

Вагони-ресторани та вагони-кафе повинен обслуговувати один орендар

Нещодавно на території пасажирського вагонного депо Львівська служба пасажирського господарства Львівської залізниці провела презентацію вагонів-ресторанів та вагонів-кафе. Захід було організовано з метою ознайомлення зацікавлених осіб зі сферою діяльності, яка є унікальною за своєю специфікою через обмеженість простору та роз'їзний характер роботи. За словами заступника начальника служби пасажирського господарства Богдана Яворського, Львівська залізниця виступає за надання в оренду 22 вагонів-ресторанів і 10 вагонів-кафе одній особі, оскільки є прибутковий і збитковий маршрути.



Загальна сума, яку орендар повинен платити орендодавцю, включає в себе, крім плати за оренду, компенсацію витрат на спорядження вагонів-ресторанів та вагонів-кафе в рейс, технічне обслуговування, деповський ремонт та вартість проїзду бригади, яка обслуговує вагон-ресторан.

— Ми передаємо вагони-ресторани та вагони-кафе в оренду разом із обслуговуючим персоналом, — наголосив Богдан Олександрович. — Це одна із умов оренди. Крім того, орендар повинен сплачувати залізниці за проїзд у купейному вагоні людей, які працюють у вагоні-ресторані. Дотепер ці витрати йдуть за рахунок залізниці. Для прикладу, у потязі зі Львова до Москви орендарю доведеться заплатити залізниці за одне місце в купейному вагоні понад 800 гривень в одну сторону. Інші напрямки обійдуться дешевше.



Плата за оренду встановлюється на підставі проведеної незалежної експертної оцінки й розраховується залежно від рентабельності напрямку курсування, технічного стану вагонів-ресторанів і вагонів-кафе. Зокрема, серед обов'язкових умов договору — об'єкт оренди, термін оренди, орендна плата з урахуванням її індексації, порядок, час і місце організації завантаження вагонів продуктами харчування в пунктах формування й обороту поїздів, відновлення орендованого майна та умови його повернення, відповідальність сторін, страхування орендарем узятого в оренду майна тощо.

За попередніми розрахунками, залізниця при здачі в оренду вагонів-ресторанів та вагонів-кафе терміном на один рік повинна отримати орендну плату та компенсацію витрат на суму близько 22 мільйонів гривень.

Щоб зацікавити орендарів, залізниця вилучила зі складових розрахунку оплати за оренду вартість капітальних ремонтів вагонів-ресторанів (кафе) та плату за пробіг вагонів. Але за залізницею зали-

шається право контролю. Орендар не може без письмового дозволу залізниці робити перестановки у вагоні-ресторані чи вагоні-кафе, не кажучи вже про якісь технічні рішення, тобто залізниця розробила механізми надання в оренду вагонів-ресторанів та вагонів-кафе з урахуванням суворого дотримання вимог безпеки руху, пожежної безпеки, санітарних вимог, охорони праці, гарантії рівня й культури обслуговування пасажирів.

І хоча на презентацію вагонів-ресторанів і вагонів-кафе прийшли лише два потенційні орендарі, відповідь на те, хто буде дбати про харчування пасажирів у дорозі, дадуть результати оголошеного конкурсу на право оренди.

За словами Богдана Яворського, передача в оренду вагонів-ресторанів і вагонів-кафе дозволить ефективніше використовувати державне майно, створити комфортніші умови для проїзду, отримати додаткові доходи для покриття витрат залізниці на утримання пасажирського рухомого складу.

Марта ДРОЗДА
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Лікарняна каса запрошує пенсіонерів

Постановою конференції трудового колективу "Про роботу "Лікарняної каси Львівської залізниці", яка відбулася 22 вересня ц. р., правління Лікарняної каси було рекомендовано вивчити питання можливого прийому до каси пенсіонерів залізниці. За словами заступника начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимира Чернеги, це питання розглянуте на засіданні правління Лікарняної каси. На даний момент надійшло чотири заяви від непрацюючих пенсіонерів-залізничників, тому прийняте рішення продовжити прийом заяв до 30 листопада ц.р. Надаємо зразок заяви, який також є в раді ветеранів залізниці та у відділах кадрів відокремлених підрозділів залізниці.

На непрацюючих пенсіонерів буде розповсюджуватись програма надання медичної допомоги "І-25" із щомісячним внеском 25 гривень. Більш детально про програму надання медичної допомоги непрацюючим пенсіонерам-залізничникам ми інформуватимемо читачів у наступних номерах газети "Львівський залізничник".

Зразок заяви для зарахування у члени Лікарняної каси непрацюючих пенсіонерів Львівської залізниці

Голові правління громадської організації "Лікарняна каса Львівської залізниці" п. Чернезі В.В.
Заява про вступ у громадську організацію «Лікарняна каса Львівської залізниці»
Я, _____ (п.і.п.) непрацюючий пенсіонер Львівської залізниці, що працював(ла) _____ (назва підрозділу Львівської залізниці)
прошу прийняти мене в члени громадської організації "Лікарняна каса Львівської залізниці".
Зі Статутом організації ознайомлений(а), мету створення та діяльності організації підтримую.
Приймаю на себе зобов'язання дотримуватись Статуту організації, рішень керівних органів, приймати участь в діяльності організації та сплачувати членські внески.
Підпис _____
_____ (дата)

Нині земля – дуже дорогий товар

Сьогодні у користуванні Львівської залізниці 34,951 тис. гектарів землі. Більше половини з них уже оформлено державними актами на право користування земельними ділянками. Про хід цього процесу розповідає заступник начальника служби з управління майновими та земельними ресурсами залізниці Марія ЛЕСЮК.



— Маріє Василівно, скільки саме землі вже оформлено відповідними актами і що це означає для залізниці?

— На сьогодні ми маємо державні акти на право користування земельними ділянками загальною площею у 18,104 тис. га землі. Це 51,7% від площі, на яку їх необхідно оформити. Наявність таких документів гарантує залізниці право постійного користування землею, а також те, що місцеві органи самоврядування чи райдержадміністрації не можуть віддати цю земельну ділянку в користування чи власність іншим особам без її вилучення.

Сьогодні ми ще не оформили право користування на всю землю, що перебуває в нашому користуванні, хоча весь час сплачували за неї земельний податок. Незважаючи на те, що встановлена смуга відведення ві-

дображена ще в планах 50-х років, органи місцевого самоврядування часто ігнорували цю обставину і без вилучення у залізницю надавали ці ділянки у приватну власність фізичним і юридичним особам. З цього приводу сьогодні ми вже маємо 24 судових спори з питання визнання недійсними рішень органів місцевого самоврядування про продаж земельних ділянок у власність чи передачі в оренду фізичним та юридичним особам.

— Чи є вже судові рішення із земельних питань?

— На жаль, практика, яка склалася при вирішенні земельних спорів у судах, є невтішною. У нас 24 позовних заяви із земельних питань, з них 16 знаходяться на розгляді. По трьох позовах провадження закрито, по одному його припинено без розгляду позову. У задоволенні двох позовів залізниця відмовлено і лише один задоволено. Тобто судова практика різноманітна. В одному випадку позов залізниці задоволено — визнано недійсним рішенням органу місцевого самоврядування, у двох інших з задоволенні позовів відмовлено, і з такою позицією судів першої інстанції погодився Апеляційний господарський суд. Поки що не можна стверджувати, що такою ж буде позиція Вищого господарського суду України чи Верховного суду України, бо до цих інституцій ми ще не дійшли.

— Які ж перспективи вирішення спірних питань?

— Сподіваємося, що зможемо довести

в судах нашу правоту. У цьому випадку ми зможемо визнати недійсними рішення сільських рад, а відповідно й оформити за собою у користування земельні ділянки. Та тут свої проблеми. Значно простіше пересунути чийсь паркан, ніж з'ясувати стосунки із власником вже зведеної будівлі.

Ми маємо велику надію на прийняття нових Державних Будівельних Норм смуги відводу і охоронних зон залізниць (сьогодні це лише проект), де повинні бути чітко обумовлені смуги відводу та охоронні зони для залізниці. За цим проектом чітко визначаються розміри смуги відведення від головної осі колії, норми для забудови на певній відстані від колії. Та поки що ми користуємося нормами, прийнятими ще в радянські часи. Якщо затвердять нові норми, органи місцевого самоврядування будуть зобов'язані їх дотримуватися при відводі земель іншим юридичним чи фізичним особам. За цими нормами, ми вже будемо мати охоронні зони. Бо на даний час Земельний кодекс лише проголошує, що у смугі відведення створюються охоронні зони для залізниці, однак не визначає їх розміру.

— Що ще гальмує процес оформлення актів на землю?

— Сьогодні маємо чимало випадків, коли на землях залізниці знаходяться будівлі інших осіб. Це серйозно затримує виготовлення державних актів, бо поки ми не вирішимо в судових інстанціях ці спори, доти не зможемо

оформити право користування. Адже залізниця не може мати меншу кількість землі, ніж сплачує за неї земельний податок. Існує ще одна проблема. Навесні цього року наказом Держкомзему було встановлено, що бланки державних актів на право власності на земельну ділянку заповнюються не виконавцем робіт, а центрами державного земельного кадастру. На практиці це величезні втрати часу. Наприклад, ми ще з середини весни чекаємо на їх заповнення по Львівській та Тернопільській областях. Хоча за наказом Держкомзему на виконання цієї роботи передбачений 20-денний термін. Якби не ці затримки, залізниця встигла б оформити ще близько 1 тис. га землі, узаконеної державними актами. Чинівники на місцях посилюються на відсутність необхідних бланків. Також довго очікуємо на висновки управлінь земельних ресурсів та органів архітектури, які є необхідними на стадії виготовлення технічної документації для складання державних актів.

Крім того, є багато фактів накладання геодезичних матеріалів суміжних землекористувачів, що вже оформили правостановлюючі документи на свої земельні ділянки на ті матеріали, які зараз виробляються для залізниці. Кожного разу необхідно усувати такі накладання, зокрема, у кадастрових планах та картографічних матеріалах. Однак, незважаючи на труднощі, процес триває.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА