

КИЇВПАСТРАНС



ЗВІТ ІЗ УПРАВЛІННЯ
КП «КИЇВПАСТРАНС» ЗА 2018 РІК





Знаково, що на практиці саме 2018 рік став періодом наймасштабніших звершень у транспортній галузі незалежної України. Наша Держава вже не просто мріє про відкриті шляхи до Європейського Союзу, а, завдяки безвізу, впродовж року, вільно перетинаючи столичні магістралі вздовж і впоперек, активно демонструє мобільність українців між ключовими містами світу. Усе це – серйозний виклик для національних транспортників і констатація фактів: зміни неминучі, Україна – це Європа, і кожен її громадянин відтепер, щодня відкриваючи для себе широкий світ і набуваючи досвіду закордоном, повертається на Батьківщину із першочерговою претензією на безкомпромісне втілення європейського, якісно нового рівня життя в Україні та культивуацію високих іноземних стандартів обслуговування вдома.

Наш обов'язок – швидко й ефективно задовольнити це право українських пасажирів і гостей столиці у сфері київських, міжміських та міжнародних перевезень, ба більше – перевищити всі очікування стратегічного розвитку транспортної інфраструктури міста в практичній площині. Як наслідок, офіційний Київ залучає Світовий банк до співпраці в якості

головного партнера в реалізації найамбітніших планів столиці.

Змінено траси тролейбусного та автобусного сполучень, подовжено ключові маршрути і оптимізовано їх сталу мережу, розширено перелік нічних маршрутів тролейбусів і тільки за останній рік за власні кошти підприємства «Київпастрас» та бюджетні міста було придбано більше тридцяти різновидів вітчизняної спецтехніки та імпортовано дванадцять одиниць рухомого складу надвеликої місткості, котрі відповідають найвищим європейським стандартам і нормам. До прикладу, нові вагони виконані в концепції єдиного простору з низьким розташуванням підлоги, обладнані рампою з ручним приводом для забезпечення доступу в салон пасажирів у кріслах колісних, а всі деталі салону, в тому числі й обшивка крісел, виготовлені з негорючих матеріалів. Трамваї обладнані зовнішніми та внутрішніми відеокамерами, системами обігріву та кондиціонування як пасажирського салону, так і кабіни водія.

У 2018 році ми також заклали фінансово-договірний фундамент для повної реконструкції та модернізації станцій, вестибюлів і кабін фунікулера – унікального для всієї України виду



транспорту, яким особливо пишається столиця і люблять користуватися не лише місцеві мешканці, а й туристи.

Для безпеки життя, передусім, колег і пасажирів, провели ремонти близько 6 км трамвайних колій та продовжуємо будівельні роботи з реконструкції станції міської електрички «Вишгородська», аби наші пасажирів із комфортом діставалися місць призначення.

Цьогоріч ми презентували реконструйовані станції лінії швидкісного трамвая, котрі оснащені сучасними турнікетами, мають власну айдентику, оновлену навігацію, встановлене енергозберігаюче освітлення, а також обладнані системою безконтактної оплати проїзду, яка підтримує не лише платіжну систему MasterCard PayPass, а й Visa payWave. Тільки за цей рік у нас понад шістдесят нових зупинок.

А за підтримки міської влади та інвестицій залучених партнерів ми продовжуємо встановлювати додаткові павільйони очікування з пунктами для продажу проїзних квитків та інших товарів.

Цьогоріч був також капітально відремонтований і наш гуртожиток. Оновлено дизайн кімнат, на кожному поверсі – окремі

приміщення кухні та санвузлів для жінок і чоловіків, облаштовано медичний пункт. Під час капітальної реконструкції замінили системи електро- та водопровідних мереж, встановили водонагрівачі, відремонтували покрівлю, утепили фасад, повністю замінили вікна та входні групи. І для наших дітей облаштували майданчики та ігрові кімнати.

Упродовж року ми також щоденно готувалися до офіційного запуску в тестовому режимі автоматизованої системи оплати проїзду. Це історичний час для нас із вами. Світ змінюється технічно - і це факт. Але й фактом є те, що найціннішими кадрами будь-якої корпорації в світі завжди були ті працівники, які мали особливу якість – flexible. Це означає бути вільним, універсальним, рухомим, тим, хто вміє перелаштовуватися.

Жоден із наших колег не залишиться за бортом із приходом автоматизованої системи оплати проїзду. Вже розпочаті роботи з перепідготовки кондукторів на контролерів і водіїв. Наступний рік – це рік трансформацій. І якщо це так, якщо ми живемо в столітті прогресивних технологій, де людина вимушена конкурувати з роботом, то єдиним розумним підходом я бачу не боротьбу,



а партнерство. Ми потискаємо один одному руки: людина і трансформер.

Win & Win.

Це означає йти до перемоги і перемагати разом. Де обидва виграють.

Шановні друзі й колеги, усе це - тільки початок якісних змін задля комфорту пасажирів київського наземного транспорту.

І далі – детальніше.

Дмитро Левченко

*генеральний директор
КП «Київпастранс»*



ГАЛЕРЕЯ ДОСЯГНЕНЬ - 2018



ГАЛЕРЕЯ ДОСЯГНЕНЬ - 2018



фото Сергія Гринкевича

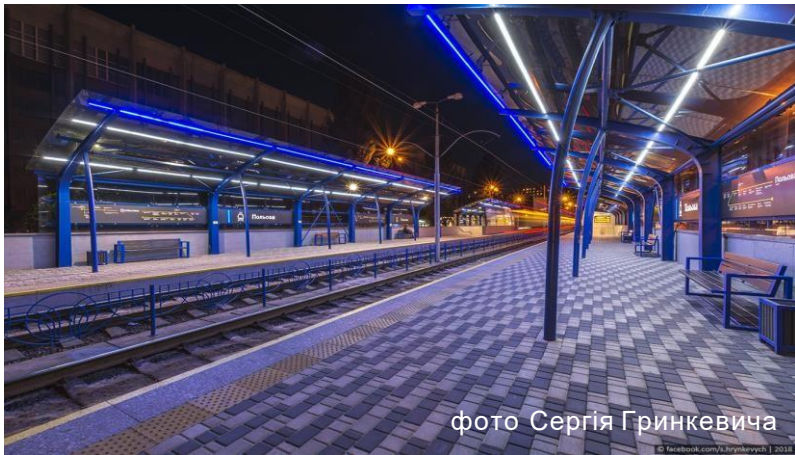


фото Сергія Гринкевича



фото Олександра Савченко



фото Сергія Гринкевича



Генеральний директор

в. о. заступника генерального
директора

в. о. директора з транспорту

в. о. головного інженера

в. о. заступника директора
із залізничних перевезень

в. о. директора з економіки
та фінансів

служба із зв'язків
з громадськістю

головний бухгалтер

служба безпеки та
надзвичайних ситуацій

служба організації руху

служба утримання рухомого
складу та інфраструктури

служба енергетичного
забезпечення та зв'язку

служба організації збору та
обліку виручки

служба колії

служба міських залізничних
перевезень

дирекція по будівництву
та утриманню об'єктів

станція технічного
обслуговування автобусів

центр технічного
обслуговування тролейбусів

навчально-курсний комбінат

автобусна станція «Видубичі»

тролейбусне депо №1

тролейбусне депо №2

тролейбусне депо №3

Куренівське тролейбусне депо

трамвайне депо ім. Шевченка

Дарницьке трамвайне депо

Подільське трамвайне депо

фунікулер

автобусний парк №1

автобусний парк №2

автобусний парк №5

автобусний парк №6

автобусний парк №7

автобусний парк №8



Комунальне підприємство «Київпастрас» - одне з найбільших транспортних комунальних підприємств України, яке щоденно перевозить близько 1,5млн. пасажирів.

Місія: забезпечити, підтримувати і розвивати безперервний та безперебійний трафік якісно обладнаного та системно оновлюваного наземного пасажирського транспорту задля комфорту користувача.

Бачення: основний вид діяльності комунального підприємства «Київпастрас» - надання послуг із перевезення пасажирів наземним автомобільним, електротранспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер) та залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення).



Цінності:

- Пасажир
- Професіонал
- Якість
- Сервіс
- Комфорт
- Навчання
- Саморозвиток
- Удосконалення
- Конкурентоспроможність

Безпека – це основа.



фото Костянтина Мазніченко



Першою компанією, яка постачала автобуси до Києва, була «Даймлер-Мерседес» (Німеччина). Саме з нею в 1925 році після проведення конкурсу з вибору типу автобусів і фірми їх постачання було укладено договір на поставку 10 одиниць. Одночасно кілька вагоноводів із Лук'янівського трамвайного парку було направлено на навчання «шоферській справі» у київський автоклуб. Так 16 листопада 1925 року в Київ прибули перші 2 автобуси, а вже 10 грудня вони розпочали свій перший трудовий день.



Даймлер-Мерседес

Ось як того дня про цю подію писала газета «Пролетарська правда»: «Сьогодні відкривається регулярний рух автобусів за маршрутом: «Пл. III Інтернаціоналу (нині - Європейська) – вул. П'ятакова (нині - Саксаганського)». Рухаються автобуси цим маршрутом (туди й назад) 20 хвилин. Перший автобус виходить із парку ім. Леніна о 8 год. 10 хв., а другий – о 8 год. 50 хв.».

30 грудня відкрився другий маршрут від трампарку до залізничного переїзду на Деміївці (нині - район центрального автовокзалу). Постійно тут працювало також два автобуси.

Уже 1934 року на вул. Боєнській (нині - Івана Кудрі) з'являється вивіска «Автобусно-таксомоторна база № 1». Сюди й переїхала автоколона з трампарку. На кінець 1935 року кількість автобусів уже збільшилась до 57 одиниць, а 1937-го – до 80. Поповнення парку машин відбувалося за рахунок поставок вітчизняних автобусів ПАЗ та ЗиС-16. Із року в рік автопідприємство набирало сил, але мирну працю транспортників порушила Друга світова війна. 25 червня 1946 року було створено Київське міське автотранспортне управління та Київський автобусний парк (пізніше - АП № 1) на вул. Васильківській.



Бурхливий розвиток міжміського автобусного сполучення столиці України з іншими столицями та містами союзних республік спонукав до будівництва нових автопідприємств. Загалом було відкрито 8 автобусних парків. Усі автопарки були підпорядковані Київському міському територіальному об'єднанню автомобільного транспорту. У процесі експлуатації кожен із восьми автопарків освоював новий рухомий склад, вдосконалював технологічні процеси технічного обслуговування і ремонту автобусів. Наразі 4 автопарки (АП №2, АП №5, АП №6 та АП №8) щоденно випускають на вулиці столиці сотні автобусів, а маршрутна мережа розростається та змінюється з кожним роком.

Героїчну сторінку в свою історію вписали столичні автобусники у дні ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС: у лічені години вони вивезли (евакуювали) із Прип'яті та Чорнобиля, з населених пунктів 30-кілометрової зони сотні тисяч людей.

У кінці 2001 року за рішенням Київської міської ради шляхом злиття комунального підприємства «Київелектротранс» та Київського міського територіально-виробничого об'єднання автомобільного транспорту було

створено комунальне підприємство «Київпастрас».

Наразі комунальний транспорт у столиці обслуговує близько:

- 172 міських наземних маршрутів;
- 6 - приміських;
- 1- міжнародний.





Рідкісним транспортним засобом, визначною пам'яткою столиці України і своєрідним атракціоном є фунікулер - похила залізниця з канатною тягою. Загалом, фунікулери будуються для організації транспортного сполучення між двома районами місцевості, що лежать на різних висотних позначках. У Київського фунікулера різниця між цими позначками становить 75 м.

Київський фунікулер – унікальний. Його траса пролягає по лісистому схилу Володимирської гори. З верхньої станції і з вагона фунікулера видно Дніпро і квартали Подолу. У ті часи Михайлівська площа, вузол містобудівничого сполучення, вже чимало важила в житті Києва: тут містилися собор та інші будівлі Михайлівського Золотоверхого монастиря. Із Подолу, найбільш залюдненого міського району, дістатися до Михайлівської площі було незручно: або трамваями з пересадкою на Думській площі (майдан Незалежності), або пішки – Андріївським узвозом. Міська управа прийняла рішення організувати транспортне сполучення між Подолом і Верхнім містом. Відкриття Михайлівського механічного підйому відбулося 7 травня 1905 року.

Фунікулер тричі піддавався реконструкції: першого разу – вимушено. У червні 1928 року під час заміни тягового каната сталася аварія: верхній вагон зірвався з гальм і з великою швидкістю покотився вниз та зіткнувся з нижнім – обидва вагони розбилися вщент. На щастя, обійшлося без жертв і ніхто з працівників не постраждав. Після цього випадку виготовили нові, комфортніші і закриті вагони такої самої місткості.

Удруге фунікулер оновили 1958 року. Тоді також було виконано чималий обсяг робіт: замінено зношені рейки і все обладнання у машинній залі, виготовлено нові, місткіші, вагони. Нові вагони виготовили на Київському заводі електротранспорту, до фунікулера їх доправляли трайлером і ставили на допоміжну колію, сполучену з основною.

У 1976 році інститут «Київпроект» розглядав нові варіанти реконструкції фунікулера: власне реконструкцію фунікулера, спорудження замість нього ескалаторного підйому від станції метро «Поштова площа» та побудову замість фунікулера блоку швидкісних ліфтових підйомачів. Фахівці спершу схилилися до думки, що фунікулер доцільно замінити ескалатором, але плани залишились планами.



За останньої реконструкції в 1983 – 1984 рр. було оновлено верхню станцію (розширено машинну залу і оновлено її обладнання, подовжено пасажирські платформи, змінено архітектурну форму і оздоблення), розширено технологічні проходи вздовж колій, наново збудовано нижню станцію (її форму змінив наступний головний архітектор міста Валентин Єжов), виготовлено нові вагони.

Сьогодні розрахунковий обсяг пасажирських перевезень фунікулера становить понад 3,5 мільйони осіб за рік, хоча фактичні обсяги інколи сягали й 7,7 мільйона пасажирів.

Залежно від пори року послугами фунікулера щодоби користується близько 10 тисяч киян та гостей столиці.

Для бездоганного функціонування цієї транспортної споруди нею займаються віддані своїй справі люди.

Вони обслуговують і ремонтують досить складне обладнання, керують машиною, яка приводить у рух вагони, обслуговують контрольно-пропускні пункти.

Кожен трудовий колектив сильний своїми ветеранами, які досконало знають справу і передають досвід наступникам. Вони були і нині є на фунікулері.





До складу підприємства також входять чотири тролейбусних і три трамвайних депо. Цікаво, наприклад, що поштовхом до створення трамвайного депо на лівому березі столиці стало введення в експлуатацію 1953 року мосту ім. Є. Патона та подовження трамвайної лінії від Подолу по Набережному шосе до Ленінградської площі (зараз Дарницька площа). Завдяки цьому рішенню вдалося поліпшити транспортне сполучення правобережної частини міста з індустріальною Дарницею.

1 лютого 1959 року Дарницьке трамвайне депо офіційно розпочало свою роботу. Вже за перші п'ять років функціонування депо не тільки набрало проектну потужність, а й перетворилося в школу передового досвіду. Упродовж своєї 60-річної історії Дарницьке депо неспинно розвивалося – виготовлялися нові типи рухомого складу, зростали нові фахівці та спеціалісти, розвивалася маршрутна мережа.

І нині це депо обслуговує дев'ять маршрутів (два з яких курсують Троєщинською лінією швидкісного трамвая), які сполучають житлові масиви Лівобережжя зі станціями двох ліній метрополітену. Щоденно на маршрути виходить 133 трамваї.





Трамвайне депо ім. Шевченка засновано у 1894 році як трамвайний парк місткістю 50 двовісних трамвайних вагонів. Із 1978 року депо експлуатує першу в Радянському Союзі лінію швидкісного трамваю від площі Перемоги до Кільцевої дороги.

Нині депо обслуговує три маршрути №№1, 2, 3, які сполучають житлові масиви Микільської та Південної Борщагівки з центральними районами міста.

Упродовж останніх років отримано 47 нових сучасних трамвайних вагонів моделі 71-414K (PESA) та 10 трамваїв моделі T5B641 (Electron). Таким чином рухомий склад депо, що виходить на маршрути міста оновився на 80%. Зазначені вагони мають 100% рівень низької підлоги, що підвищує комфорт і полегшує проїзд особам із інвалідністю.

Використання найсучасніших технологій дозволяє контролювати роботу трамвайних вагонів на лінії, використовуючи діагностику онлайн. За допомогою сучасних мультимедійних пристроїв доступний перегляд і контроль основних підсистем трамвая і систем безпеки. На вагонах встановлені системи клімат-контролю салону та кабіни водія, що дає змогу перебувати в комфортних умовах.

У 2018 році проведено сучасний капітальний ремонт приміщення виробничого корпусу загальною площею 1200м², а також повністю відремонтовано та відновлено фасад виробничого корпусу. Найближчим часом на території депо планується відкриття сервісного центру для обслуговування та ремонту сучасних трамваїв.

У депо в повній мірі функціонують високоефективні локальні очисні споруди. Насоси забезпечують подачу стоків на очистку та подачу очищених зворотних вод на повторне використання для мийки вагонів, що унеможлиблює скид наднормативно забруднених виробничих, дощових і талих вод у міську каналізацію.

Продовжується робота по переведенню ремонтної зони депо на сучасне освітлення. Упродовж 2018 року світлодіодне освітлення встановлено на 7-й та 8-й канавах.



У всіх приміщеннях депо встановлено електричне автономне опалення (13 котлів), що дає змогу депо заощаджувати кошти на опаленні, а працівникам у холодну пору року працювати в комфортних умовах. Для підтримання оптимальних кліматичних умов у спекотну пору року приміщення адміністративного корпусу обладнані кондиціонерами. А для збереження порядку на території та запобіганню крадіжок майна встановлена система відеонагляду, яка працює в режимі 24/7.

На дільниці виробничого підрозділу, в диспетчерському та адміністративному корпусах, встановлені кулери з очищеною питною водою та працює пункт харчування, що дає змогу працівникам повноцінно харчуватися під час обідньої перерви.





Із 2009 року в місті розпочав роботу пілотний проект «Із лівого берега на правий берег Дніпра за 20 хв.», який був початком міських залізничних перевезень на теренах України. На той час проект використовував тільки 2 зупинки (ст. Київ-Петрівка та з.п. Троєщина), між якими курсувало 2 електропоїзди, з яких лише 1 був переоснащений для міських залізничних перевезень.

У 2011 році було розпочато реалізацію проекту «Міська електричка», який вже використовував 14 залізничних зупинок і станцій, відкритих для посадки-висадки пасажирів, та 10 спеціально переобладнаних електропоїздів, які курсували кільцевими маршрутами. У 2012 році побудовано пересадочний вузол ст.Троєщина-2. У зв'язку зі збільшенням популярності проекту серед пасажирів та необхідності мати резервні електропоїзди для виконання технічних обслуговувань та поточних ремонтів у 2013 році було досягнуто домовленостей із ДТГО «Південно-Західна залізниця» щодо передачі до сфери управління Київської міської державної адміністрації 2-х додаткових складів електропоїздів.

На даний час КП «Київпаstrанс» використовує в експлуатації, по робочим дням, 9 електропоїздів, що рухаються з інтервалом 9-40 хв.

За 2018 рік поїздами «міської електрички» перевезено понад 6,77 млн. пасажирів, що в середньому складає 18,6 тис. пас. за добу.

Проблемним питанням в міських залізничних перевезеннях є відсутність у КП «Київпаstrанс» власної залізничної інфраструктури та ремонтної бази для електропоїздів, що призводить до необхідності на договірних засадах використовувати транспортну інфраструктуру «Південно-Західної залізниці» АТ «Укрзалізниця».





Необхідно зауважити, що в зв'язку з тим, що всі зупинки та станції міських електропоїздів тісно інтегровані в загальну схему міського громадського транспорту, постійно ведеться робота з покращення обслуговування пасажирів на пересадочних вузлах міська електричка – наземний громадський транспорт, оптимізується кількість рухомого складу, який підвозить пасажирів до поїздів, є можливості щодо збільшення кількості перевезених пасажирів до 50-60 тис. за добу.

Для покращення орієнтування пасажирів (які не обов'язково є киянами) всі станції та зупинки міської електрички обладнані типовими стендами навігації та інформаційними табло, що значно покращили рівень обслуговування.

На пересадочному вузлу «Троещина-2» та ст. «Київ-Почайна» встановлено електронні табло з інформацією, щодо часу прибуття найближчого електропоїзда.

У планах підприємства - провести реконструкцію та відкрити для посадки-висадки пасажирів з.п. «Протасів Яр», «Київська Русанівка», а також: розглядається можливість побудови нового зупинкового комплексу - з.п. «Либідська».

Крім того, розглядається можливість оновлення рухомого складу сучасними вагонами іноземного виробництва (так звані tram-train), які можуть бути використані як на залізничних коліях, так і на коліях трамвайної мережі міста, що дозволить вирішити багато питань, пов'язаних із безпересадочним перевезенням пасажирів, особливо, в лівобережній частині міста.



Кількість маршрутів
та середнього щоденного випуску рухомого складу
на маршрутах загального користування за видами транспортустаном на 2018 рік

Вид транспорту		Кількість маршрутів	середній випуск рухомого складу (у робочі дні)
Автобус	місто	75	324
	експрес	-	-
	Примісто*	1	2
Тролейбус		48**	370
Трамвай		21	213 (264)
Режим маршрутного таксі		25	145
міжмісто		0	0
міжнародні		1	1
примісто		5	6

* Дані приміського маршруту №258 «АС «Дарниця» (м. Лісова) – с. Рожівка (Північне кладовище).

** В т.ч. 4 нічних тролейбусних маршрути №№91Н, 92Н, 93Н, 94Н.

Зміни в автобусній маршрутній мережі за 2018 рік:

- Із 01.02.2018 трасу руху автобусів маршруту № 31 змінено із заїздом на вул. Маршала Рибалка, вул. Шолуденка, просп. Перемоги.
- Із 17.04.2018 організовано тимчасовий автобусний маршрут № 33тк «ДВРЗ – площа Дарницька».
- Із 17.04.2018 організовано тимчасовий автобусний маршрут № 33т «ДВРЗ – станція метро «Чернігівська».
- Із 16.06.2018 організовано тимчасовий автобусний маршрут № 11тр «Станція метро «Виставковий центр» - Національний музей народної архітектури та побуту України».
- Із 14.07.2018 трасу руху автобуса маршруту № 98 частково змінено та подовжено до вул. Милославська (вул. Радунська).
- Із 11.08.2018 трасу руху автобусів маршруту № 6 частково змінено та подовжено до вул. Милославська.

- Із 18.08.2018 трасу руху автобусів маршруту № 2 частково змінено та подовжено до вул. Шолуденка.
- Із 12.10.2018 закрито тимчасовий автобусний маршрут №11тр «Станція метро «Виставковий центр»- Національний музей народної архітектури та побуту України».
- Із 20.10.2018 організовано тимчасовий автобусний маршрут № 3т «Кільцева дорога – вул. Гната Юри.
- Із 20.12.2018 закрито тимчасовий автобусний маршрут №33тк «ДВРЗ – площа Дарницька».
- Із 22.12.18 трасу руху автобусів маршруту №56 подовжено до просп. Палладіна.





Зміни в автобусній маршрутній мережі за 2018 рік:

- Із 10.02.2018 трасу руху тролейбусів маршруту № 1 скорочено від вул. Жиллянської до ст.м. «Либідська».
- Із 10.02.2018 трасу руху тролейбусів маршруту №12 подовжено від вул. Юрія Смолича до ст.м. «Васильківська».
- Із 22.02.2018 трасу руху тролейбусів маршруту №7 подовжено від ст.м. «Шулявська» до ст.м. «Площа Льва Толстого».
- Із 16.06.2018 закрито рух тролейбусів маршруту № 11 «Вулиця Маршальська Національний музей народної архітектури та побуту України».
- Із 16.06.2018 організовано тимчасовий тролейбусний маршрут № 11к «Вулиця Маршальська – Кібернетичний центр».
- Із 18.08.2018 трасу руху тролейбусів маршруту №9 частково змінено.

- Із 22.08.2018 трасу руху тролейбусів маршруту №16 подовжено до вул. Туполева.
- Із 22.08.2018 трасу руху тролейбусів маршруту №23 частково змінено.
- Із 22.08.2018 трасу руху тролейбусів маршрутів №№91Н, 92Н частково змінено та подовжено.
- Із 22.08.2018 відкрито новий нічний маршрут № 94Н «пл. Толстого – просп. Л. Курбаса».
- Із 12.10.2018 закрито тимчасовий тролейбусний маршрут № 1к «Вулиця Маршальська – Кібернетичний центр».
- Із 12.10.2018 відновлено рух тролейбусів маршруту № 11 «Вулиця Маршальська - Національний музей народної архітектури та побуту України».



Зміни в трамвайній маршрутній мережі за 2018 рік:

- Із 01.03.2018 трасу руху трамваїв маршруту № 16 подовжено від вул. Скляренка до Контрактової площі.
- Із 17.04.2018 закрито рух трамвайних маршрутів №23 «ДВРЗ – проспект А. Навої», № 32 «ДВРЗ – станція метро «Лісова», №33 «ДВРЗ – вулиця Сабурова».
- Із 17.04.2018 організовано тимчасовий трамвайний маршрут №33к «Дарницьке ТРЕД - вулиця Сабурова».
- Із 20.10.2018 закрито рух маршрутів №2 «Михайлівська Борщагівка – Кільцева дорога», №3 «вул. Старовокзальна – Кільцева дорога».
- Із 20.12.2018 закрито тимчасовий трамвайний маршрут №33к «Дарницьке ТРЕД - вулиця Сабурова».
- Із 20.12.2018 відновлено рух трамвайних маршрутів №23 «ДВРЗ – проспект А. Навої», № 33 «ДВРЗ – вулиця Сабурова».



фото Сергія Шенцицького

Кількість рейсів
на міських маршрутах
у звичайному режимі руху

Тролейбусні депо

філія	план	факт	графік	% виконання	коефіцієнт регулярності згідно наказу № 405	коефіцієнт регулярності
ТРЕД №1	543448	531190	528077	97.74	0.994	0.972
ТРЕД №2	693874	679379	675144	97.91	0.994	0.973
ТРЕД №3	597295	590765	587973	98.91	0.995	0.984
Куренівське ТРЕД	632367	617116	612195	97.59	0.992	0.968
Тролейбус	2466984	2418450	2403389	98.03	0.994	0.974

Трамвайні депо

філія	план	факт	графік	% виконання	коефіцієнт регулярності згідно наказу № 405	коефіцієнт регулярності
Подільське	368822	366546	365630	99.38	0.998	0.991
ім. Шевченка	318995	318801	318283	99.94	0.998	0.998
Дарницьке	580810	579538	574518	99.78	0.991	0.989
Трамвай	1268627	1264885	1258431	99.71	0.995	0.992

Автобусні парки (звичайний режим)

філія	план	факт	графік	% виконання	коефіцієнт регулярності згідно наказу № 405	коефіцієнт регулярності
АП-2	1028489	1016675	1011411	98.85	0.995	0.983
АП-5	463464	445992	439324	96.23	0.985	0.948
АП-6	591670	582935	575845	98.52	0.988	0.973
АП-8	82399	81252	80631	98.61	0.992	0.979
Автобус	2166022	2126854	2107211	98.19	0.991	0.973
Всього по КП	5901633	5810189	5769031	98.45	0.993	0.978



Відокремлений підрозділ комунального підприємства «Київпастрас» Служба організації збору та обліку виручки є структурним підрозділом КП «Київпастрас» відповідно до розпорядження Київської міської державної адміністрації № 2276 від 24.10.2001 року «Про затвердження Статуту комунального підприємства «Київпастрас» та наказу комунального підприємства «Київпастрас» від 01.11.2001 року №02.

Перша редакція «Положення Служби організації збору та обліку виручки» була затверджена наказом КП «Київпастрас» від 06.12.2001 р. № 16 відповідно до пункту 7.3.3 Статуту комунального підприємства «Київпастрас» та зареєстрована в органах державної реєстрації 17.12.2001 року під №18885.

Упродовж 2001 - 2015 років до тексту Положення наказами КП «Київпастрас» неодноразово вносились зміни та доповнення.

У 2016 році наказом КП «Київпастрас» № 175 від 01.04.2016 було затверджено нове Положення Відокремленого підрозділу комунального підприємства «Київпастрас» Служба організації збору та обліку виручки, яке є дійсним по теперішній час.

Служба не є юридичною особою, але має окремий баланс, поточні та інші рахунки в банках, печатку за своїм найменуванням, штампи, бланки та інші реквізити. Юридично та фактично підприємство знаходиться за адресою: 03150 м. Київ, Голосіївський район, вул. Казимира Малевича, буд. 127.

Згідно з наказом КП «Київпастрас» від 05.03.2018 р. № 109 організаційна структура Служби була доповнена відділом контролю наявності проїзних документів (Борщагівська лінія швидкісного трамваю).

Видом діяльності Служби згідно з відомостями, що містяться у ЄДР, є:

Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення (код 49.31).

Метою діяльності Служби є здійснення заходів щодо забезпечення населення міста проїзними документами для проїзду в міському транспорті та контролю за оплатою проїзду.



фото Сергія Шептицького



Предметом діяльності Служби є декілька напрямків:

1. Забезпечення проїзними документами, а саме:

- пасажирів м. Києва проїзними документами для проїзду в автобусі, тролейбусі, трамваї, фунікулері, залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), а також пасажирів автобусів на приміських маршрутах;
- виготовлення проїзних документів та доставка їх до пунктів реалізації Служби, а також централізоване замовлення та видача абонементних талонів філіям та відокремленим підрозділам, що їх реалізують;
- продажу пасажиром проїзних документів через кіоски Служби, каси, тощо;
- роботи центральної каси з продажу проїзних квитків;
- інкасації виручки за реалізовані проїзні документи у кіосках, касах Служби, забезпечення обліку виручки та її збереження;
- збереження бланків проїзних документів та виручки Служби.

2. Контроль:

- за своєчасною оплатою проїзду на усіх видах транспорту;

- координація, інструктаж та контроль роботи філій та відокремлених підрозділів із реалізації та збору проїзної плати;

- роботи з реалізації проїзних документів у рухомому складі, в кіосках та на зупинках;
- за виконанням пасажирами «Правил користування автобусом, трамваєм і тролейбусом у місті Києві», а також: у таксомоторних та приміських маршрутах;
- проведення регулярних перевірок правильності оплати проїзду та організація громадського контролю за оплатою проїзду.

3. Розробка та втілення:

- систем інкасації, підрахунків і здачі виручки в банк, забезпечення збереження виручки на усіх етапах її надходження;
- оптимальних систем збору плати за проїзд;
- планів доходів та пасажироперевезень і доведення їх до філій та відокремлених підрозділів, що реалізують проїзні документи.

Із 14 липня 2018 року відбулося підвищення вартості проїзду у громадському транспорті міста Києва. Службою організації збору та обліку виручки своєчасно були виконані необхідні заходи щодо забезпечення усіх філій та відокремлених підрозділів, що реалізують проїзні документи, новими квитками.

Основні показники роботи
Служби організації збору
та обліку виручки за 2018р.

I. Фінансові результати

Стаття	Код рядка	За 2018 рік	За 2017 рік
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	41 861.8	30984,7
Валовий прибуток	2090	41 861.8	30984,7
збиток	2095	-	
Інші операційні доходи	2120	48 949.6	40724,2
Адміністративні витрати	2130	3 284.3	5232,2
Витрати на збут	2150	73 642.4	50420,0
Інші операційні витрати	2180	8 925.5	9209,7
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	4 959.2	6847,0
Інші доходи	2240	2 233.7	1859,7
Фінансовий результат до оподаткування: Прибуток	2290	7 192.	8706,7
збиток	2295	-	
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	7 192.9	8706,7
збиток	2355	-	

II. Сукупний дохід

Найменування показника	Код рядка	За 2018 рік	За 2017 рік
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	8 887.4	
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	8 887.4	
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	8 887.4	
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	16 080.3	8706,7

Основні показники роботи Служби організації збору та обліку виручки за 2018р.

III. Елементи операційних витрат

Основні показники роботи
Служби організації збору
та обліку виручки за 2018р.

Найменування показника	Код рядка	За 2018 рік	За 2017 рік
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	9 666.1	9729,2
Витрати на оплату праці	2505	49 570.6	34784,5
Відрахування на соціальні заходи	2510	9 536.2	6895,8
Амортизація	2515	3 000.0	2191,2
Інші операційні витрати	2520	14 079.3	11261,2
Разом	2550	85 852.2	64861,9



Обсяги реалізації проїзних документів у 2018 р. зросли на 35,1 %. Дещо знизився показник «Чистий фінансовий результат» 2018 року в порівнянні з 2017 роком - до 82,6 %.

Але, якщо враховувати вартість дооцінки основних засобів, проведеної в 2018 році, то показники сукупного доходу 2018 р. зростають у порівнянні з 2017 роком на 84,7 %.

Виросли також витрати підприємства на оплату праці та відрахування на соціальні заходи, що пов'язано як зі зростанням мінімальної заробітної плати загалом по Україні, так і з підвищення рівня заробітної плати в структурі КП «Київпастранс».

Зростання інших операційних витрат на 25% у порівнянні з 2017 роком може бути пов'язане зі зростанням цін на послуги сторонніх підприємств та організацій, зростанням тарифів тощо.

Рентабельність як співвідношення сукупного доходу до операційних витрат за 2017 та 2018 роки становить 13,4 % та 18,7 % відповідно.

Слід зазначити досить високий рівень змінюваності персоналу, зокрема – контролерів. Значна кількість контролерів – віком від 46 до 60 років та старше.

Робота контролера пасажирського транспорту потребує значних фізичних та психоемоційних навантажень, стресо- та конфліктостійкості, що є значущими причинами звільнення діючих контролерів, особливо поважного віку.

Служба організації збору та обліку виручки надає своїм співробітникам пільговий проїзд у автобусі, тролейбусі, трамваї, фунікулері, міській електричці. А також усі працівники Служби користуються усіма законодавчо встановленими пільгами при наданні відповідних документів. Співробітники Служби підлягають обов'язковому соціальному страхуванню згідно діючого законодавства України.

На підприємстві активно працює профспілкова організація.

Заохочення та додаткова мотивація працівників (забезпечення соціальних пільг, одноразових заохочень, компенсаційних виплат, побутового, культурного, медичного обслуговування, організація оздоровлення та відпочинку тощо) здійснюється згідно Колективного договору, підписаного між керівництвом КП «Київпастранс» та первинними профспілковими організаціями підприємства.



Охорона праці здійснюється відповідно до діючого законодавства України та Колективного договору та включає обов'язковий вхідний інструктаж при прийнятті на роботу, а також плани роботи по охороні праці на кожен місяць.

Після проведення щомісячних планових заходів з охорони праці керівництво Служби затверджує Рішення результатів проведення III-го ступеня оперативного контролю стану охорони праці.

У випадках надзвичайних подій згідно з наказами КП «Київпастрас» та/або Служби проводяться додаткові перевірки та розслідування, пов'язані з охороною праці або її порушенням.

Щорічно працівники Служби, зокрема, контролери пасажирського транспорту та контролери-касири проходять навчання в Учбово-навчальному комбінаті КП «Київпастрас». За 2018 рік навчання пройшло 26 чоловік.

Крім того, із метою підвищення якості роботи наземного громадського транспорту міста Києва, формування позитивного іміджу комунального підприємства та підвищення рівня довіри пасажирів співробітники проходять комплексну навчальну програму.

Слухачі основ ефективної комунікації - контролери пасажирського транспорту, контролери-касири та тренери з числа працівників КП «Київпастрас». Заняття проводять викладачі Центру посередництва і модерації Національного університету «Києво-Могилянська академія». Тренінг спрямовується на формування у працівників підприємства ввічливої, виваженої поведінки та ефективної комунікації в конфліктних ситуаціях, що сприятиме підвищенню рівня культури пасажирів щодо оплати проїзду. Програма навчання складається як із вивчення законодавчих норм, так і безпосередньо етичної поведінки працівників КП «Київпастрас» на робочому місці. У 2018 році такі тренінги пройшли 72 особи.

Місячний фонд оплати праці по Службі організації збору та обліку виручки на 01.01.2019 року становить 3 357 918,00 грн. Штатних одиниць – 683. У тому числі:

- штатний розпис керівників, професіоналів, фахівців та тех. службовців – 487 одиниць із місячним фондом зар. плати 2 450 330,00 грн;
- штатний розпис робітників – 11 одиниць із фондом зар. плати 44 193,00 грн;

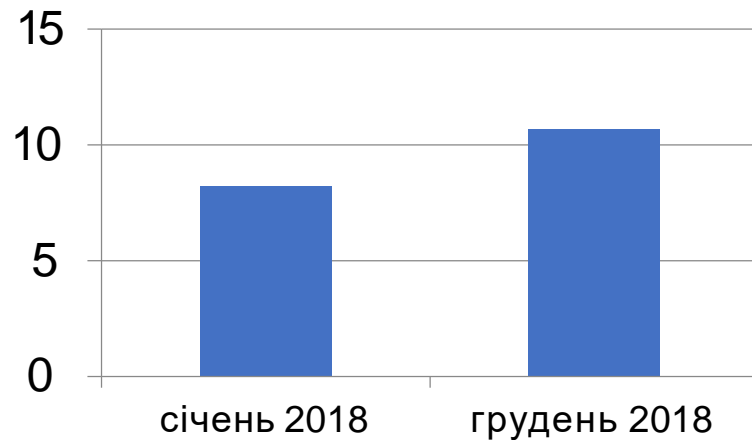


- штатний розпис технічних службовців – 185 одиниць із місячним фондом заробітної плати 863 395,00 грн.

Упродовж 2018 р. підвищення заробітної платні відбувалося у липні, жовтні та грудні:

Одним із першочергових напрямів розвитку підприємства є запуск у повному обсязі системи АСОП - автоматизованої системи оплати проїзду. Підготовча робота була розпочата у 2018 році. Повністю проект повинен функціонувати з 2020 року.

контролер
пасажирського
транспорту



касир квитковий
у кіоску





Виконання виробничих програм ремонтів та технічного обслуговування рухомого складу тролейбусів, трамваїв та автобусів

№	Найменування програм	Факт
1	Середні ремонти тролейбусів уЦТОТ	80
2	Середні ремонти тролейбусів у депо	56
3	Середні ремонти трамваїв у депо	124
4	ТО-1 тролейбусів у депо	21662
5	ТО-2 тролейбусів у депо	973
6	ТО-1 трамваїв у депо	16486
7	ТО-2 трамваїв у депо	567
8	ТО-1 автобусів в автопарках (АП)	4468
9	ТО-2 автобусів в АП	787
10	Поточні ремонти (ПР) автобусів в АП	40797
11	Ремонт кузовів автобусів в АП-8	34
СТОА		
12	ТО-2 автобусів на СТОА	678
13	Діагностика автобусів	1916
14	Ремонт кузовів автобусів	34
15	Ремонт двигунів автобусів	6
16	Ремонт коробок передачКПП/ГМП автобусів	20
17	Заміна оливи в агрегатах автобусів	2668
18	Заміна скла на автобусах	176

РЕЗУЛЬТАТИ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

№ п/п	Найменування показників	один. виміру	2017 р.	2018 р. (очікуваний)	%
1	2	3	4	5	6
1.	Кількість маршрутів, всього	од.	178	176	98,9
	у т.ч. - трамваїв	од.	21	21	100,0
	- тролейбусів	од.	47	48	102,1
	- автобусів: з них	од.	110	107	97,3
	загального звичайний режим користування руху	од.	76	75	98,7
	таксомоторні	од.	27	25	92,6
	міжнародні	од.	1	1	100,0
	приміські	од.	6	6	100,0
2.	Щоденний випуск на маршрути (звичайний режим)	од.	952	958	100,6
	у т.ч. - вагонів трамваю	од.	258	264	102,3
	- тролейбусів	од.	386	370	95,9
	- автобусів	од.	308	324	105,2

3.	Кількість транспортних засобів, всього	од.	2 640	2 683	101,6
	у т.ч. - вагонів трамваю	од.	464	484	104,3
	- тролейбусів	од.	594	614	103,4
	- автобусів	од.	1582	1585	100,2
4.	Придбано транспортних засобів, всього	од.	147	20	13,6
	у т.ч. - вагонів трамваю: з них	од.	27	18	66,7
	<i>за рахунок місцевого бюджету</i>	од.	27	18	66,7
	- тролейбусів: з них	од.	22	0	0,0
	<i>за рахунок місцевого бюджету</i>	од.	22	0	0,0
	- автобусів: з них	од.	98	2	2,0
	<i>за рахунок місцевого бюджету</i>	од.	98	2	2,0
5.	Списано транспортних засобів, всього	од.	0	0	
7.	Довжина трамвайних колій	км	230,2	230,2	100,0
8.	Загальна довжина контактної мережі	км	2 001,9	2 001,5	100,0
9.	Протяжність тролейбусних ліній	км	999,3	999,1	100,0
10.	Капітальні ремонти				
	- вагонів трамваю	од.	32	11	34,4
	- вагонів фунікулеру	од.	2	2	100,0
	- трамвайних колій	км	5,4	6,0	110,2
	- заміна контактного проводу	км	39,0	32,4	83,1
11.	Середні ремонти	од.	267	260	97,4
	- вагонів трамваю	од.	126	124	98,4
	- тролейбусів	од.	141	136	96,5
12.	Відновлено, всього	од.	66	68	103,0
	вагонів трамваю	од.	2		

	автобусів	од.	64	68	106,3
13.	Обсяг перевезення пасажирів, всього	тис.пас.	453 409,7	389 029,9	85,8
	у т.ч. трамвай	тис.пас.	118655,7	110 683,8	93,3
	тролейбуси	тис.пас.	167 978,5	137 142,6	81,6
	міська електричка	тис.пас.	6 815,0	6 774,4	99,4
	автобуси, в т.ч.	тис.пас.	159 960,5	134 429,1	84,0
	у звичайному режимі	тис.пас.	107 857,0	98 912,5	91,7
	таксомотори у міському сполученні	тис.пас.	27 638,3	21 715,6	78,6
	Обсяг перевезення платних пасажирів, всього	тис.пас.	204 168,7	177 909,5	87,1
	у т.ч. трамвай	тис.пас.	51 814,9	48 333,6	93,3
	тролейбуси	тис.пас.	73 353,1	59 887,6	81,6
	міська електричка	тис.пас.	5 296,9	5 095,8	96,2
	автобуси, в т.ч.	тис.пас.	73 703,8	64 592,5	87,6
	у звичайному режимі	тис.пас.	47 099,3	43 193,2	91,7
	таксомотори у міському сполученні	тис.пас.	22 955,5	18 036,2	78,6



Відповідно до розпорядження виконавчого органу Київської міської державної адміністрації від 25.06.2012 року №1077 «Про затвердження змін до Статуту комунального підприємства «Київпастрас», наказу КП «Київпастрас» від 05.07.2012р. № 258 «Про організаційно-правові заходи щодо створення відокремленого підрозділу підприємства – Центру технічного обслуговування тролейбусів» був створений Центр технічного обслуговування тролейбусів (далі ЦТОТ).

Основною метою діяльності ЦТОТ є виконання: відновлювального та середнього (СР-2) ремонтів тролейбусів ЛАЗ-Е 183 Д1, ЛАЗ-Е 301 Д1, МАЗ-103Т, К-12.03, Богдан Т-70110, Богдан-Т90110, К-12.04, ПМЗ-Т2; централізованого ремонту їх агрегатів; централізованого виконання технічного обслуговування № 2 (ТО-2); впровадження нових прогресивних технологій технічного обслуговування та ремонтів тролейбусів, в першу чергу нових типів; розробки, виготовлення та впровадження стандартного і нестандартного обладнання та нових прогресивних технологій ремонту агрегатів тролейбусів із застосуванням сучасних матеріалів.

Центр технічного обслуговування тролейбусів зареєстрований за адресою: 03057, м. Київ, вул. Довженка, 7, та має гарну матеріальну-технічну базу, окремий баланс, поточний рахунок.

Джерелом формування фінансових ресурсів Центра технічного обслуговування тролейбусів є централізоване фінансування Підприємством (КП «Київпастрас»).

У відповідності до наказу КП «Київпастрас» від 21.08.2012 р. № 301 «Про першочергові заходи з організації роботи Центру технічного обслуговування тролейбусів» була розроблена та затверджена виробнича програма ЦТОТ на 2012 рік.

У жовтні 2012 року було зроблено перші 4 середніх ремонти (далі СР) тролейбусам типу ЛАЗ Е 183-Д1.

У серпні 2012 року в штаті працював 1 чоловік - головний інженер, у вересні 2012 року в штаті працювало 8 чоловік - керівників, професіоналів, фахівців.

У жовтні 2012 р. було прийнято ще 10 слюсарів із ремонту рухомого складу. Станом на 31.12.2018 р. у ЦТОТ вже працює 135 чол., із них 116 робітників. Штатних працівників ЦТОТ на 31.12.2018 р. налічує – 84 чоловіка.

Чисельність працівників ЦТОТ за 2018 рік

Категорії працівників	Станом на 31.12.2018
Ремонтний персонал основного виробництва	85 осіб, в т.ч. 33 сумісника
Керівники, професіонали, фахівці та технічні службовці	19 осіб
Робітники загальновиробничих професій (допоміжні)	13 осіб , в т.ч. 7 сумісників
Водії	6 осіб, в т.ч. 4 сумісника
Робітники окремих професій	12 осіб , в т.ч. 7 сумісників
Усього	135 осіб, в т.ч. 51 сумісник



Основним узагальнюючим показником господарської діяльності Центру технічного обслуговування тролейбусів є виконання виробничої програми середніх ремонтів рухомого складу та агрегатів.

ЦТОТ свою виробничо-технічну діяльність організовує на підставі «Положення про порядок планування, здачі тролейбусів на середній ремонт до централізованого підрозділу, його проведення та приймання після виконання середнього ремонту», затвердженого наказом КП «Київпастранс» від 28.07.2015р. №354.

Середній ремонт тролейбусів та відновлювальний ремонт по всім типам тролейбусів та їх агрегатам виконується на трьох територіях (вул. Олександра Довженка, 7 – ТРЕД №2, вул. Сирецька, 25 - Куренівське ТРЕД, Трутенка, 32-А - ТРЕД № 1), застосовуючи нову розроблену технічно-економічну документацію.

За час існування виконано – 691 середніх ремонтів. Виробнича програма з середнього ремонту тролейбусів на даний час складає 10 - 12 од. у місяць із 6 - 7 типів рухомого складу – ЛАЗ Е 183Д1, ЛАЗ Е 301Д1, МАЗ-103Т, К-12.03, Богдан-Т 70110, Богдан-Т90110.

Витрати на Середній Ремонт за 2018 рік склали – 30258,0 тис. грн..

Отримано коштів на придбання запасних частин та матеріалів у 2018р. – 20757,6 тис. грн..

Відсоток накладних витрат (співвідношення інших витрат до прямих витрат) у 2018 році становив – 22,0%.



Виконання виробничої програми середніх ремонтів тролейбусів

Марка тролейбусів	2018 рік	За 2012-2018 рр.
ЛАЗ Е 183 D1	6	105
ЛАЗ Е 301 D1	31	271
МАЗ 103 Т	4	70
К 12.03	2	44
Т 70110	9	113
Т 90110	26	86
К 12.04	-	1
ПМЗ-Т2		1
Разом	78	691

Виконані роботи ЦТОТ за 2018 рік

№	Показник	
1.	Пофарбовано тролейбусів усього, од., в т.ч.	69
1.1.	Повністю (акриловими фарбами, фарбою ПФ), од.	62
1.2.	акриловими фарбами частково, од.	7
2.	Проведено ремонт обладнання:	
2.1.	Тягових електродвигунів, од.	137
2.2.	Компресорних установок, од.	78
3.	Виготовлено:	
3.1.	Пандусів, од.	40
3.2.	сидінь пасажирського салону з новим покриттям, шт.	520
4.	Замінено:	
4.1.	Стекол всього, шт., в т.ч.	589
	вітрових кабіни водія, шт.	21
	бокових вікон салону, шт.	568
4.2.	покриття підлоги, м кв	1296,0
4.3.	сайленблоків гнучкого корпусу, од.	114
4.4.	сайленблоків реактивних тяг, од.	370
5.	Відновлено:	
5.1.	каркаси кузовів з аварійними поперечними балками рами, од.	
	МАЗ – 103Т	1
	ЛАЗ – 301Д1	4
5.2.	підшипниковий шарнір HNGK 19.5 поворотного круга зчпного пристрою, од.	20
5.3.	Підсилена просторова рама (постаменту) кріплення тягового контейнера CDC-050P та іншого дахового електрообладнання Богдана Т90110, од.	1
	ЛАЗ – 301Д1	4
6.	Відремонтовано:	
6.1.	пасажирських сидінь салону (сидіння та подушки), шт.	
	подушок сидінь, шт.	1192
	спинки сидінь, шт.	448
6.2.	підлоги тролейбусів, м кв	558,3

Структура витрат ЦТОТ за 2018 рік

№	Показник	Одиниця виміру	2018 рік	Структура, %
1.1.	Прямі матеріальні витрати (запчастини та матеріали)	тис. грн..	11626,7	38,4
1.2.	Інші прямі витрати (ремонт кард. валу, ремонт двигуна)	тис. грн..	3703,8	12,2
1.3.	Заробітна плата (ЗП рем. робітників)	тис. грн..	7944,1	26,3
1.4.	Нарахування на заробітну плату (на ЗП рем.робітників)	тис. грн..	1525,5	5,0
1.5.	Амортизація	тис. грн..	-	-
1.	Усього прямі	тис. грн..	24800,1	82,0
2.	Інші витрати (тепло, електроенергія, ЗП та нарахування АУП, вивіз сміття, послуги банку, охорона праці, спецодяг та інше)	тис. грн..	5457,9	18,0
3.	Усього ВИТРАТ	тис. грн..	30258,0	100,0
	<i>Витрати в середньому за один місяць</i>	тис. грн..	2521,5	
	<i>Витрати в середньому на один тролейбус</i>	тис. грн..	387,9	



На жаль, ЦТОТ не в повному обсязі виконав виробничу програму з середніх ремонтів тролейбусів, адже в 2018 році було:

- Виведено із експлуатації 51 од. тролейбусів, із них типу МАЗ-103Т - 16 од. та типу К-12.03 – 21 од., які були враховані при формуванні плану виробничої програми середніх ремонтів ЦТОТ на 2018 рік. Виробничу програму середніх ремонтів не було скориговано після цього.

- Відбувалося подальше збільшення фактичної трудомісткості робіт по тролейбусам типу «ЛАЗ», «МАЗ», які перебувають в експлуатації більше 10 років, і мають пробіги, що значно перевищують норми проведення капітальних ремонтів, що веде до збільшення терміну перебування тролейбусів у середньому ремонті, і на що в свою чергу впливає загальний пробіг від початку експлуатації та роки експлуатації тролейбусу.

- Фактичний термін експлуатації та загальні пробіги тролейбусів обумовили, що замість виконання середнього ремонту їм необхідно виконувати капітальний ремонт для відновлення справності і повного ресурсу кузова, агрегатів, вузлів і систем рухомого складу із заміною чи відновленням будь-яких їх частин, включаючи базові відповідно п.3.2.

«Систем технічного обслуговування трамвая і тролейбуса».

- Виконання поглибленого середнього ремонту замість капітального привело до збільшення термінів перебування в СР у зв'язку із збільшенням обсягів ремонту.

Низький рівень заробітної плати всіх працюючих у ЦТОТ впливає на плинність кадрів, особливо на ремонтний персонал основного виробництва, де рівень заробітної плати повинен бути в середньому 15,0 - 20,0 тис. грн.



Аналіз рухомого складу тролейбусів

№з/п	Термін експлуатації	Тип тролейбусів	Кількість	Всього
1	До 5 років	Богдан-Т90110 Богдан-Т90110-17	92 од.	136 од.
		Богдан-Т70110 Богдан-Т70110-17	44 од.	
2	Від 5 до 10 років	ЛАЗ-Е301Д1	43 од.	140 од.
		МАЗ-103Т	8 од.	
		Богдан-Т90110	15 од.	
		Богдан-Т70110	74 од.	
3	Від 10 до 15 років	ЛАЗ-Е183Д1	40 од.	185 од.
		ЛАЗ-Е301Д1	78 од.	
		МАЗ-103Т	26 од.	
		К 12.03	41 од.	
4	Більше 15 років	К 12.03	4 од.	4 од.
У с ь о г о:				465 од.

Примітка :

Із них двосекційних тролейбусів – 273 од., що складає 59 % від загальної кількості РС.

- ЛАЗ-Е183Д1 - 2006-2007 рр. загальні пробіги за 550,0 тис. км
(потребує виконання 2-х капітальних ремонтів (далі КР) - 40 од.

- ЛАЗ-Е301Д1 - 2006-2007рр. загальні пробіги за 650,0 тис. км
(потребує виконання 2-х КР) - 78 од.

- МАЗ-103Т - 2004р.- 2005р. випуску загальні пробіги за 600,0 – 700,0 тис. км (потребує виконання 3-х КР) – 26 од.

- К 12.03 - 2003р.-2006р. випуску загальні пробіги за 1200,0 тис. км
(потребує виконання 5-ти КР). - 45 од.

Фонд оплати праці усіх працівників

Показник	2018р.
План	15150,1 тис. грн..
Факт	10763,1 тис. грн..
%	71,0% до плану
Відхилення, тис. грн.	+ 4387,0 до плану
ФОП в середньому на один місяць	896,9 тис. грн..

Середня заробітна плата

Показник	Одиниця виміру	На 31.12.2018
Ремонтний персонал основного виробництва	грн..	13646,8
Керівники, професіонали, фахівці та технічні службовці	грн..	8182,4
Робітники загальнопромислових професій (допоміжні)	грн..	5790,0
Усіх працівників	грн..	11076,2



У 2018 році було впроваджено автоматизовану інформаційну систему на підприємстві, що охоплює:

- планування закупівель та контроль виконання договорів;
- планування та облік транспортної роботи;
- бухгалтерський облік ведення всіх господарських операцій на підприємстві;
- планування та облік ремонтів транспортних засобів.

Зроблено переоснащення виробничої бази підприємства та оптимізація споживання енергетичних ресурсів, а саме:

- оснащення сучасними локальними опалювальними системами;
- реконструкція оглядових каналів;
- модернізація систем освітлення виробничих приміщень із використанням світлодіодних приладів;
- модернізація систем освітлення оглядових каналів із використанням світлодіодних приладів;
- модернізація та обслуговування технологічного обладнання і устаткування.

Підприємство впроваджує природоохоронні заходи по підвищенню екологічної безпеки, охорони навколишнього середовища, безпеки праці та ефективності роботи існуючих споруд:

- удосконалення технологічних процесів;

- ліквідація джерел забруднення;
- ремонт вентиляційних систем виробничих приміщень;
- удосконалення протипожежної безпеки;
- утилізація відходів;
- інвентаризація стаціонарних джерел викидів забруднюючих речовин в атм. повітря, отримання дозволів на викиди забруднюючих речовин в атм. повітря.

Технічний відділ ЦТОТ постійно розробляє конструкторсько-технологічну документацію та технологічні карти на проведення середніх ремонтів тролейбусів для впровадження у виробництво прогресивних, економічно обґрунтованих технологій трудомістких процесів. При виконанні середніх ремонтів використовуються матеріали, які мають відповідні сертифікати якості.

Проводяться комплексні заходи з гігієни праці та запобіганням випадкам виробничого травматизму, професійних захворювань та аварій:

- проводиться щорічний медогляд робітників;
- робітники, які задіяні в шкідливих та важких умовах праці отримують молоко.

У ЦТОТ запроваджена раціоналізаторська діяльність, яка сприяє підвищенню технічного рівня підприємства, росту продуктивності праці



працівників та дає відповідний ефективний економічний результат для підприємства.

У 2018 році для створення комфортних умов праці для працівників було закуплено і встановлено холодильники, кулери для води, мікрохвильові печі та електрочайники. Також робітники забезпечені спецодягом.

На сьогоднішній день для покращення умов праці ЦТОТ задля виконання середніх ремонтів різним типам тролейбусів необхідно:

- Стабільне фінансування згідно планових показників виробничої програми для своєчасного забезпечення ЦТОТ матеріалами та запчастинами для виконання середніх ремонтів.
- Створення ремонтного фонду за рахунок знятих з експлуатації тролейбусів разом із ТРЕД-ами, створення незнижувального запасу оборотних запасних частин, закупівля вузлів та агрегатів.
- Організувати дільницю з ремонту та діагностики електронного обладнання тролейбусів (тягових контейнерів, перетворювачів напруги, тиристорно-імпульсних схем управління тяговим електродвигуном);
- Організувати дільницю та залучити робітничий персонал для виготовлення нестандартного обладнання та оснастки.
- Пересувну цехову кран-балку довжиною 9 – 12 метрів та вантажопідйомністю 2000 – 3000 кг

для підйому транспортування агрегатів та їх окремих частин на місце ремонту та випробувань.

- Придбати лазерну систему AXIS 200 для установки кута розвалу та сходження коліс переднього моста тролейбусів типу «Богдан».

- Постійна поточна розробка конструкторсько-технологічної документації та інженерно-технічні рішення на заміну механізмів, вузлів та агрегатів, які вичерпали свій експлуатаційний ресурс і вже не виготовляються заводами виробниками.

Перспективною діяльністю ЦТОТ є технічна необхідність виконання середніх ремонтів тролейбусам, адже це дасть можливість продовження ресурсу їх експлуатації. Основою перспективного розвитку ЦТОТ є розробка єдиної нормативної та конструкторсько-технічної документації з усіх типів тролейбусів підприємства. Також необхідно продовжити роботу щодо розширення номенклатури виготовлення в умовах ЦТОТ окремих деталей, вузлів та агрегатів до тролейбусів. Необхідно проводити підготовку та впровадження централізованого ТО-2 тролейбусів і 100% виконання ремонтів усіх вузлів та агрегатів в умовах ремонтного виробництва ЦТОТ на єдиній території. Усе це в свою чергу дасть можливість забезпечити безпечні та якісні послуги підприємства.

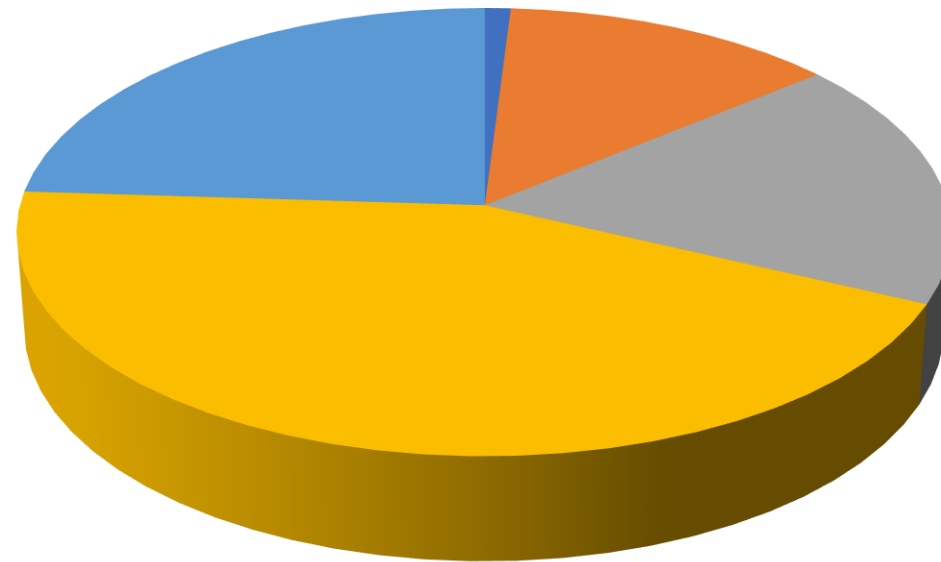
Виконання середнього ремонту в Центрі технічного обслуговування тролейбусів



Кількість працівників комунального підприємства «Київпастрас» станом на 2018 рік складає 8112 осіб. У тому числі:

За статтю:

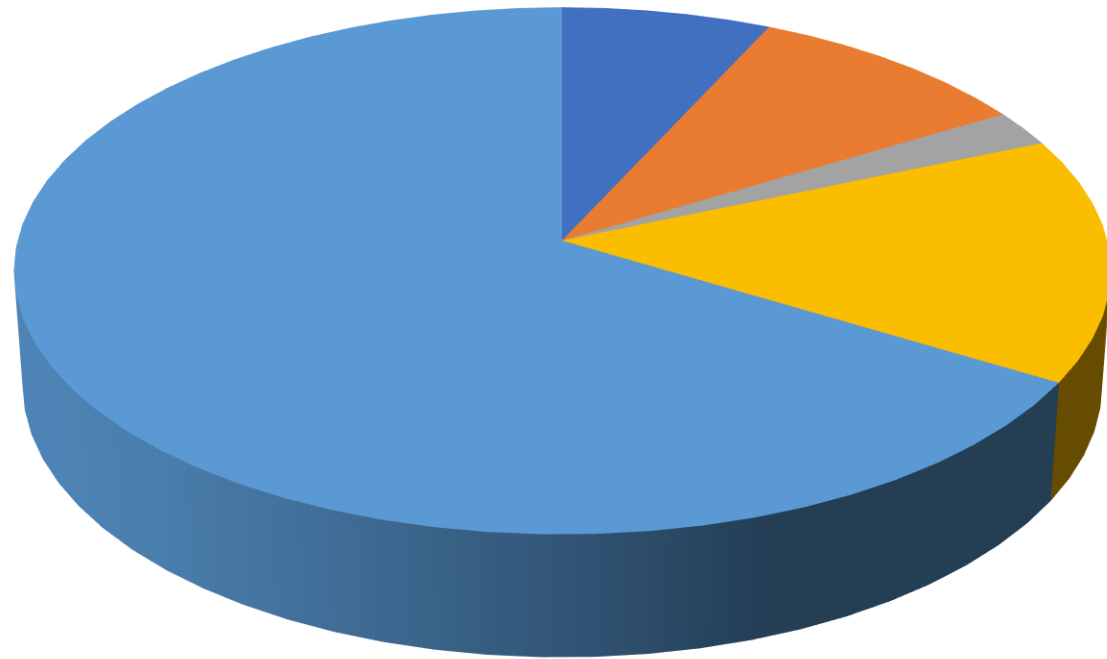
- чоловіки – 4706 осіб;
- жінки – 3406 осіб.



За віком:

- до 21 року;
- 22-35 років;
- 36-45 років;
- 45-60 років;
- старше 60 років.

За посадами:



- керівники - 559 осіб;
- професіонали - 773 особи;
- фахівці - 173 особи;
- тех.службовці - 1218 осіб;
- робітники всього - 5383 осіб.



Забезпечення соціальних пільг, одноразових заохочень, соціально-побутового, культурного, медичного обслуговування, організація оздоровлення і відпочинку працівників передбачено розділом VI колективного договору підприємства на 2018 - 2020 рр., зареєстрованого Управлінням праці та соціального захисту населення Подільської районної в місті Києві державної адміністрації від 09.08.2018 року №3471.

У комунальному підприємстві «Київпастрас» створені рівні можливості для працевлаштування на наявні вакантні посади в Дирекції, філіях та відокремлених підрозділах.

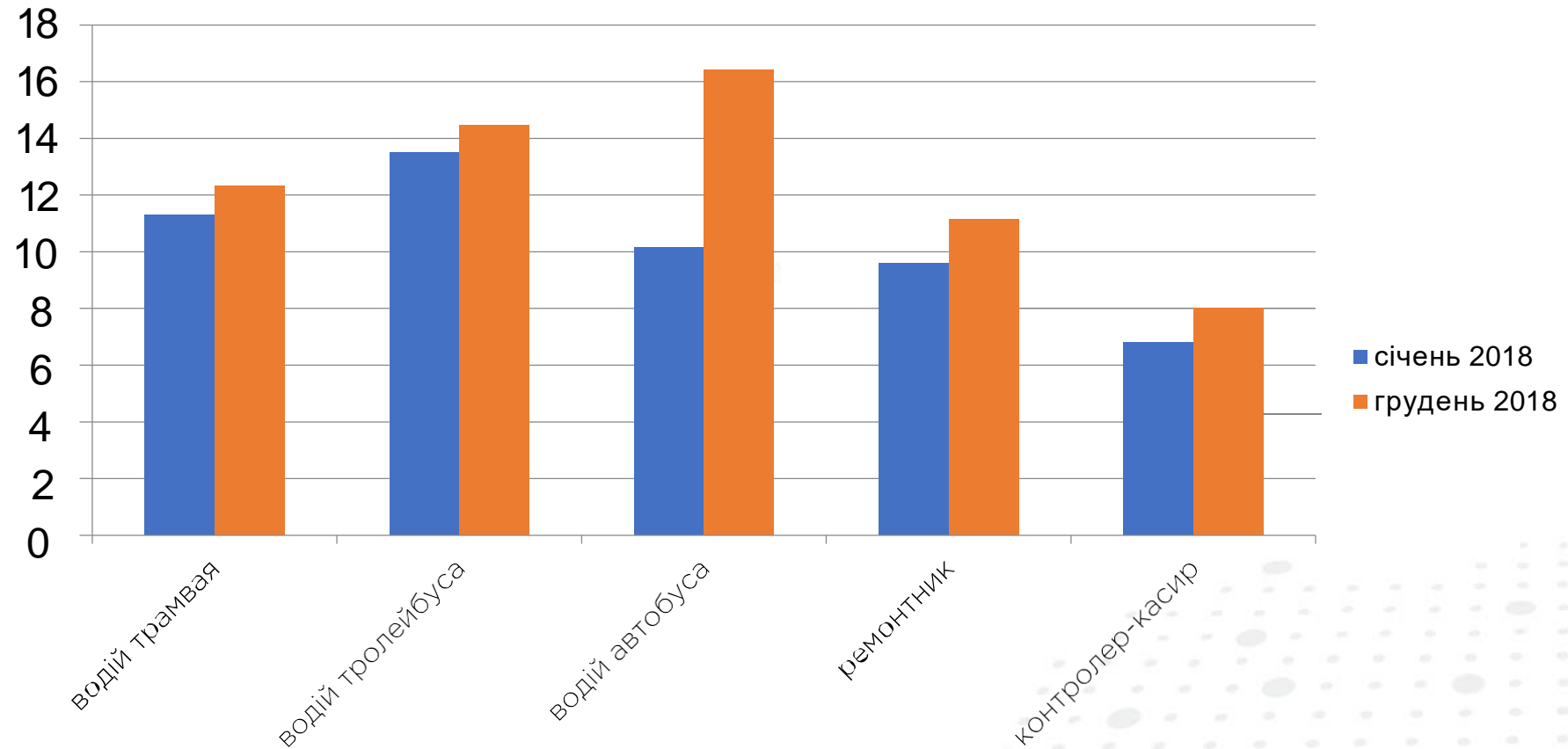
Перелік вакантних посад розміщений на сайті підприємства та постійно оновлюється.

Структура фонду оплати праці підприємства за 2018 рік складає:

- фонд основної заробітної плати – 55%;
- фонд додаткової заробітної плати – 44%;
- заохочувальні та компенсаційні виплати – 1%.



Динаміка росту середньої заробітної плати





У 2018 році комунальне підприємство «Київпастрас» придбало 5 трамвайних вагонів «Електрон Т5В641» українського виробництва та 12 трамвайних вагонів PESA 71- 714K польського виробництва.

Однопросторові модульні трамвайні вагони відповідають усім найновішим європейським стандартам і нормам. Пасажирський салон виконано в концепції єдиного простору із низьким розташуванням підлоги (рівень низької підлоги становить 100%). Вагони обладнані рампою для забезпечення доступу в салон пасажирів у кріслах колісних. Усі деталі салону виконані з сучасних матеріалів. Трамваї обладнані електронними інформаційними системами, зовнішніми та внутрішніми відеокамерами, системами обігріву та кондиціонування як пасажирського салону, так і кабіни водія.

Наразі оновлення трамвайного парку - одна з найактуальніших задач для комунального підприємства та міста.

Зношеність рухомого складу становить 81%, а трамвайні вагони, які масово отримувались у 1990-х роках, працюють третій нормативний строк (1 нормативний строк - 15 років).

Масштабність здійсненого оновлення трамвайного парку в період 2015 - 2018 років співрозмірна з оновленням трамвайного парку 1990-х років минулого століття.

Справжнім сюрпризом для пасажирів став унікальний проект «Видатні українці».

Наприклад, перші два вагони PESA були оформлені портретами Анни Київської та Ярослава Мудрого.

Наступні – портретами видатних діячів культури і мистецтва, таких як: Богдан Ступка, Микола Амосов, Борис Патон, Серж Лифар, Олександр Білаш, Владислав Городецький, Валерій Лобановський, Борис Гмиря, Олександр Довженко, Михайло Булгаков, Ігор Сікорський, Лесь Курбас.



Характеристика трисекційного
однопросторового модульного трамвайного
вагону PESA 71-714K:

- виробник - PESA, Польща, м. Бидгощ;
- довжина - 26,25 м;
- кількість секцій – 3;
- місць для сидіння: 60 чол.;
- повне завантаження: 260 чол.;
- 100 % низький рівень підлоги.



- Характеристика п'ятисекційного однопросторового модульного трамвайного вагону «Електрон Т5В641»:
- виробник СП «Електронтранс», м. Львів;
 - довжина - 30,2 м;
 - кількість секцій – 5;
 - місць для сидіння: 60 чол.;
 - повне завантаження: 268 чол.;
 - 100 % низький рівень підлоги.



фото Дмитра Пономаренко



фото Олега Рибальченко

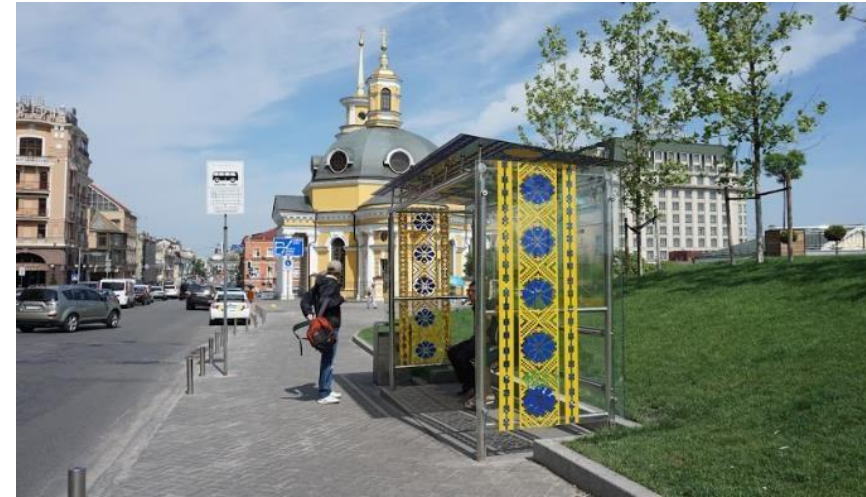


фото Сергія Шептицького



Для підвищення комфорту й зручності очікування громадського транспорту, проводиться демонтаж старих та встановлення нових, з гартованого скла, зупинок; осучаснюється навігація та схеми маршрутів. Сучасний павільйон очікування забезпечує пасажирів громадського транспорту захистом від вітру, дощу та снігу. При цьому повністю зберігаючи оглядовість для транспорту. Крім цього, на бокових панелях комплексу розміщено оновлену модернізовану навігацію з переліком маршрутів та карту місцевості з можливостями пересадки на інший вид транспорту. Відповідно до поставлених нашим підприємством технічних вимог, під'їзди до зупинок занижують для більш комфортного пересування маломобільних пасажирів.

Станом на 2018 рік завершено монтаж 63 зупинкових павільйонів очікування сучасного типу з гартованого скла. Загалом у столиці таких переоблаштовано 175. Також відповідно до оновлених Правил дорожнього руху разом з дорожніми службами міста розпочата комплексна заміна інформаційно-вказівних знаків та нанесення дорожньої розмітки, які позначають межі зупинки громадського транспорту.



Турнікетними групами для автоматизації оплати за проїзд пасажирами обладнані фунікулер, Борщагівська та Троєщинська ЛШТ, міська електричка. Наразі можливо зафіксувати або оплатити свій проїзд за допомогою разового квитка на термопапері, місячного проїзного квитка, Картки киянина та банківської безконтактної картки. Із введенням у дослідну експлуатацію системи електронного квитка з'являються нові можливості – KyivSmartCard тощо.

Безконтактно оплатити проїзд просто: достатньо піднести банківську картку до терміналу на турнікеті. Сума, що відповідає вартості проїзду, буде автоматично знята з рахунку. Оплату підтвердять звуковий і світловий сигнали, а також відповідний напис на турнікеті.



фото Сергія Гринкевича



Автоматизована система оплати проїзду надає чимало економічних переваг, серед яких – можливість оцінити реальний оборот коштів, коректно врахувати кількість пільговиків і фактичну картину щодо завантаженості маршрутів. Для пасажирів це зручна та швидка оплата проїзду, можливість використання різних гнучких тарифних систем. Для водіїв – скорочення часу затримки громадського транспорту на зупинках.

Автоматизована система обліку оплати проїзду у міському пасажирському транспорті Києва (АСОП) – програмно-технічний комплекс, призначений для обліку наданих транспортних послуг із використанням електронного квитка.

Електронний квиток (Е-квиток) – єдиний проїзний документ у громадському транспорті міста Києва, який після реєстрації в АСОП дає пасажирові право на одержання транспортних послуг.

Транспортний термінал – встановлений у рухомому складі наземного транспортного засобу або інтегрований із турнікетом спеціалізований комплект обладнання (зокрема, і валідатори), що призначений для реєстрації електронного квитка, перевірки транспортного ресурсу й оплати проїзду та взаємодіє з іншим

бортовим електронним інформаційним обладнанням і центром обробки транзакцій.

Е-квиток діятиме на всі види громадського транспорту на основі безконтактної електронної пластикової картки (транспортної картки) або надрукованого на папері QR-коду (для одноразової оплати проїзду).

Наприкінці 2018 року в столиці було вже розпочато тестову експлуатацію електронного квитка, яка тривала упродовж двох місяців, а потім перейшла в режим дослідної та триватиме до кінця жовтня 2019 року.





П'ятиповерховий гуртожиток був побудований у 1970 році за адресою вул. Серпова, 9-А. У жовтні 2018 року відбулася його презентація після реконструкції.

Під час реконструкції було оновлено дизайн житлових кімнат, на кожному поверсі облаштовані окремі приміщення кухні та санвузлів для жінок і чоловіків. На першому поверсі передбачено та облаштовано медичний пункт.

Під час капітальної реконструкції замінили системи електро- та водопровідних мереж; встановили водонагрівачі. Відремонтували покрівлю, утепили фасад, повністю замінили вікна та вхідні групи. Для дітей співробітників облаштували майданчики та ігрові кімнати.

Окрім ремонту житлових приміщень, задля підтримки здорового способу життя працівників підприємства на території гуртожитку також передбачено спортивний зал, який обладнано гімнастичними матами, комплексами «Шведська стінка», тенісними столами і тренажерами.

Для дітей облаштовані ігрові зони та актова зала, де заплановані проведення факультативних занять із вивчення іноземних мов.





У 2018 році комунальне підприємство «Київпастрас» також у межах реконструкції та будівництва трамвайної лінії від вул. Гната Юри до ЗАТ «Кисневий завод» завершило ремонт станцій Борщагівської лінії швидкісного трамвая, а саме: ст. «Вулиця Генерала Потапова», ст. «Польова» та ст. «Політехнічна».

Платформи облицьовано плиткою ФЕМ, гранітом і тактильною плиткою.

Встановлено металоконструкції навісів платформ і змінено скло навісів над платформами.

Реконструйовано світлофорні об'єкти.

Розроблена і проваджена нова система навігації.

Оновлено концепцію системи освітлення станцій.

Встановлено LED (енергозберігаюче) освітлення.

Встановлені системи відеонагляду.

Прокладені слаботочні мережі.

Відновлено зовнішнє покриття підлоги та стелі у вестибюлях станцій.

Замінено всі вхідні групи.

Змінені турнікетні групи.

Зроблено облицювання кіосків для продажу квитків.

Відремонтовано підземні переходи.

Оснащено пішохідний перехід Перекладено більше кілометра колії та здійснено роботи по зварюванню рейок.

Перевлаштовано дренажну систему станцій.

Реконструйовано систему електропостачання із заміною електрощитового обладнання.

Для пасажирів, які є поціновувачами сучасності, турнікетні групи обладнано системою безконтактної оплати проїзду, яка підтримує не лише платіжну систему MasterCard PayPass, але і Visa payWave.

Особливу увагу приділено маломобільним групам населення, для яких було встановлено 20 підйомників на п'яти станціях Борщагівської лінії швидкісного трамвая.

Лінія швидкісного трамвая з'єднає центральну частину міста, залізничний вокзал і один з найбільших житлових масивів Києва.

Щодня цією транспортною артерією пересуваються близько 160 тисяч пасажирів.



фото Сергія Гринкевича

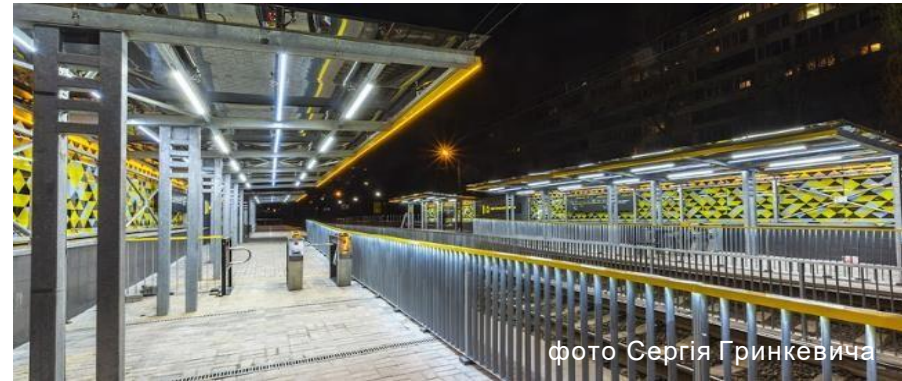


фото Сергія Гринкевича



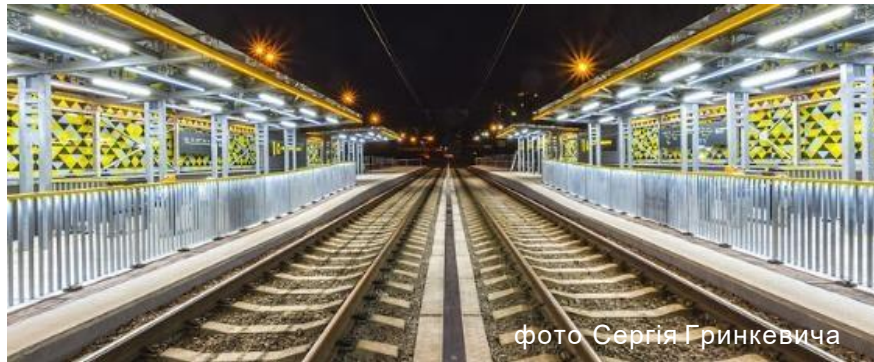
фото Сергія Гринкевича



фото Сергія Гринкевича

Комфорт пасажирів – одне з головних наших завдань, тому КП «Київпастрас» поступово оновлює рухомий склад та вдосконалює транспортну інфраструктуру столиці.

Упродовж останніх років ведеться активна співпраця з Європейським інвестиційним банком для залучення додаткових джерел фінансування в транспортну сферу Києва. Наприкінці 2018 року в рамках реалізації проекту «Міський громадський транспорт України» опрацьовується можливість залучення кредитних коштів, призначених для модернізації рухомого складу громадського транспорту, а саме: автобусів, трамваїв та фунікулера (112 нових автобусів і 17 трамваїв).



КИЇВПАСТРАНС



2019 – РІК ТРАНСФОРМАЦІЙ

#KYIVPASTRANSFORMATION

