кафе.

– Нині на залізниці є 39 вагонів-ресторанів та 9 вагонів-кафе, забезпечення харчування пасажирів на вокзалах і в поїздах – розповів начальник пасажирської служби Іван Мартинюк, – з цієї кількості в оренду ми можемо здати 32 вагони-ресторани та 9 вагонів-кафе. Решта вагонів знаходяться у резерві, оскільки вони потрібні на заміну орендованим вагонам, які через певний проміжок часу будуть проходити той чи інший вид ремонту.

За словами Івана Мартинюка, запропоновані до оренди вагони курсуватимуть у складі поїздів сполученням Львів–Київ, Ужгород–Харків, Івано-Франківськ–Київ, Ковель–Одеса, Львів–Одеса, Ковель–Москва, Львів–Київ–Херсон, Ужгород–Київ, Чернівці–Київ, Львів–Санкт-Петербург–Адлер, Львів–Сімферополь, Ковель–Сімферополь, Івано-Франківськ–Москва та Львів–Москва.

Аби переконати потенційних орендарів (пропозицією залізниці зацікавилася 5 представників приватних підприємств харчової промисловості), начальник відділу організації пасажирської служби Оксана Васьковець навела деякі економічні показники діяльності вагонів-ресторанів. Зокрема, вона відзначила, що з кожним роком динаміка доходів – отриманих від діяльності вагонів-ресторанів, змінюється в сторону постійного зростання.

– Якщо у 2002 році від цієї діяльності залізниця отримала 7 млн 221 тис. гривень, а в 2004-ому – 12 млн 720 тис. гривень, то минулого року ця сума склала 16 млн 559 тис. гривень, – говорить Оксана Васьковець. – За п'ять місяців 2007-го залізниця вже отримала 6 млн 288 тис. гривень.

Якщо говорити про прибуток одного вагона-ресторана, то, наприклад, у потязі сполученням Івано-Франківськ–Москва він дає прибуток у розмірі близько 9 тис. 500 гривень. На внутрішніх маршрутах, наприклад прибуток вагона-ресторану у поїзді Львів–Одеса

складає близько восьми-дев'яти тисяч гривень, а в поїздах, що прямують до Києва – близько 6 тисяч гривень. На цих маршрутах курсує декілька складів поїздів. Тому якщо взяти в оренду вагони-ресторани на певному маршруті, а також значно розширити асортимент продукції, сума прибутку може бути значно більшою.

Щодо вартості оренди одного вагона-ресторана, то конкретну суму назвати поки що важко, оскільки вона залежить від напрямку руху та року випуску вагона. Зрозуміло, що вартість орендної ставки вагона-ресторана у поїзді міжнародного сполучення буде вищою, ніж поїзда внутрішнього сполучення.

– Детально про суму оренди вагона потенційні орендарі зможуть дізнатися із тендерної документації, – запевнив Іван Мартинюк, – вона коливатиметься від 150 до 300 тисяч гривень на рік. Окрім того, потрібно врахувати витрати на обслуговування вагона. За його миття, заправку паливом та водою орендарям на рік доведеться платити ще близько 50 тисяч гривень.

Після того, як потенційні орендарі та представники ЗМІ довідалися про умови оренди, їх запросили оглянути два вагони-ресторани та вагон-кафе. За словами залізничників, три запропоновані вагони не є найкращими на залізниці, вони такі ж, як і інші. Просто неможливо одночасно поставити для огляду всі вагони.

Після оглядин, усі присутні потенційні орендарі відзначили, що вагони перебувають у добротному стані і цілком відповідають їхнім вимогам. Втім, у ході презентації підприємці поцікавилися – чому залізниця віддає в оренду вагони-ресторани, якщо вони дають непогані прибутки? Відповідь на це запитання дав Іван Мартинюк:

– Завдання залізниці – не годувати пасажирів, а комфортно, безпечно та швидко їх перевозити. Тому ми маємо намір передати вагони-ресторани та вагони-кафе в оренду підприємствам, які займаються харчуванням. Така практика широко застосовується нашими сусідами поляками чи, скажімо, німцями. Саме такий крок поставить залізницю ще на один щабель вище у розвитку.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

Вклоняємося перед героїзмом загиблих

22 серпня – День пам'яті працівників органів внутрішніх справ, які загинули під час виконання службових обов'язків.

Особовий склад Лнійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті висловлює щире співчуття дружинам загиблих міліціонерів Оксані Йосипівні Андрійчук та Тетяні Любомирівні Бойко і їхнім дітям.

9 квітня 1998 року при доставці в лінійний відділ на станції Івано-Франківськ одного з групи викрадачів бензину із Надвірнянського нафтопереробного заводу, обвинуваченого в скоєнні

крадіжок, загинув оперуповноважений групи боротьби з розкраданням вантажів лейтенант міліції Андрійчук Ігор Васильович. А 24 липня 2002 року при виконанні службових обов'язків загинув в автокатастрофі міліціонер-водій лінійного відділу на станції Тернопіль старший сержант міліції Бойко Ігор Ярославович.

У наших серцях не згасає біль від втрати колег, чесних людей і відданих професіоналів своєї праці, які поклали життя у боротьбі зі злочинністю.

Ми пам'ятаємо Вас.

НОВИНИ

Обговорюватимуть програму реформування галузі

Міністерство транспорту та зв'язку України виносить на розгляд та обговорення громадськості проект Постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Державної програми реформування залізничного транспорту".

Основними завданнями реалізації Програми є визначення етапів процесу реформування, формування організаційної структури залізничного транспорту, утворення Державної акціонерної компанії "Українські залізниці", розмежування функцій державного і господарського управління залізничним транспортом загального користування шляхом передачі Міністерству транспорту та зв'язку України функцій державного управління залізничним транспортом загального користування, які визначаються Кабінетом Міністрів

України, а Компанії – господарських функцій.

Реалізація проекту акта дасть змогу досягти встановлених цілей за рахунок створення вертикально-інтегрованої структури (ДАК «Українські залізниці»), здатної ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції; підвищення інвестиційної привабливості галузі; стимулювання розвитку вітчизняного транспортного машинобудування та надання відповідно до європейських стандартів транспортних послуг; створення конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень; збільшення зайнятості населення у всіх регіонах України та відрахувань податків, зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів усіх рівнів.

Зарплата зросте до 30 відсотків

22 серпня 2007 року Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак провів зустріч з головою Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадимом Ткачовим. На ній йшлося про вирішення актуальних питань – закріплення кадрів галузі, підвищення заробітної плати, надання якісної медичної допомоги працівникам галузі, дотримання Кодексу законів з охорони праці та інше.

У ході зустрічі Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак повідомив, що завдяки успішному впровадженню залізницями України програм, скерованих на економію палива, електроенергії та інших ресурсів, з'явилася можливість підвищити заробітну плату залізничникам у 2007 році не на 25 відсотків, як планувалося раніше, а до 30 відсотків.

Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак висловив переконання, що спільними зусиллями Укрзалізниці та Профспілки залізничників і транспортних будівельників України умови роботи, оплата праці та інші соціальні гарантії для працівників галузі будуть й надалі удосконалюватися та покращуватися.

Укрзалізниця розробляє "електронний квиток"

Укрзалізниця вже розпочала роботу з організації продажу проїзних документів через POS-термінали із застосуванням банківських електронних платіжних карток. Передбачається, що вже у цьому році на вокзалах найбільших міст України буде встановлено понад 150 таких терміналів. Це дозволить пасажирові сплатити за проїзд у касі не лише готівкою, а й банківською картою. Крім того, як повідомлялося раніше, через рік Укрзалізниця планує запровадити продаж квитків через інтернет. Зараз залізничники розробляють такий механізм. Поки що розглядаються два варіанти надання послуги. Перший передбачає можливість пасажирів самостійно роздрукувати

на принтері квиток після його замовлення у мережі інтернет та сплати банківською картою. У поїзді провідник матиме відповідний пристрій, щоб перевірити штрих-код роздрукованого квитка. Другий варіант – пасажир замовляє та сплачує за проїзний квиток у мережі інтернет та у відповідь отримує пароль, який на вокзалі вводиться у спеціальний термінал (кіоск) і після цього отримує квиток. Партнером Укрзалізниці у розробці проекту "Електронний квиток" виступив акціонерний банк "Експрес-Банк". Перехід до "електронного квитка" є загально-визнаною світовою практикою кардинального покращання обслуговування пасажирів.

Парк вантажних вагонів молодшає

Укрзалізниця розробляє "Програму оновлення рухомого складу на 2008-2015 роки". Про це під час нещодавньої презентації вантажних вагонів на станції Кременчук Південної залізниці повідомив заступник Генерального директора Укрзалізниці Микола Сергієнко. За його словами, зараз програму готують для розгляду у Міністерстві транспорту та зв'язку України. У цій програмі буде враховано побажання заводів-виробників вагонів. Після її затвердження підприємства зможуть планувати своє виробництво на кілька років уперед.

Микола Сергієнко також зазначив, якщо Укрзалізниця буде закуповувати щороку по 8-9 тисяч вагонів, то через 5 років вийде на нормальні темпи оновлення рухомого складу, зношеність якого зараз складає 60-80 відсотків.

Зазначимо, що цього року Укрзалізниця закупила понад 2 тисячі вантажних вагонів, тисяча з яких виробництва Крюківського вагонобудівного заводу, решта – виробництва вітчизняних вагоноремонтних заводів. До кінця року планується придбати ще 1 100 вантажних вагонів. У 2008 році, за словами Миколи Сергієнка, планується закупити 8 тисяч вантажних вагонів.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ