

АУТСОРСИНГ: ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА ОПТИМІЗАЦІЯ ВИТРАТ

Із реформуванням залізничної галузі до професійного лексикону залізничників у попередні роки увійшов термін аутсорсинг. Енциклопедії тлумачать аутсорсинг як передачу підприємством частини своїх виробничих завдань чи процесів стороннім виконавцям за умови, що кінцевий виконавець професійно займається цією діяльністю. Аутсорсинг використовується для скорочення витрат.

Із запитанням про те, як саме аутсорсинг застосовується на залізниці, редакція звернулася до заступника начальника фінансово-економічної служби ДТГО "Львівська залізниця" Ольги Надибської.

А ТІНІТА² ЕТІАІТІАТ В²ОАІТВ – АЕІТІІІ ²×ІЕЕ АІАЕ²С



– Застосування аутсорсингу сприяє підвищенню ефективності виробництва та оптимізації витрат, – розповідає Ольга Михайлівна. – Відокремлені підрозділи передають непрофільні види діяльності іншим підприємствам, що спеціалізуються на виконанні цих робіт. Аутсорсинг дозволяє залізниці зосередитися на основній діяльності – перевезенні пасажирів і вантажів, мінімізуючи ризики, пов'язані з непрофільними видами діяльності.

Наведу один із прикладів застосування аутсорсингу. На залізниці донедавна працювало понад 800 сторожів. Аналіз витрат показав, що охорона об'єктів власними силами є для нас на 9-34% дорожчою від вартості аналогічних послуг, що надаються спеціалізованими охоронними структурами, а загалом по залізниці ця переплата сягає близько 850 тис. грн на місяць.

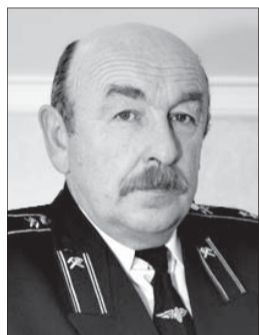
Для прикладу, Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень уклала договір про надання послуг із цілодобової охорони двох об'єктів та прилеглої до них території. Перед укладенням договору дирекція вивчила ринок послуг з охорони, визначила найпривабливішу пропозицію із найнижчою ціною. Рішенню про укладення договору передували техніко-економічний аналіз наявних

пропозицій, який засвідчив доцільність його укладення, оскільки за новим договором витрати на охорону двох об'єктів суттєво зменшуються. Підраховуючи витрати, які є на даний час, дирекція включила в розрахунки всі витрати на утримання сторожів, враховуючи заробітну плату зі всіма складовими, загальновиробничі витрати, що пов'язані з охороною об'єктів і прилеглих територій. У підсумку загальні місячні витрати на охорону одного об'єкта становили 8,2 тис. грн, другого – 15,0 тис. грн.

Фірма, з якою укладений договір на надання послуг з охорони, запропонувала охорону об'єкта, яка на сьогодні коштує на місяць 8,2 тис. грн, за 6,9 тис. грн без ПДВ. Охорона другого об'єкта, яка на сьогодні коштує на місяць 15,0 тис. грн, виконуватиметься фірмою за 13,7 тис. грн без ПДВ. Таким чином у першому випадку вартість робіт здешевлюється на 18,8%, а в другому на 9,5%. Проаналізувавши усі пропозиції, Івано-Франківська дирекція побачила економічну доцільність у зменшенні витрат і прийняла рішення про укладення цього договору.

АЕА²ЕУІАІТВ ІТНААЕ ІА ІСІА×А² АОВАОО ДІАТІЕ

Застосування аутсорсингу призводить до вивільнення посад. Із запитаннями про те, як відбувається цей процес, які його особливості на залізниці, як при цьому враховуються трудові інтереси залізничників та їхній соціальний захист, редакція звернулася до першого заступника начальника служби кадрової і соціальної політики Степана Когута.



– У вересні 2013 року техніко-економічна рада залізниці прийняла рішення оптимізувати витрати з охорони власності залізниці шляхом укладення договорів зі сторонніми підприємствами для надання послуг з охорони, – розповідає Степан Степанович. – Фінансово-економічна служба, проаналізувавши витрати та пропозиції, які існують на ринку охоронних послуг, довела, що в даному випадку буде дешевше застосувати аутсорсинг.

На момент прийняття цього рішення на залізниці було 898 посад сторожів, на

яких працювали 837 осіб. Передбачаючи вивільнення певної кількості посад та посадових осіб, начальник залізниці поставив перед службою кадрової та соціальної політики завдання максимально зберегти кадровий потенціал, і тому кожному залізничнику, який поставав перед перспективою скорочення його посади за наказом через три місяці, ми запропонували кілька варіантів його подальшого трудового життя. Зроблено це було таким чином.

Конференція трудового колективу внесла зміни до колективного договору, зокрема доповнила розділ 5.3 колективного новим пунктом: "Працівники, які були звільнені за переведенням в організації, що надають залізниці послуги з аутсорсингу, мають переважне право на працевлаштування на залізницю після розірвання договору із надання послуг з аутсорсингу. Якщо працівник був працевлаштований на залізницю протягом двох місяців після припинення договору із надання послуг з аутсорсингу, за ним зберігається стаж роботи в галузі для отримання пільг, передбачений колективним договором залізниці з урахуванням попереднього стажу роботи на залізниці та стажу роботи в організації, що надавала залізниці послуги з аутсорсингу".

Після цього сторожам, посади яких будуть вивільнятися, запропонували два можливі варіанти: або перейти на роботу у фірму, яка надає залізниці платні послуги з охорони, або прийняти одну з пропозицій працевлаштування на залізниці на вакантній посаді. Для того, щоб залізничник міг спокійно обдумати свій подальший вибір, ми видавали йому повідомлення, де вказувалося, що у зв'язку зі скороченням посади

він має можливість працевлаштуватися в охоронну структуру або перейти на вакантні посади у його відокремленому підрозділі, в інших підрозділах залізничного вузла і в інших відокремлених підрозділах у межах всієї залізниці. Таким чином жоден залізничник, посада якого підлягає вивільненню, не постав перед перспективою втрати посади без можливості подальшого працевлаштування.

– Чи можна зараз сказати, у яких обсягах було застосовано аутсорсинг щодо послуг з охорони на залізниці?

– Три місяці від часу оголошення про скорочення посад минуть наприкінці січня наступного року. Тоді можна буде навести остаточні цифри, а зараз триває процес переміщення кадрів, і поки що складно назвати конкретні обсяги вивільнених посад та посадових осіб. Станом на 24 грудня 2013 року у службу кадрової і соціальної політики не надходило скарг від залізничників, посади яких вивільняються. Усі питання переведення на інші посади в межах відокремленого підрозділу, залізничного вузла та загалом по залізниці вирішуються в оперативному порядку.

Окрім того, не всі посади сторожів підлягають вивільненню. Є такі відокремлені підрозділи, де сторожі залишаються. Наприклад, у пансіонаті "Львівський залізничник" у Судаку, де фірми, що брали участь у тендері, не змогли запропонувати послуги з охорони за конкурентною ціною. У пансіонаті "Галичина" в Лазурному є окремі об'єкти, де зберігається мобілізаційний запас залізниці, запас рейок та інше залізничне майно, адміністративні будівлі дирекції залізничних перевезень. Ми ці об'єкти теж не передавали на аутсорсинг.

Застосування аутсорсингу у залізничному господарстві обумовлене не лише економічними міркуваннями. Газета неодноразово писала про численні випадки крадіжок у відокремлених підрозділах дизельного та іншого майна залізниці. До крадіжок були причетні і сторонні особи, і працівники залізниці. Ці факти засвідчують, що процес обліку, зберігання та охорони матеріальних цінностей у залізничних підрозділах потребує покращення. Отже, зростають вимоги і до осіб, які охороняють матеріальні цінності.

Вдавшись до послуг охоронних фірм, керівництво залізниці та відокремлених підрозділів взяло до уваги, що ці установи тривалий час професійно займаються охоронною справою, мають відповідні ліцензії, добре навчений та підготовлений персонал, і це дає підстави сподіватися на значне покращення стану охорони залізничного майна.

Ще одним важливим чинником є та обставина, що залізничне майно охоронятимуть професіонали, які не є членами трудового колективу залізниці і не мають з працівниками відокремлених підрозділів ніяких інших стосунків, окрім службових, а це сприятиме більш надійній охороні матеріальних цінностей.

Таким чином керівництво залізниці сподівається в даному випадку мати від аутсорсингу не лише економічний ефект, але й значно вищу якість охоронних послуг.

Оглядач-ремонтник Сергій Михальчук запобіг аварії

Безпека руху на залізничному транспорті – пріоритетне завдання, тому працівники кожної ланки великого залізничного господарства у першу чергу працюють над її забезпеченням. Серед професій, які перебувають на передовій цього складного і відповідального процесу, – оглядачі вагонів. Їхні пильність, досвід та сумлінне виконання професійних обов'язків часто стають визначальними в гарантуванні надійного рівня безпеки перевезень, особливо у ситуації, коли виникає небезпека аварії з непередбачуваними наслідками.

Саме ці якості стали у пригоді оглядачу-ремонтнику 5-го розряду ПТО Здолбунів (Південний парк) експлуатаційного вагонного депо Ковель Сергієві Михальчуку (на

фото), який 26 листопада цього року під час техобслуговування вантажного поїзда за зовнішніми ознаками виявив серйозну несправність у піввагоні – зсув буксового вузла колісної пари.

Під час проходження "проблемного" вагона власності ДП "Дарницький вагоноремонтний завод" через пристрій АСДК-Б нагріву букси не зафіксовано. Та навіть у холодному стані несправність не прослизнула повз пильне око Сергія Михальчука, який виявив її і таким чином попередив аварійну ситуацію, що становила серйозну загрозу для безпеки руху.

За словами першого заступника начальника служби вагонного господарства Романа Кручака, така несправність могла призвести до повного руйнування буксового вузла і сходу з рейок вагона та цілого складу, спричинивши серйозну загрозу для безпеки руху поїздів та чималі збитки для залізниці. Треба віддати належне сумлін-

ності оглядача-ремонтника, який професійно застосував контрольно-вимірювальний інструмент, що використовується під час огляду вагонів, та виконував свою роботу, дотримуючись відповідних інструкцій.



– У роботі покладаюся не лише на вміння та досвід, а переконаний, що все відбувається із Божою допомогою, – ділиться своїми міркуваннями Сергій Михальчук. – За час роботи неодноразово доводилося виявляти несправність. Іноді, коли згодом аналізую конкретний випадок, дякую Богу, що допоміг розібратися у ситуації і виявити несправність, яку важко було помітити візуально чи за допомогою спеціальних інструментів.

Свій професійний шлях на залізниці Сергій Михальчук розпочав із 1998 року. До цього навчався у Здолбунівському залізничному училищі, а після служби у війську став до роботи старшим оглядачем вагонів у вагонному депо Здолбунів. Із 1999-го по 2001-й трудився старшим майстром вагонноскладальної дільниці депо, а з 2002-го став оглядачем-ремонтником. Із квітня цього року Сергій Михальчук працює оглядачем-ремонтником 5-го розряду у ПТО Здолбунів експлуатаційного вагонного депо Ковель. Упродовж роботи на залізниці зарекомендував себе технічно грамотним працівником, що досконало вивчив вагонне господарство.

За наказом начальника залізниці, за пильність, рішучі та професійні дії щодо запобігання загрози безпеці руху оглядача-ремонтника Сергія Михальчука заохочено грошовою премією.

Юрій ДУБИК