

content/uploads/sites/10/2024/07/mng-2-38-2023-11.pdf (дата звернення: 10.11.2024).

5. Yashchenko O.F., Makatora D.A., Kubanov R.A., Zinych P.L. Customer Focus as a Tool for Improving Business Efficiency in the Architecture and Construction Industry. Проблеми економіки. 2024. № 3(61). С. 212–2020. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2024-3-212-220>; URL: https://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2024-3_0-pages-212_220.pdf (дата звернення: 10.11.2024).

Гижка В.Л.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦІЇ БУЛЬВАРУ ВАЦЛАВА ГАВЕЛА В М. КИЄВІ

Процес автомобілізації, що розвернувся з особливою силою після закінчення першої світової війни, вже до кінця 30-х років викликав особливі критичні явища в містах США і Західної Європи. Стало очевидним, що міські вулично-дорожні мережі, що формувалися задовго до появи автомобіля, не відповідають вимогам автомобільного руху. Невідповідність цього виражалась в зростанні дорожньо-транспортних пригод, різкому падінні швидкостей, збільшенні транспортних заторів.

Не дивлячись на ускладнення умов застосування автомобіля, процес автомобілізації продовжується і до теперішнього часу досягає вельми високого рівня. Оскільки значна частина пересувань здійснюється там за допомогою легкових автомобілів, почалась ліквідація ліній масового транспорту, які ставали нерентабельними. Є міста (мале і середнє), в яких відсутній масовий транспорт і всі пасажиро перевезення здійснюються на легкових автомобілях. Це в свою чергу викликало такі ускладнення і поставило перед містами настільки тяжко вирішувальні задачі, що деякі американські спеціалісти (архітектори, містобудівники, транспортники, соціологи) повинні тепер визнати, що «європейський шлях» розвитку, при якому велика частина пасажиро перевезень виконується засобами суспільного транспорту, являється більш правильним.

Основна причина кризисних явищ пов'язана з вельми малою ефективністю індивідуального транспорту в порівнянні з масовим і з потребою у великій площі проїжджих частин для легкових автомобілів. Разом із тим використання легкового автомобіля представляє значні зручності, оскільки пересування здійснюється «від дверей до дверей» і сама поїздка здійснюється в умовах великого комфорту. Що стосується швидкості спо-

лучення, то потенціальні можливості легкового автомобіля в умовах перегружених вулиць використовуються в дуже слабкому ступені і пересування на легковому автомобілі майже не дає вигаду в порівнянні з вуличним масовим транспортом, явно поступаючись при цьому вневуличному швидкісному транспорту.

Мала провізна здатність і значні розміри займаної площі вулиць укажуть на недоцільність використання легкових автомобілів для масових, концентрованих на невеликому відрізку часу пересувань, якими є трудові пересування. Очевидно, використання індивідуального транспорту доцільно в основному по деяким культурно-побутовим цілям і з метою відпочинку, включаючи сюди і загородні поїздки. Як зазначалось вище, роль легкового автомобіля постійно посилюватиметься в процесі формування групових систем розселення, розвитку міської агломерації.

Об'єкт розміщений на перетні проспекту Комарова та закінчуючи вулицею Народного ополчення на лінію цієї реконструкції входить також перехрестя бульвару Вацлава Гавела та просп. Відрадний також ліво та правоповоротні з'їзди з естакади на вулицю Волинську. В проекті розглядається три основні типи планувальних рішень для даного перетину: перетин типу кільце, ромбовидний перетин зі зміною сторінності руху, по типу правоповоротних з'їздів та ромбовидного типу. В наслідок особливостей, що характерні кожному варіанту інженерно-планувального рішення, було прийнято варіант ромбовидний перетин зі зміною сторінності руху.

Перевагами якого є легкий лівий поворот та розворот, дозволяє виділити основний потік без шкоди другорядному, він знаходиться в другому рівні і ніяк не перешкоджає руху. Попри всі переваги звісно є і недоліки перетину ромбовидного типу такі, як підвищена аварійність, складність влаштування пішохідних переходів, але порівнявши вартість будівництва, дорожні витрати, транспортні витрати та ефективність капіталовкладень було прийнято рішення зупинитися на даному варіанті. В конструктивному розділі було розраховано залізобетонний сходовий марш підземного пішохідного переходу. В організацією будівництва розрахована технологічна карта на влаштування асфальтобетонного покриття також був складений кошторис на певний етап будівництва та розроблена охорона праці.

Список використаних джерел

1. Проектування автомобільних доріг: підручник у 2 ч. / за ред. О.А. Білятинського, Я.В. Хом'яка. Ч1. К.: Вища школа, 1997. 518 с.
2. Вулично-дорожня мережа міст: методичні вказівки до підрахунку обсягів земляних робіт при вертикальному плануванні території міських магістралей в курсовому та дипломному проектуванні для студентів спе-

ціальності 7.092103 “Міське будівництво та господарство” / Уклад.: М.М. Осетрін, П.П. Чередніченко. К.: КНУБА, 2001. 12 с.

3. Вулично-дорожня мережа міст: методичні вказівки до практичних занять та виконання курсового проекту / Уклад.: М.М. Осетрін, Г.Б. Фукс, П.П. Чередніченко. К.: КНУБА, 2001. 36 с.

4. Інженерні рішення з охорони праці при розробці дипломних проєктів інженерно-будівельних спеціальностей: навчальний посібник. Київ: Основа, 2001. 336 с.

5. Проектування дощової каналізації: Методичні рекомендації. В.В. Леонтович. Київ: КНУБіА 2000. 27 с.

Головань В.О.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ОСОБЛИВОСТІ ЦИФРОВІЗАЦІ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Глобалізація та технологічний прогрес стали рушійним поштовхом до посилення конкуренції між країнами за рахунок активного впровадження інформаційно-цифрових технологій у всі сфери як суспільного, так і бізнесового життя: державні послуги населенню, освіта, якість життя, медицина, виробництво, торгівля, безпека тощо. Розвиток економіки будь-якої країни, що побудований на цифрових технологіях, забезпечує конкурентними перевагами в умовах жорсткої конкурентної глобалізації (підключення до цифрових глобальних ланцюгів створення вартості, появи нових ринків та ніш, прискорене впровадження нових технологій).

У результаті цифрової трансформації глобальної економічної архітектури виникають нові контури цифрової економіки, що характеризуються експоненціальним зростанням потоків даних. Формування цифрового ринкового простору сприяє підвищенню конкурентоспроможності насамперед у промисловому секторі шляхом створення нових продуктів та систем їх обслуговування, що призводить до появи нових сегментів ринку [1]. Тобто, по суті ринок цифровізації поглиблює процеси глобалізації та сприяє створенню єдиного глобального ринку.

Потенційна економічна вигода від цифровізації виробництва є великою – насамперед, це створює нові джерела доходу, сприяє зростанню доданої вартості та розширює межі економічних можливостей країни. Це економічне зростання веде до покращення глобальної конкурентоспроможності і, як наслідок, покращує рівень та якість життя населення.