

ЧИ БУДЕ У ДОРОЗІ СМАЧНО, ЯК УДОМА?

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

Хто не ризикує...

Статистичні викладки пасажирської служби доводять, що харчування пасажирів у вагонах-ресторанах може бути для залізниці прибутковим. Так за перші сім місяців поточного року товарообіг вагонів-ресторанів Львівської залізниці склав 13,646 млн гривень. Однак підприємці чомусь не поспішають укладати угоди із перевізником і братися до справи.

– Востаннє ми проводили такий конкурс у 2009 році, – розповіла інженер-технолог відділу обслуговування пасажирів у поїздах Тетяна Покидько. – Не надійшло жодної заявки. Нам телефонували, цікавилися умовами оренди вагонів-ресторанів, але до справи не дійшло. Важко сказати, чому наша пропозиція не викликає інтересу. Очевидно потенційні орендарі поки що не бачать перспектив у приватному бізнесі в залізничних вагонах-ресторанах.

За умовами договору, вагони-ресторани віддаються в оренду на 1 рік. Для підприємця потрібно лише зголоситись, подати відповідне звернення. Потім на підставі поданих заявок проводиться конкурс. Наразі є 19 вагонів-ресторанів, які пропонуються орендарям.

Основним критерієм для учасників конкурсу є обов'язкова діяльність у сфері харчування, адже вагони надаються винятково під забезпечення харчування пасажирів. Кращі претенденти визначатимуться експертним аналізом. Іншим важливим аспектом оцінювання кандидатів є їх платоспроможність.

Ціна питання

– Як і у 2009 році, ми віддаємо в оренду всі напрямки в одні руки, але готові розглянути всі пропозиції, – розповіла Тетяна Покидько. – Вже зараз можна говорити про такі напрямки, як одеський, херсонський, київський, московський, сімферопольський.

Сума річної плати при оренді одного вагона залежатиме від вартості вагону, встановленої шляхом експертної оцінки, та розміру витрат за обслуговування вагону, в т.ч. його миття, обов'язковий технічний огляд, екіпування водою, проїзд персоналу.

Що їсти?

Майбутній орендар може готувати страви в рамках нормативів та санітарних правил.

– Меню має розроблятися на основі технологічних карт, – наголосила інженер-технолог. – А страви – суворо за санітарними правилами, передбаченими для вагонів-ресторанів. Асортимент страв обов'язково узгоджується з органами державного санітарного нагляду на залізничному транспорті України.

Дізнатись про кулінарні вподобання в умовах поїздки ми вирішили у самих пасажирів. Звісно, у кожного – різні смаки. Однак практично усі зійшлися на одному: їжа повинна бути здоровою, ситною та корисною.

– Потягом їджу часто, і маю певні зауваження до асортименту страв, які подаються в потягах, – розповіла львів'янка Вікторія Бондарчук, що працює у Москві менеджером інтернет-магазину. – Це стосується як продуктів, які подаються безпосередньо у вагоні-ресторані, так і тих, що реалізують провідники. Меню вагонів-ресторанів зазвичай скромне, і має мало стосунку до здорового харчування. Навіть влітку мало салатів і фруктів. Якщо їхати у подорож тривалістю більше доби, то розраховувати можна лише на те, що

взьмеш із собою. А це суттєва “додаток” до багажу. Все було би набагато простіше, якби в меню були, приміром, супи, йогурти, свіжі салати тощо.

Втім, як пояснили у пасажирській службі, в меню усе це є, і при бажанні пасажир може отримати і суп, і йогурт, і салат із сезонних овочів, і навіть м'ясні страви. Однак усе це – лише у ресторанах.

У самих вагонах провідники не мають змоги реалізувати такі страви, адже нема відповідних умов зберігання, – пояснила Тетяна Покидько. – У них – лише печиво. Аби повноцінно поїсти, слід таки відвідати вагон-ресторан.

Бадьорі “пенсіонери”

Якщо справа із процесом харчування – проста і зрозуміла, то ситуація із віком самих вагонів, на перший погляд, може видатись далеко “не райдужною”. При терміні експлуатації, встановленому заводом-виробником у 25 років, лише три 19-річні вагони ще мають певний запас до “пенсії”. Востаннє Львівська залізниця



закупувала вагони-ресторани ще у 1991 році. Решта вагонів-ресторанів – “пенсійного віку”, або набудуть його у найближчі місяці. Справжнім старожилом є ресторан на колесах, приписаний до парку Ужгородської пасажирської вагонної дільниці. Йому аж 30 років. Однак, це не означає, що вагони перетворилися на металобрухт і вже ні на що не здатні.

– Наші вагони-ресторани перебувають у різному стані, – підтвердив начальник відділу ремонту і експлуатації пасажирських вагонів та вагонів-ресторанів Богдан Сім'яновський. – Ті, що входять до складу поїздів, не викликають жодних претензій. Хвилюватись, що орендар візьме в оренду “руїну на колесах” – нема сенсу. Ми не допускаємо вагони до такого стану. Звичайно, є певні види ремонту, які потрібно проводити у зв'язку із безпекою пасажирів. Адже вагон-ресторан є частиною поїзда, і від його справності залежить безпека руху всього складу.

З тими ж вагонами, що перебувають у простій, ситуація гірша. Як пояснили у відділі ремонту і експлуатації пасажирських вагонів та вагонів-ресторанів пасажирської служби, із 36 вагонів-ресторанів німецького виробництва, які має Львівська залізниця, коляями України мандрує рівно половина. Що ж стосується решти, то вони простоюють, чекаючи кращої долі. Чотири з них потребують КР-1, ще стільки ж – КР-2. Простий вагонів-ресторанів у деяких випадках сягає 5 років. Однак навряд чи ці

вагони віддаватимуть в оренду.

До технічного стану вагонів-ресторанів вимоги доволі серйозні, і без контролю він не залишається. Відповідним наказом чітко встановлені терміни ремонтів. Без їхнього проходження вагон-ресторан просто не вийде у рейс.

Як розповів Богдан Сім'яновський, перед кожним віздом проводиться технічне обслуговування, ТО-1. Раз на півроку – перед літнім та зимовим сезонами перевезень – відбувається ТО-2. Крім того, через кожні 6 місяців проводиться ТО-3, щороку проводиться ремонт у депо, кожні чотири роки – капітальний ремонт КР-1, і через 16 років після побудови вагона-ресторана – КР-2.

– Звісно, вагон-ресторан має свої, приємні тільки йому поломки, – зауважив Богдан Сім'яновський. – Адже має специфічне обладнання у порівнянні зі звичайними вагонами: вугільні чи електричні плити, холодильні і морозильні камери. Та все ж їхня основна технічна частина в принципі не дуже відрізняється від звичайного пасажирського вагона. А через те, що

для залізниць Росії, Білорусі. Вагони після їхнього ремонту курсують по усьому СНД. Так що можна впевнено сказати, що втілити у інтер'єрі можна будь-що. Головне, аби це було погоджено з відповідними структурами. Лише після цієї процедури можна буде братись за перепланування.

Що стосується ціни таких робіт, то вона не є фіксованою, і залежить виключно від розмаху змін. Однак, щоб відчувати масштаби, ми поцікавились вартістю планових ремонтів. Вони виявились не з дешевих. Наприклад, капітальний ремонт КР-2 на заводі коштує до мільйона гривень. Капітально-відновлювальний ремонт, який передбачає зміну усього – від планування до електрообладнання, матеріалів та всіх систем – вартуватиме від 6 до 8 мільйонів гривень, в залежності від складності робіт.

Ресторатори погоджуються... та не зі всім

Хоча в обслуговуванні вагони-ресторани не дешеві, потенційних орендарів зупиняє не вартість робіт чи орендна плата. Вони хотіли б, щоб правила оренди були чіткими, зрозумілими, прозорими, і, головне – відомими, на основі яких можна було б достатньо точно прорахувати видаткову частину.

– Я до таких ініціатив завжди ставлюсь добре. Переконали, що кожен має займатись своєю справою: залізничники – возити пасажирів та вантажі, а кухарі – годувати. І аж ніяк не навпаки, – поділився враженнями від залізничної пропозиції власник мережі закладів швидкого харчування “ДеМанджаро” Михайло Риба. – Відверто кажучи, вагони-ресторани не відвідую, хоча часто їджу за маршрутом Львів–Київ. Хіба що десь із друзями зустрінусь, то підемо туди на чай. А от якщо вирушати до Москви чи Харкова – тут без ресторану не обійдешся. Але для того, щоб пропозиція Львівської залізниці була цікавою нам, рестораторам, слід встановити прозорі правила гри. Ми маємо знати який виторг, скільки людей, яка ціна питання. І, можливо, я б зацікавився орендою вагонів-ресторанів, взяв би участь у конкурсі. Але я про це раніше не чув.

Інші учасники ринку послуг у сфері громадського харчування погоджуються, що ідея з орендою ресторанів цікава. Та все ж визнають її ризикованою. Аби такий бізнес приносив прибутки, слід підійти до питання комплексно, і не подрібнювати мережу вагонів-ресторанів різними орендарями, переконалий голова Гільдії рестораторів Львова, власник кількох престижних ресторанів Вардкес Арзуманян.

– Гадаю, нема сенсу відроджувати хорушу ініціативу у невдалому вигляді. Адже зрозуміло, що вона матиме певні проблеми з рентабельністю, – наголосив він. – Візьме хтось напрямок, попрацює певний час, а потім все одно відмовиться, бо нерентабельно. Як на мене, слід усю цю сферу віддати в обслуговування одному оператору, який би зробив усе по-іншому. По-перше, він має працювати не лише у вагоні-ресторані, але і в самих вагонах, безпосередньо із пасажирами, починаючи від кави-чаю, закінчуючи затишком і спокоєм. По-друге, йому треба буде реалізувати обслуговування як, наприклад, у літаках, із продуманою упаковкою, якісною подачею. Інша справа, що зараз важко сказати, чи знайдеться на нашому ринку підприємець чи підприємство, готове працювати у такому руслі. Для цього, мабуть, доведеться створювати цілу фабрику, тому вважаю, що це – дуже дорогий проект. І в умовах тендеру має бути передбачена відповідна ціна інвестицій.

Богдан ЮРОЧКО