

## **УЧАСТЬ СТУДЕНТІВ У ВИВЧАННІ МІСЬКИХ ПРОБЛЕМ**

Як показує досвід, навіть за умов стабільної економічної ситуації та відносної доступності інформації про ринок праці значна кількість випускників вишів не здатна вірно обрати майбутню спеціальність та адаптуватися до переходу від навчання до трудової діяльності. Ще більш гострою є проблема пошуку навчального закладу і першого робочого місця для випускника вишу в умовах високої соціально-економічної невизначеності та ризиків, що виникають під час економічних спадів, криз та військових дій які відбуваються в Україні.

На протязі багатьох років в рамках вивчення дисципліни комерційна логістика студенти магістерської програми випускової кафедри міжнародної торгівлі і підприємництва Університету імені Альфреда Нобеля місто Дніпро приймають участь у різних дослідженнях, що ініціює кафедра або наші партнери з Європейських університетів, тому актуальне навчання набуває практичного сенсу і поширюється серед зацікавлених у подальшому навчанні бакалаврів [1]. Так, у 2020 році відбулась спільна робота щодо дослідження стійкої міської мобільності, яка передбачає перехід міст від звичайного режиму руху, в якому переважають приватні автомобілі, до більш стійкої моделі міської та регіональної мобільності, заснованої на використанні громадського транспорту і екологічно чистих видів транспорту, включаючи електробуси і електромобілі, велосипеди та інший безмоторний транспорт, а також пішу ходьбу. Міська мобільність є сукупністю процесів управління рухом людей, вантажів та інформації в рамках логістичної системи міста відповідно до потреб і цілей його розвитку, відповідно до вимог охорони навколишнього середовища, з урахуванням того факту, що місто є

громадською організацією, основною метою якої є задоволення потреб своїх користувачів. Таким чином, в рамках міжнародного проекту магістри кафедри міжнародної торгівлі і підприємництва вивчали досвід і підхід до планування удосконалення міської інфраструктури Дніпра.

В 2020 р. в м. Дніпро під час планового опитування жителів мерією міста щодо розвитку інфраструктури міста, за ініціативою автора було задано одне питання «Які з проблем, що пов'язані з міським транспортом є для Вас найбільш актуальними»? Оскільки у м. Дніпро активно розвивається інфраструктура та розробляється SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) – план сталої міської мобільності, міська влада має великий інтерес до думок жителів міста. В місті вже активно розвивається транспортна інфраструктура, будуються нові дороги, сучасні «розумні» зупинки для громадського транспорту, велосипедні дороги, паркувальні майданчики (в тому числі перехоплюючі паркувальні майданчики (intercepting parking lots) на околицях міста). Залучаючи великий обсяг кредитних коштів для розвитку інфраструктури влада має великий інтерес до громадської думки щодо розвитку міста. В результаті останнього опитування були отримані наступні результати.

Більшість жителів міста з цих чотирьох проблем поставили на перше місце швидкість пересування (32,25%), на друге місце безпека пересування (28,25%), на третє – можливості спілкування (23,08%) і на останнє – екологічну безпеку (16,43%) [2]. Примітно, що з чотирьох вікових категорій тільки три (18–30 років; 31–45 років; та 46–60 років) поставили на перше місце проблеми швидкості пересування, а проблеми екологічної безпеки на останнє місце. Тільки жителі віком старше 60 років стурбовані станом міського довкілля (рис. 1).

Тобто ще задовго до початку планування та проведення опитувань керівництво міста визначилось з нагальними проблемами міста та почало змінювати його інфраструктуру. Проведене опитування підтвердило вірність

вибору та допомогло виграти час на впровадження докорінних змін у місті.

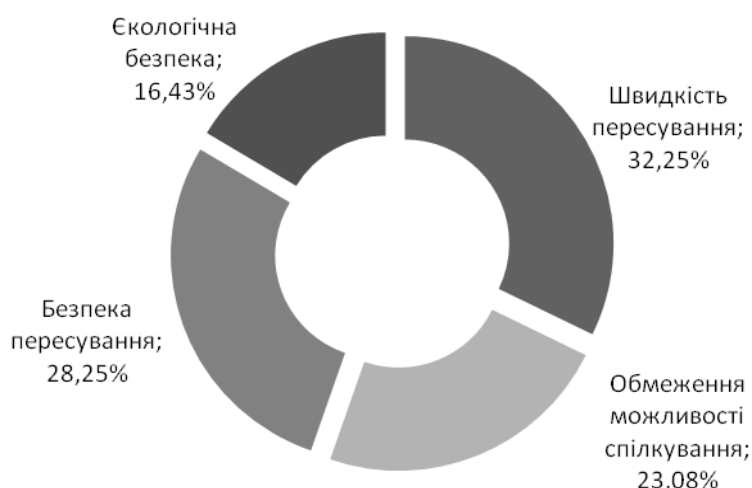


Рис.1. Поточні проблеми міського транспорту в м. Дніпро

\* Джерело: складено авторкою самостійно за [2].

На прикладі міста Дніпро можна бачити, що очевидними та нагальними проблемами були якість доріг та швидкість пересування ними. Тому визначивши ці проблеми як пріоритетні мерія міста ще шість років тому, почала здійснювати докорінні зміни міської транспортної інфраструктури. І, не зважаючи на те, що план сталої міської мобільності ще не прийнятий, в місті, яке налічує більше одного мільйона жителів відбуваються суттєві зміни.

Звісно, що отримані в м. Дніпро результати відображають думки жителів лише конкретного міста щодо їх вимог до міського середовища і не можуть бути використані для інших міст. Безумовно, в інших країнах та навіть в різних містах будь якої Європейської країни думки жителів щодо цих питань можуть суттєво відрізнятись. Ставлення жителів кожного конкретного міста цілком залежить від таких початкових чинників:

- чисельність жителів;
- стан доріг загального користування;
- кількість та структура автомобільного транспорту;
- розвиненість громадського транспорту;

- розосередженість об'єктів громадського користування;
- стан навколишнього середовища;
- спосіб життя;
- культурні традиції; соціальна активність жителів та ще багатьох чинників, які визначають місцеву специфіку.

Тому цілі SUMP та показники для контролю для різних міст можуть відрізнитись. Але показники контролю все одно мають відповідати вимогам, що викладені вище. Багато дослідників хибно вважають, що екологічний аспект є домінуючим чинником при визначенні пріоритетів сталої мобільності [3]. Однак це твердження не завжди є справедливим. Тому на конкретному прикладі свого міста, дослідницька група магістрів кафедри міжнародної торгівлі і підприємництва Університету імені Альфреда Нобеля змогла в цьому переконатись.

#### Список використаних джерел

1. RyzhkovaH., RizunN., PawłyszynI. (2019). Education of Logisticians in Poland: Problems and Prospects in Students' Opinion. *Logistics and Transport*. No 4(44). 2019. PP. 95–103.
2. Irena Pawłyszyn, Halyna Ryzhkova (2021). Methodical Aspects of Planning Sustainable Urban Mobility, *European Research Studies Journal* Volume XXIV Special Issue 5, 344-365. URL: <https://ersj.eu/journal/2737> (дата звернення: 05.05.2022 р.)
3. Wegener, M., (2013), “The future of mobility in cities: Challenges for urban modelling”, *Transport Policy*, 29,pp.275–282. [online] Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.07.004> (дата звернення: 05.05.2022 р.)