

**UAB “PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS”
STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS
2017 - 2019 METAMS**



Panevėžys, 2017 m.

UAB „PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS“

VEIKLOS PLANAS

2017 - 2019 METAMS

MISIJA - teikti patrauklias viešojo transporto paslaugas už keleiviams priimtina kainą ir mažiausiomis sąnaudomis

1958 m. buvo įkurtas Panevėžio autobusų ir taksometrų autoparkas, teikiantis viešojo transporto paslaugas. 1995 metų lapkričio 17 d. įmonė buvo perduota Panevėžio miesto savivaldybei ir pakeistas pavadinimas į UAB „Panevėžio autobusų parkas“. Po 2010 metų, pasitraukus iš rinkos maršrutiniams taksi, bendrovė tapo Panevėžio mieste vienintelė keleivių vežėja.

Bendrovės transporto parką sudaro 104 autobusai, kurioje dirba 265 darbuotojai, tame tarpe 175 vairuotojų.

Pagrindiniai veiklos rodikliai

	2016 m.	2017 m.
Pervežta keleivių iš viso, tūkst.,	9282,4	9218,04
t.t.: mieste	8643,58	8555,53
priemiestyje	95,72	97,44
tarpmiestyje	543,10	551,95
Bendra rida, tūkst.km	6794,9	6819,9
Ūkinės veiklos pajamos viso, tūkst. €	6451	7924
Kompensacija, tūkst. €	2004,1	1990,9
Subsidija, tūkst. €	113,0	252,8
Sąnaudos iš viso, tūkst. €	6136	7853
Pelas (nuostoliai) prieš apmokestinimą, tūkst. €	315	71,1

Iš lentelės matosi, kad keleivių skaičius visuose pervežimų rūšyse kasmet mažėja, o pelningumui didelę įtaką turi laikinas kuro kainų sumažėjimas.

BENDROVĖS STIPRYBIŲ, SILPNYBIŲ, GALIMYBIŲ IR GRĖSMIŲ ANALIZĖ

STIPRYBĖS:

- Difersifikuotas autobusų parkas: pagal kuro rūšis (SGD, dyzelinu varomi ir hibridiniai autobusai), pagal dydį (standartiniai 12 m., midi 8-10 m. ilgio autobusai ir mikroautobusai)
- Ilgametę patirtį sukaupę darbuotojai. Įdirbis, patirtis, lankstus darbas su klientais
- Didžiausia visuomeninio transporto įmonė Panevėžio m. ir regione
- Pastatyta nauja moderniausia Lietuvoje viešojo transporto remonto bazė
- Nuosava SGD kompresorinė

SILPNYBĖS:

- Seni autobusai sudaro (virš 10 metų) sudaro 68 % viso parko
- Autobusai yra skirtingų markių ir modelių
- Didelės skolos tiekėjams ir bankams

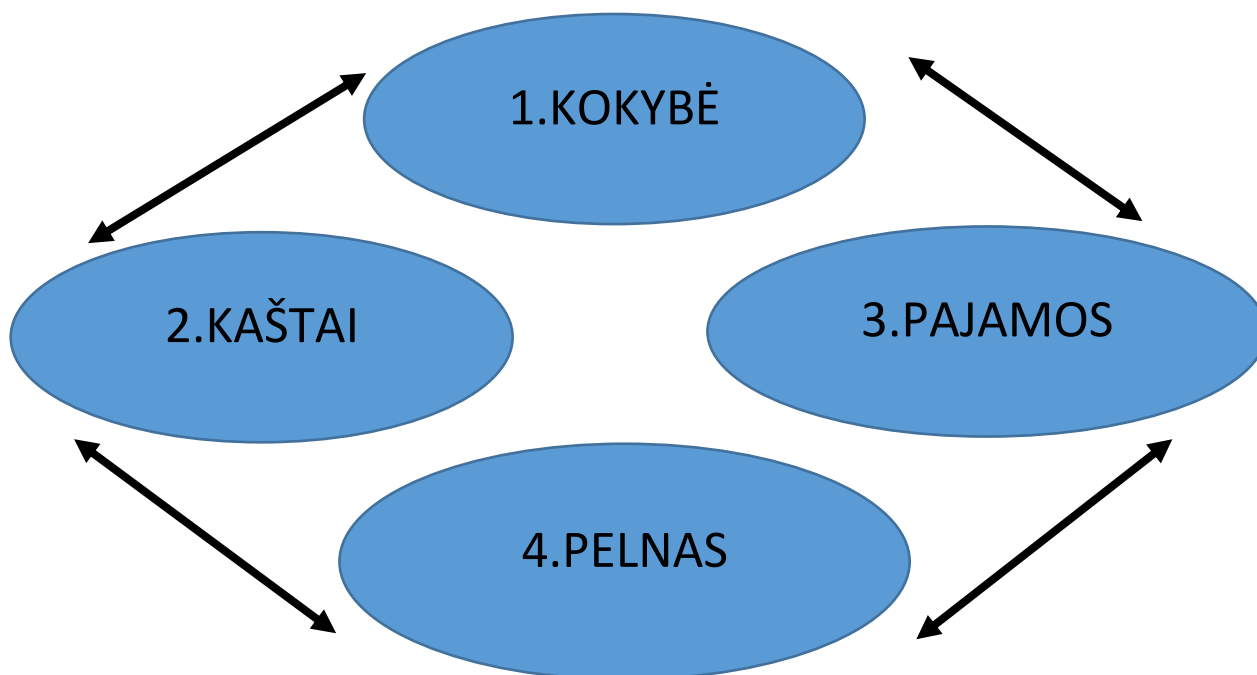
GALIMYBĖS:

- pasinaudojant ES lėšomis vystyti ekologišką transportą ir pastatyti naują autobusų stotį
- suvienodinti transporto rūšis, mažinti aptarnavimo sąnaudas
- modernizuojant ir skaitmenizuojant įmonės veiklą, didinti jos efektyvumą
- Mažinti transporto sektoriaus aplinkos taršą bei sukeltą triukšmą
- Naudojant informaciją apie keleivių srautus, imtis aktyvių veiksmų optimizuojant ir koordinuojant autobusų maršrutus
- Plėsti išorės paslaugas

GRĖSMĖS:

- Autobusams senstant, reikalingos neatidėliotinos investicijos autobusų atnaujinimui, nes kyla grėsmė būsimoje Visuomenės aptarnavimo konkursuose prarasti dalį rinkos
- Didėjant ES spaudimui dėl aplinkos taršos mažinimo, ilgainiui gali tecti atsisakyti senų, dyzelinu varomų autobusų, taip pereinant prie elektra ar SGD varomų transporto priemonių
- Kvalifikuotų darbuotojų stygius darbo rinkoje
- Gyventojų skaičiaus mažėjimas Panevėžyje ir Lietuvoje
- Kuro kainų augimas

PAGRINDINĖS BENDROVĖS VEIKLOS STRATEGINĖS KRYPTYS



1. **Kokybė.** Paslaugų kokybės didinimas. Užtikrinti optimalią pervežimo paslaugų kokybę
2. **Kaštai.** Kaštų mažinimas. Efektyviai naudoti materialinius ir žmogiškuosius resursus teikiant paslaugas
3. **Pajamos.** Pajamų iš keleivių ir išorės didinimas
4. **Pelnas.** Pelno didinimas, jį investuojant į kokybės gerinimą ir į pažangias technologijas

VIZIJA - moderni ir šiuolaikiška įmonė, teikianti aukščiausios kokybės paslaugas
Siekama subalansuoti šias keturias strategines kryptis, užtikrinti optimalią pervežimo paslaugų kokybę už patrauklią kainą keleiviams ir mažais kaštais bendrovei bei savivaldybei, gaunant maksimalų pelną.

INICIATYVOS

Visos keturios strateginės kryptys yra tarpusavyje glaudžiai susijusios. Tikslui pasiekti buvo išskirtos aštuonios strateginės Bendrovės iniciatyvos, kurios yra tiesiogiai susijusios su viena ar daugiau strateginių Bendrovės veiklos krypčių.

Strategijoje kiekviena iniciatyva aptarta detalai ir nurodyti konkretūs darbai, kurie turi būti atlikti kiekvienai strateginei iniciatyvai įgyvendinti. Darbų terminai yra strateginio plano pabaigoje pateiktame bendrovės investiciniame plane.

1. Maršrutų optimizavimas

Bendrovė teikia keleivių vežimo paslaugas 19 reguliariais miesto, 40 priemiesčio ir tolimojo susisiekimo maršrutais.

Bendrovės maršrutų trasos bei grafikai sudaromi ir koreguojami bendradarbiaujant su Panevėžio miesto savivaldybe, Panevėžio rajono savivaldybe ir Valstybine kelių transporto inspekcija.

Nelikus mieste maršrutinių taksi, persiskirstė pervežamų keleivių srautai ir atsirado galimybė efektyviau subalansuoti keleivių vežimą jais. Įvertinus įvykusius pokyčius, kartu su Panevėžio miesto savivaldybe bus siekiama peržiūrėti ir optimizuoti Bendrovės autobusų miesto maršrutus. Maršrutų optimizavimu bus siekiama, kad su kiek įmanoma mažesniais kaštais būtų pervežama kiek įmanoma daugiau keleivių ir kartu būtų užtikrinamas atitinkamas susiekimo kokybės lygis viešuoju transportu Panevėžio mieste. Optimizuojant maršrutus bus atsižvelgiama ne tik į galimybes mažinti kaštus ir didinti keleivių skaičių, bet ir į socialinę viešojo transporto funkciją – būtinybę užtikrinti pakankamą susiekimo lygį tarp atskirų miesto mikrorajonų visiems visuomenės sluoksniams.

Tarpmiestiniuose pervežimuose pastebimas didžiausias keleivių srautų sumažėjimas. Kadangi šie pervežimai yra komerciniai, todėl juos optimizuojant pagrindinis rodiklis yra pelningumas.

Optimizuojant maršrutus bus įgyvendinti šie darbai:

1.1. Įvertinti esamų maršrutų tikslingumą ir naujų maršrutų poreikį – numatoma atlikti detalią Bendrovės maršrutų peržiūrą, siekiant įvertinti, ar nėra reikalingos esamų maršrutų korekcijos ir ar nėra naujų maršrutų poreikio. Peržiūrint maršrutus bus siekiama užtikrinti optimalią Bendrovės maršrutų tinklę, atsižvelgiant į susiekimo lygį tarp atskirų miesto mikrorajonų ar strategiškai svarbių objektų (mokslo, sveikatos, prekybos ir kitų įstaigų).

1.2. Įvertinti reisų skaičiaus didinimo ir mažinimo tikslingumą esamuose maršrutuose – siekiant užtikrinti optimalius reisų dažnius bus peržiūrėti kiekvieno maršruto keleivių srautai ir identifikuoti maršrutai, kuriuose reisų skaičiaus korekcijos yra tikslingos. Ieškant galimybių didinti reisų skaičių paros metu, kai keleivių srautas didžiausias, bus siekiama pakelti paslaugų kokybės lygį (trumpesni intervalai, mažesnės spūstys transporto priemonėse). Maršrutuose, kur keleivių srautas yra mažas, bus siekiama mažinti reisų skaičių.

1.3. Optimalaus transporto priemonių dydžio parinkimas – maršrutuose su mažiausiu keleivių srautu bus ieškoma galimybių eksploatuoti mažesnius autobusus, o maršrutuose su didžiausiu keleivių srautu – didesnę talpą turinčias transporto priemones.

1.4. Kelionių trukmės mažinimo galimybių vertinimas – siekiant padidinti teikiamų paslaugų kokybės lygį, bus ieškoma galimybių mažinti kelionių trukmę. Pagrindinės kelionių trukmės trumpinimo galimybės yra autobusų greičių didinimas.

Maršrutų optimizavimas yra glaudžiai susijęs su visomis keturiomis strateginėmis kryptimis – Bendrovės patiriami kaštai tiesiogiai priklauso nuo transporto priemonių nuvažiuojamo atstumo. Tuo pačiu platesnis maršrutų tinklėlis ir didesnis viešojo transporto dažnumas yra vieni pagrindinių viešojo transporto kokybės parametrų, pagal kuriuos keleiviai renkasi, ar naudotis viešuoju transportu. Galiausiai Bendrovės gaunamos pajamos tiesiogiai priklauso nuo pervežtų keleivių skaičiaus.

2. Transporto priemonių atnaujinimas ir suvienodinimas

Šiuo metu Bendrovė eksploatuoja 103 autobusus, kurių vidutinis amžius 14,3 m., tuo tarpu Europos Sąjungos didžiųjų miestų viešojo transporto priemonių amžiaus vidurkis 7,6 m. Nors vidutinis autobusų amžiaus vidurkis 14,3 m., tačiau turime 41 autobusą, senesnę nei 20 metų. Tokio amžiaus autobusai sudaro 40 proc. viso parko. Pažymėtina, kad turime ir naujus iki 3 metų amžiaus 32 autobusus, kurie sudaro 31 proc. viso turimo autobusų skaičiaus. Iš 68 eksploatuojamų miesto pervežimuose autobusų, kurių vidutinis amžius 15,9 m., net 32 autobusai yra virš 20 metų senumo ir kurie sudaro 47 proc. visų miesto autobusų skaičiaus. 35 autobusų, eksploatuojamų tolimojo susisiekimo ir priemiestiniuose pervežimuose, amžiaus vidurkis 11,1 m. Iš šio skaičiaus turime 9 autobusus, senesnius nei 20 metų, kurie sudaro 26 proc. tarpmieščio parko.

Bendrovė eksploatuoja skirtingų modelių autobusus, tačiau dažnai vienodo modelio autobusai turi skirtingas modifikacijas, todėl Bendrovė turi sukaupusi daug skirtingų modifikacijų autobusų. Pagal talpą autobusai pasiskirstę taip: 52 vnt. standartiniai, vidutinės talpos, 12 metrų, 44 vnt. midi klasės mažos talpos 8 – 10 metrų ir 7 vnt. mikroautobusai. Senos transporto priemonės nėra ekonomiškos ir komfortiškos keleiviams. Seniausi autobusai naudoja daugiau kuro ir yra dažniau remontuojami, todėl jų eksploatacija yra brangesnė. Taip pat autobusų remontą komplikuoja didelis skirtingų autobusų modifikacijų skaičius. Dėl to reikia daugiau skirtingų atsarginių detalių, trūkstant specializacijos ilgėja remonto laikas. Pažymėtina, kad gavus finansinę ES paramą, dalis kapitalo kaštų yra kompensuojami, todėl ja pasinaudojus tikslinga pirkti tik naujas transporto priemones, o be paramos – 8–12 metų senumo naudotus miesto tipo autobusus. Autobusų pirkimai bus vykdomi mažomis grupėmis, stengiantis įsigyti tik vieno modelio ir tos pačios modifikacijos autobusus. Kadangi naudotų mažųjų autobusų rinka yra labai maža, bus perkami nauji midi autobusai.

Autobusų atnaujinimu siekiama, kad jau 2019 m. tarpmieščio autobusų parką sudarytų ne senesni nei 15 m., o miesto – ne senesni nei 20 metų autobusai ir ne daugiau nei 5 skirtingų modifikacijų autobusai. Taip tikimasi ne tik pagerinti paslaugų kokybę keleiviams ar sumažinti eksploataavimo kaštus, bet ir neplaninio remonto dalį 2019 m. sumažinti iki 50 proc. nuo visų remontų.

Autobusų atnaujinimui numatomi šie autobusų parko atnaujinimo darbai:

2.1. Palaipsniui keičiami seniausi autobusai įsigyjant naujesnes transporto priemones.

2.2. Esant poreikiui, palaipsniui didinamas mažųjų autobusų skaičius.

Mažųjų autobusų kilometro savikaina yra mažesnė nei įprastinių autobusų, todėl mažą keleivių srautą turinčiuose maršrutuose tokios transporto priemonės yra tikslingesnės. Kita vertus, mažųjų autobusų gyvavimo ciklas trumpesnis nei standartinių autobusų, todėl mažuosius autobusus tikslinga įsigyti tik naujus arba nuomotis, o tai sumažina jų rentabilumą. Be to, dėl mažos talpos ir nedidelio sėdimų vietų skaičiaus, mažieji autobusai yra ne tokie patogūs keleiviams. Atsižvelgiant į šias priežastis, mažųjų autobusų skaičius ateityje bus didinamas tik pilnai įvertinus jų poreikį.

2.3. Ieškoma galimybių gauti finansinę paramą įsigyti naujiems autobusams.

UAB „Panevėžio autobusų parkas“, kartu su Panevėžio miesto savivaldybės administracija ketina įgyvendinti projektą „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas Panevėžio mieste“, kuris bus dalinai finansuojamas 2014–2020 metų Europos Sąjungos (toliau – ES) fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ priemonės Nr. 04.5.1-TID-V-517 „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“ struktūrinių fondų lėšomis, ir numato įsigyti 10 naujų žemagrindžių autobusų, pritaikytų vežti keleivius miesto sąlygomis. Įgyvendinus projektą, bus atnaujintas transporto priemonių parkas.

Šiuo metu Bendrovė eksploatuoja 6 vnt. hibridinius „Solaris“, 9 vnt. CNG „Castrosua“, 10 vnt. „Otokar“, 6 vnt. „Iveco“, 1 vnt. „VW Crafter“ naujus autobusus. Likę 73 autobusai yra virš 15 metų senumo. Iki šiol prasčiausios būklės autobusai buvo kapitališkai remontuojami. Vieno autobuso kapitalinis remontas kainuoja apie 20 tūkst. €, tačiau autobusai išlieka morališkai pasenę ir greičiau nei po 5 m. juos reikia iš naujo remontuoti. Planuojama atsisakyti autobusų kapitalinio remonto.

3. Veiklos optimizavimas

Galima išskirti tris pagrindines Bendrovės veiklos optimizavimo kryptis. Pirmą optimizavimo kryptis – tai Bendrovės kuro sąnaudų mažinimas. 2017 m. sudarė 22 proc. visų Bendrovės sąnaudų, todėl net ir nežymus laimėjimas šioje srityje gerokai pagerintų situaciją, ypač turint omenyje, kad kuro kainos ateityje neišvengiamai didės. Kuro sąnaudų mažinime didelę įtaką turi perėjimas prie alternatyvių kuro rūšių, tokių kaip suspaustos gamtinės dujos (SGD), elektra. Antra kryptis – tai Bendrovės procesų automatizavimas. Visiškai ar iš dalies automatizuojant tam tikras Bendrovės veiklas, galima efektyviau išnaudoti resursus. Trečia kryptis – tai Bendrovės procesų efektyvumo didinimas. Peržiūrėjus veiklą, buvo numatytos šios Bendrovės veiklos optimizavimo iniciatyvos, kurios ilgainiui gali būti papildytos:

3.1 Automatizuojamas tepalų užpylimas.

Įrengta automatinė tepalų užpylimo sistema. Šiuo metu tepalai transporto priemonėms yra keičiami periodiškai pagal ridą. Už tepalų užpylimą atsakingi techninio aptarnavimo grupės darbuotojai, apie užpylimą žymi popierinėse formose. Automatizavus užpylimo procesą bus sumažintas laikas, skiriamas diagnostikai, todėl darbuotojai galės užsiimti kitais darbais. Kartu bus įvesta elektroninė apskaita (užpildantis įrenginys nurodys tikslių užpiltų tepalų kiekį), kuri bus tikslesnė už dabartinę popierinę apskaitą. Taip bus mažinami įmonės veiklos kaštai..

3.2. Techninės pagalbos automobilio – mobilios remonto dirbtuvės įsigijimas.

Įsigijome universalų daugiafunkcinį techninės pagalbos automobilį – mobilią remonto dirbtuvę, pagerės autobusų techninis aptarnavimas kelyje, nutempimas, variklių užvedimas žiemą. Tuo pačiu bus efektyviau panaudojami autobusai ir sumažės vairuotojų darbo laikas bei pagerės autobusų judėjimo reguliarumas.

3.3. Dispečerinės darbo optimizavimas.

Dispečerinėje įdiegtas naujas kompiuterinės programos modulis, kuris sumažina darbo laiko sąnaudas išrašant ir apskaitant kelionės lapus, suvedant pradinis apskaitos duomenis.

3.4. Įgyvendinama ekologiško vairavimo skatinimo sistema.

Planuojama įdiegti vairavimo kokybės matavimo įrenginius ir vairuotojų darbo užmokestį susieti su šių įrenginių rodmenimis. Kuro sąnaudos iš dalies priklauso nuo vairuotojų vairavimo: vairuotojui staigiai stabdant ar išibėgėjant yra neefektyviai naudojamas kuras. Vairavimo kokybės įrenginiai padėtų užfiksuoti tokius vairuotojų įpročius. Siejant įrenginių rezultatus su vairuotojų atlyginimu, jie būtų skatinami vairuoti ekonomiškai ir taip mažinti Bendrovės kaštus. Pradžioje bus atliktas pilotinis tokių įrenginių bandymas. Išanalizavus gautus rezultatus, bus priimtas sprendimas dėl jų įdiegimo visose Bendrovės transporto priemonėse.

3.5. Automatizuota inkasacija.

Vairuotojai transporto priemonėse parduoda bilietus ir per dieną vidutiniškai surenka apie 3900 €. Įrengus automatinę inkasavimo mašinas, pagreitėjo inkasavimo procesas ir galima buvo atsisakyti dalies inkasaciją vykdančių darbuotojų. Išanalizavus automatinio inkasavimo alternatyvas ar kitas inkasavimo optimizavimo galimybes, bus priimtas ekonomiškai naudingiausias sprendimas dėl tolimesnio inkasavimo.

3.7. Dokumentų valdymo sistema.

Planuojamas Bendrovės dokumentų (įvairių tvarkų, įsakymų ir panašiai) perkėlimas į elektroninę erdvę. Šiuo metu visi dokumentai popierine forma kaupiami pas atsakingus asmenis, todėl reikalingų dokumentų paieška dažnai užtrunka, nėra bendros dokumentų laikymo tvarkos. Įdiegus dokumentų valdymo sistemą, visi dokumentai bus perkelti į elektroninę erdvę ir lengvai prieinami. Kartu bus peržiūrėtas dokumentacijos poreikis bei administravimo procesas. Visa tai padės sumažinti Bendrovės biurokratinę naštą ir efektyvinti veiklą.

3.8 Įgyvendinamos studijos rekomendacijas.

Atsižvelgiant į studijos rekomendacijas ir finansines Bendrovės galimybes, autobusų tinklas bus optimizuotas ir modernizuotas įgyvendinant ekonomiškai naudingas iniciatyvas.

3.9. Automatizuojami kiti procesai ir atnaujinama įranga.

Numatoma peržiūrėti visus Bendrovės procesus vertinant jų tikslingumą ar galimybę automatizuoti. Procesų automatizavimas galėtų papildomai sumažinti Bendrovės veiklos sąnaudas.

3.10. Skaitmenizuojamas Bendrovės valdymas.

Diegiant informacines technologijas ir skaitmenizuojant Bendrovės valdymą, bus siekiama įgyvendinti išmanios įmonės koncepciją. Pagrindinės informacijos apie įmonės veiklą surinkimas bus skaitmenizuotas ir automatizuotas, tai leis priimti savalaikius sprendimus. Atitinkamai bus integruoti ir kiti įmonės procesai (informacijos pateikimas darbuotojams, vairuotojams, vadovybei). Iš įmonės veiklos optimizavimo sutaupytos lėšos vėliau gali būti investuojamos į Bendrovės veiklą ar didinama įmonės grąža vienintelei Bendrovės akcininkei Panevėžio miesto savivaldybei.

3.10. Viešieji pirkimai, maksimaliai taikant ekonominio naudingumo kriterijus.

Šiuo metu Bendrovėje viešieji pirkimai atliekami per CPO ir CVP IS, vertinant pagal mažiausios kainos kriterijų, todėl neretai įsigyjamos prekės ir paslaugos pigios, tačiau prastos kokybės. Pakeitus vertinimo kriterijų, Bendrovė įsigytų kažkiek brangesnių, tačiau kokybiškų prekių bei paslaugų ir ilgalaikėje perspektyvoje tai duotų naudos.

3.11. Perkami nauji ir geros būklės naudoti autobusai.

Išanalizavus įmonės turimus duomenis buvo nustatyta, kad ekonomiškai naudingiausia būtų įsigyti naudotus 8–10 metų senumo autobusus ir juos eksploatuoti 8–12 metų. Kuo autobusų amžius didesnis, tuo jie rinkoje yra pigesni ir atitinkamai turi mažesnius kapitalo kaštus. Didėjant amžiui, kartu didėja ir eksploatavimo kaštai (didėja kuro sąnaudos, reikalingi dažnesni remonto ir aptarnavimo darbai). Pažymėtina, kad gavus finansinę ES paramą, dalis kapitalo kaštų yra kompensuojami, todėl yra tikslinga pirkti naujas transporto priemones. Taigi, siekiant mažinti keleivių pervežimo sąnaudas ir gerinant paslaugų kokybę, palaiptinai bus atnaujinamas ir suvienodinamas autobusų parkas atsisakant seniausių autobusų. Gavus finansinę ES paramą, bus perkami nauji, o be paramos – 8–12 metų senumo naudoti autobusai. Autobusų pirkimai bus vykdomi didelėmis grupėmis, įsigyjant tik vieno modelio ir tos pačios modifikacijos autobusus. Kadangi naudotų mažųjų autobusų rinka yra labai maža, bus perkami nauji mažieji autobusai.

4. Paslaugų kokybės gerinimas

Paslaugų kokybės lygio kėlimas yra vienas iš svarbiausių Bendrovės prioritetų. Paslaugų kokybės gerinimui yra išskirtos šešios dimensijos ir kiekvienai jų išskirti atskiri darbai.

Pagrindinės paslaugų kokybės dimensijos



4.1. Didinamas keleivių vežimo greitis.

Didinant keleivių vežimo greitį, mažėja kelionės trukmė, o tai, remiantis keleivių apklausomis, yra antras svarbiausias kriterijus renkantis, kokia viešojo transporto rūšimi naudotis. Transporto priemonių greičio didinimas yra ypač svarbus konkurencijos kontekste. Vienas iš veiksnių, mažinantis vidutinį Bendrovės transporto priemonių greitį, yra bilietų pardavimas pas vairuotojus. Tai ne tik didina kelionės trukmę, bet ir blaško vairuotojus, kas turi įtakos jų vairavimo kokybei. Siekiant didinti transporto priemonių greitį, bus mažinama ir ilgainiui siekiama visai atsisakyti bilietų pardavimo pas vairuotojus. Tam tikslui analizuojamos galimybės ieškoti kitų bilietų platinimo būdų, kurie leistų atsisakyti ar mažinti bilietų pardavimo pas vairuotojus apimtį. Pagrindinė galimybė – įdiegti elektroninį bilietą. Numatoma įvertinti visų šių galimybių įgyvendinimo kaštus bei tikėtiną atsipirkimo laikotarpį, ir pagal tai priimti sprendimą dėl elektroninio bilieto modelio pasirinkimo.

Antras svarbus susiekimo greičio didinimo veiksnys – autobusų eismo sąlygų gerinimas. Tuo tikslu sieksime, kad būtų išplatintos Molainių ir Ateities gatvių važiuojamos dalys, padidintas atskirų sankryžų pralaidumas, sutvarkytas privažiavimas prie sustojimo Vasario-16 -osios gatvėje prie Vyturio progimnazijos, esant galimybei platesnis pravažiavimas autobusams Parko gatve.

4.2. Didinamas viešojo transporto saugumas.

Norint, kad keleiviai naudotųsi viešuoju transportu, privalome užtikrinti jų saugumą viešojo transporto priemonėse. Paskutinių apklausų duomenimis, daugiau nei 40 proc. apklaustųjų teigė, kad Bendrovės paslaugomis naudotis yra iš dalies ar visiškai nesaugu. Siekiant gerinti paslaugų saugumo lygį, bus įgyvendinami šie darbai:

4.2.1. Įgyvendinama nauja vairuotojų saugumo procedūra – numatoma sukurti naują saugumo procedūrą vairuotojams. Saugumo procedūra nurodys tinkamiausią elgsenos modelį vairuotojams pavojingose situacijose (agresyvūs keleiviai, nusikaltimas transporto priemonėse ir kt.). Bus įrengtas SOS mygtukas vairuotojams, leidžiantis operatyviai iškviešti pagalbą. Su šia nauja saugumo procedūra bus supažindinti visi įmonės vairuotojai.

4.2.2. Įrengiamos vaizdo stebėjimo kameros transporto priemonėse – vaizdo stebėjimo kamerų įrengimas yra efektyvi priemonė, siekiant užtikrinti viešojo transporto parko saugumą. Atsižvelgiant į tai, bus išanalizuotos galimybės įrengti tikras ar butaforines vaizdo stebėjimo kameras transporto priemonėse. Ilgainiui bus siekiama, kad visose transporto priemonėse būtų įrengtos vaizdo stebėjimo kameros, kurios veiktų kaip prevencinė priemonė ir užtikrintų tiek keleivių, tiek darbuotojų saugumą.

4.2.3. Įrengiami autobusuose Alcolock sistemos - palaiptiui, įsigyjant naujus autobusus, juose sumontuoti alkotesterius, kurie neleis vairuotojui užvesti variklio kol nepasitiks blaivumo.

4.3. Užtikrinama transporto priemonių švara.

Transporto priemonių išorės ir vidaus švara yra svarbūs kokybės parametrai. Priešingai nei dauguma kitų paslaugų kokybės parametrų, transporto priemonių švara yra iškart pastebima. Siekiant padidinti transporto priemonių išorės ir vidaus švaros lygį, bus atliekami šie darbai:

4.3.1. Suformuojami transporto priemonių švaros standartai – bus suformuoti transporto priemonių švaros standartai, įvesta asmeninė valytojų atsakomybė už švarą ir sukurtas informacijos apie švaros užtikrinimą surinkimas iš vairuotojų.

4.3.2. Pastačius naują bazę įrengtas specializuotas salonų valymo baras su modernia įranga, kuri įgalina atlikti daug kokybiškesnį autobusų salonų valymą.

4.3.3. Vertinamos dalinio valymo galimybės dienos metu – iš parko transporto priemonės išvažiuoja išvalytos, bet reiso metu transporto priemonės nėra valomos, jose gali susikaupti šiukšlių, todėl kartais atsiranda poreikis transporto priemonės išvalyti ir reiso metu. Atsižvelgiant į tai, bus įvertintos galimybės atlikti dalinį transporto priemonių valymą reiso metu (išvykstanti valymo brigada, dalinis valymas galutinėse stotelėse ar kt.).

4.3.4. Sukurti elektroninę apskaitos sistemą – pagal autobusų garažinius numerius bus pažymimas jų nuplovimas ir išvalymas. Tai padidins duomenų apie transporto priemonių išvalymą patikimumą bei leis lengvai patikrinti, ar visos transporto priemonės buvo išvalytos.

4.4. Gerinamas keleivių informavimas.

Gerinant keleivių informavimą įdiegta išmanioji sistema „Traffi“, kuri yra tobulinama ir veikia autobusų judėjimo vizualizacija kompiuteriuose ir išmaniųjų mobiliųjų telefonų aplikacijose. Keleivis, turėdamas išmanųjį telefoną, virtualiame žemėlapyje nesunkiai gali matyti autobusų judėjimą. Kurinama programa „Vintra“, kuri pateiks dar daugiau informacijos ir tikslumo, apie autobusų eismą. Numatyta paruošti ir patalpinti autobusų maršrutų schemas stotelėse su paviljonais ir dalyje autobusų.

4.5. Gerinama keleivių aptarnavimo kokybė.

Keleiviai nekultūringą vairuotojų elgesį įvardija kaip vieną iš viešojo transporto problemų. Beveik pusę apklaustųjų teigia, kad didesnis vairuotojų dėmesys keleiviams paskatintų juos dažniau naudotis Bendrovės paslaugomis. Siekiant pakelti keleivių aptarnavimo kokybės lygį buvo išskirti šie darbai:

4.5.1 Ruošiamas naujas vairuotojų ir stoties darbuotojų aptarnavimo standartas, kuris bus patvirtintas ir pateiktas darbuotojams susipažinti artimiausiu metu.

4.5.2. Įdiegtas stacionarus išmanusis alkotesteris – tai biometrinio blaivumo patikros sistema, kuri automatizuotai, naudodama veido atpažinimo technologiją, identifikuoja darbuotoją ir patikrina blaivumą prieš jam patenkant į darbo vietą.

4.5.3. Svarstoma įgyvendinti slauto keleivio koncepciją – slaptasis pirkėjas - tai įmonių naudojama tyrimo priemonė, kurios tikslas patikrinti aptarnavimo kokybės lygį. Ši priemonė leidžia įvertinti realų aptarnavimo kokybės lygį įmonėje, nes darbuotojai nežino, kad yra vertinami, todėl elgiasi natūraliai. Darbuotojus tai veikia kaip prevencinė priemonė – sužinoję, kad bet kuris iš klientų gali būti slaptasis pirkėjas, stengiasi kiekvienam klientui suteikti tinkamą paslaugų lygį. Bendrovėje planuojama įgyvendinti analogišką priemonę, kuria bus siekiama įvertinti vairuotojų aptarnavimo ir vairavimo kokybės lygį. Gavus informaciją apie netinkamą darbuotojo suteikiamų paslaugų kokybę, bus rengiami atitinkami mokymai, o išskirtiniais atvejais taikomos nuobaudos.

4.5.4. Dalis paslaugų perkeliama į elektroninę erdvę – siekiant didinti paslaugų kokybę, dalis paslaugų bus perkeliama į elektroninę erdvę (pvz., baudų apmokėjimas internetu, paaiškinimų ar pažymų pateikimas ir t.t.). Perkėlus paslaugas į elektroninę erdvę, sumažėtų klientų vizitų į Bendrovės patalpas.

4.5.5. Peržiūrimas ir didinamas pardavimo taškų skaičius – Bendrovės pardavimo taškų tinklelis bus palygintas su Bendrovės stotelių tinkleliu, didžiausią dėmesį skiriant stotelėms su didžiausiu keleivių srautu. Išskyrus konkrečias stoteles, prie kurių nėra platinimo taškų, bet yra didelis keleivių srautas, bus ieškoma galimybių šalia šių stotelių kuo arčiau įrengti pardavimo taškus.

4.6. Gerinama keleivių vežimo kokybė.

Svarbu, kad keleiviai jaustų pakankamą komforto lygį viešojo transporto priemonėse, todėl numatoma:

4.6.1. Diegiami vairavimo kokybės įrenginiai, susiejant juos su vairuotojų darbo užmokesčiu - planuojama visose transporto priemonėse įrengti vairavimo kokybės įrenginius. Įrenginiai rinks duomenis apie stabdymo bei įsibėgėjimo staigumą ir pagal tai bus vertinamas vairavimo kokybės lygis, kuris bus susietas su vairuotojų darbo užmokesčiu. Tokiu būdu vairuotojai bus skatinami vairuoti kokybiškai (vengti staigių stabdymų, įsibėgėjimų ar posūkių). Po atlikto pilotinio šių įrenginių bandymo bus priimtas galutinis sprendimas dėl jų įrengimo tikslingumo.

5. Keleivių kontrolės stiprinimas

Keleivių vežimas reguliariais maršrutais yra pagrindinė Bendrovės veikla ir pagrindinis pajamų šaltinis, todėl svarbu užtikrinti, kad visi keleiviai susimokėtų už keliones. Kiekviena kelionė be bilieto sąlygoja didesnę finansinę naštą Bendrovės pagrindinei akcininkei Panevėžio miesto savivaldybei. Bendrovės keleivių kontrolės funkciją atlieka saugos tarnyba UAB „Ekskomisarų biuras“, pagal kurios surašytus administracinio teisės pažeidimo protokolus galima teigti, kad 2015 m. 3172 keleiviai Panevėžio mieste važiavo be bilietų. Pažymėtina, kad egzistuoja ne tik važiavimo be bilieto problema. Keleiviai įsigyja važiavimo bilietus su nuolaidomis (tai sudaro apie 10 procentų visų surašytų administracinių teisės pažeidimų protokolų), tačiau neturi dokumentų, įrodančių teisę į transporto lengvatas.

Numatoma, kad keleivių bilietų įsigijimo kontrolė toliau išliks svarbi, bus skatinamas efektyvesnis ir objektyvesnis jos darbas. Taip pat bus siekiama užtikrinti, kad lengvatiniiais bilietais naudotųsi tik keleiviai, turintys teisę į lengvatą. Naujoje kontrolės paslaugų sutartyje numatoma skatinimo sistema už kokybišką kontrolės funkcijų atlikimą ir diferencijuota nuobaudų sistema už sistemingus kontrolės sutarties pažeidimus. Bus reikalaujama, kad kontrolės paslaugas teikiantys kontrolieriai atidžiau stebėtų, ar visuose terminuotuose lengvatiniuose bilietuose yra užrašyti vardai. Bendrovė nuotoliniu būdu tikrins, kaip kontrolieriai vykdo kontrolės sutarties įsipareigojimus. Tam numatomi šie darbai:

5.1. Skatinamas aktyvesnis keleivių kontrolės darbas, motyvacija pagal darbo rezultatus.

Naujoje kontrolės sutartyje kontrolę vykdanči įmonė bus skatinama aktyviai vykdyti kontrolę, numatant priedą, kurio dydis priklausys nuo patikrų metu nustatyto keleivių, važiavusių be bilietų, skaičiaus.

5.2. Kontrolės objektyvumo didinimas.

Kontrolės grupės transporto priemonėje turės būti įrengta vaizdo kamera su judesio davikliu ir garso fiksavimo sistema, kuri užtikrins objektyvų kontrolierių darbą ir išvengti konfliktų su keleiviais.

6. Pajamų iš išorės didinimas

Vykdydama pagrindinę veiklą, Bendrovė sukaupė gana didelį infrastruktūros kiekį, leidžiantį užsiimti ir kitomis veiklomis. Tai – reklama, patalpų nuoma, siuntų pervežimo paslaugos ir pan. Iš kitos veiklos (ne iš keleivių vežimo) Bendrovė 2015 m. uždirbo 78,30 tūkst. eurų pelno. Teikiant paslaugas į išorę, galima optimaliai išnaudoti Bendrovės infrastruktūrą. Bus įvertintos Bendrovės galimybės panaudoti infrastruktūrą atskiroms paslaugoms ir nustatytos šių paslaugų kainos. Tai atlikus, Bendrovės internetinėje svetainėje bus paskelbtas paslaugų sąrašas, nuomojamų patalpų specifikacija ir pan.

Galimos teikti paslaugas išorei sąrašas:

6.1. Įrengta greito dujų užpylimo kolonėlė.

Papildomai pradėjus eksploatuoti greito dujų užpildymo kolonėlę su atitinkama apskaita, galima teikti dujų užpildymo paslaugas išorės vartotojams (privatiems automobiliams ir įmonėms).

6.2. Reklama.

Reklama gali būti transporto priemonių išorėje ir viduje, ant elektroninio bilieto ir kitur. Reklamos paslaugos transporto priemonių viduje ir išorėje šiuo metu jau yra teikiamos.

6.3. Nenaudojamų patalpų nuoma.

Bendrovė šiuo metu nuomoja dalį nenaudojamų patalpų. Dauguma nenaudojamų Bendrovės patalpų yra autobusų stotyje. Pastačius naują autobusų stotį, numatoma plėsti nuomos veiklą.

6.4. Techninės ir remonto, bei dažymo paslaugos.

Bendrovės darbuotojai turi reikalingas kompetencijas ir yra aprūpinti reikiama įranga, todėl gali vykdyti serviso paslaugas ne tik autobusams, bet ir kitoms stambiagabaritinėms transporto priemonėms, teikti transporto priemonių diagnostikos paslaugas, sunkvežimių vilkimo paslaugas, transporto priemonių plovimo ir dažymo paslaugas. Dalis šių paslaugų šiuo metu jau yra teikiamos, tačiau turint naują remonto bazę šių paslaugų spektrą ir apimtį galima gerokai plėsti. Svarstome galimybę teikti atskirų transporto priemonių markių garantinę ir pogarantinę techninę priežiūrą, prekybą atsarginėmis dalimis.

6.5. Siuntų skyriaus plėtra.

Numatoma pagerinti klientų siuntų aptarnavimą paimant ir pristatant siuntas „nuo durų iki durų“.

7. Viešojo transporto viešinimas ir patrauklumo didinimas

Visuomenės nuomonė apie viešąjį transportą ne visada teigiama, dažnai potencialūs keleiviai dėl tikrų ar įsivaizduojamų viešojo transporto trūkumų renkasi privatų transportą. Aktyvus viešojo transporto keleivių vežimo paslaugų viešinimas ilgainiui galėtų padėti pakeisti susiformavusią nuomonę ir paskatinti daugiau panevėžiečių naudotis viešuoju transportu. Atsižvelgiant į tai, bus siekiama aktyviai formuoti Panevėžio miesto gyventojų nuomonę apie Bendrovę ir viešąjį transportą Panevėžio mieste. Bendrovės viešojo transporto paslaugų viešinimui ir jų patrauklumo didinimui numatomi šie darbai:

7.1. Didinamas Bendrovės matomumas elektroninėje erdvėje.

Sukurtas Panevėžio autobusų puslapis socialiniuose tinkluose ir įvertinta, ar tikslinga sukurti Panevėžio autobusų aplikaciją mobiliesiems telefonams. Socialinių tinklų puslapiuose bus skelbiamos Bendrovės naujienos (eismo tvarkaraščių pakeitimai, nauji maršrutai ir jų pakeitimai, bendros naujienos apie įmonės veiklą), o mobilioji aplikacija leistų matyti viešojo transporto priemonių atvykimo laiką realiu laiku, pasirinkti optimalų kelionės maršrutą ir pan.

7.2. Parengiamas viešojo transporto populiarinimo planas.

Kartu su socialinių tinklų paskyromis numatomos ir kitos viešojo transporto populiarinimo priemonės – internetinės svetainės atnaujinimas, lankstinukų platinimas, įvairios akcijos transporto priemonėse ir kitur, viešojo transporto fanų klubo įkūrimas ir kt. Bus sukurtas viešojo transporto populiarinimo planas, kuriame šių priemonių įgyvendinimas bus detalizuotas.

7.3. Analizuojamos galimybės teikti papildomas paslaugas transporto priemonėse.

Siekiant didinti viešojo transporto patrauklumą, bus įvertinta, ar viešojo transporto priemonėse yra tikslinga teikti papildomas paslaugas (pvz., paštas, muzika keleiviams, interneto ryšys ar spaudos platinimas). Atlikus tyrimą bus įvertinti tokių paslaugų poreikiai ir ekonominis jų tikslingumas.

8. Darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir bendros Bendrovės kultūros formavimas

Strategijoje didžiausias dėmesys skirtas priemonėms, kurių tikslas gerinti techninių resursų, tokių kaip transporto priemonių parkas, būklę, tačiau patys svarbiausi yra žmogiškieji Bendrovės ištekliai. Siekiant gerinti Bendrovės paslaugų kokybės lygį, yra būtina kelti darbuotojų darbingumo ir kompetencijos lygį, pasirūpinti tinkama darbuotojų motyvacija ir užtikrinti galimybes darbuotojams tobulėti kartu siekiant bendrą Bendrovės tikslų. Siekiant motyvuoti darbuotojus, bus įvesta metinių priedų sistema. Taip pat daugiau dėmesio bus skiriama darbuotojų sveikatingumui bei profesiniam tobulėjimui – numatomi nauji darbuotojų mokymai ir galimybės darbuotojams kelti kvalifikacijos lygį. Gerinant vidinę Bendrovės atmosferą, reikia ugdyti bendrą Bendrovės kultūrą, todėl numatoma atnaujinti Bendrovės misiją, viziją ir vertybes. Tam įgyvendinti numatomi šie darbai:

8.1. Sukuriama subalansuota darbuotojų motyvavimo sistema.

Sukurta metinių priedų sistema. Pagal šią sistemą metų pabaigoje labiausiai prie įmonės tikslų įgyvendinimo prisidėję darbuotojai bus motyvuojami pagal jų pasiektus objektyviai išmatuojamus rodiklius

8.2. Suformuojama darbuotojų duomenų bazė/

Bus sukurta darbuotojų duomenų bazė, kurioje bus kaupiama informacija apie darbuotojų turimą kvalifikaciją, išklaustytus mokymus ir nusižengimus (pvz. vairuotojų atveju skundai dėl aptarnavimo ar vairavimo kokybės, eismo įvykiai, slaptą keleivio įvertinimai ir kt.). Ši duomenų bazė padės nustatyti kokybinius kvalifikacijos bei kompetencijos rodiklius ir geriau suprasti atskirų darbuotojų poreikius, atitinkamai parenkant jiems tinkamiausius mokymo planus.

8.3. Parengiama mokymų programa.

Siekiant pakelti vairuotojų teikiamų paslaugų kokybės lygį, bus rengiami aptarnavimo kultūros, elgesio pavojingose situacijose ir kiti mokymai. Numatoma sukurti vairuotojų mokymų koncepciją, kuri apibrėš, kokie konkrečiai mokymai bus rengiami, koks bus mokymų formatas ir kitiems darbuotojams mokymai bus reikalingi.

8.4. Sukuriama darbuotojų atestacijos programa.

Bus paruošti remonto dirbtuvių darbuotojų atestacijos nuostatai ir reikalavimai kvalifikacinių kategorijų suteikimui. Pirmas programos žingsnis – visų darbuotojų atestacija, suteikiant jiems kvalifikacinę kategoriją. Vėliau bus sudaromos galimybės darbuotojų tobulėjimui, jie galės siekti gauti kompetenciją atitinkančią kvalifikacinę kategoriją.

8.5. Ugdomi darbuotojų sveikatos palaikymo, prevencijos ir priežiūros įgūdžiai.

Siekiant kelti darbuotojų darbingumo lygį, bus organizuojami sveikatos palaikymo, dėl rūkymo ir alkoholio naudojimo prevencijos paskaitos, seminarai ir praktiniai mokymai. Numatoma paskelbti autobusus „nerūkymo zona“.