

Таким чином, майбутнє криптовалют на сьогодні є досить невизначеним через ряд системних недоліків, що значно обмежують можливості їх використання. Нові види криптовалют, що з'явилися протягом останніх років частково вирішують дані проблеми, але при цьому втрачаються основні переваги, які відрізняють криптовалюти від інших електронних грошей та валют загалом. В той же час, базова для криптовалют технологія блокчейн, успішно застосовується у різних сферах.

Отже, перспективи практичного використання криптовалют в економіці України існують, проте є незначними і на офіційному рівні не очікуються. Щодо технології блокчейн, то її застосування може стати корисним для електронного підтвердження особи, шляхом введення відповідних цифрових підписів чи міток, а реальний потенціал у майбутньому може зрости ще.

1. *What is Blockchain Technology? A Step by Step Guide For Beginners* [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://blockgeeks.com/guides/what>.

2. *У Сьєрра-Леоне відбулися перші у світі блокчейн-вибори президента* [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://hromadske.ua/posts/u-sierra-leone-vidbulysia-pershi-v-sviti-blokchein-vybory-prezydenta>.

3. *Bitcoin | CoinMarketCap* [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://coinmarketcap.com/currencies/bitcoin/>

4. *Гроші та кредит : підручник / [М. І. Савлук, А. М. Мороз, І. М. Лазенко та Г 86 ін.] ; за наук. ред. М. І. Савлука. — 6-те вид., перероб. і доп. — К. : КНЕУ, 2011. — 589 с.*

**Мар'янович М.Е.**  
аспірант

Національний університет «Кієво-Могилянська академія»

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ В РАМКАХ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

Партнерство посідає важливе місце у досягненні Цілей Сталого Розвитку (далі – ЦСР) які були затверджені на Саміті Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку у 2015 році. Реалізація ЦСР неможлива без плідної співпраці громадських організацій, державного та приватного секторів. Тому у стратегії ЦСР передбачено окрему ціль спрямовану на глобальне партнерство. Ціль 17 (Зміцнення засобів здійснення й активізація роботи в рамках Глобального партнерства в інтересах сталого розвитку) Глобальної стратегії ЦСР передбачає виконання 19 завдань які спрямовані на посилення мобілізації фінансових ресурсів із найрізноманітніших джерел; заохочення інвестицій в інтересах найменш розвинених країн; співробітництво в галузях науки, техніки й інновацій; збільшення експорту в країнах що розвиваються; підвищення глобальної макроекономічної стабільності; зміцнення Глобального партнерства в інтересах сталого розвитку; заохочення ефективного партнерства між державним та приватним секторами.

У 2017 році Міністерством економічного розвитку і торгівлі України після тривалого інклюзивного процесу обговорення ЦСР, за участю понад 800 провідних фахівців у тематичних сферах, було розроблено Національну доповідь «Цілі Сталого Розвитку: Україна» (далі – Національна доповідь). У доповіді наведено результати адаптації глобальних ЦСР, визначено національні завдання та індикатори оцінки ЦСР.

Для Цілі 17 передбачено виконання таких національних завдань [1]:

1. Мобілізувати додаткові фінансові ресурси на основі заохочення інвестицій іноземних та вітчизняних інвесторів;
2. Послідовно знижувати боргове навантаження на економіку;
3. Розвивати партнерські відносини влади і бізнесу для досягнення ЦСР.

За даними Національної доповіді на період з 2015 до 2030 років визначені такі індикатори оцінки Цілі 17 [1]:

- збільшити співвідношення обсягу приватних грошових переказів з-за кордону із ВВП (ВРП) з 5,75% у 2015 році до 6% у 2030 році;
- збільшити чистий притік прямих іноземних інвестицій (за даними платіжного балансу) з 3 млрд. дол. США у 2015 році до 17,5 млрд. дол. США у 2030 році;
- зменшити відношення валового зовнішнього боргу до експорту товарів та послуг у річному вимірі з 28,2 у 2015 році до 7 у 2030 році;
- збільшити кількість проектів державно-приватного партнерства з 5 у 2015 році до 45 у 2030 році.

Загалом 3 національні завдання були враховані та виокремлені серед 19 глобальних завдань ЦСР, 9 національних завдань були враховані проте окремо не встановлені та 7 завдань зовсім не враховані оскільки вони не є релевантними для України.

Для досягнення поставлених завдань потрібно розробити відповідну нормативно-правову базу та механізми, тісно співпрацювати з міжнародними організаціями, забезпечити привабливе для інвесторів економічне та податкове середовище.

*1. Національна доповідь «Цілі Сталого Розвитку: Україна» / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. URL: [https://menr.gov.ua/files/docs/Національна%20доповідь%20ЦСР%20України\\_липень%202017%20Ukr.pdf](https://menr.gov.ua/files/docs/Національна%20доповідь%20ЦСР%20України_липень%202017%20Ukr.pdf) (дата звернення 05.04.2018).*

**Мельниченко О.А.**

д.держ.упр., проф., професор кафедри громадського здоров'я та управління охороною здоров'я, Харківський національний медичний університет

**Мельниченко В.О.**

студент факультету менеджменту, Технічний університет Мюнхену, (м. Мюнхен, Німеччина)

## **ДОСВІД НІМЕЧЧИНИ ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: УРОКИ ДЛЯ УКРАЇНИ**

Німеччина є високорозвинутою країною світу, яка є взірцем у більшості сфер життєдіяльності. Не є виключенням і царина пасажирських перевезень, де накопичено чималий позитивний досвід, вартий вивчення та використання в Україні. Значні можливості німецької економіки (€ 3467 млрд. – 2016 р.) та доволі високі доходи населення (€ 1800 на місяць – 2017 р.) створюють усі умови для того, щоб надавати якісні послуги з перевезення пасажирів (10,3 млрд. – 2017 р.). Означене, зрештою, й обумовило актуальність даного дослідження.

Передусім слід відзначити, що в Німеччині наявна розвинена, густа, комплексна і максимально модернізована транспортна система, яка забезпечує не тільки внутрішні, а й транзитні перевезення (оскільки країна знаходиться в центрі Європи). Тут розвинуті усі види транспорту, але провідна роль у перевезенні пасажирів належить автомобільному й залізничному транспорту. При цьому слід відзначити, що "частка авіаційного транспорту в забезпеченні пасажирських перевезень становить лише 0,1 %, хоча у вартісному виразі цей показник сягає 10 %" [2].

Транспортна система більшості мегаполісів Німеччини поділяється "на тарифні зони (у Мюнхені їх чотири), кожна з яких, у свою чергу, складається з чотирьох кілець: "біла" зона охоплює центр і найближчі околиці міста; "зелена" – околиці та віддалені місця Мюнхена; "жовта" – передмістя; "червоний" – віддалені від Мюнхену місця. Такий поділ дозволяє диференціювати вартість проїзду залежно від кількості "кілець" (від € 48,1 до 196,4