УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КП «ХАРКІВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН» З ОГЛЯДУ НА ПІДВИЩЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕМЕНТІВ БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ

В.В.СТАМАТІН, аспірант
Харківський національний університет міського господарства імені О.М.Бекетова

Стале функціонування складної та багатовимірної структури, якою є КП «Харківський метрополітен», у сучасному конкурентному середовищі сектору міських пасажирських перевезень потребує постійного удосконалення як існуючих підходів в управлінні діяльністю, пошуку нових напрямів підвищення якості обслуговування пасажирів, комфорту їх перевезення та безпеки їхнього пересування, так і впровадження в діяльність комунального підприємства сучасних підходів та методів щодо підприємницької ініціативи та бізнес-адміністрування. Перш за все, на наш погляд, це повинно стосуватися розбудови існуючої логістичної інфраструктури підприємства. Розглянемо логістичну інфраструктуру, що склалася на кінець 2018 року.

Таблиця

Логістична інфраструктура КП «Харківський метрополітен» (2018 рік)

№	Показники	
1.	Кількість станцій, шт.	30
2.	Експлуатаційна довжина, км	38,7
3.	Кількість рухомого складу, вагонів	326
4.	Середньодобовий пробіг вагонів, км	352,5
5.	Обсяг роботи рухомого складу, тис.тн.км.брутто	1137979
6.	Динаміка зносу рухомого складу, %	90,8
7.	Коефіцієнт використання рухомого складу, %	98
8.	Загальна кількість перевезених пасажирів, млн. пас.	223,03
9.	Кількість перевезених пільговиків, млн. пас.	35,6
10.	Середньодобові перевезення, млн. пас.	0,611
11.	Середня населеність вагонів, пас.	51,9
12.	Чисельність робітників, чол.	2111
13.	Чисельність персоналу на 1 км шляху, чол.	50,7
14.	Питома норма метрополітену в пасажирських перевезення міста, %	42,1

15.	Доходи від перевезень, млн. грн.	849,4
16.	Витрати на перевезення, млн. грн.	1122,4
17.	Покриття витрат за рахунок місцевого бюджету, млн. грн.	135,01
18.	Загальна витрата електроенергії, тис.кВт/год.	88114
19.	Оплата за електроенергію, що використана, тис. грн.	223858
20.	Питомі витрати електроенергії на тягу поїздів, тн.км.брутто	52,5

В статті [1] автори приводять майже вичерпну інформацію щодо уточнення поняття «логістична інфраструктура», наводячи багато прикладів, як саме різні вчені підходять до цього поняття, його визначення та тлумачення, та підсумовують, що можна визначити логістичну інфраструктуру підприємства «як сукупність внутрішніх та зовнішніх елементів суб'єкта господарювання, що забезпечують просторово-часове перетворення логістичних потоків або створюють умови ефективного проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг». Приймемо за основу такий підхід. Як відомо, транспортним підприємствам, що займаються пасажирськими перевезеннями міським громадським транспортом, притаманні не всі елементи відомої логістичної схеми – «постачання-транспортування-збут». Тому, ці підприємства мають свою логістику, і вона складається з інвестиційної та інноваційної складових [2], що в повній мірі стосується удосконалення його інфраструктури. Отже, збільшення інноваційної активності підприємства дозволить впливати на ефективність використання його інфраструктури задля вдосконалення управління розвитком підприємства [3], надасть можливість впроваджувати в управлінську діяльність комунального підприємства елементів підприємництва та бізнес-адміністрування. В Харківському метрополітені для цього робиться чимало. По-перше, робота по впровадженню *автоматизованої системи ведення поїздів* – основний та найбільш затратний на сьогодні науково-технічний та програмно-технологічний проект. По-друге, на Харківському метрополітені впроваджена *автоматична система контролю й обліку електроенергії* (АСКУЭ), призначена для автоматичного виміру, збору, обробки, зберігання, відображення й документування інформації про споживання електроенергії всіма ділянками метрополітену. З метою економії електроенергії впроваджуються сучасні енергозберігаючі технології,

застосовують енергозберігаючі компактні люмінесцентні лампи, електронні пускорегулюючі пристрої тощо. По-третє, *новий рухомий склад*, що надійшов на підприємство та використовується для перевезення пасажирів, має переваги: від зменшення шуму поїздів при руху вздовж станцій до більшої їх пасажиромісткості та наявності місць для розташування та кріплення інвалідних візочків. Четверте, нові станції оснастили *ліфтами* для доступу на станції інвалідних та дитячих візочків, також ними можуть користуватися літні люди і всі, хто цього потребує. П'яте, в вагонах функціонує *відеоінформаційна система*, що сповіщає про маршрут руху, назву наступної станції та можливості пересадок. Шосте, в Харківському метрополітені проходить заміна покажчиків на більш сучасні. *Нові покажчики* містять дублювання українських назв латиницею, мають фотографії прилеглих об'єктів міської інфраструктури, для їх освітлення замість люмінесцентних ламп використовують більш економні світлодіодні.

На всіх станціях і на перегонах між ними діє *стільниковий зв'язок* національних операторів Київстар та Vodafone, а також *інтернет стандарту 4G*. У зоні метромосту між станціями Київська і Академіка Барабашова можна користуватися зв'язком всіх стільникових операторів України. І ще один важливий елемент перетворення – новітня *система оплати проїзду* в Харківському метрополітені. За роки існування засоби оплати проїзду неодноразово мінялися. Від монет номіналом 5 копійок до безконтактних смарт-карт. З липня 2007 року в якості засобу оплати проїзду впроваджені Rfid-карти з можливістю внесення на їх рахунок від 1 до 500 гривень. Студенти мають право на знижку 50 % від вартості проїзду при використанні Rfid-карти. З жовтня 2009 року пільгова категорія пасажирів одержала можливість оформити безконтактну пільгову карту для проходу через будь-який турнікет на станції. 26 жовтня 2011 року виконкомом міськради Харкова було ухвалене рішення про скасування жетонів у метро, їх замінили на паперові квитки зі штрих-кодами. Таким чином, Харківський метрополітен став четвертим на пострадянському просторі (після Московського, Тбіліського й Бакинського), що відмовився від жетонної оплати проїзду. Із квітня 2012 року основним засобом оплати проїзду (крім безконтактних смарт-карт) стає діючий протягом дня паперовий квиток зі штрих-кодом. Квитки продаються спеціальними автоматами, які приймають дрібні паперові купюри та 50-копійчані та 1-

гривневі монети. Рішенням Харківської міської ради від 20 грудня 2017 р. № 958/17 був прийнятий документ «Про створення системи «Електронний квиток» у міському електротранспорті (метрополітені, трамваї, тролейбусі) м. Харкова». Структура системи «Електронний квиток» побудована таким чином, що максимально інтегрована в існуючу систему метрополітену та в повній мірі використовує його апаратні засоби. Система згодом повинна стати єдиною системою оплати проїзду на всіх видах міського пасажирського громадського транспорту та буде інтегрована з банківськими платіжними системами «Visa» та «MasterCard». На станціях працюють *вбиральні*, причому кожного року відкриваються нові. Цей сервіс високо оцінений пасажирами. Станції підземки – елементи *системи бомбосховищ* на випадок агресії ззовні. Інтенсивно будуються дві нові станції на ділянці Метробудівників – Державинська – Одеська, планується будівництва ще трьох – Каштанова, Мотель Дружба, Аеропорт. Саме ця гілка (вздовж пр. Гагаріна в сторону Аеропорту) вважається найбільш перспективною для подальшого будівництва. Будується третє електродепо Олексіївське. В більш віддаленій перспективі планується подовження Холодногірсько-Заводської лінії на 6 станцій (Пісочин, Нова Баварія, Залютино, Східна, Роганська, Південна), Салтівської на 4 станції (Дружби Народів, Площа Бугримової, Москалівська, Новоселівка) та кільцевої Салтівсько-Заводської (з подовженням до станцій Караван, Героїв праці-2, Східна Салтівка, Проспект Тракторобудівників, 602 мікрорайон, Індустріальна-2).

Всі вищеописані перетворення та удосконалення логістичної інфраструктурі Харківського метрополітену вже стали запорукою впровадження на підприємстві елементів підприємницької діяльності, а управління ним вже містить ознаки бізнес-адміністрування, що в решті решт позначиться на підвищенні привабливості цього виду громадського транспорту серед користувачів та приверне увагу нових пасажирів. Отже, удосконалення логістичної інфраструктури метрополітенів є наукомістким і трудомістким процесом, пролонгованим у часі, що потребує залучення великої кількості юридичних та фізичних осіб, фахівців та управлінців. З метою забезпечення точності та гнучкості при прийнятті управлінських рішень з формування ефективних систем функціонування всього транспортного комплексу необхідно постійно проводити роботи по удосконаленню його логістичної інфраструктури протягом усього

інвестиційного процесу. А це, в свою чергу, потребує введення на комунальних підприємствах елементів підприємництва та бізнес-адміністрування.

Список використаних джерел

1. Познякова О.В., Гуляєв М.С. Оновлення логістичної інфраструктури метрополітену Києва // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 62. – С. 104-111.

2. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку). – Харків : Золоті сторінки, 2012. – 168 с.

3. Анастасов М.С., Кочерыгин А.С. Развитие инновационной структуры метрополитена мегаполиса: управленческий аспект // Транспортное дело России. – 2013. – Сер. Экономика. – С. 39-44.