

Горбенко Д.О., Крамаренко В.О.
студенти;

Александрова І.О.
*викладач-методист, викладач вищої категорії,
Білгород-Дністровський морський рибпромисловий технікум*

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ ОПТИМІЗАЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ У МІСТІ БІЛГОРОД-ДНІСТРОВСЬКИЙ

Актуальність питання. На сучасному етапі значного підвищення активності громадських рухів у всіх сферах культурного і соціального середовища в Україні, роль молоді в реальному житті міста Білгорода-Дністровського не може бути поза увагою студентських колективів, які виявляють інтерес до науково-дослідницької діяльності. Автори статті досліджують питання поліпшення міського середовища через оптимізацію інфраструктури міста, підвищення його екологічності, створення проекту за принципами «розумне місто».

Проблема питання сформована історично-архітектурною специфікою міста Білгорода-Дністровського. Автори статті ставлять за мету дослідження питання, щодо можливості втілення в умовах стародавньої історичної спадщини досягнень, які відповідають принципам будови екологічних «розумних міст. Завдання даної статті обґрунтувати гіпотезу можливості збереження архітектурних особливостей стародавнього міста і водночас спрогнозувати засади підвищення його екологічності і створення умов для розвитку потужного туристичного напрямку міста, як бюджетоутворюючій галузі. Автори статті використовують аналітичні та емпіричні методи досліджень.

Змістовна частина статті має: аналіз літератури та ґрунтовність наукових досліджень в галузі оптимізації соціально – культурного простору в містах різного типу; оцінку особливостей містоутворюючих елементів Білгорода-Дністровського та їх призначення; висновки щодо гіпотези можливої екологічної оптимізації стародавнього міста на прикладі Білгорода-Дністровського.

Сучасна тенденція зростання ролі міст призвела до започаткування нового прикладного напрямку екології – урбоекології, як області знань не тільки про умови життєдіяльності великих і малих міст, їх еколого-економічних особливостей, а й на стійкі закономірні процеси міського способу поселень. У давнину міста були оточені кріпосною стіною, яка відмежовувала їх від прилеглому до них простору і була захистом від агресивних сусідів. Наше місто є живим прикладом стародавніх принципів будови міст (рис. 1).

Сучасне місто – це великий населений пункт, жителі якого зайняті в галузях промисловості, послуг, управління, науки, культури й відповідає основним принципам структурованості міських поселень (рис. 2). Характерними ознаками міста є: переважання забудованої території над незабудованою, штучного покриття над природним; наявність, а часто і переважна більшість багатоповерхових будівель; розвинута система громадського транспорту; розвинута торгова мережа; високий рівень забруднення природного середовища; наявність специфічних «хвороб урбанізації»; наявність рекреаційних зон; наявність закладів освіти та охорони здоров'я; культові споруди; наявність періодичних видань; наявність приміської зони [1, с. 2].



Рис. 1. Макет фортеці – міста Білгорода Дністровського

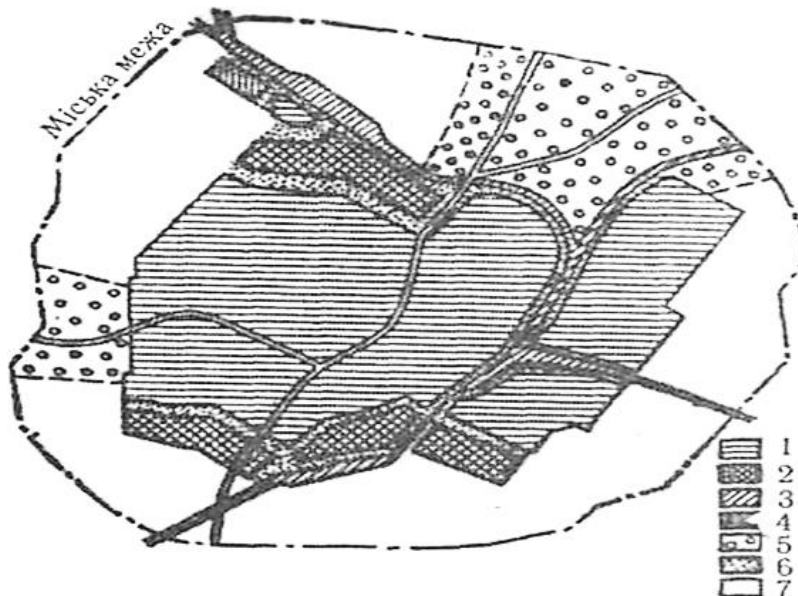


Рис. 2. Міська структура. 1 – сільбицна; 2 – промислова; 3 – транспортна; 4 – складська; 5 – лісопаркова; 6 – захисні зони; 7 – резервні землі

Концепція «розумного міста» формувалася у 90-х роках минулого століття, як актуальна трансформація теорії регіонального зростання та розвитку, що відповідала викликам обмеження природними ресурсами, необхідністю їх економії, підвищення ефективності їх використання та збільшення екологічного навантаження у містах. На теперішній час розроблені і навіть реалізовані за принципом «розумного міста» такі проекти, як Сонгдо (Південна Корея), Масдар (ОАЕ), ПланІТ Веллей (Португалія), які створювалися без історичного досвіду і культурного простору. Концепція їх забудови за принципом «зверху», коли величезні корпорації оціфровують міське середовище [2, с. 7]. Зараз концепт «розумного міста» змінюється. В статті Caragliu A. «Smart cities in Europe» [4, с. 2] автор виділяє наступні риси «розумного міста»: використання інфраструктурної мережі, соціальної і культурної функції міста; підвищення інвестиційної привабливості; залучення smart-карт; новітні технології міських комунікацій, транспорту, зв'язку; сталий розвиток та екологічна стійкість. Сьогодні урбаністи приділяють все більше уваги до перетворення історично-сформованих поселень, де стає

доцільним створення в них комфортних та ефективних просторів екологічної безпеки та ефективного використання територій за принципом «знизу» [3, с. 3]. Серед «розумних міст» сьогодення-це, Торонто, Нью-Йорк, Токіо, Берлін, Копенгаген та ін.

Розглянувши відомі методики визначення забруднення від рухомих джерел, автори визначили райони найбільшого забруднення повітря в місті, через особливості забудови сельбищної території. Їм виявилися житлові райони «Победа», «Тіра», ділянка вул. Портова (від елеватора до порту), вул. Сонячна та Ізмаїльська. Саме тут відбувається найбільше навантаження у будні дні, через надання послуг міського транспорту автотранспортними підприємствами у складі яких налічується від 180-200 одиниць, враховуючи автобуси міського та міжміського сполучення. Тими самими маршрутами за день проїжджає до 1000 автомобілів, переважна більшість яких працює на бензині. З відомих нам джерел [5, с. 32]. на середній швидкості бензиновий двигун за 100 км пробігу викидає в атмосферу 0,05% вуглеводнів (від загального викиду), а на малому ходу – 0,98%, оксиду вуглецю відповідно 5.1% й 13.8%. Виходячи з припущення, що пробіг кожного авто складає в середньому 15 тис км, на рік отримуємо показники зменшення кисню на 4350 кг й підвищення оксиду вуглецю до 3250 кг, 93 кг вуглеводню й 7кг оксидів азоту. В цілому по місту це забруднення може скласти величини на порядок більші, а їх дія на здоров'я і небезпека щодо виникнення різноманітних широко відомих хвороб всіх систем організму вже добре відома. Це явище називається «грусть нових городів» [6, с. 36]. Альтернативою може стати перехід на електротранспорт (тролейбус, трамвай), як більш екологічний. Враховуючи особливості міста Білгорода-Дністровського, де переважна кількість доріг є вузькими, що є перепорою для переходу на двосторонній рух електротролейбусів, автори пропанують розробити односторонню кільцеву мережу троллейбусів (рис. 3).

Спираючись на досвід створення «розумних міст» із збереженням історично-культурного середовища ми вважаємо доцільним: 1) створення санітарно-захисних зон вздовж залізничних колій; 2) винесення сміттєзвалищ за межі 50км зони; 3) організацію сортування відходів та їх утилізацію; 4) повернення в історичній частині міста гужового транспорту, як туристичне привабливого компоненту; 5) побудову велодоріжок та розвиток велосипедного транспорту; 6) контроль якості атмосферного повітря автоматизованими системами контролю забруднення повітря (АСКЗП).

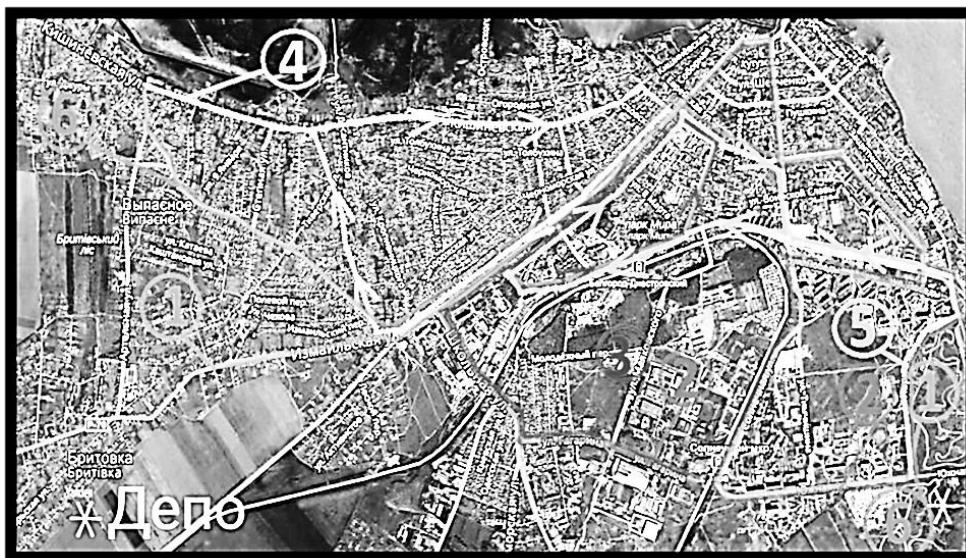


Рис. 3. Схема функціонування троллейбусних маршрутів (гіпотеза)

Таким чином, сьогодні зростання кількості міст і міського населення зумовила ряд екологічних проблем. Основною проблемою є забруднення міського середовища, яке в Білгороді-Дністровському зумовлене інтенсивністю транспортних потоків та проблемами утилізації відходів. Для вирішення цих проблем потрібні висококваліфіковані спеціалісти-урбоекологи, виховання і освіта яких повинна здійснюватися із врахуванням нових підходів до урбоекологічних проблем сучасності. Автори вважають доцільним подальше дослідження, щодо оптимізації міського простору у Білгороді-Дністровському.

Список використаних джерел:

1. Білявський Г.А., Стольберг Ф.В., Ладиженський В.Н., та ін. Екологія міста, підручник для ВУЗов // К.: «Лібра» – 2000.
2. Екологія міста, під ред. Стольберга: Підручник. – К.: Лібра, 2004. – 464 с.
3. Мізрахі М.В. «Розумне місто»: Еволюція концепту. Ініціативи міських сообществ розвитку міста / М.В. Мізрахі // Записки Таврійського нац. університету імені В.І. Вернадського. – 2013. – Т. 24(65). – № 3. – С. 216-219.
4. Caragliu A. Smart cities in Europe [Электронный ресурс] / Caragliu A., Vo С., Nijkamp P. [Serie].
5. Берджесс Э. Рост города: введение в исследовательский проект / Эрнст Берджесс // Личность. Культура. Общество. – М., 2002 – С. 168-181 (Т. 4, № 1-2).
6. Реймерс Н.Ф., Роздин И.А., Лестровой А.П. Отходы как источники энергии. – М.: О-во «Знание» РСФСР, 1986. – 47 с.

Гуліна М.С.

здобувач,

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ УМІНЬ З ДІЛОВОГО ЕТИКЕТУ ЯК ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ЕТИКИ МАГІСТРІВ ТЕХНІЧНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ

Сучасна система освіти, в умовах стрімкого розвитку науки і техніки, повинна ґрунтуватися на формуванні не тільки фахівців, які володіють сукупністю професійних знань, умінь та навичок, а й особистостей з високим рівнем моральних, етичних, ділових якостей і навичками ділового етикету.

На сьогодні системою вищої технічної освіти приділяється недостатньо уваги вивченню професійної та ділової етики. Тож вважаємо за доцільне вивчення магістрантами технічних ВНЗ дисциплін психолого-педагогічного циклу, програмами яких передбачено вивчення й основ ділової етики.

Серед вітчизняних науковців, що займалися дослідженням проблем формування основ ділового етикету, ми можемо відзначити І.О. Агалець, Я.В. Стрельчук, а серед російських – Н.О. Лук'янову; дослідженням проблем формування ділових комунікативних умінь – В.О. Михайлюка, О.Л. Канюка, Т.П. Рукас, В.І. Свистун, В.П. Сукачової, В.В. Ягупова.

З метою формування ділового етикету слід коректно трактувати сутність поняття «діловий етикет», що дозволить оптимізувати цей процес. *Діловий етикет* – правила доцільної поведінки партнерів у спільній справі, що забезпечує повагу людської особистості й дотримання взаємних моральних, правових, та етичних зобов'язань [1, с. 101]. Максимально коректно