

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фесюкова Л. Воспитание сказкой: Для работы с детьми дошкольного возраста. М.:ООО «Фирма «Издательство АСТ»; Харьков: Фолио, 2000. 464. С. 3-9.
2. Гаврилова Т. Роль казки на особистість дитини // Журнал «Дошкільне виховання», 2007. № 5. С. 12-13.
3. Машовець М. Казка і патріотизм // Журнал «Дитячий садок», 2010. № 33, С.18-19.
4. Машовець М. Казка як засіб розвитку словесної творчості // Журнал «Дошкільне виховання», 2009. №10. С. 23-24.

Горбова Ю. С.

к.соц.н., директор науково-дослідного

Інституту соціологічних досліджень,

ДВНЗ «Київський національний економічний

університет ім. В. Гетьмана»,

м. Київ, Україна

Ігнатенко О.В.

Студентка IV курсу факультету управління персоналом,

соціології та психології

ДВНЗ «Київський національний економічний

університет ім. В. Гетьмана», Україна

ОСОБЛИВОСТІ ВПЛИВУ УРБАНІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ НА ФОРМУВАННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

Поняття «урбаністика» дедалі частіше фігурує серед науковців, архітекторів, ЗМІ, громадських діячів, і, навіть, серед пересічних громадян. Але чи є розуміння, про що конкретно йдеться? На сьогодні існує безліч бачень і трактовок урбаністики. Для одних – це чергове «модне» слово, яким можна описати діяльність небайдужих громадських активістів, для других – це додати ще одну велодоріжку. Але, в першу чергу, урбаністика – це підхід до вивчення, планування і творення міст, в якому значна увага приділяється взаємодії міських жителів із збудованим середовищем. Певна річ, що в урбаністиці є свої підходи і гіпотези, проте деякі з них впродовж десятиліть використовуються задля розвитку і планування міст: від Нью-Йорку до Берліну, від Лондону до Сінгапуру. Але що

відбувається в Україні? У 2007 році сталися такі події, що посприяли поширенню терміну «урбаністика»: після чергового ДТП велосипедиста було засновано Асоціацію велосипедистів Києва, мета якої – створення велосипедної інфраструктури; виникнення ініціативи «Збережи старий Київ», мета якої – боротьба проти забудови на Пейзажній алеї.

У 2010 році почали відбуватися масові протести: у Києві проти перетворення Гостинного двору на торговельний центр, в Одесі – проти ухвалення нового генплану, а в Харкові – проти вирубування дерев у парку Горького. Але не порятунками міст єдиними. У центрі уваги урбаністів є й людина та її комфортне перебування у міському просторі. На перший погляд, може здатися, що вся діяльність урбаністів – це надання переваги пішоходам у місті. Адже постійно чути новини у контексті «облаштування наземних переходів», «перекриття доріг», тощо. Однак це помилка. В українських реаліях – за мету відновити баланс і створити належні умови для всіх мешканців міста.

Продовжуючи проблему автомобілів, слід зазначити, що їм виділено найбільше місця на дорогах, міську землю витрачають на розбудову транспортних розв'язок, парковок, тощо. Або так звана масова паркова автомобілей на тротуарах, де й так мало місця. Дедалі більше ми говоримо й про чисте повітря, про зношеність інфраструктури, про складну ситуацію з питною водою, про невідповідність розташування роботи і домівки, тощо. І всім цим також займається урбаністика.

Проблема українського суспільства в тому, що воно досі не усвідомлює, що воно і є рушійною силою для зміни міста. Адже якщо всі навколо такі хороші, то чому у нас стільки проблем? Кожна людина формує міський простір. Так само, і місто впливає на людей. Тому важливо, щоб і члени міської ради, і громадських організацій доносили важливість залучення громади до прийняття рішень щодо організації міського простору.

В Україні урбаністика ще не набрала таких обертів, як на Заході. Наразі він набув більш індивідуального характеру, який проявив себе у певних ініціативах, а потрібно, щоб він був як у стратегічному плануванні на рівні областей, міст, районів, так і в практичному застосуванні. Тео Хебен – нідерландський архітектор – зазначав, що варто працювати із тим містом, яке ми вже маємо, перетворювати його та намагатися покращити. Не руйнувати старе, не створювати нове, а лише – із користю використовувати будинок за будинком, район за районом. Як місто, так і життя в ньому – своєрідний проєкт, де є багато компонентів. А це означає, що перш ніж щось реалізувати або змінювати, потрібно визначитися, що ми хочемо мати в кінці. А така визначеність для нас рідкість (наприклад, є для Вінниці та Тростянцю). Важливо, щоб у кожного населеного пункту була своя стратегія, до створення якого буде залучений кожний громадянин.

З одного боку, Україна знаходиться під впливом загальносвітових урбаністичних тенденцій. З іншого — наші реалії сформовані специфікою пострадянського міста, переосмислення якого не було доведене до кінця. Відповідно до цього, у кожного міста свої «наболілі» зони. Але наразі зосередимо поле зору на Києві. Можна виділити наступні моменти: Транспортна проблематика. Основні вектори — затори, якість доріг та місця для паркування. Згідно з дослідженням рейтингу TomTom, Київ посідає 3 місце в європейському рейтингу заторів, поступаючись лише Москві та Стамбулу. А середньорічна завантаженість київських магістралей (станом на 2019 р.) становила 53% [1]. Отже, Київ за умов набагато меншого населення має проблеми із заторами на рівні по-справжньому густонаселених європейських мегаполісів.

Для більш ґрунтовного дослідження обраної проблематики було проведено пілотажне соціологічне дослідження тему «Ставлення киян до свого міського простору». Перейдемо до найбільш цікавих результатів. Так 62% обрали «низьку якість доріг» однією з основних проблем своїх районів. 58% опитаних відмітило відсутність місць для паркування у їх районі. Однією з основних проблем паркування є його централізація. Умовно, центральна частина міста = велика кількість адмінбудівель = скупчення авто. Хибно припускати, що від більшої кількості паркомісць проблема б вирішилася. Адже тут вступає в силу наступна формула: більше паркомісць = більший потік автівок = збільшення кількості заторів.

Не секрет, що більшість підземних та наземних переходів давно "окупували" представники стихійної торгівлі. Тим самим, перетворюючи їх на повноцінні ринки. 56% респондентів відзначало несанкціоновану торгівлю як одну з проблем їх району. Так чи інакше, попит формує пропозицію. Покупці все ще продовжують здійснювати "шопінг" в непередбачених для цього місцях, а продавці готові задовольняти цю потребу. Цілодобово. У будь-яку погоду та будь-яку пору року. 54% респондентів відзначило шумове забруднення, як одну з проблем їх району. Та й не дивно, адже Київ є одним з небагатьох міст України, де постійно проводяться масові заходи та концерти. І вони можуть відбуватися як на центральних вулицях, так і біля місць для відпочинку, а також на більш віддалених від центру площадках. Це вже не говорячи про будинки, що близько розташовані до автомагістралей, аеропортів чи залізничних станцій.

За результатами опитування 68% респондентів відзначало, що незадоволені роботою ЖКГ. Від загального аварійного стану системи до проблем утилізації сміття, від для всіх «звичної» відсутності гарячої води до інколи незрозумілих тарифів. Спектр проблем з ЖКГ настільки багатогранний, що важко зупинитися та виокремити декілька векторів.

Ні для кого не є секретом наявність поганого стану міської інфраструктури, екологічних проблем, незручності та непривітності міських просторів міста Києва. Є як масштабні проблеми (лідерські позиції в рейтингу заторів), так і суто локальні (приміром, несправність утилізації сміття). Звісно, з року в рік проблеми можуть видозмінюватися, відходити на інший план, тощо. Але деякі з них вже стають візитівкою або міста, або певного району. Що аж ніяк не створює позитивний портрет мегаполісу. Можна впевнено викреслювати точкову боротьбу за відповідальне ставлення до міських публічних просторів з способів виходу з цієї ситуації. Адже ні реальні виконавці робіт, ні приватні балансоутримувачі міських публічних просторів не зацікавлені у задоволенні потреб і вимог громади. А, отже, слід використовувати механіку учасницького містобудування. Такий підхід передбачає повну прозорість бюджетного й містобудівного планування, а також постійні консультації влади з міськими громадами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Full-year historical traffic data [Електронний ресурс] / – Режим доступу до ресурсу: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/kiev-traffic#statistics.

Клімова Анастасія

студентка II курсу факультету економіки та бізнесу
ДВНЗ «Таврійський державний агротехнологічний університет
імені Дмитра Моторного», Україна

БАГАТОРІВНЕВИЙ ХАРАКТЕР КОРПОРАТИВНОЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЯК ЗАПОРУКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

З кожним роком питання корпоративної соціальної відповідальності набувають усе більшої актуальності для України. Це пов'язано з тим, що із зростанням ролі людського капіталу збільшуються і вимоги працівників до компаній в яких вони бажають працювати. Поняття гідного робочого місця за цих умов починає розглядатися у більш широкому контексті та з більшим списком відповідних йому критеріїв. Також все більшої значимості набувають принципи прозорості та відкритості діяльності підприємств.

Концепція соціальної відповідальності набуває все більшого поширення в Україні, являючи собою систему суспільних відносин із зацікавленими групами та взаємодію з державою у вирішенні соціальних проблем. Класичне визначення корпоративної соціальної