

УДК 379.816

Гусев Иван Дмитриевич

бакалавр направления «Экономика»
Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте РФ
Челябинский филиал
Россия, Челябинск

ivan.vanya2323@mail.ru

Ivan D. Gusev

Bachelor of Economics
Russian academy of national economy and
public service under the President
of the Russian Federation
Chelyabinsk branch
Russia, Chelyabinsk

Медведев Андрей Евгеньевич

бакалавр направления «Экономика»
Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте РФ
Челябинский филиал
Россия, Челябинск

medvedev.andrew@mail.ru

Andrey E. Medvedev

Bachelor of Economics
Russian academy of national economy and
public service under the President
of the Russian Federation
Chelyabinsk branch
Russia, Chelyabinsk

**УЛУЧШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ НА
ПРИМЕРЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО ФИЛИАЛА
РАНХИГС¹**

**INFRASTRUCTURAL IMPROVEMENT OF THE
EDUCATIONAL INSTITUTIONS BY THE CASE
OF CHELYABINSK RANEPА BRANCH**

Аннотация

В статье осуществляется анализ проблем инфраструктуры, связанной с велоспортом, отношения учащихся образовательных учреждений к велосипедному транспорту, освещена не совершенность велосипедной инфраструктуры образовательных учреждений.

Ключевые слова:

городская инфраструктура, велоспорт

Abstract

This article analyzes the infrastructural problems related to bicycle transport and the opinions of educational institutions' students regarding cycling. The imperfection of bicycle infrastructure is emphasized in the article.

Keywords:

city infrastructure, cycling

Введение: актуальность данной статьи заключается в том, что на сегодняшний день велосипедный транспорт занимает значительную нишу среди всех видов транспорта. В современных условиях растет сфера применения велотранспорта, он совершенствуется как средство передвижения. Авторы провели исследование и проанализировали актуальные проблемы развития инфраструктуры образовательных учреждений, связанной с велосипедным спортом, с помощью опроса выявили мнение студентов в отношении велоспорта и велотранспорта.

¹ Научный руководитель: Коротина Наталья Юрьевна, доцент, кандидат экономических наук, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Челябинский филиал

Цель: статья посвящена анализу велосипедной инфраструктуры образовательных учреждений, готовности студентов использовать велосипед как вид транспорта, проблемам, сопутствующим этому, а также способам их решения.

Методы исследования: в качестве методов обработки и сбора данных используются метод статистического анализа и синтеза, сравнительный метод, обобщение и теоретический синтез, а также практические методы, такие как социологический опрос.

Результаты: в данной статье был проведен анализ результатов социологического опроса, направленного на сбор информации об отношении студентов к велоспорту, анализ проблем велосипедной инфраструктуры, предложены способы их решения.

Урбанизация – один из глобальных трендов современного общества. Стремительная урбанизация создает целый ряд рисков, угрожающих социальной стабильности, экономической эффективности и устойчивому развитию городов. Загрязнение атмосферы, дорожные заторы и высокая смертность в ДТП негативно сказываются на качестве жизни и снижают потенциал экономического роста. В связи с этим широкое развитие получили новые подходы к обустройству городской транспортной инфраструктуры.

Велосипедная инфраструктура значительно повышает уровень безопасности велосипедного движения и увеличивает количество перемещений на велосипеде. Этот тезис наглядно доказывается примером европейских стран. Данный вывод был сделан на основании анализа тенденций связанных с использованием велосипедным транспортом в ряде развитых стран Евросоюза. Развитие данного направления в инфраструктуре неразрывно связано с улучшением экологической обстановки в городе, что в свою очередь влияет на благосостояние и уровень жизни населения.

Уровень обустройства города, касающийся велосипедного транспорта, включает в себя все элементы, обеспечивающие функционирование велосипедного транспорта. В нее входит система велодорожек или велосипедных полос, парковок велосипедного транспорта, указатели, светофоры, дорожные знаки для велосипедистов, места отдыха, пункты проката и система поддержки и развития велосипедного движения. Развитием велосипедной инфраструктуры занимаются органы государственной и местной власти. Некоторые организации способствуют

улучшению условий для использования велосипедного транспорта: например, велосипедные парковки установлены возле некоторых учебных заведений. Такими парковками пользуются студенты Высшей Школы Экономики, Московского Государственного Университета, других крупных ВУЗов, включая филиалы РАНХиГС. За рубежом, где велосипедная инфраструктура лучше развита, велосипедными парковками оборудованы большая часть учебных заведений для удобства учащихся.

В рамках подготовки исследования на тему «Улучшение инфраструктуры образовательных учреждений» был проведен социологический опрос среди студентов и преподавателей челябинского филиала в виде анкетирования, направленный на сбор информации об использовании велосипедного транспорта студентами, их мнении о препятствиях для большего распространения использования велосипедов как основного транспортного средства.

Опрос был проведен среди 54 человек. Респондентам были заданы вопросы, касающиеся использования велосипедного транспорта. Результат анализа анкет показал следующее.

Используют в повседневной жизни велосипедный транспорт – 83,3% респондентов (45 человек) (рис. 1). Каждый день велосипедный транспорт использует 37,8% респондентов (17 человек), 2-3 раза в неделю – 51,1% (23 человека), только по выходным - 11,1% респондентов (5 человек) (рис. 2). Для прогулок велосипед использует 28,9% респондентов (13 человек), для поездок на учёбу и работу – 15,6% (7 человек), для поездок по бытовым нуждам – 36,6% (16 человек), как средство для занятия спортом – 20% респондентов (9 человек) (рис. 3). Как основное препятствие для комфортного использования велосипеда как основного транспорта для поездок на учебу или работу 64,8% опрошенных, или 35 человек, выбрали «Отсутствие парковочных мест», 35,2% (24 человека) считают отсутствие велосипедных дорожек (рис. 4).

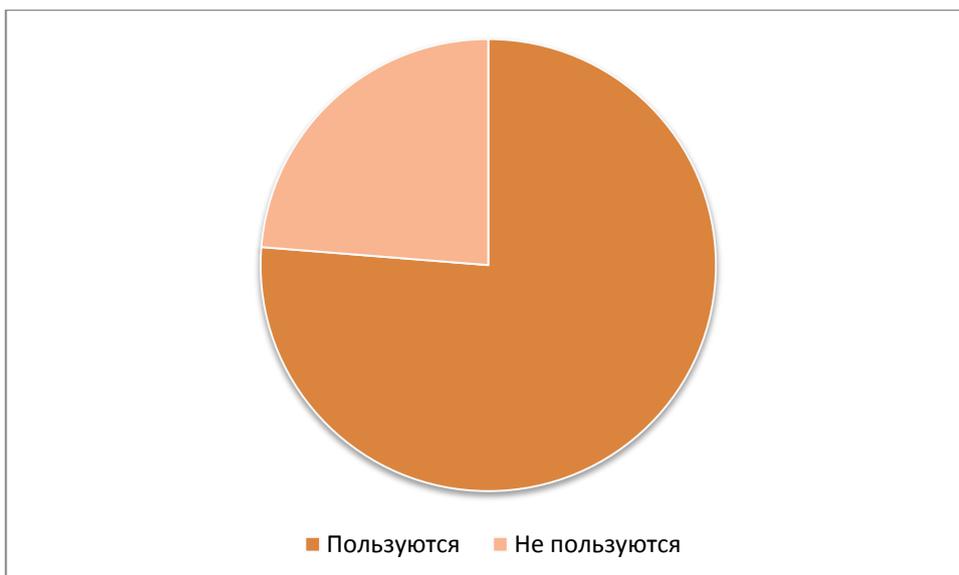


Рисунок 1 – Использование велосипедного транспорта среди респондентов



Рисунок 2 – Частота использования велосипедного транспорта среди респондентов

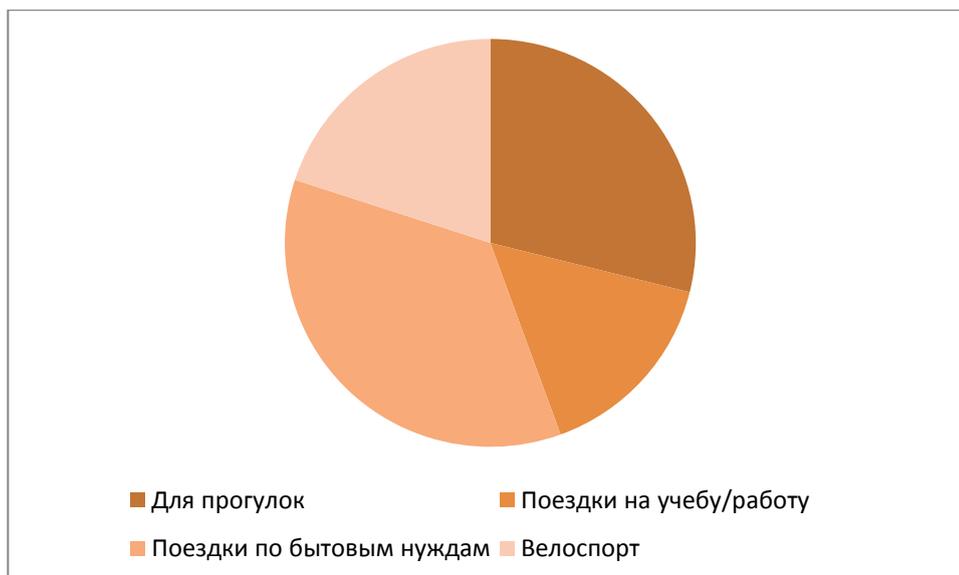


Рисунок 3 - Цель использования велосипедного транспорта среди респондентов



Рисунок 4 – Основное препятствие для опрошенных использовать велосипедный транспорт в качестве основного вида транспорта

Ответы респондентов на данные вопросы показали, что большая часть людей нечасто используют велосипедный транспорт, главным образом из-за плохо развитой инфраструктуры – отсутствия велосипедных стоянок. Создание парковочных мест для велосипедов – одна из важнейших ступеней для развития велосипедного транспорта. На сегодняшний день велосипедная инфраструктура плохо обслуживается и часто конкурирует за пространство с пешеходной инфраструктурой. Опрос также показал, что студенты готовы использовать

велосипед как основной вид транспорта если будут созданы условия для этого.

В рамках исследования были проведены встречи со студентами для освещения вопросов экологии, был освещен велосипедный транспорт как альтернатива автомобильному. Большинство студентов согласны с тем, что замена автомобиля велосипедом способна улучшить экологическую обстановку города.

После проведения исследования было установлено место для парковки велосипедов возле учебного корпуса челябинского филиала РАНХиГС, об этом были оповещены студенты. В результате точечных опросов было подтверждено, что велосипедная парковка действительно востребована, благодаря созданию всех условий несколько респондентов перешли с автомобильного транспорта на велосипедный.

По результатам установки было проведено интервьюирование студентов и преподавателей челябинского филиала РАНХиГС, пользующихся велосипедным транспортом. 48,2% респондентов (13 человек) отметили, что пользовались велосипедной парковкой от одного до трех раз за прошедшие две недели. 11,1% респондентов, или 3 человека, стали отдавать предпочтение велосипедному транспорту вместо автомобильного при условии соответствующей погоды. Оставшиеся 11 человек, или 40,7% респондентов отметили, что собираются использовать велосипед как основной вид транспорта в обозримом будущем (рис. 5).

Список использованных источников

1. Федеральная служба государственной статистики [Официальный сайт]. URL: www.gks.ru (дата обращения: 07.08.2019);

2. Урбанизация в России: 5 ключевых особенностей // Информационно-аналитическое агентство «Деловые Новости» [Электронный ресурс]. URL: <http://delonovosti.ru/business/3552-urbanizaciya-v-rossii-5-klyuchevyih-osobennostey.html> (дата обращения: 05.09.2019).

3. Велосипедная инфраструктура города [Электронный ресурс] URL: <https://velomesto.com/magazine/velosipednaya-infrastruktura/> (дата обращения 06.09.2019)

4. Велосипедные города в России – несбыточная мечта? [Электронный ресурс] <https://greenpeace.ru/blogs/2018/09/20/velosipednye-goroda-v-rossii-nesbytochnaja-mechta/> (дата обращения 07.09.2019)

5. Евсева А.И. Новая городская мобильность: тенденции развития транспортных систем // Государственное управление. Электронный вестник. 2016. № 59. С. 238-266.

6. Статистика краж велосипедного спорта [Электронный ресурс] URL: <https://www.velocityk.ru/pokupatelyam/stati/krazhi-velosipedov-statistika-i-zashchita/> (дата обращения: 15.09.2019)

7. Польза велоспорта для здоровья [Электронный ресурс] URL: <http://sportizdorovie.ru/vidy-sporta/polza-velosporta-dlya-zdorovya.html> (дата обращения: 18.09.2019)