

вигоди для підприємства. Такий підхід не тільки сприятиме запобіганню фінансових втрат, а також принесе прибуток від кваліфікованого працівника, а якісно відібраний та успішно адаптований працівник стане новим «обличчям» компанії з високим рівнем корпоративної культури, якій будуть віддавати перевагу як клієнти, так і інвестори [5].

Список посилань

1. http://confcontact.com/2014_04_25_ekonomika_i_menedgment/tom4/56_Stoyan.htm
2. Р.Саттон. Не работайте с мудаками. И что делать, если они вокруг вас. Минск, 2015. 168 с.
3. Бехар Г. Дело не в кофе: Корпоративная культура Starbucks. 3-е изд. Москва: Альпина Паблишерз, 2016. 192 с.
4. Красноруцький О.О., Колпаченко Н.М., Смігунова О.В. Методики навчання менеджерів у міжнародних корпораціях: переваги та проблеми застосування. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства: Економічні науки. Вип. 171. Харків: ХНТУСГ, 2016 р. С. 3 – 9.
5. Кутья І.В., Смігунова О.В. Адаптація персоналу в новому трудовому колективі як один із фундаментів успішної кадрової політики та корпоративної культури / Матеріали Всеукраїнської наукової конференції, присвяченої 100-річчю ДонНТУ, «Актуальні проблеми сучасної економіки та підприємництва». – Покровськ: ДонНТУ, 2021. – с. 120-125

УДК 656

БЕЗПЕКА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Попович Павло Васильович, д.т.н., Шевчук Оксана Степанівна, к.т.н.,
Захарчук Олена Павлівна, к.т.н., Прогній Павло Богданович, к.т.н.
Західноукраїнський національний університет*

SAFETY OF PASSENGER TRANSPORTATION

*Popovych P.V., Shevchuk O.S., Zakharchuk O.P., Prohnii P.V.
West Ukrainian National University*

В умовах пандемії COVID-19 виникають значні проблеми з позиції безпеки при пасажирських перевезеннях громадським транспортом. Динамічна політика швидкого реагування при перевезеннях людей для зменшення ризиків зараження пасажирів і водіїв забезпечується тим, що необхідним є надання дозволу муніципальними органами влади на перевезення людей без обтяжуючих зайвих обмежень щодо числа пасажирів у салоні з обов'язковим дотриманням максимального заповнення салону автобуса пасажирами відповідно до передбачених конструкцію транспортного засобу числа сидячих місць. Комфорт громадського транспорту в країнах Євросоюзу контролюється стандартом якості EN 13816 - стандарт обслуговування в громадському транспорті, який оцінює рівень задоволеності пасажирів за переліком таких факторів як зручність, доступність, інформування, час/тривалість, обслуговування клієнтів, комфорт їзди, безпека та вплив на навколишнє середовище. Стандарт ISO 2631-1 регулює дотримання механічних показників (рівень шуму від кочення коліс, ін.), тому він використовується при проектуванні транспортних засобів. Загальновідомо, в Україні, при проектуванні транспортних мереж до уваги приймаються, в основному, тривалість поїздки пасажирів до пункту призначення. Незважаючи на те, що зручність пасажирів і безпека є базовими факторами попиту для громадського транспорту, таким показником, як зручність в нас зазвичай нехтується, це є актуальним при проектуванні транспортних систем середніх міст, хоча на практиці вибір пасажирами громадського транспорту визначається багатьма чинниками. Це обумовлює актуальність досліджень транспортної системи для прийняття науково обґрунтованих рішень при розробці і забезпеченні її ефективного функціонування.

З метою підвищення рівня безпеки, а також зменшення рівня дискомфорту у громадському транспорті, транспортна послуга має проектуватися таким чином, щоб

відповідність очікуванням пасажирів була максимально адекватною [1, 2]. Відомі дослідження, з використанням моделі дискомфорту, дозволяють коректно прогнозувати вибір пасажиром виду транспорту також їхню поведінку при користуванні громадським транспортом у середніх містах, проте вони мають ряд суттєвих недоліків – дослідження пасажиропотоків проведено застосуванням непрямих методів, використовуючи інформацію операторів стільникового зв'язку, також дані диспетчерських служб [3], на цій основі виникатиме ряд суттєвих похибок як наслідок неточностей та припущень. Незважаючи на те, що зручність пасажирів та в час пандемії, безпека є базовими факторами попиту для громадського транспорту, а таким показником, як зручність в Україні завжди нехтується при проектуванні транспортних систем середніх міст, хоча вибір пасажиром громадського транспорту залежить від багатьох факторів. З метою збільшення рівня безпеки, а також зменшення рівня дискомфорту у громадському транспорті, транспортна послуга має проектуватися таким чином, щоб відповідність очікуванням пасажирів була максимально адекватною [1]. На сьогодні, органами влади часто рекомендується при міських пасажирських перевезеннях дотримуватись заповнення салону автобуса лише відповідно до передбаченої конструкцією транспортного засобу максимальної кількості пасажирів для місць сидіння. Таке навантаження транспортного засобу для уникнення щільного контакту пасажирів позитивно впливатиме на навантаження металоконструкції та ходової частини. При міських перевезеннях громадським транспортом, зокрема у середніх містах за класифікацією ДБН Б.2.2-12:2019, в умовах пандемії COVID-19 виникають значні ускладнення з позиції оптимізації перевізних процесів за критерієм максимальної безпеки пасажирів та водіїв. За інформацією НАСТО, органи управління транспортом у країнах світу перебувають на передових позиціях з точки зору реагування на пандемію шляхом раціональної розробки динамічної політики швидких дій при транспортуванні людей конкретно при даній надзвичайній ситуації. За дослідженнями групи китайських урядових епідеміологів, зокрема Hu Shixiong, опублікованих у журналі "Practical Preventive Medicine" і South China Morning Post print edition від 9 березня, 2020 р. встановлено, що SARS-CoV2 може перебувати у повітрі салону і на тих поверхнях транспортного засобу, на яких осіли дихальні краплі зараженої людини до кількох діб, значно підвищуючи ризик подальшої його передачі пасажиром транспортного засобу тактильним шляхом. Достатній рівень комфорту поїздки населення при використанні громадського транспорту при проектуванні транспортної мережі міста практично завжди нехтується, особливо при перевезеннях населення громадським транспортом у середніх містах, вважаючи, що такий показник, як час їздки буде єдиним показником який впливатиме на вибір пасажиром виду транспорту [2].

Удосконалення організації пасажирських перевезень громадським транспортом в середніх містах та формування політики перевезень населення транспортом загального користування в умовах COVID-19 можна забезпечити такими заходами:

1. Виконати комплексний аналіз пасажиропотоків у містах, визначити: швидкість притоку пасажирів на зупинку у між пікові також періоди; час очікування транспортного засобу; час поїздки від периферійних районів до центру; час поїздки між периферійними районами; розрахункова швидкість переміщення пасажирів.
2. На цій основі, з застосуванням визначників комфорту та вагових коефіцієнтів, встановити кількісні показники сприйняття комфорту в мережі громадського транспорту середніх міст.
3. Встановити шляхом мультикритеріального аналізу транспортної мережі характерні для середніх міст показники перевезень людей у громадах: рівень дискомфорту, коефіцієнт заповнення транспортного засобу, середній час перевезення, середню відстань перевезення.
4. Сформувати рекомендації для безпечної роботи транспорту враховуючи умови пандемії COVID-19.

В результаті аналізу сформовано базу для формування політики перевезень пасажирів громадським транспортом базуючись на підходах задовільного рівня безпеки в умовах COVID-19, також комфорту пасажирів з розробкою основ вимірювання сприйняття

найважливіших факторів зручності громадського транспорту, мінімального дискомфорту з застосуванням множини якісних і кількісних показників, що забезпечить можливість більш повного розуміння ставлення пасажирів до сприйняття якості транспортної послуги як фактору зручності послуг міського громадського транспорту.

Список посилань

1. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами/ О.С. Шевчук // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – № 169. – С. 205–209.
2. Попович П. В. Дослідження комфорту в громадському транспорті м. Тернополя / П. В. Попович, Л. Я. Побережний, І. С. Мурований, О. С. Шевчук, П. Б. Прогній, Л. Я. Побережна, В. М. Плотиця // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. - 2020. - № 2. - С. 88-98. -
3. Маяк М. М. Особливості розвитку ринку вантажних і пасажирських перевезень / М. М. Маяк, П. Б. Прогній, А. Й. Матвійшин, П. В. Попович, О. С. Шевчук, В. М. Островерхов, А. С. Коцур, О.В. Романишин // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. - 2020. - № 2. - С. 64-71.

УДК 656.073.7

ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ПРОЦЕСУ ДАСТАВКИ ДРІБНОПАРТІЙНИХ ВАНТАЖІВ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ

Птиця Наталія Василівна, к.т.н.

Ковцур Катерина Григорівна, к.т.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

RESEARCH OF THE INFLUENCE OF THE PROCESS OF A SMALL-LOT CARGO DELIVERY ON THE FUNCTIONING OF THE RETAIL'S NETWORK

Ptytsia N.

Kovtsyur K.

Kharkiv National Automobile and Highway University

Особливістю доставки вантажів автомобільним транспортом в сфері торгівлі є їх широкий асортимент, що обумовлює партійність перевезень і широкий спектр проблемних ситуацій, що виникають при просуванні вантажів у ланцюгу постачань. Структура вантажопотоку змінилася, це пов'язано з появою нових видів товарів, а також істотним збільшенням номенклатури вантажів, що доставляються в межах одного ланцюга постачань, зміни торкнулися і умов організації процесу доставки. З'явилися нові вимоги, що пред'являються до процесу доставки, обумовлені конкурентною боротьбою на ринку товарів і послуг [1 - 3].

Основні проблеми, що виникають в ланцюзі постачань роздрібній торговельній мережі, виникають саме на етапі «останньої милі». «Остання миля» в логістиці - етап поставки товару від продавця покупцеві. Через безпосередній контакт логістики продавця з кінцевим споживачем, цей етап є одним з ключових в ланцюзі постачань. Якість функціонування цієї ланки логістики безпосередньо впливає на один з найважливіших аспектів для роздрібної торговельної мережі - задоволеність і лояльність клієнта [1].

В даний час вирішенню питання підвищення ефективності процесу доставки дрібнопартійних вантажів, особливу увагу приділено в наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Розгляд питання було подано в роботах Анікіна Б.А., Воркута А.І., Міротіна Л.Б., Неруша А.П., Смехова А.А., Нагорного Є.В., Шраменко Н.Ю., Альошинського Є.С. та ін. Аналіз літературних джерел свідчить, що виникає необхідність вирішення задачі визначення впливу параметрів логістичної системи роздрібної торговельної мережі на витрати на доставку дрібнопартійних вантажів, з урахуванням як логістичних, так і маркетингових параметрів.