



Рисунок 1 – Елементи логістичної ефективності під час перевезення вантажу у межах міста

У звіті Міжнародного банку (2009) зазначається, що у більшості міст розвинутих країн, міський вантажний транспорт є досить неефективним, тобто такий самий обсяг товарів, що мають однакову або кращу якість обслуговування, може бути розподілений з меншою кількістю пройдених транспортних кілометрів. Це відображає дуже низький коефіцієнт завантаження для малих фірм, що експлуатують свої власні вантажні автомобілі [3]. Схожу ситуацію можна спостерігати в Україні. При цьому, кроки щодо регулювання вантажних перевезень у містах України є дуже повільними.

Вважаючи на вищевикладене доцільним вважається детальне дослідження показників ефективності транспортного процесу, зокрема під час здійснення вантажних перевезень у межах міста.

1. <https://delivering-tomorrow.com/the-future-of-city-logistics/>

2. Mentzer, J.T. and Konrad, B.P. An Efficiency/Effectiveness Approach to Logistics Performance Analysis. Journal of Business Logistics, (1991)

3. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Freight transport for development toolkit – urban transport, 2009.

ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ДОРОЖНЬОЇ ОБСТАНОВКИ НА ЕМОЦІЙНИЙ СТАН ВОДІЯ

Кандиба О.О.

Науковий керівник – Прасоленко О.В., канд. техн. наук, доцент

Іноді водій не встигає відслідковувати інформацію про умови руху. Причини можуть бути різні від стомлення й до відволікання уваги від дороги. Усе це пов'язане із часом на виконання необхідних дій від водія в конкретний момент часу згідно з умовами руху. Дорогоцінні

секунди витрачені на відволікання уваги (наприклад розмова по мобільному телефону) водієві доводиться компенсувати сильним прискоренням або гальмуванням, що у свою чергу залежить від тягodynamічних можливостей автомобіля. Сучасні автомобілі допомагають водієві. Застосування різних систем активної й пасивної безпеки дозволяють підвищити не тільки рівень безпеки але й комфорт пересування. У випадку, коли водій пізно відреагував на зміну умов руху йому доводиться надіятись на автомобіль, тому що секунди які приділяються на час реакції водія втрачено. У середньому час реакції водія в міських умовах змінюється від 0,6 до 1,1 секунди залежно від складності дорожньо-транспортної ситуації. При цьому, час реакції водія на очікуваний сигнал значно менше ніж на несподіваний. Як правило, коли водій очікує зміну в дорожніх умовах або в поведінці інших учасників руху він заздалегідь готується до необхідних дій і мінімізує вплив даних факторів на свій емоційний і фізичний стан. Саме раптовість події змушує водія нервувати й допускати помилки в керуванні автомобілем. Зміни емоційного стану (зсув рівня шкірно-гальванічної реакції (ШГР)) викликаються додатковою інформацією, наприклад появою зустрічного автомобіля, людини, що переходить дорогу, на записі ШГР це відбивається появою нової хвилі. Кожному об'єкту, що має відношення до режиму руху, відповідає поява хвилі, це означає, що водій сприйняв і переробив інформацію, укладену в кожному об'єкті.

У дорожніх дослідженнях, коли водій змушений постійно контролювати режим руху відповідно до змін дорожньої обстановки, ШГР може бути використана для визначення впливу на емоційний стан водія, як геометричних параметрів дороги, так і засобів керування дорожнім рухом. Отже ШГР можна використовувати як засіб оцінки впливу факторів дорожньої обстановки на емоційний стан водія. Проте, для достовірності результатів ШГР доцільно застосовувати з іншими електрофізіологічними методами дослідження стану людини.

ДІЯЛЬНІСТЬ ВОДІЯ В ПРОЦЕСІ КЕРУВАННЯ АВТОМОБІЛЕМ

Рєпін Д.С.

Науковий керівник – Прасоленко О.В., канд. техн. наук, доцент

Діяльність водія характеризується наступними факторами:

1. Великий обсяг інформації, її обробка та її безперервний синтез;
2. Хронічний дефіцит часу для прийняття рішення;
3. Великий рівень відповідальності за прийняті рішення.