

## ОЦІНКА КОМФОРТНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА МІСЬКИХ ТА ПРИМІСЬКИХ МАРШРУТАХ м. ХАРКОВА

**Іванов Д. О.**, студент 6 курсу факультету Транспортних систем та технологій  
**Давідич Ю. О.**, д-р техн. наук, проф. каф. Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

За останні роки ринок автотранспортних послуг все більше переходить від цінової конкуренції до якісної. Досвід зарубіжних країн показує, що якість послуг стає однією з головних факторів при виборі способу пересування. В наші дні, рівень автотранспортних послуг не є достатнім, тому це цікаво дослідити, як користувачі автотранспортних послуг оцінюють рівень якості перевезення [1, 2].

Одним з факторів, які мешканці міст вказують в якості основної причини для вибору способу пересування, є комфортність поїздки [3, 4]. При цьому раніш проведені дослідження у якості показника комфортності враховували лише ступінь заповнення салону транспортного засобу. Внаслідок цього виникає необхідність в дослідженні, як пасажери оцінюють рівень комфортності перевезення на міських та приміських маршрутах м. Харкова.

Для дослідження була розроблена анкета, в якій комфортність перевезення оцінювалися наступними факторами: наявність вільних місць для поїздки сидячи; достатньо вільного місця для поїздки стоячи; чистота в транспортному засобі; запах в транспортному засобі; освітлення в транспортному засобі; вільне місце для багажу; стиль водіння водія; час затрачений на поїздку.

Оцінка факторів проводилася шляхом анкетування на найбільших автостанціях м.Харкова, а саме на приміських автостанціях: Харків АС-6 “Заводська”, Харків АС-3 “Кінний ринок”, Харків ДП “Холодна гора”, Харків АС “Героїв праці” та 4-ри міських автостанції.

В анкеті важливість факторів комфорту оцінювалася за допомогою шкали оцінювання від 1 до 4, де значення кожного фактора комфортності було оцінено від неважливого до дуже важливого.

Аналіз результатів анкетування показав, що комфортність перевезення є більш важливим для пасажирів приміських, ніж для користувачів міських маршрутів. В той же час середні оцінки рівня комфортності перевезення на міських маршрутах нижче, ніж на приміських.

Також пасажирам було поставлено питання, щодо готовності платити більше для підвищення комфорту. Аналіз даних показав, що тільки 15% приміських та 6% міських користувачів маршрутів готові платити більше для підвищення комфорту.

### Література:

1. Маруніч В. С. Організація та управління пасажирськими перевезеннями: підручник / В. С. Маруніч, Л. Г. Шморгун. – К.: Міленіум, 2017. – 528 с.
2. Спирин І. В. Перевозки пасажирів городським транспортом / І. В. Спирин. – Москва: Академкнига, 2004. 413 с.
3. Криворучко О. Н. Управление качеством услуг предприятий пассажирского автомобильного транспорта / О. Н. Криворучко, Т. Е. Василенко – Харьков: ХНАДУ, 2006. – 155 с..
4. Большаков А. М. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов / А. М. Большаков, Е. А. Кравченко, С. Л. Черникова – М.: Транспорт, 1981. – 206 с.

## ЗМЕНШЕННЯ ВІБРАЦІЇ ЗОВНІШНІХ КОНСТРУКЦІЙ ТОНКИМ АРМОВАНИМ ПОКРИТТЯМ НА ОСНОВІ ПОЛІВІНІЛАЦЕТАТУ

**Калініченко В. П.**, студент 7 курсу, центр заочного навчання

**Білим П. А.**, канд. хім. наук, доц. каф. Охорони праці та безпеки життєдіяльності

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

Вібродемпфування зовнішніх конструкцій зазвичай здійснюють облицюванням їх елементів різного роду вібропоглинаючими покриттями. Використовують, зокрема, м'які, жорсткі і армовані покриття.

Одним з напрямків робіт по вдосконаленню покриттів даного типу є зменшення їх маси при збереженні вібропоглинаючій здатності без ускладнення технології нанесення. Таке вдосконалення широко застосовуваних армованих покриттів можливо за рахунок зменшення товщини як дисипативного, так і армуючого шару [1].

Найбільш перспективними для мінімізації маси є покриття з дисипативним шаром з синтетичного матеріалу на основі полівінілацетату і армуючого шару - склотканини.

Раніше було встановлено, що коливання полімерної плівки в більшості випадків не залежать від товщини армуючого шару, так як описані процеси в'яких втрат відбуваються в площині його поверхні. Звідси випливає, що зменшення товщини армуючого шару не приведе до погіршення ефективності розглянутого вібропоглинаючого покриття.

Експериментальна перевірка зробленого припущення про можливість збереження ефективності армованого покриття у виді полімерної плівки при зменшенні товщини як дисипативного, так і армуючого шару, виконувалася з використанням однорідних сталевих пластин з нанесенням різних за величиною товщини армованої плівки.

Випробування пластин виконувалися при їх знаходженні в повітряному об'ємі великогабаритного лабораторного приміщення.