

Література:

1. Agile-маніфест розробки програмного забезпечення [Електронний ресурс] / [К. Бек, Д. Греннінг, М. Бідл та ін.]. – 2001. – Режим доступу до ресурсу: <http://agilemanifesto.org/iso/uk/manifesto.html> (дата звернення: 13.11.2021).
2. Леффінгвел Д. Welcome to Scaled Agile Framework 5! [Електронний ресурс] / Дін Леффінгвел – Режим доступу до ресурсу: <https://www.scaledagileframework.com/about/> (дата звернення: 13.11.2021).

УДОСКОНАЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ НАЗЕМНОГО МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ Й БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ МІСТА

Прохоров Б. С., студент 1 курсу Навчально-наукового інституту будівельної та цивільної інженерії

Серіков Я. О., к.т.н., доцент кафедри Охрони праці та безпеки життєдіяльності

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

Міський наземний електричний пасажирський транспорт є важливою галуззю інфраструктури міста і одним з важливих джерел наповнення бюджету. Він характеризується низьким рівнем забруднення навколишнього середовища, і в розвинених країнах цей вид транспорту є основним перевізником пасажирів всередині міста. За статистичними даними на його частку припадає понад 50% міського пасажиропотоку.

До інфраструктури наземного міського електричного транспорту (НМЕТ) входять такі основні елементи як тягові підстанції, що забезпечують електричною енергією систему НМЕТ, диспетчерські, контактна мережа, одиниці рухомого складу. Для живлення рухомого складу підприємства електричного транспорту отримують електричну енергію від електричних мереж загального призначення. Так як електричний транспорт живиться постійним струмом порівняно невисокої напруги і достатньо високої потужності, то передавання електричної енергії таких параметрів на значні відстані є мало ефективним, тому що супроводжується значними втратами. З метою зниження втрат електричної енергії, а також забезпечення необхідної потужності, вздовж ліній НМЕТ розміщують тягові понижувальні підстанції, які отримують з міських мереж високу напругу (6 кВ, 10 кВ) змінного струму і перетворюють її в напругу постійного струму, придатну для живлення рухомого складу НМЕТ через контактну мережу.

Розвиток міст викликає необхідність подальшого розвитку мережі НМЕТ, збільшення потужності її мережі живлення, що викликає необхідність спорудження нових тягових підстанцій. Але в умовах щільної міської забудови будівництво нової тягової підстанції за стандартними проектами є достатньо складним завданням. На додаток до цього, при спорудженні таких об'єктів

порушується ландшафт району міста, підвищується рівень негативного техногенного впливу на населення, яке проживає в безпосередній близькості від тягової підстанції, в результаті випромінювання підвищеного рівня електромагнітного поля, підвищеного рівня шуму силових трансформаторів, збільшення пожежної небезпеки тощо [1, 2]. Тобто застосування стандартних рішень – будівництво розглянутих об'єктів традиційним наземним способом, викликає ряд додаткових завдань, що відносяться до галузі екології, безпеки життєдіяльності населення.

Проведений аналіз технічних рішень з цього питання, що застосовують в розвинутих країнах, дає змогу визначити як перспективний напрямок запровадження в системі міського наземного електричного транспорту підземних тягових підстанцій [3]. В тягових підстанціях такого типу електричні апарати, тобто всю конструкцію підстанції, розміщують під землею (рис 1).

У результаті такого рішення можуть бути вирішені проблеми дефіциту потужності живлення НМЕТ і земельних ділянок для будівництва тягових підстанцій, в тому числі й у центральній частині міст. На поверхні ділянки землі, де розташована підземна тягова підстанція, є можливість організувати ландшафтний дизайн, дитячі майданчики, тощо (рис. 2).



Рис. 1. Підземна тягова підстанція.
Етап будівництва



Рис. 2. Підземна тягова підстанція.
Етап експлуатації

Отже, у результаті запровадження підземних тягових підстанцій в інфраструктурі НМЕТ забезпечується екологічна безпека, знижується негативний техногенний вплив на навколишнє природне середовище, а також підвищується рівень безпеки життєдіяльності населення за рахунок зменшення рівня шуму, впливу електромагнітного поля на людину.

Література:

1. Серіков Я. О., Лісова А. О. Проблеми забруднення навколишнього середовища наземним електричним транспортом / Матеріали X Всеукр. наук. інтернет-конф. «Безпека людини і реалізація права на працю в сучасних умовах життєдіяльності», НЮУ, 2019. С. 477-482.
2. Серіков Я., Коженевські Л. Захист середовища існування людини в системі «людина – місто» від антропогенного забруднення. Зарубіжний досвід / Матер. ІХ междунар.

науч.-теоретич. интернет-конф. «Город. Культура. Цивилизация» Харків, ХНУГХ, 2019. – С. 50-54.

3. https://www.google.com/search?rlz=1C1AONY_ruUA746UA746&sxsrf

ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ ПРИ АДАПТИВНОМУ УПРАВЛІННІ ПРОЄКТАМИ В ПЕРІОД КРИЗИ

Раченко Є. Д., аспірант 2 курсу, спеціальність 122 – «Комп'ютерні науки»
Єпіфанов О. Ю., здобувач, АТ «Мотор Січ»

Доценко Н. В., д.т.н., доцент, професор кафедри управління проєктами в міському господарстві і будівництві

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

Згідно зі статистикою більша частина проєктів закінчуються невдачею. Перед проєктним менеджером постає питання реалізації проєкту в умовах проєктної кризи, яку можуть спричинити як зовнішні ризики, так і внутрішні проблеми проєкту. Реалізація проєктів в агресивному турбулентному середовищі в період кризи потребує застосування методологічного забезпечення екстремального або антикризового управління проєктами. Кризовими називаються проєкти, параметри яких відхиляються від нормальних значень як мінімум на 50%.

Оскільки при реалізації таких проєктів фінансові та часові ресурси майже вичерпані, управління людськими ресурсами набуває першочергове значення. Саме від людських ресурсів на етапі реалізації проєкту залежить, чи зможе проєкт бути успішно завершений. При цьому від самих ресурсів часто вимагають, щоб вони працювали з подвійною інтенсивністю. Навіть при додатковій грошовій мотивації для більшості команд настає період розпаду. Найнебезпечніші ситуації, коли для виконання завдань є невелика кількість доступних ресурсів або дані завдання можуть бути виконані тільки ресурсами, що володіють спеціальними, унікальними навичками. У таких випадках можливе припинення роботи над проєктом.

Таким чином, виникає завдання розробки ефективних методів управління людськими ресурсами в проєктах з урахуванням необхідності забезпечення та розвитку критичних компетенцій. Якщо на етапі формування команди проєкту приділити належну увагу питанням функціонального резервування, то вірогідність виконання робіт проєкту зростає. Формуючи склад команди проєкту, необхідно виконати умови реалізованості функцій – можливість команди забезпечити виконання робіт проєкту із заданими коефіцієнтами резервування. Функціональне резервування приведе до того, що у період проєктної кризи команда проєкту зможе реалізувати задані функції [1].

На етапі формування команди проєкту при виборі менеджера та керівника проєкту доцільно використання методу стрес-контролю. При