

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 високорозвиненою 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

на місяць)" [2]. При цьому використовується Єдиний проїзний на усі види транспорту, що істотно спрощує отримання цих послуг.

Громадський транспорт Німеччини "користується великою популярністю, з огляду на його ефективність і відносно дешевизну (принаймні, порівняно з іншими великими країнами Європи)" [3]. Увесь громадський транспорт працює чітко за визначеним графіком. Так, зокрема, метрополітен – з 04.00 ранку до 01.00 ночі (інтервал руху поїздів – 5–8 хв.); більшість автобусів і трамваїв – з 06.00 до 23.00 (інтервал – 3–5 хв.). Однак і уночі населення може скористатись послугами громадського транспорту: функціонує трамвайний і ряд автобусних "нічних" маршрутів, які доставлять пасажирів у різні частини Мюнхена та до його околиць.

На особливу увагу заслуговують особливості організації пасажирських перевезень в населених пунктах. Так, зокрема, в Мюнхені раціонально поєднано (у часі та просторі) різні види громадського транспорту. Найбільший пасажиропотік припадає на метрополітен, розгалужена мережа якого сягає навіть найближчих передмість, звідки пасажирів завдяки порівняно коротким автобусним маршрутам оперативно добираються до бажаних місць. Тут також функціонує чимало маршрутів міської електрички, які з'єднують "зелену", "жовту" та "червону" зони Мюнхена, але не дублюють існуючих ліній метрополітену. Мыстом курсують й регіональні потяги, які зупиняються не на усіх станціях, та з'єднують "зелену" зону з далекими передмістями й сусідніми містами, а також аеропортами. Перевезення пасажирів у "білій" зоні забезпечується трамваями та мережею прокату велосипедів (хоча за вело подорожі слід платити окремо – € 0,08 за хв. для пересічних громадян, і € 0,05 за хв. – для студентів). Чимало пасажирів можуть скористатись послугами таксі, які за порівняно незначні гроші (€ 1,5 за включення лічильника та € 1,0 за кожний кілометр подорожі) можуть дістатись у бажане місце. Доволі поширеною (особливо серед туристів) є оренда авто (від € 25 на день залежно від моделі автомобіля, плюс вартість пального), що дозволяє самостійно обирати маршрут і час подорожі. Ті ж, хто віддає перевагу залізничному транспорту, можуть скористатись спеціальними пропозиціями (квитки по € 19, 29, 39; знижки 25 чи 50 % на потяг "туди й назад", а також у випадках, коли купуєте квитки на декілька днів та/або разом подорожує троє і більше пасажирів).

Відзначимо, що нині на істотні знижки можуть розраховувати окремі верстви населення (пенсіонери, інваліди, студенти, діти). Так, зокрема, за наявності студентського квитка можна безкоштовно скористатись будь-яким видом громадського транспорту з 18.00 до 06.00 у будні, і цілодобово у вихідні та святкові дні; але більшість студентів віддають перевагу придбання проїзного квитка (€ 196), який надає право на безлімітні поїдки упродовж семестру. "У спробі домогтися зниження емісії парникових газів й уникнути великих екологічних штрафів влада Німеччини пропонує скоротити дорожній рух, зробивши громадський транспорт безкоштовним (перший експеримент стартує наприкінці 2018 р. в п'яти містах країни)" [3]. Проте такі кроки (передусім, зважаючи на масштаби цієї сфери національної економіки) потребують серйозного планування та пошуку джерел фінансування.

Увесь транспорт (у т.ч. і громадський) в Німеччині знаходиться у чудовому технічному стані, забезпечуючи високу якість перевезення пасажирів. Головною обговорюваною темою щодо міського транспорту є першочергове "обладнання транспорту для вільного доступу усіх можливих пасажирів, включаючи осіб, обмежених у русі та інвалідів зору. Щодо автобусів, то в них завжди є одні двері, з яких можна спустити пандус, що зазвичай робить водій. При цьому він одразу ж і спитає, на якій станції особливому пасажирі потрібно вийти і на зазначеній зупинці повернеться до входу й спустить пандус" [1]. Тут також приділяють чимало уваги забезпеченню екологічності та мінімального забруднення навколишнього середовища. Задля цього в містах віддають перевагу екологічно безпечним видам транспорту (метрополітен, трамвай, велосипед, електропоїзди). До того ж, "наразі у кількох містах вже почали використовувати гібридні автобуси (з комбінованими електричним та дизельним двигунами), на черзі експерименти з повністю електричними автобусами" [1].

З урахуванням вищевикладеного матеріалу можна зробити такі **висновки**. В Німеччині (як і в інших розвинених країнах світу) накопичено значний позитивний досвід організації пасажирських перевезень. Проте, сліпе використання зарубіжного досвіду може не забезпечити очікуваний позитивний ефект, оскільки в Україні наявна інша соціальна та економічна ситуація. Тому перш ніж використовувати надбання світової науки та практики, необхідно їх адаптувати до наших реалій. На окрему увагу заслуговують питання організації пасажирських перевезень населення різними видами транспорту, підвищення екологічності транспортних засобів, а також надання пільг окремим верствам населення (передусім, студентів та інвалідів). Подальші наукові розвідки мають бути присвячені розробці рекомендацій, спрямованих на розвиток пасажирських перевезень.

1. *Громадський транспорт у Німеччині*. URL: <http://ukrainskagazeta.de...>
2. *Мюнхен – тарифные зоны общественного транспорта*. URL: <https://all-around-germany.de/staedte/munchen/transportnaja-sistema/tarifnye-zony.html>.
3. *У Німеччині громадський транспорт стане безкоштовним*. URL: <https://glavcom.ua/news/u-nimechchini-gromadskiy-transport-stane-bezkoshtovnim-473691.html>.

**Мірзосва Д.Р.**

студенка гр. МА-34

**Пшик-Ковальська О.О.**

к.е.н., доцент каф. ММП

Національний університет «Львівська політехніка»

## ДІАГНОСТИКА РУШІЙНИХ СИЛ ВПЛИВУ НА ТРУДОВУ ЕМІГРАЦІЮ В УКРАЇНІ

Глобалізація створює сприятливі умови для зближення національних економік, що передбачає інтенсифікацію руху факторів виробництва, зокрема і робочої сили. Проблема трудової еміграції залишається актуальною для України, враховуючи євроінтеграційні процеси, які можуть значно посилити міграційні процеси. На фоні демографічної кризи та необхідності розширення виробництва явище трудової еміграції населення призводить до поглиблення економічного спаду в економіці. Економіка України потребує не лише збільшення обсягів, а й рівня інноваційності виробництва. Тому постає питання про формування такої робочої сили, яка буде здатна втілювати різні етапи інноваційного процесу.

Згідно з теорією міжнародної міграції притягування-виштовхування Е. Лі існують фактори які притягують та виштовхують мігрантів, у різних сферах: економічній, соціальній, екологічній та політичній [1]. Розглядаючи трудову еміграцію в Україні доцільно проаналізувати фактори «виштовхування» та виокремити найбільші з них у кожній сфері (рис.1).

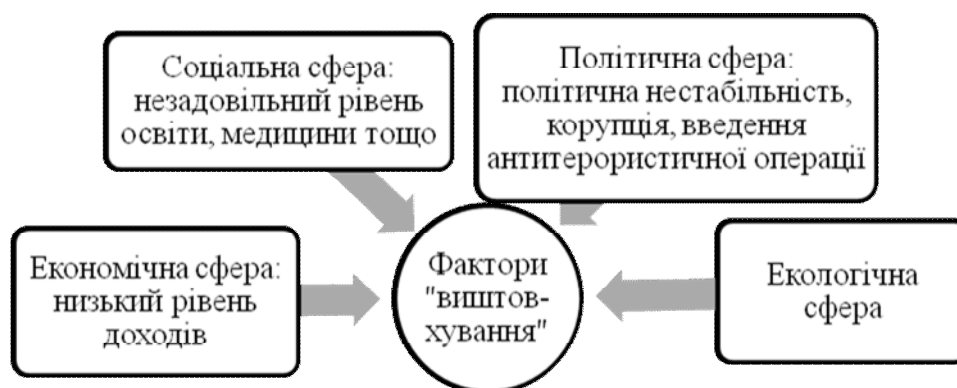


Рис.1. Основні фактори «виштовхування» в Україні (сформовано на підставі [1])