

організаційно-інформаційної підтримки вітчизняного соціального підприємництва з боку держави, вітчизняних та міжнародних організацій.

Список використаних джерел:

1. Соціальне підприємництво: від ідеї до суспільних змін : посібник / А. А. Свинчук та ін. Київ : ТОВ «Підприємство «Віеней», 2017. 188 с.
2. Богацька Н. Вплив ринку праці на конкурентоспроможність соціального підприємства //Економіка та суспільство. – 2022. – №. 43. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1681/1617>
3. Спільнокошт – краудфандинг в Україні: веб-сайт [Електронний ресурс]. Режим доступу - <https://biggggidea.com/projects/>.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СФЕРИ ВИРОБНИЦТВА ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ МАЛОЇ ВАНТАЖОПІДЙОМНОСТІ

С. В. ВОЙТКІВ, канд. техн. наук
Науково-технічний центр "Автополіпром"
79066 Україна, м. Львів, вул. Зубрівська, 32/24
voytktivsv@ukr.net

Транспортні засоби різного призначення з електричним тяговим приводом, зокрема електромобілі малої вантажопідйомності, широко застосовуються у різних сферах багатьох країн світу. Електромобілі малої вантажопідйомності категорій L7 та N1 особливо поширені у європейських країнах, у США та Китаї. Особливістю сфери їх виробництва являється дрібносерійне виробництво, що обумовлює їх великі ринкові ціни. Саме тому, імпортування таких вантажних транспортних засобів не набуло бодай якогось відчутного обсягу. При цьому, електромобілі з корисним навантаженням до 1500 кг, особливо у нинішніх умовах економічного розвитку нашої держави, можуть бути дуже корисними у різних сферах життєдіяльності. Отже, з огляду на дуже велику початкову вартість таких електромобілів та, фактично, не доцільність їх імпортування, вкрай важливим завданням вітчизняного автомобілебудування видається створення та організація їх виробництва.

Варто зауважити, що відповідні зрушення у цьому напрямку присутні же на протязі декількох років. Проте, ні фірмі "Coolon" (колишня фірма "Murmuration technology LLC", м. Кривий Ріг), ні компанії "ВЕЕМметалавтопром" спільно з фахівцями НТЦ "Автополіпром", наразі не вдалося організувати бодай одиничне виробництво створених ними дослідних зразків електромобілів категорії N1 моделей "Coolon" та EN31 "Карпати" (рис. 1).

Проектування та виготовлення дослідного зразка електромобіля EN31 "Карпати" висвітлили цілий ряд особливостей цих процесів. При розробленні ескізної конструкторської документації конструкторам довелося зіткнутися з

проблемою майже повної відсутності технічної та експлуатаційної документації на імпортовані комплектуючі вироби трансмісії та ходової частини, оскільки вітчизняних просто не має, що призвело до:

- значного збільшення термінів проектування базового шасі електромобіля;

- необхідності додаткових обсягів фінансування не передбачених проектом дослідно-конструкторських робіт, пов'язаних з проектуванням і виготовленням відповідних стендів та проведенням досліджень з визначення параметрів жорсткості підвіски коліс керованого моста, кутів поворотів кулькових опор коліс і тяг керового механізму тощо;

- створення креслень та 3D-моделей багатьох складових частин трансмісії та ходової частини базового шасі, а також багатьох інших комплектуючих виробів, оскільки фірми-постачальники їх не надавали навіть попри настійливі прохання та вимоги.



а



б

Рисунок 1 Перші дослідні зразки електромобілів категорії N1:
а) – моделі "Coolon"; б) – моделі EN31 "Карпати"

Не обійшлося без проблем і у процесі виготовлення дослідного зразка базового шасі електромобіля, обумовлених вкрай низьким професійним рівнем менеджерів фірм-постачальників комплектуючих виробів та повною відсутністю будь-якої конкретної інформації щодо технічних параметрів того чи іншого виробу. Практично, їх діяльність зводиться до реалізації виробів за заздалегідь наданими кодами. Але відсутність у більшості випадків каталогів продукції необхідного призначення не дає можливості вибору конкретного виробу та надання коду для його закупівлі. Окрім того, часто якість отриманих виробів дуже низького рівня.

Ще одна дуже велика проблема полягає у ненаданні фірмами-постачальниками або виробниками комплектуючих виробів монтажної та експлуатаційної документації, що унеможливорює правильність виконання робіт по їх встановленню на базове шасі електромобіля, адже не відомо дуже багато технічних вимог, наприклад, моменти затягування кріпильних виробів. А відсутність каталогів запасних частин дуже ускладнює розроблення експлуатаційної та ремонтної документації.

Надзвичайно важкою проблемою стало проведення заводських, приймальних та сертифікаційних випробувань, особливо у нинішніх непростих воєнних умовах. Виявилось, що в нашій державі відсутні акредитовані лабораторії з випробувань електромобілів, пов'язаних із системами тягового приводу та його керуванням. Більше того, у західній частині України практично не залишилось жодного випробувального центру. Єдина у західному регіоні випробувальна лабораторія ДП "Автоскладальний завод № 1" ПАТ "Автомобільна компанія "Богдан Моторс" теж на грані ліквідації.

Окрім того, навіть з огляду на прийняття ряду державних програм (наприклад [1]), приходиться констатувати, що діяльність жодного з державних і регіональних органів не сприяє розвитку вкрай важливих для економіки України сфер і галузей промислового виробництва.

Список використаних джерел:

1. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. Міністерство інфраструктури України. 40 с. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf.

ЛЮДИНА В СУЧАСНОМУ МІСТІ

М. О. ЗУБКО, студентка Навчально-наукового
Інституту економіки і менеджменту
Л. О. РАДІОНОВА, канд. філос. наук, доцент,
доцент кафедри філософії і політології
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, Україна
61002 Україна, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17
sociopolis@ukr.net*

Існує багато понять міста, але загалом місто, трансформуючись унаслідок історичного розвитку, специфіки національної культури та менталітету людей, виявляється активною формотворчою силою, що окультурює соціальний і географічний простір. Крім цього, місто – це акумулятор людської думки, емоцій, почуттів, дій людини. Сучасні зміни – це насамперед зміни людини та її способу життя, її духовного світу; людина розв'язує проблеми переходу, перетворюючи себе і проектуючи свої дії в нових соціокультурних просторах.

Європейська соціальна думка звернулася до проблеми людини в епоху Відродження і на зорі Нового часу. Але мислителі ХХ ст. визнали за необхідне здійснити новий поворот до проблематики людини, причому саме до теми її існування. У результаті народилася екзистенціальна філософія ХХ ст. Ж.-П. Сартр у праці «Екзистенціалізм – це гуманізм» [1] пояснює специфіку існування людини таким чином. Під час виготовлення речі людина