

# Воєнізована охорона залізниці: бути на крок попереду конкурентів

Нещодавно на базі Івано-Франківського загону воєнізованої охорони на станції Хриплин відбулася нарада перших заступників начальників служб воєнізованої охорони та начальників загонів воєнізованої охорони залізниць України. Основне питання порядку денного наради – організація роботи служби у ринкових умовах. Про перспективи роботи служб воєнізованої охорони Укрзалізниці розповів перший заступник начальника Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці Дмитро Нікітін та начальник служби воєнізованої охорони Львівської залізниці Михайло Солодяк.

Перший заступник начальника Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці Дмитро Нікітін:



– На сьогодні в умовах ринкових відносин та реформування галузі перед підрозділами воєнізованої охорони Укрзалізниці постала проблема самостійного вирішення питань залучення вантажовідправників

(вантажодержувачів) до співпраці з метою заробляння коштів для забезпечення функціонування та розвитку воєнізованої охорони Укрзалізниці. Зі вступом в дію закону України "Про охоронну діяльність" у листопаді 2012 р. на ринку охоронних послуг держави виникла серйозна конкуренція з різноманітними приватними охоронними структурами. Цей законодавчий акт створив в Україні цивілізований ринок охоронних послуг, і ми стали його повноцінними учасниками. Воєнізована охорона Укрзалізниці втратила свою природну монополію на ринку охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом.

Приватні охоронні структури і раніше були присутні на цьому ринку, але обсяги робіт, які вони виконували, не мали суттєвого впливу на обсяг доходів воєнізованої охорони залізниць. Сьогодні їх присутність помітно зросла, і вони почали активно впливати на процес формування цін на охоронні послуги. У деяких випадках пропонувані ними ціни є нижчими за тарифи за охорони та супроводження вантажів особовим складом і засобами відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту України, встановлені "Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг", затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 №317. Щоб не втратити необхідний рівень конкурентоздатності, ми повинні створювати нові умови роботи, оптимізувати підрозділи та особовий склад. Для цього насамперед необхідно терміново міняти технологію роботи з охорони вантажів (саме це питання ми аналізували на нараді), змінювати підходи до цієї роботи. Необхідно виробити нові критерії формування вартості наших послуг. У кінцевому підсумку це означає раціональне використання наявного людського та технічного ресурсу.

– Що означає у роботі служби термін "нові технології"?

– Донедавна основною формою роботи у нас був фізичний супровід вантажів, тобто охоронець супроводжував вантаж від станції навантаження до станції призначення. Це – значні затрати часу, що впливали на вартість послуг воєнізованої охорони. Сьогоднішнє завдання – перехід на прогресивні оперативні методи охорони вантажів. При цьому необхідно враховувати криміногенність дільниці обслуговування, якими слідує вантаж, роз-



ташування підрозділів воєнізованої охорони та їхні можливості (у т.ч. технічні) швидко реагувати на нештатні ситуації, що загрожують схоронності вантажу. Ми повинні максимально відмовитися від фізичного супроводу. Наголошу, що це жодним чином не означає скорочення штату. Кожен командир на своєму місці повинен володіти інформацією про наявність вантажовідправників, постійно працювати з ними, пропонуючи наші послуги, та щоденно працюючи доводити нашу більшу ефективність і компетентність у порівнянні з іншими учасниками ринку.

– Які технічні засоби застосовують у роботі підрозділів воєнізованої охорони?

– Для нормальної роботи охорони Укрзалізниці необхідно придбати ультразвукові пристрої для визначення рівня рідини, що перевозиться у вагонах-цистернах, без відкриття їхніх горловин. Ці прилади дозволяють безконтактно встановити тип рідкого вантажу та рівень його наливу. Це вкрай необхідно для проміжного контролю за схоронністю рідких вантажів. До речі, цей прилад виготовляє київська компанія і реалізує його на ринках України, Росії та Казахстану. Наші колеги, російські та казахські залізничники, відзначають його високу ефективність. Прилад коштує орієнтовно 25 тисяч гривень, практика його застосування показує, що він швидко окуповується.

– Учасники наради зазначили, що деякі вантажовідправники відмовляються від послуг охорони, сподіваючись зекономити кошти, та застосовують технічні засоби.

– Йдеться про спеціальні запірні пристрої – пломби, обладнані пристроями GPS, які спрацьовують при їхньому пошкодженні, автоматично подають координати вагона, де була порушена цілісність пломби. На перший погляд це – ефективний засіб, але залізничний транспорт – це значні відстані, і, навіть маючи координати скоєння правопорушення, на місце події повинен швидко прибути особовий склад підрозділу воєнізованої охорони. Кому виїздити на місце події – працівникам міліції чи воєнізованої охорони? Варто врахувати, що кількість наших працівників на залізниці значно більша, ніж співробітників міліції. Та й дислокування постів дозволяє нам зреагувати значно швидше. Тому навіть із застосуванням технічних засобів власнику вантажу, якщо він дійсно хоче мати надійні гарантії його збереження на шляху слідування, варто укласти відповідну угоду з охоронною структурою.

Наведу випадок, який трапився під час перевезення цукру у вагоні, обладнаному GPS-пристроєм. Фізичної охорони вантажу не було. Пристрій подав сигнал про проникнення у вагон, та коли на місце події прибув наряд міліції, йому залишилося лише констатувати факт крадіжки вантажу. На рейках під вагоном залишилася лише частина мішків із вантажем. Зараз триває слідство, та фахівці

добре знають правило – простіше запобігти злочину або розкрити його відразу по "гарячих слідах".

– Які виклики ставить ринок охоронних послуг перед воєнізованою охороною Укрзалізниці?

– У порівнянні з приватними фірмами, що активно працюють на ринку охоронних послуг, наша воєнізована охорона краще навчена і досконало знає специфіку залізничних перевезень. Ми маємо солідний кадровий потенціал, у загонах працюють стрільці з багаторічним досвідом, а не тимчасові особи, які постійно мігрують з однієї роботи на іншу у пошуках вищих заробітків. Я впевнений, що у нашій службі серйозне майбутнє, однак потрібно міняти застарілий професійний менталітет.

Те, що нарада відбулася саме на базі Львівської залізниці, свідчить про хорошу роботу служби воєнізованої охорони, якій вдалося оптимізувати свою діяльність та досягнути значного рівня економії, у т.ч. й фонду оплати праці.

Друга причина полягає в тому, що завдяки підтримці керівництва Львівської залізниці вдалося зберегти людський ресурс під час кризи. Більшість колишнього особового складу підрозділів продовжують працювати на підприємствах залізниці. Пожвавиться економіка – зростуть обсяги перевезень, це дасть змогу керівництву залізниці в найкоротші терміни виділити контингент для гарантування схоронного перевезення вантажів.

Начальник служби воєнізованої охорони Львівської залізниці Михайло Солодяк:



– Тема наради – вкрай важлива для служб воєнізованої охорони всіх залізниць України. Ми увійшли в ринок, де з'являється дедалі більше структур, які намагаються конкурувати з нами у сфері послуг із супроводу вантажів.

Перед нами постає необхідність реорганізації роботи служби. Йдеться вже не про перевірку нарядів чи дотримання виробничої дисципліни, а про обрахунок економічної ефективності нашої роботи із супроводу вагона чи поїзда. Необхідно по-новому розробляти маршрути, щоб оптимізувати витрати робочого часу стрільця, який нині супроводжує вантаж.

Другий напрямок обговорення – джерела фінансових надходжень. Над цим повинні працювати не лише командири загонів, а й фінансисти та юристи. Якщо не буде доходів та прибутків, наша діяльність перестане бути ефективною. Ще один напрямок, про який варто згадати, – оптимізація особового складу. Традиційно складалося так, що воєнізована охорона виконувала роботу, що коштує

значно менше, ніж наша пряма діяльність. Це зокрема сторожова охорона, охорона підприємств, дирекцій залізничних перевезень, баз палива та ін. Замість стрільця воєнізованої охорони з нарізною зброєю там може працювати звичайний сторож. А різниця в оплаті праці стрільця воєнізованої охорони і сторожа суттєва. Отже, є резерв для зменшення витратної частини у нашому бюджеті.

– Які питання можна вирішити силами служби?

– Під час наради прозвучала нова цікава думка про зміну обов'язків начальників загонів. Якщо ще років шість тому ми займалися виробничою дисципліною, і це вважалося нашими основними обов'язками, то сьогодні це не так. Сьогодні начальник загону – це насамперед менеджер, що зобов'язаний забезпечити особовий склад необхідним обсягом роботи. Натомість командир загону, його заступники і фінансисти повинні займатися аналізом та укладанням договорів на обслуговування з перевізниками вантажів. У нас є 20-річний досвід такої роботи. Хоча це й не просто через постійні зміни в чинному законодавстві.

Сьогодні у службі працює юриконсульт, який не лише погоджує угоди, а й слідкує за різноманітними "підводними каменями" в законодавстві. Наведу приклад: зараз значно впали обсяги перевезень, і дуже рідко укладаються угоди на охорону десятків вагонів із вантажем. Брати під охорону один-два вагони нам не вигідно. Разом із тим якщо повністю відмовитися від таких угод, то втратимо більшість клієнтів. Отже, завдання юриста – при складанні угоди врахувати інтереси обох сторін, щоб наша діяльність не була збитковою. Мої колеги з інших залізниць розповіли про поїздки з рентабельністю у 80%, але таке зустрічається нечасто. Зазвичай ми працюємо з рентабельністю в межах 30%. На жаль, минули часи, коли підприємці скуповували товари та відправляли вантажні поїзди довжиною до 43 вагонів. Сьогодні один відправник вантажить здебільшого 3-5 вагонів.

– На нараді говорили про конкуренцію з приватними охоронними структурами...

– Це – серйозна проблема, через яку ми змушені оптимізувати свою роботу. Сьогодні наші послуги коштують 52 гривні за годину, це – багато, бо конкуруючі структури можуть знизити свої калькуляції до 32-36 грн за годину. Однак великі перевізники бажають, щоб їхні вантажі охороняли стрільці з нарізною зброєю. На озброєнні наших конкурентів поки що лише газовий пістолет – це не дуже переконливий аргумент. Вибір вантажовідправником охоронної фірми залежить від стану економіки підприємства. Приватні вантажовідправники, які щойно починають свою діяльність, ідуть на угоди з меншою вартістю та обсягами вантажів. Хоча заради об'єктивності варто зазначити, що приватні охоронні структури навчилися супроводжувати вантажі без фізичного супроводу. Тобто вантаж під час транспортування з пункту А до пункту Б веде не жива охорона, як у нас, а оперативна група, що знаходиться приблизно посередині маршруту і готова оперативно зреагувати на порушення.

Ми теж починаємо освоювати цю методику. Наприклад, на станції Стрий у складі загону воєнізованої охорони вже маємо групу, яка займається лише оперативним реагуванням під час перевезення вантажів. Час від часу мені доводиться знайомитися з документами приватних охоронних структур, і можу сказати, що вони багато досвіду запозичили у нас. Вони застосовують навіть спеціальну термінологію нашої воєнізованої охорони. Це свідчить, що наші конкуренти швидко вчаться, і в умовах загострення конкуренції ми повинні постійно бути на крок попереду.

Олександр GERШУНЕНКО  
Фото автора