



JONAVOS RAJONO SAVIVALDYBĖS TARYBA

SPRENDIMAS

DĖL PRITARIMO UAB „JONAVOS AUTOBUSAI“ 2015 M. VEIKLOS ATASKAITAI

2016 m. balandžio 28 d. Nr. 1TS-119

Jonava

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 16 straipsnio 2 dalies 19 punktu ir remdamasi 2015 m. birželio 25 d. rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1 TS – 0170 patvirtinto Jonavos rajono savivaldybės tarybos veiklos reglamento 218 punktu bei atsižvelgdama į UAB „Jonavos autobusai“ 2016 m. balandžio 4 d. raštą Nr. S-69 „Dėl dokumentų pateikimo“, rajono savivaldybės taryba **n u s p r e n d ž i a**:

Pritarti UAB „Jonavos autobusai“ 2015 m. veiklos ataskaitai (pridedama).

Savivaldybės meras

Mindaugas Sinkevičius

Jonavos rajono savivaldybės tarybos
2016 m. balandžio 28 d.
sprendimo Nr. 1TS-119
priedas




UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS „JONAVOS AUTOBUSAI“ 2015 METŲ VEIKLOS ATASKAITA

2016-03-23
Jonava

1. Ataskaitinis laikotarpis

UAB „Jonavos autobusai“ vadovo ataskaita parengta už laikotarpį nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2015 m. gruodžio 31 d. Šioje ataskaitoje UAB „Jonavos autobusai“ dar gali būti įmone arba Bendrove.

2. Bendrieji duomenys

Pavadinimas	UAB „Jonavos autobusai“
Teisinė forma	uždaroji akcinė bendrovė
Registravimo data ir vieta	1992 m. sausio 29 d.
Registravimo pažymėjimo numeris	024479
Įmonės registro kodas	156576661
PVM mokėtojo kodas	LT565766610
Bendrovės steigėjas	Jonavos rajono savivaldybė
Įstatinio kapitalo dydis	989 886 Eur
Bendrovės direktorius	Otaras Urbanas
Bendrovės stebėtojų tarybos nariai	Pirmininkė – Marijona Širvelienė; nariai: Artūras Neimontas, Rasa Kasputienė, Sigitas Vėbra, Povilas Garbauskas
Buveinės adresas	Turgaus g. 1, LT-55149 Jonava
Telefono numeris	(8 349) 52507
Fakso numeris	(8 349) 52507
Elektroninio pašto adresas	info@jonavosautobusai.lt
Įmonės logotipas	
Interneto svetainės adresas	www.jonavosautobusai.lt
Juridinių asmenų registro tvarkytoja	Valstybės įmonė Registrų centras

3. Bendrovės veiklos pobūdis

UAB „Jonavos autobusai“ užregistruota kaip juridinis asmuo, turintis komercinį – ūkinį, finansinį, organizacinį ir teisinį savarankiškumą. Įmonės steigimą, likvidavimą, reorganizavimą ir kitą veiklą, santykius su akcininkais ir kreditoriais reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Bendrovė vadovaujasi akcinių bendrovių įstatymais, kitais normatyviniais aktais bei įstatais. Pagrindinė UAB „Jonavos autobusai“ veikla – keleivių pervežimas vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Didžiąją Bendrovės teikiamų paslaugų rinką sudaro Jonavos miesto ir rajono gyventojai. Keleivių rinkoje funkcionuoja ir daugiau tokias pat paslaugas teikiančių dalyvių, todėl Bendrovės įtaką rinkoje riboja konkurentai, ekonominė aplinka ir socialinės aplinkybės.

Bendrovė vykdo ir kitą veiklą:

- keleivių, autobusų ir jų ekipažų aptarnavimas Jonavos autobusų stotyje;
- specialiųjų ir užsakomųjų reisų organizavimas;
- smulkių siuntų gabenimas autobusais;
- išankstinių tolimojo susisiekimo autobusų bilietų pardavimas;
- keleivių bagažo saugojimas;
- nekilnojamo turto nuoma;
- reklaminių plotų nuoma ant autobusų išorės.

Bendrovė yra Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ ir Kauno prekybos, pramonės ir amatų rūmų narė.

4. Bendrovės organizacinė struktūra, valdymas ir personalas

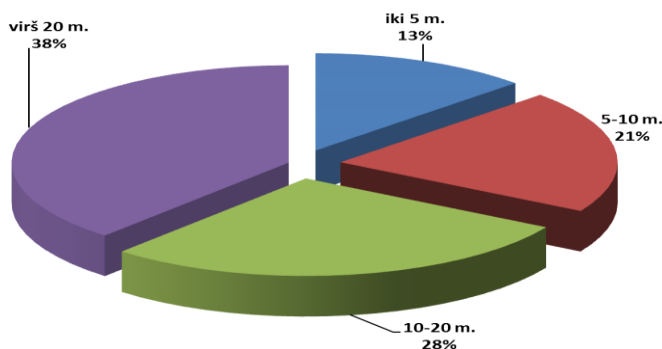
UAB „Jonavos autobusai“ siekia būti bendrove, kurioje gerbiamos kiekvieno darbuotojo teisės, poreikiai ir indėlis į bendrovės veiklą. Bendrovės valdymo struktūrą galima įvardinti kaip linijinę – funkcinę.

Bendrovėje yra trys tarnybos: buhalterinės apskaitos, eksploatacijos ir serviso. Joms vadovauja betarpiškai pavaldūs direktoriui funkciniai vadovai: vyr. buhalteris, autobusų stoties viršininkas, serviso vadovas. Direktoriui tiesiogiai pavaldūs, bet savo pavaldinių neturi: sekretorius – personalo vadybininkas, darbuotojų darbo ir sveikatos saugos specialistas ir energetikas - elektrikas.

Metų pabaigoje Bendrovėje dirbo 89 darbuotojai (2014 m. pabaigoje – 88 darbuotojai), iš jų 9 – vadovai ir specialistai, 15 – techninių darbuotojų, 12 – remonto darbininkų, 50 autobusų vairuotojų, 3 – pagalbinio personalo darbuotojai. 5 darbuotojai Bendrovėje dirbo ne visą darbo laiką. Per 2015 m. priimta 13 darbuotojų, atleista 12. Įmonėje dirbo 19 moterų, kas sudaro 21,3 proc. darbuotojų. Vidutinis visų darbuotojų amžius 53 metai, o vairuotojų - konduktorių amžiaus vidurkis yra 55 metai.

5. Transporto priemonių parko analizė

2015 m. gruodžio 31 d. Bendrovės keleivinio transporto parką sudarė 39 autobusai (2014 m. pabaigoje – 38, 2013 m. pabaigoje – 39). UAB „Jonavos autobusai“ eksploatuojamų autobusų santykis pagal amžių pateiktas 1 pav.



1 pav. Autobusų parko struktūra pagal amžių (2015 m. pab.).

Vidutinis autobusų amžius metų pabaigoje - 15 metų (2014 m. ir 2013 m. taip pat 15). Per 2015 metus buvo nurašyti 2 (2014 m. – 3) nusidėvėję autobusai: 1992 metų gamybos Neoplan N 208 markės 30 sėdimų vietų autobusas (1 nuotr.) ir 1992 metų Neoplana N4014 markės 39 sėdimų

vietų žemagrindis autobusas (2 nuotr.). Nurašytų autobusų vidutinis amžius – 23 metai, Bendrovėje jie buvo eksploatuojami vidutiniškai apie 9 metus.

UAB „Jonavos autobusai“ daug dėmesio skiria autobusų parko riedmenų atnaujinimui ir modernizavimui. Autobusų parkas atnaujinamas dviem kryptimis – įsigyjant naujesnių (iki 10 metų senumo) autobusų ir atliekant dabar eksploatuojamų autobusų remontą.

Gerinant viešojo keleivinio transporto paslaugų kokybę ir įvaizdį, siekiant ekonomiško bei parko riedmenų atnaujinimo per 2015 m. buvo įsigyti 3 autobusai (per 2014 m. - 2). Kovo mėnesį įsigytas Vokietijoje pagamintas Setra S 315NF markės autobusas nėra naujas (pagamintas 2005 m. pabaigoje), bet labai geros būklės ir modernios išvaizdos (3 nuotr.). Autobusas yra žemagrindis, todėl jis daugiausia dirbs vietinio susisiekimo maršrutuose. Autobuse yra 44 sėdimos ir 41 stovima vieta keleiviams.

Lapkričio 5-ąją Jonavos autobusų parkas atnaujino savo garažą dar dviem naujutėliais turkų gamintojo „Otokar“ autobusais „Otokar Navigo Mega U“ (4 nuotr.), pakeisdamas senąsias keleivius vežančias transporto priemones. Šie autobusai skirti tiek miesto tiek priemiesčio vežimams. Šie du autobusai didesni ir talpesni nei trys jų pirmtakai „Otokar Navigo“. Juose yra 37+1 sėdimos vietos, o iš viso autobusu gali važiuoti 41 keleivis. Kiti jų techniniai parametrai yra tokie patys, kaip ir 2013 ir 2014 m. pristatytų „Otokar Navigo“: atitinkantys ne mažiau kaip Euro 6 reikalavimus, varomi dyzeliniu kuru, įrengtas oro kondicionierius, šildymo sistema pritaikyta mūsų klimatui, dvigubi stiklai, sumontuoti turėklai bei ranktūriai. Jie taip pat aprūpinti modernia maršrutų skelbimo sistema - specialiomis švieslentėmis. Taip pat šiuose autobusuose įdiegtos bevielio nemokamo interneto sistemos.



1 nuotr. Nurašytas Neoplan N 208 autobusas.



2 nuotr. Nurašytas Neoplan markės žemagrindis autobusas (pagamintas 1992 m.).



3 nuotr. Įsigytas labai geros būklės ir modernios išvaizdos Vokietijoje pagamintas Setra markės autobusas.



4 nuotr. Iš gamyklos atkeliavo (Bendrovėje jau ketvirtasis ir penktasis „Otokar“) 38 sėdimų vietų turikiški „Otokar Navigo Mega U“ autobusai.

Autobuso markė	Vienetai		Vidutinis amžius, m. (2015 m. pab.)
	2015-12-31	2014-12-31	
OTOKAR	5	3	1,2
MAN	1	1	22
VOLKSWAGEN	3	3	7
SETRA	7	6	17
NEOPLAN	2	4	23
IVECO	1	1	7
MERCEDES BENZ	20	20	18
VISO	39	38	15

1 lentelė. Eksploatuojamų autobusų pasiskirstymas pagal markes.

Įmonės turimų autobusų pasiskirstymas pagal markes ir pokytį per metus, pateikiamas aukščiau esančioje 1 lentelėje. Nors paskutiniaisiais metais stengiamės įsigyti po 3 – 4 naujesnius autobusus, tačiau didžioji dalis eksploatuojamų autobusų vis dar yra prastos techninės būklės ir beviltiško estetinio vaizdo. Seniausia vietiniais maršrutais dar teberiedanti transporto priemonė – 1983 metais pagamintas Mercedes Benz autobusas. Autobusų techninės būklės užtikrinimui, visas remontas atliekamas savo jėgomis bei vykdomas operatyviai – tai rodo ir geras reisų įvykdymo procentas. Per 2015 m. nutraukti 12 reisų, reisų įvykdymas buvo 99,98 proc., per 2014 m. nutraukta 10 reisų, įvykdymas - 99,98 proc.

6. Pajamų pokyčiai

UAB „Jonavos autobusai“ 2015 metų visos pajamos (su savivaldybės patvirtintų visuomenei būtinų maršrutų nuostolių kompensacija), lyginant su 2014 metais (1 750,2 tūkst. Eur), beveik nepakitę, - sumažėjo 0,05 proc. ir sudarė 1 749,4 tūkst. Eur (2 lent.).

Pajamos, tūkst. Eur	2015 m.	2014 m.	Pokytis, tūkst. Eur	Pokytis, %
Keleivių vežimas priemiestinio susisiekimo maršrutais	1 091,7	1 058,1	+33,6	+3,2
Keleivių vežimas miesto susisiekimo maršrutais	204,9	201,2	+3,7	+1,8
Savivaldybės patvirtintų visuomenei būtinų maršrutų nuostolių kompensacija	344,2	387,0	-42,8	-11,1
Keleivių vežimas tolimojo susisiekimo maršrutu	18,2	19,0	-0,8	-4,2

Užsakovieji ir specialieji reisai	30,6	25,9	+4,7	+18,1
Kitos paslaugos	59,0	58,3	+0,7	+1,2
Kita veikla, finansinė veikla	0,8	0,6	+0,2	+33,3
Viso:	1 749,4	1 750,2	-0,8	-0,05

2 lentelė. Pajamų pokytis per metus pagal veiklos rūšis, (tūkst. Eur ir %).

Savivaldybės kompensacijos miesto ir priemiestiniams maršrutams, kurios skirtos nuostoliams, patirtiems vežant keleivius savivaldybės patvirtintais būtiniais vietinio susisiekimo maršrutais kompensuoti (tame tarpe ir rentabilumas, skirtas autobusų parko atnaujinimui) 2015 metais sudarė 344,2 tūkst. Eur ir lyginant su 2014 metais sumažėjo 11,1 proc. (2014 m. - 387,0 tūkst. Eur). Rentabilumas sumažintas nuo 2,5 proc. ir 1 proc. (2014 m.) iki 0,5 proc. (2015 m.).

7. Sąnaudų pokyčiai

Per 2015 m. laikotarpį Bendrovė iš viso patyrė 1 724,9 tūkst. Eur sąnaudų, t.y. 6,9 tūkst. Eur arba 0,4 proc. mažiau nei 2014 m. (3 lentelė). Bendroje sąnaudų struktūroje paslaugų pardavimo savikaina sudarė 1 236,6 tūkst. Eur (71,7 proc.), bendrosios ir administracinės veiklos sąnaudos 479,7 tūkst. Eur (27,8 proc.).

Visos sąnaudos, tūkst. Eur	2015 m.	2014 m.	Pokytis, tūkst. Eur	Pokytis, %
Autobusų nusidėvėjimo	149,2	164,8	-15,6	-9,5
Autobusų degalų	318,0	378,6	-60,6	-16,0
Autobusų techninio aptarnavimo, kapitalinio remonto ir paslaugų	117,3	103,9	+13,4	+12,9
Autobusų vairuotojų ir remonto darbininkų darbo užmokesčio ir soc. draudimo	612,4	575,4	+37,0	+6,4
Autobusų draudimo, lizingo palūkanų ir kitų paslaugų	39,6	38,0	+1,6	+4,2
Veiklos (bendrosios ir administr.)	479,7	462,7	+17,0	+3,7
Finansinės ir kitos veiklos	8,6	8,4	+0,2	+2,4
Viso:	1 724,9	1 731,8	-6,9	-0,4

3 lentelė. Visų sąnaudų pokytis per metus pagal sąnaudų rūšis, (tūkst. Eur ir %).

Veiklos (bendrosios ir administracinės) sąnaudos, tūkst. Eur	2015 m.	2014 m.	Pokytis, tūkst. Eur	Pokytis, %
Ilgalaikio turto (išskyrus autobusus) nusidėvėjimas	68,0	66,4	+1,6	+2,4

Ūkinio transporto sąnaudos	11,5	13,1	-1,6	-12,2
Komunalinės ir kitos paslaugos	73,0	76,5	-3,5	-4,6
Administracijos, specialistų, techninio ir aptarnaujančio personalo darbo užmokesčio ir socialinio draudimo	268,7	263,1	+5,6	+2,1
Kitos bendrosios	58,5	43,6	+14,9	+34,2
Viso:	479,7	462,7	+17,0	+3,7

4 lentelė. Veiklos sąnaudų pokytis per metus pagal sąnaudų rūšis, (tūkst. Eur ir %).

8. Svarbūs įvykiai buvę nuo praėjusių finansinių metų pabaigos

- Ataskaitinius metus Lietuva pasitiko atsisveikinusi su nacionaline valiuta. 2015 m. sausio 1 d. Lietuvoje įvestas Eurais. Patvirtintas oficialus lito ir euro kursas: 1 Eur = 3,45280 Lt, kuriuo remiantis buvo perskaičiuotos visos važiavimo bilietų kainos. Nuo 2015 m. sausio 1 d. iki sausio 15 d. (imtinai) – dviejų valiutų apyvartos laikotarpis, kurio metu autobusų keleiviai už važiavimą galėjo mokėti eurais arba litais. Kadangi UAB „Jonavos autobusai“ autobusuose naudoja dviejų rūšių skirtingo funkcionalumo kasos aparatus (ELKLITA BSA-3LP ir ELKLITA BSA-4F), pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, t. y. nuo 2015 m. sausio 16 d., senesnio modelio kasos aparatu ELKLITA BSA-3LP atspausdinta kasos aparato kvite nurodyta suma su lito (Lt) simboliu, yra laikoma išreikšta eurais, nes šiuose kasos aparatuose nėra galimybės nei nurodyti euro simbolį, nei panaikinti lito simbolį. Vairuotojas duoda kasos aparatu atspausdintą bilietą, kuriame yra nurodyta perkamo bilieto kaina eurais: 0,41; 0,21; 0,08 (su lito valiutos ženklu Lt).

- Birželio 12 dieną tarp UAB „Jonavos autobusai“ ir UAB „BTS Vilnius“, supaprastino atviro konkurso, dėl naujų M3 klasės tarp miestinių autobusų pirkimo nugalėtojos, buvo pasirašyta pirkimo – pardavimo sutartis. Pagal ją, jau lapkritį Jonavą pasiekė 2 nauji Turkijoje pagaminti „Otokar Navigo Mega U“ (5 nuotr.) tarp miestiniai autobusai. Sutartį pasirašė tuometis autobusų parko direktorius Edmundas Mulokas ir UAB „BTS Vilnius“ direktorius Jonas Žukas.

„Otokar Mega U“ – 37+1 sėdimos vietos. Be to, autobusai galės vežti ir keturis stovinčius keleivius. Tam autobusuose sumontuoti turėklai bei ranktūriai, kad stovintys keleiviai turėtų už ko laikytis. Ties kiekviena sėdyne sumontuotas individualus apšvietimas, ortakiai. Autobusuose yra kondicionierius, šildymo sistema, sumontuoti dvigubi stiklai. Autobusai – 8,4 m ilgio. Autobusai pagaminti 2015 metais, atitinkantys ne mažiau kaip Euro 6 reikalavimus, varomi dyzeliniu kuru, sertifikuoti pagal 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos parlamento ir tarybos direktyvos 2007/46/EB reikalavimus.



5 nuotr. 2 nauji Turkijoje pagaminti „Otokar Navigo Mega U“ tarpmiestiniai autobusai.

- Nuo rugpjūčio mėnesio Bendrovės „Jonavos autobusai“ vairuotojai - konduktoriai dėvi vienodus polo marškinėlius (trikotažiniai trumparankoviai marškinėliai su apykakle) su įmonės logotipu (6 nuotr.). Kiekvienas vairuotojas turi dvejus marškinėlius, - karališkos mėlynos ir bordo spalvų. Šiuos marškinėlius vairuotojai vilkės tik vasaros metu.

Ne paslaptis, kad vienoda apranga vis dar išlieka svarbi verslo įvaizdžio dalis ir sukuria gerą pirmąjį įspūdį. Nors Bendrovėje darbuotojų aprangos stilius yra reglamentuotas, t.y. reikalaujama, kad autobusų vairuotojai ir kitas personalas būtų tvarkingos išvaizdos, tačiau kartais tvarkinga išvaizda suprantama labai savitai, todėl buvo nuspręsta įsigyti vairuotojams vienodą aprangą ir vasaros laikotarpiui. Kitu metu, jau nuo 2014 m., vairuotojai vilki vienodus pilkus megztinius ir ryši kaklaraiščius su įmonės logotipais. Be jokios abejonės mums svarbu ir tai, kad darbuotojas būtų ne tik tvarkingos išvaizdos, bet būtų mandagus, paslaugus ir kompetentingas.



6 nuotr. UAB „Jonavos autobusai“ vairuotojai – konduktoriai su nauja vasarine apranga.

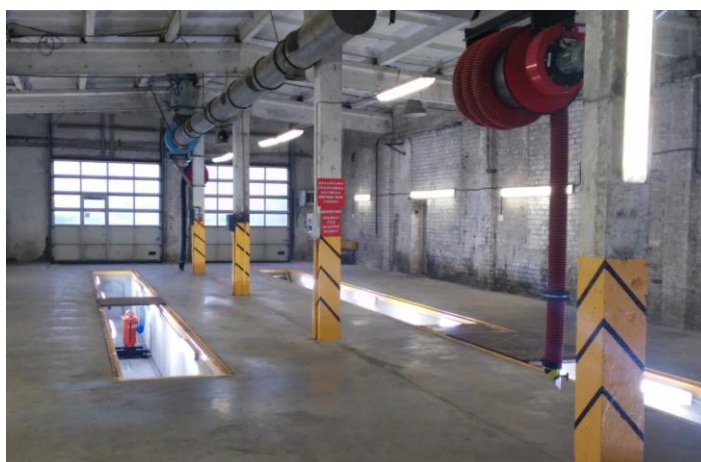
- Pagrindinis Jonavos miesto 265-ųjų metinių šventės akcentas – miesto bendruomenių, įmonių, įstaigų atstovų, moksleivių eiseną miesto gatvėmis. 2015 metais eisenoje dalyvavo ir UAB „Jonavos autobusai“ kolektyvas (7 nuotr.). Pagrindinė UAB „Jonavos autobusai“ veikla – keleivių pervežimas vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Didžiąją Bendrovės

teikiamų paslaugų rinką sudaro Jonavos miesto ir rajono gyventojai, todėl džiaugiamės, kad savo darbu ir pastangomis prisidedame prie Jonavos miesto įvaizdžio gerinimo.



7 nuotr. Bendrovės atstovai Jonavos miesto šventėje.

- Rugsėjo mėnesį UAB „Jonavos autobusai“ serviso teritorijoje Fabriko g. 48, suremontuotos ir pradėtos eksploatuoti atnaujintos autobusų remonto patalpų grindys (8 nuotr.). Buvo atlikti tokie esminiai darbai: išardytas senas betono pagrindas po grindimis, o vietoj jo armuotos ir įrengtos betoninės grindys, demontuoti seni ir įrengti nauji gelžbetoniniai šuliniai, sutvarkytos prieduobių sienutės, įrengtos grindų ritininės hidroizoliacijos, sutvarkytos ir įrengtos apžiūros duobės (kanalai). Bendra investicijų į remonto bazės grindų atnaujinimą apimtis yra 52,4 tūkst. Eur. Be to autobusų remonto apžiūros duobėse (kanaluose) įrengti du duobiniai pneumohidrauliniai keltuvai (8 nuotr.) už 9,2 tūkst. Eur., skirti transporto priemonių ašiai pakelti atliekant jų remontą.



8 nuotr. Suremontuotos autobusų remonto patalpų grindys su apžiūros duobėse įrengtais keltuvais.

Taip pat už 3,3 tūkst. Eur sumontuoti du automobilių išmetamųjų dujų nutraukimo ir šalinimo ventiliacijos komplektai, kurie naudojami veiksmingai ir efektyviai pašalinti toksinių ir kenksmingų cheminių junginių, esančių motorinių transporto priemonių išmetamųjų dujų sudėtyje atliekant jų diagnostiką, reguliavimą, variklio bandymų rezultatus ir t.t. (9 nuotr.).



9 nuotr. Automobilių išmetamųjų dujų nutraukimo ir šalinimo ventiliacija.

9. Problemos, uždaviniai ir jų sprendimo būdai

Sėkmingą Bendrovės veiklą sąlygoja pajamų bei sąnaudų santykis. Bendrovės pajamos yra siejamos su keleivių skaičiumi. Daugiausia įmonės paslaugomis naudojasi mokiniai, vyresni asmenys bei žmonės vykstantys į darbą.

Klaidingai manoma, kad viena iš paprasčiausių pajamų didinimo priemonių galėtų būti nustatytų keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais tarifų dydžių didinimas. Tačiau didėjanti kaina pradiniu laikotarpiu daro įtaką keleivių skaičiaus mažėjimui, o sumažėjus keleivių skaičiui dar labiau išaugtų nuostoliai. Todėl net esant labai reikšmingam ir tiesioginiam kažkokių sąnaudų didėjimui Bendrovė negali padidinti bilietų kainų tiek, kiek padidėja sąnaudos. Be to planuojant būsimą bilieto kainą atsižvelgiama į paklausą, pasiūlą, keleivių mokumą, infliaciją, vežimo kokybę, kitus svarbius veiksnius.

Pagal europines direktyvas, visuomeninio transporto sistemoje, kuri yra dotuojama, konkurencijos negali būti. Todėl reiktų peržiūrėti maršrutinių taksi maršrutus, kad jie nedubliuotų ir nekonkuruotų su maršrutiniais autobusais. Tokiu būdu visuomeniniame transporte padaugėtų autobusų, sumažėtų intervalai tarp važiavimų ir būtų užtikrintas viešasis transportas nuo ryto iki vakaro visiems, tame tarpe ir transporto lengvatomis besinaudojantiems keleiviams. Bendrovės pajamas taip pat mažina vaikų pavėžėjimas mokykliniais autobusais, kurie dažnai dalį maršruto važiuoja tuo pat metu ir tomis pačiomis eismo trasos atkarpomis kaip ir visuomeninis transportas.

Didelis dėmesys ir toliau bus skiriamas ieškant būdų didinti pajamas iš užsakomųjų reisų, t.y., šių paslaugų viešinimas, potencialių klientų paieška.

Siekiant mažinti Bendrovės nuostolius imamasi visų įmanomų priemonių eksploatacinių sąnaudų ir savikainos mažinimo strategijos: darbo našumo didinimas, naujų technologijų diegimas su aptarnavimu ir remontu susijusiose srityse, ekonomiškesnių transporto priemonių parinkimas, griežta finansų ir išteklių naudojimo kontrolė, keleivių srautų ir maršrutų analizė. Manome, kad dar labiau mažinti nuo įmonės veiklos priklausančias sąnaudas nebus efektyvu, nes gali nukentėti darbo kokybė.

10 metų senumo autobusai per metus nuvažiuoja po 51 tūkst. km, kai tuo tarpu 20 metų senumo – po 38 tūkst. km, todėl juos būtina kuo greičiau pakeisti naujesniais autobusais, galinčiais maksimaliai sumažinti prastovas remonte. Apie 10 eksploatuojamų autobusų yra morališkai ir fiziškai pasenę. Didelis autobusų amžius didina eksploatacines sąnaudas, o geresnės ir naujesnės transporto priemonės leidžia padidinti greitį maršrutuose, gerina saugumą, ekologiškumą ir komfortabilumą, todėl pritraukia daugiau keleivių.

Taip pat negalima atsisakyti ir tolimesnės investicijos į remonto bazės atnaujinimą. Juk daug išlikusios remonto įrangos buvo pritaikyta senų (Ikarus, Paz ir kt.) autobusų remontui. Dabar autobusų parkas labai įvairus. Remontininkams tenka mokytis bei perprasti naujas šio darbo subtilybes. Ypač pasigendama patyrusių, kvalifikuotų specialistų autobusų, kuriuose yra daug kompiuterinės technikos, remontui ir priežiūrai. Norint užtikrinti eksploatuojamų autobusų techninę būklę būtina nuolat investuoti į aukštesnės kvalifikacijos specialistus ir į naujesnę remonto ir diagnostinę įrangą bei modernizuoti pačią remonto bazę.

Norėdami išlaikyti Bendrovėje kvalifikuotus darbuotojus, privalome juos tinkamai motyvuoti. Mūsų vairuotojai – aukštos kvalifikacijos. Jie privalo gebėti ne tik vairuoti įvairių markių ir amžiaus autobusus, bet ir juos prižiūrėti. Be to geras autobuso vairuotojas turi turėti gausybę teigiamų charakterio bruožų, padedančių dirbti šį sudėtingą, kantrybės bei ištvermės reikalaujantį darbą. Vis daugiau reikalavimų keliami ir išvaizdai – nuolatos būdami tarp žmonių, autobuso vairuotojai privalo būti ne tik mandagūs, bet ir pasitempę, švarūs bei tvarkingi. Nors 2015 m. vairuotojų trūkumo nebuvo, bet atsiradus pokyčių vežėjų rinkoje yra grėsmė, kad kvalifikuotų vairuotojų pasiūla mažės ir tai reikės įvertinti jau 2016 m. Pagrindinė priemonė leidžianti neprarasti kvalifikuotų ir gabių vairuotojų konkuruojant su Lietuvos ir tarptautinių krovinių vežimų įmonėmis yra atlyginimų dydis. Į Bendrovės kolektyvą neskuba įsilieti jauni vairuotojai, dėl ko ateityje gali kilti problemų, nes jau šiuo metu autobusų vairuotojų amžiaus vidurkis 55 metai. Esant mažam atlyginimui didėja vairuotojų kaita, kuri turi neigiamos įtakos paslaugos kokybei.

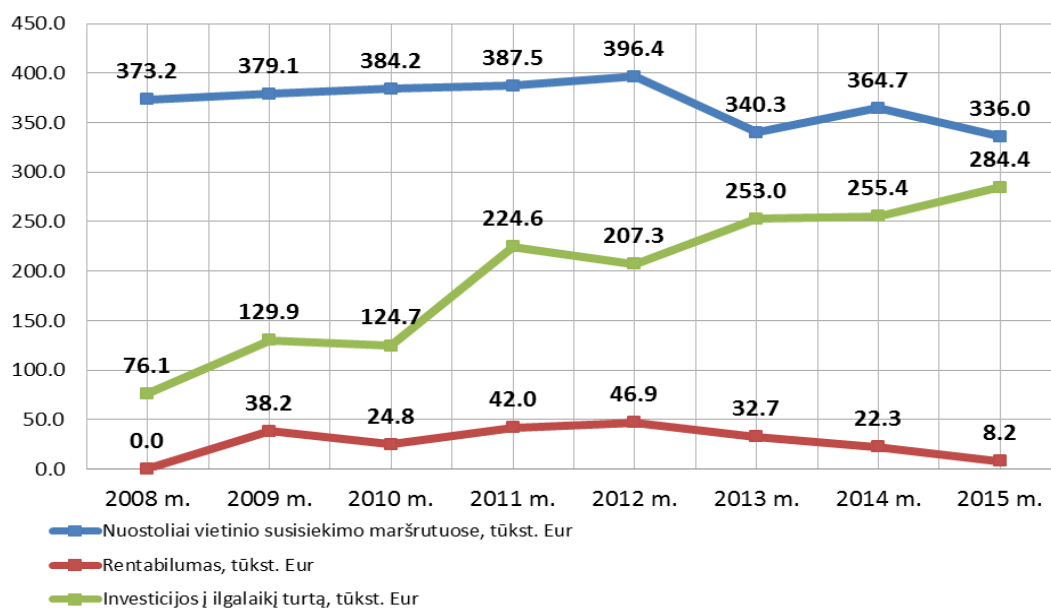
Būtina didinti ir kitų darbuotojų darbo užmokestį, nes vien vyriausybės nustatytas minimalus darbo užmokestis nuo 2012 m. padidėjo 51 proc. (nuo 232 Eur iki 350 Eur nuo 2015-01-01), kai tuo tarpu mūsų Bendrovėje darbo užmokesčio vidurkis didėjo apie 20 proc.

Per eilę metų išaiškėjo investicijų ir keleivių vežimo nuostolių kompensavimo dinamika bei santykis. Akivaizdu, kad vis didesnė dalis lėšų, skirtų autobusų parkui, yra panaudojama investicijoms. Iš 2 paveikslo matome, kad prieš 6 metus investicijoms galėjome skirti tik 20,4 proc. nuo gautos savivaldybės kompensacijos už nuostolius vietinio susisiekimo maršrutuose ir rentabilumo, o 2015 m. jau net 82,6 proc.

Kita sąnaudų mažinimo kryptis – nuolatinė nuostolingiausių maršrutų analizė ir pertvarka. Tačiau tokių maršrutų mažinimas turi ir neigiamas pasekmes: netiesioginės ir administracinės sąnaudos pasiskirsto kitiems maršrutams, didindamos jų nuostolius, o keleiviai visiškai atsisako autobusų paslaugų, jei jie važiuoja vos du kartus per dieną ar tik du kartus per savaitę.

Svarbu skirti lėšų ir naujų IT priemonių diegimui visuomeninio transporto sistemoje, tobulinant transporto kontrolės, bilietų ir keleivių informavimo sistemas.

Taip pat negalime sumažinti nuo mūsų nepriklausančių sąnaudų (elektros, kuro, kitų paslaugų kainos).



2 pav. Savivaldybės kompensacijos miesto ir priemiestiniams maršrutams, priskaičiuotos nuostoliams, patirtiems vežant keleivius savivaldybės patvirtintais būtiniais vietinio susisiekimo maršrutais kompensuoti, rentabilumas, skirtas autobusų parko atnaujinimui ir investicijų į ilgalaikį turtą santykis 2008 – 2015 m., tūkst.. Eur.

10. Bendrovės vizija, veiklos planai ir prognozės

Analizuojant Bendrovės veiklos rodiklius ir atsižvelgiant į Savivaldybės finansavimo galimybes bei situaciją rinkoje, artimiausiu metu Bendrovės darbo apimtys turėtų išlikti panašios arba šiek tiek didėti. UAB „Jonavos autobusai“ vizija - tapti viena lyderiaujančių, konkurencingų, atitinkančių aukščiausius reikalavimus įmonių Lietuvoje. Šios vizijos įgyvendinimui Bendrovė numačiusi šias veiklos kryptis:

- mažinti paslaugų savikainą ir administracines bei veiklos sąnaudas, siekiant nedidinti finansinės naštos rajono savivaldybei už nuostolingus maršrutus, kuri 2016 - 2018 metais neturėtų viršyti 400 tūkst. eurų per metus;

- gerinti paslaugų kokybę, kasmet įsigyjant 3 - 4 ne senesnius nei 10 metų arba naujus autobusus;

- užtikrinti gerą eksploatuojamų autobusų techninę būklę;

- kelti vairuotojų ir kitų darbuotojų klientų aptarnavimo kultūrą;

- toliau modernizuoti autobusų remonto servisą;

- sėkmingai bendradarbiauti su Bendrovės Darbininkų sąjunga;

- kurti teigiamą Bendrovės įvaizdį visuomenėje;

- išplėsti savo dalį vežėjų rinkoje;

- diegti naujausias inovacijas ir informacines technologijas (elektroninį važiavimo bilietą, galimybę keleiviui bilietą įsigyti internetu, už paslaugas atsiskaityti mokėjimo kortele).

Bendrovės vertybės - iniciatyvumas, profesionalumas, dėmesys darbuotojams. Tik patenkinti darbuotojai gali nepriekaištingai atlikti pavestą darbą, todėl privalu nuolat tobulinti ir kurti motyvuojančią darbo aplinką, atitinkančią darbuotojų poreikius, didinti pasitikėjimą Bendrove. Darbo užmokestis yra vienas iš elementų, motyvuojančių žmones pradėti dirbti pas mus arba likti su mumis ilgą laiką, todėl stengsimės, jog Bendrovės darbuotojų atlyginimai ir toliau artėtų prie Lietuvos keleivinio transporto sektoriaus atlyginimų vidurkio (šiuo metu Bendrovės darbuotojų atlyginimų vidurkis mažesnis apie 16 proc. (2014 m. – 20 proc.)).

Analizuojant Bendrovės rodiklius ir atsižvelgiant į rajono savivaldybės finansines galimybes bei situaciją rinkoje artimiausiu metu Bendrovės darbo apimtys turėtų išlikti panašios. Tačiau sėkmingą Bendrovės veiklą gali sutrikdyti šie rizikos faktoriai:

- pasenę ir susidėvėję autobusai, nes parkas šiuo metu eksploatuoja 38 proc. - 15 autobusų, kuriems yra virš 20 metų. Dėl didelio nusidėvėjimo mažėja Bendrovės konkurencingumas ir didėja vežimų sąnaudos;

- kuro kainų svyravimas;

- nedidindamas darbuotojų darbo užmokestis;

- nelegalūs vežėjai.

Prognozuojama, kad 2016 - 2018 metais Bendrovės pajamos už keleivių vežimą turėtų šiek tiek didėti (dėl leidimų privatiems vežėjams panaikinimo ir kainų miesto maršrutuose didinimo), lyginant su 2015 m.

Investicijas bendrovėje planuojame vykdyti šiomis kryptimis (Priedas Nr. 1): iš sukauptų amortizacinių atskaitymų autobusų nusidėvėjimo atstatymui 2016-2018 metais kasmet skirti

202 tūkst. Eur naujesnių autobusų įsigijimui. Taip pat atsižvelgiant į vis labiau didėjančius reikalavimus ekologijai, remonto servise dirbančių žmonių darbo sąlygas, naujesnių, modernesnių autobusų įsigijimą, bilietų pardavimo sistemų modernizavimą, planuojame kasmet investuoti nuo 300 - 320 tūkst. Eur nuosavų lėšų.

Taip pat noriu padėkoti įmonės stebėtojų tarybai, pirmininkams Ritai Latviūnienei (iki 2015 m. gegužės mėn.) ir Marijonai Širvelienei (nuo 2015 m. gegužės mėn.), nariams: Rasai Kasputienei, Remigijui Osauskui (iki 2015 m. gegužės mėn.), Rimai Stankevičienei (iki 2015 m. gegužės mėn.), Sauliui Jakimavičiui (iki 2015 m. spalio mėn.), Artūriui Neimontui (nuo 2015 m. gegužės mėn.), Sigitui Vėbrai (nuo 2015 m. gegužės mėn.) ir Povilui Garbauskui (nuo 2015 m. spalio mėn.), kuri 2015 m. rinkosi 10 kartų. Posėdžiai vykdavo dalykiškai, o po konstruktyvių diskusijų priimti sprendimai įgalino gerinti įmonės ekonominę situaciją, stiprinti materialinę bazę, lėmė vykdomų investicinių projektų palankius vertinimus.

Direktorius

Otaras Urbanas
