

Звіт наглядової ради ПАТ «Львівське АТП 14630» за 2014 рік загальним зборам акціонерів

Підводячи підсумки роботи товариства за звітний період слід зауважити, що наше підприємство функціонує в тих в першу чергу економічних реаліях, які мають місце в нашій державі. Враховуючи ті події, які відбувалися у 2014 році в Україні: анексія Криму, військові дії на Донбасі, очікувані, але не здійснені реформи у багатьох напрямках життєдіяльності та галузях економіки, відсутність інвестицій і навпаки їхній відтік, різкий навіть не ріст, а стрибок курсу американського долара та інших валют по відношенню до гривні, відповідне знецінення національної валюти та як наслідок шалене зростання цін на паливно-мастильні матеріали, запасні частини, шини, АКБ, комунальні послуги (газ, електроенергія, вода) – в таких умовах функціонує підприємство. Так, курс НБУ гривні до долара станом на 20.04.14р. становив 8,76 станом на 20.04.15р. становив 21,05. Відповідно середня вартість дизельного палива у 2013 році становила 9,03 грн, у 2014 році 13,68 грн, таким чином, ріст становив 51,49%. Дохідна частина при цьому залежить від погодженого міською та обласною владою тарифу на перевезення. З їхньої сторони має місце дотримання бюрократичної процедури, яка триває принаймні 2 місяці, а по факту ще довше, як наслідок підприємство у ці періоди росту цін несе значні збитки, для компенсації яких в подальшому потрібно тривалий період часу. Так було у 2014 році, ріст цін почався у січні, а погодили тариф у 3 гривні з 1 травня, так є і зараз - ріст цін почався теж у січні, а тариф на міські перевезення не погоджено до сих пір. При цьому вартість проїзду у більшості великих міст України вже від лютого місяця 2015 року становить від 4-х до 6-и гривень.

Такий стан справ означає недоотримані доходи, які вкрай необхідні підприємству: для оновлення рухомого складу, підвищення заробітної плати як водіїв, так і всіх працівників (звісно, що кожен з них заслуговує на достойну заробітну плату), погашення вже наявної кредиторської заборгованості, придбання запасних частин, інше.

У 2014 році збільшено кількість маршрутів - укладено договір на обслуговування 54-го маршруту Бірки –Сихів. Однак, підрозділ експлуатація не доклав всіх зусиль для доведення рентабельності роботи даного маршруту до економічно – обґрунтованого рівня.

Слід відзначити, що всупереч реаліям правлінням у 2014 році придбано автобус класу «Турист» Сканія – таким чином на маршруті Львів – Люблін здійснюють перевезення автобуси відповідного класу комфортності та завдання по проведенню ремонтних робіт – ремонт дахової покрівлі ремонтної майстерні та АЗС із застосуванням єврорубероїду, заміна 7-и вікон у побутових приміщеннях на сучасні, модернізація на вимогу облэнерго електрощитової виконано. Загальна вартість вказаних робіт становила 235 тис.грн. В поточному періоді проведено відповідні ремонтні роботи 4-х кімнат для забезпечення комфортного відпочинку водіїв, які потребують ночівлі. Крім цього необхідно здійснити ремонт даху водонапірної вежі та розглянути всі можливі варіанти тепло збереження та енергозощадження.

Основними завданнями правління у поточній діяльності є розширення сфери діяльності, а саме укладання відповідних договорів та здійснення перевезень на нових міських, приміських та міжміських маршрутах, відкриття міжнародних маршрутів, якісного покращення роботи шляхом придбання обладнання, підбору кадрів ремонтних працівників, професійна додаткова підготовка наявного персоналу для виконання послуг та отримання більшої суми доходу, виконання запланованих рейсів, зниження вартості придбаних паливно-мастильних матеріалів та запасних частин, проведення більш якісного та у стислі терміни ремонту рухомого складу, організація процесу перевезень, роботи ремонтної майстерні та допоміжних служб. Реалізація цих завдань на належному рівні дозволяє підприємству здійснювати розрахунки за паливо, своєчасно виплачувати заробітну плату працівникам, погашати кредити, отримані для придбання техніки, сплачувати податки до бюджету. Наголос зроблено в першу чергу на виконанні 100% запланованих рейсів, оскільки зрив кожного рейсу призводить до втрати дохідності підприємства та відповідно очікуваного прибутку. Мають місце і недоліки в роботі певних служб, правління вживає заходів для більш ефективної роботи цих підрозділів.

Згідно звіту правління виконання дохідності товариства від усіх видів діяльності становить 55,45 млн .грн., або 84,3% від запланованого, що стосується перевезень – це 44,39 млн.грн., або 82,6%, в тому числі доходи від міських перевезень 27,97 млн.грн.(80,3%).

Підприємство придбало у попередніх періодах 32 низькопідлогові автобуси вітчизняного та іноземного виробництва пасажиромісткістю 100 осіб. Даний крок викликаний двома факторами:

1. Вимогами договору на перевезення, укладеного з Департаментом інфраструктури Львівської міської ради, а саме кожнорічне залучення автобусів даного класу в кількості 20% від загальної кількості автобусів, задіяних на міських перевезеннях.
2. Вимога самого часу – надання більш якісних послуг по перевезенню пасажирів, що дозволяє мешканцям комфортно здійснювати доїзд в межах міста.

Проте час показав, що вартість ремонтів (запасних частин, шин, АКБ та послуги спеціалізованих підприємств) таких автобусів є в рази вищою від вартості ремонтів автобусів класу БАЗ-Еталон і відповідно такі ремонти затягуються в часі, або для їхньої нормальної експлуатації тариф на перевезення повинен становити більше 8 – и гривень.

Акціонери та наглядова рада товариства звертає увагу правління на необхідності підвищення рівня трудової та виконавчої дисципліни, персональної відповідальності кожного працівника за виконувану роботу шляхом проведення більш ефективної роз'яснювальної роботи, застосування системи преміювання, заходів дисциплінарного стягнення, кадрового підбору з метою недопущення:

- Перевитрати палива водіями та подальше відшкодування ними збитків;
- належного оформлення актів приймання та відповідно передачі водіями автобусів при звільненні з метою недопущення фактів ремонту пошкоджених автобусів за кошти підприємства ;

- невиходу водіїв запланованих на лінію без поважних причин, халатного відношення водія до експлуатації та підтримання автобуса у відповідному технічному стані ;
- проведення неякісного, повторного та протермінованого ремонту автобусів. Виникає запитання – для чого підприємство має такий штат працівників, задіяних у процесі ремонту, якщо ми так часто стикаємося з такими фактами;
- Несвоєчасного постачання запасних частин та агрегатів та постачання їх невідповідної якості. Відомо, що є на ринку недобросовісні фірми-постачальники, які намагаються надати запчастини сумнівної якості, після встановлення яких на автобус мають місце повторні з'їзди, як наслідок зірвані рейси, час ремонту, залучення ремонтних працівників при наявних інших машинах до ремонту. Мали місце і факти подачі постачальниками неналежним чином складених документів і як наслідок штрафи податкової служби накладені на наше підприємство;
- халатності механіків КТП при огляді транспортних засобів, оскільки невиявлена сьогодні несправність призведе завтра до більш дорогого та тривалого ремонту і, ясна річ, впливає на безпеку руху.

У 2014 правління надало у профком 11 подань на дачу згоди на звільнення з роботи по ст.40 п.3,4,7 КзПП України за порушення трудової дисципліни. Профком дав згоду на звільнення 4-х водіїв та 1-го слюсаря. Вважаю за необхідне правлінню проводити більш активну роботу в даному напрямку.

Періодично проводяться перевірки працівників ремонтної майстерні на вміст алкоголю у видихаємому повітрі.

Очевидним є те, що нормальне функціонування підприємства та його прибутковість є зведеним внеском сумлінної роботи кожного працівника, незалежно від займаної посади, адже швидка їзда водієм по ямах і заміна ресорних листів, недокручена гайка слюсарем і заміна в подальшому цілої деталі, несвоєчасно підготовлений документ управлінським працівником є втратами і витратами підприємства.

У 2014 році підприємство на постійній основі надає автобуси для перевезення військовослужбовців у східні області України, по Львівській області та по місту. Також для потреб армії безоплатно передано чотири автобуси в хорошому технічному стані.

Однак, навіть у такий надзвичайно складний для підприємства, галузі в цілому та України час колектив не втрачає оптимізму.

Представник голови Наглядової ради

ТзОВ «Бізнес центр Український капітал»

Представник члена Наглядової ради

ТзОВ «ХоСаРо» м. Львів

Член наглядової ради

Вислоцький Р.П.

Мазур В.М.

Хома Т.Є.