

ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ЯК ЗАПОРУКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

Логвіненко В. В., студент 5 курсу факультету Транспортних систем та технологій

Россолов О. В., канд. техн. наук, доц. каф. Транспортних систем та логістики

Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

В рамках транспортної доступності інженери повинні приділяти увагу не лише зменшенню відстані пересування, але навіть таким детальним параметрам, як перепади в рівні підлоги між транспортними засобом та платформами, конструкцією терміналу (витрати часу на піше пересування) та салону маршрутного засобу (Steinfeld, 2001). Транспортна доступність повинна бути оцінена та гарантована для всіх типів пасажирів, особливо для людей з обмеженими фізичними можливостями, які стикаються з реальними проблемами кожен день, коли використовується громадський транспорт (Azenkot, Prasain and others, 2011).

У цьому випадку, згідно А. Заячу (А. Zajac), доступність громадського транспорту може бути покращена шляхом модернізації транспортних засобів через електричні рампи та спеціальні операційні пристрої в транспортних засобах (відкриття дверей, замовлення зупинки пасажиром та інше). Крім того, пропонується звернути увагу на вдосконалення дизайну платформ, полегшення доступу до маршрутних транспортних засобів та модернізацію об'єктів загальної інфраструктури (технічне вдосконалення елементів маршрутної мережі). Більш того, Інтернет та наявність великого обсягу даних дозволяють запровадити парадигму краудсорсінгу в системі громадського транспорту, наприклад, для розміщення автобусних зупинок для сліпих людей (Nara and Azenkot, 2015).

Без сумніву, всі ці заходи дозволяють досягти сформульованої мети - підвищити доступність громадського транспорту. Але вищезгадані підходи спрямовані лише на технічний розвиток і не звертають уваги на технологічні параметри. Якщо взяти до уваги лише цю групу факторів, то навіть в цьому разі буде отримано значний ефект за умови впровадження технічних заходів. Це передбачає використання макро підходу, що означає формування та координацію транспортних систем на основі фізичної концентрації людей, послуг та економічної діяльності (Rode and Floster, 2014).

Загальний підхід до визначення індикаторів транспортної доступності породжує дві функції, які її формують. Перша представляє можливості, які будуть досягнуті в деякій транспортній зоні (місця поглинання пересувань, в якості яких, як правило, виступають об'єкти прикладання праці). Друга – відображає зусилля, часові або грошові витрати для досягнення необхідних можливостей (місця прикладання праці) в результаті виконання пересувань. (Spiekermann, Wegener, Květoň and others, 2013).

Згідно з цим, транспортні інженери повинні зосередити свої зусилля особливо на другій функції та факторах, які безпосередньо впливають на технологічні аспекти транспортної мережі. Перш за все необхідно враховувати особливі характеристики сучасних мегаполісів, такі як розподіл по території міста місць проживання та диверсифікацію робочої сили. Гостро необхідним є запровадження транзитно-орієнтованого розвитку (Transit-Oriented Development) та залізнично-орієнтованої транспортної доступності (міський електричний транспорт) (Pagliara and Papa, 2011; Papa and Bertolini, 2015). В цьому разі на перший план виходять просторові характеристики маршрутної мережі громадського транспорту, які є складовою технологічних заходів в забезпеченні транспортної доступності.

Література:

1. AZENKOT, S., PRASAIN, S., BORNING, A., FORTUNA, E., LADNER, R. and WOBROCK, J., 2011. Enhancing Independence and Safety for Blind and Deaf-Blind Public Transit Riders. CHI Conference on Human Factors in Computing Systems. May 7 – 12. pp. 3247 – 3256.
2. COMI, A., NUZZOLO, A., BRINCHI, S., VERGINI, R., 2017. Bus travel time variability: some experimental evidences. Transportation Research Procedia, 27, pp. 101 – 108.
3. COPPOLA, P., NUZZOLO, A., 2011. Changing accessibility, dwelling price and the spatial distribution of socio-economic activities. Research in Transportation Economics, Vol. 31, Issue 1, pp. 63 – 71.
4. ROSSOLOV, A., 2016. Demand modelling for public transport service based on variation of needs in travel. Urban and regional transport, 7, Vol. 2, pp. 4 – 8.
5. RODE, P., FLOATER, G., THOMOPOULOS, N., DOCHERTY, J., SCHWINGER, P., MAHENDRA, A., and FANG, W., 2014. Accessibility in Cities: Transport and Urban Form. NCE Cities Paper 03. LSE Cities. London School of Economics and Political Science, 61 p.
6. MURRAY, A., 2003. A coverage model for improving public transit system accessibility and expanding access. Annals of Operations Research, Vol. 123, Issue 1 – 4, pp. 143 – 156.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Малкіна М. С., студент 4 курсу факультету Програмної інженерії та бізнесу
Косухіна Л. І., асист. каф. Економіки та маркетингу

Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»

Авіаційна промисловість – це галузь народного господарства, призначена робити літальні апарати для задоволення потреб населення, народного господарства й оборони країни. Особливістю авіаційної промисловості є швидкі темпи впровадження науково-технічних досягнень і, як наслідок, випуск нових, більш досконалих типів літаків.

Останнім часом у зв'язку з тяжким економічним станом держави та більшості галузей все частіше виникають питання щодо ефективності діяльності авіабудівної галузі. Авіаційна галузь є стратегічно важливою та