

впливають на ефективність роботи державної служби. Узагальнюючи точки зору багатьох вчених і політичних діячів, ми дійшли висновку про те, що низький етичний рівень державних службовців – одна з головних проблем у процесі модернізації традиційного суспільства.

Список використаних джерел:

1. Мельников В. П. Державна служба в Україні: Історичний досвід. К.: РАГС, 2010. 389 с.
2. Модельний кодекс поведінки. URL: <http://crimecor.rada.gov.ua/komzloch/control/uk/publish/article;jsession>
3. Цветков В.В., Горбатенко В.П. Демократія – Управління – Бюрократія: в контексті модернізації українського суспільства: монографія. К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. 348 с.

**Володимир ШРІБА,
Христина МАРТИНЮК**

здобувачі освітньо-професійної програми
«Публічне управління та адміністрування», ЗУНУ
Науковий керівник – к.е.н., доцент кафедри менеджменту,
публічного управління та персоналу ЗУНУ Інна ЧИКАЛО

ФОРМУВАННЯ ПРОГРАМ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Високі темпи приросту населення і урбанізації призводять до стрімкого зростання потреби в транспортуванні та збільшення кількості транспортних засобів. Оптимізація системи організації та експлуатації міського транспорту сприяє дійсному зниженню витрат на енергію, зменшує загрози, шум, забруднення повітря на місцях, небезпеку нещасних випадків і викидів парникових газів в глобальному масштабі, що забезпечує економічне зростання галузі. Завданням сталого розвитку транспорту є підвищення добробуту населення і забезпечення здорової, надійної, економічної, соціальної та екологічної основи розвитку транспортної системи як для сьогодення, так і для майбутніх поколінь [4].

Одним із стратегічних завдань сталого розвитку України у сфері екологічно збалансованого розвитку економіки є розвиток екологічно безпечних видів транспорту та транспортних комунікацій, використання альтернативних видів палива, у тому числі неуглеводневих.

Нині транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише певні потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники

якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, транспортних технологій та особливо відставання розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Кабінет Міністрів України 20.10.2010 р. ухвалив «Транспортну стратегію України до 2020 року», яка спрямована на підтримку раціонального та ефективного функціонування транспортної галузі для створення умов соціально-економічного розвитку країни, покращення конкурентоздатності державної економіки та безпеки транспорту.

Механізм чистого розвитку і механізм спільного впровадження дають можливість країнам, які прийняли на себе зобов'язання із скорочення викидів парникових газів, інвестувати у проекти із скорочення викидів у країнах, які розвиваються. ГЕФ є найбільшою організацією, яка здійснює фінансування проектів, що мають позитивний вплив на довкілля. Фонд компенсує додаткові витрати, що пов'язані з розробкою проектів на цілі розвитку, які сумісні з глобальним навколишнім середовищем.

У проектах головна увага має бути зосереджена на збереженні цілісності глобального навколишнього середовища: покращення стану довкілля і забезпечення стійкості на всіх рівнях. Фінансуються проекти в галузях: біологічне різноманіття, глобальні зміни клімату, міжнародні води, озоновий шар, деградація земель, нові ініціативи, стійкий розвиток транспорту, комплексне управління екосистемами, біологічне різноманіття в сільському господарстві, стійкі органічні забруднювачі.

Проаналізуємо сучасний стан транспортної системи міста Києва, існуючих проблем, з'ясуємо причини їх виникнення та вплив на навколишнє середовище і людину у місті.

Транспортна система Києва характеризується складною розгалуженою мережею міського пасажирського транспорту.

За експертними оцінками, очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5 %. Обсяги перевезень пасажирів можуть збільшитися на 8 – 9 %, а в перспективі до 2021 р. – у 1,4 – 1,5 рази. Сьогодні транспортна система м. Києва не готова до забезпечення перевезень у таких обсягах, зокрема через низький інвестиційний потенціал інженерно-транспортної інфраструктури [1]. Із збільшенням кількості дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) з кожним роком зростає негативний вплив автотранспорту на клімат міста. За статистичними даними тільки за 2019 рік викиди забруднюючих речовин у повітря автомобільним транспортом склали 218,3 тис.т. [3].

Недосконала транспортна інфраструктура одна із проблем розвитку міста.

Окрім того, можна визначити наступні проблеми:

- низька щільність та перевантаженість вулично-дорожньої мережі;
- перевантаженість мостів через р. Дніпро, брак необхідних мостових переходів, істотні відмінності в транспортному забезпеченні між ліво- та правобережними частинами міста;
- нестача паркінгів та автостоянок, особливо в центральній частині міста;
- недостатньо розвинута кільцева структура автомобільних доріг навколо м. Києва.

Частина проблем транспортної діяльності є типовою для міст України, а саме:

- низька експлуатаційна ефективність громадського транспорту (затори на дорогах, спричинені аваріями, натовпи на станціях, відсутність пріоритету автобусів, трамваїв та маршруток);
- часто низька якість транспортних засобів, станцій та доріг;
- лише частково реалізована системна інтеграція різних видів транспорту;
- низька роль велосипедного транспорту;
- низька (планувальна та фінансова) системність підтримки розвитку сталої мобільності у місті.

Стратегія сталого розвитку транспортної системи Києва має на меті подальший розвиток транспортної системи міста та створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності економіки міста і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства.

Стратегічна модель, яку можна розглядати як загальну мету стратегії розвитку транспортної системи Києва сформульована наступним чином: створення в місті такої транспортної системи, яка б стимулювала зниження рівня негативного впливу транспортної діяльності на навколишнє середовище, розглядає впровадження енергоефективних транспортних засобів та альтернативних видів палива та забезпечує виконання технічно, фінансово та екологічно стабільних заходів, ефективних, з точки зору витрат, у відповідності до директив ЄС.

Для того, щоб покращити екологічну ситуації в Києві та зниження негативного впливу транспортної діяльності на довкілля доцільно для всіх видів транспорту запроваджувати підходи екологічної логістики [2]. Для цього необхідно:

- Проводити постійний аудит вуглецевих викидів в ланцюгу поставок.
- Здійснювати передачу вантажів переважно на «зелений» вид транспорту.
- Розробити «зелені» транспортні засоби, повітряні та морські судна.

- Зменшити вплив на навколишнє середовище при складуванні.
- Підвищити екологічну ефективність палива при вантажних та пасажирських перевезеннях.
- Впровадити реверсивну (оборотну) логістику поводження з відходами.
- Створити стійку систему логістики міста.
- Державне забезпечення стійкості логістичної системи.

Список використаних джерел:

1. Генеральный план развития Киева до 2025 г. (развитие дорожно-транспортной инфраструктуры). URL: http://kdmp.com.ua/npravleniya_deyatelnosti/generalnyj-plan-kieva.html.
2. Матейчик В.П., М.Смешек, Хрутьба В.О. Екологічна логістика як фактор зниження ресурсоемності підприємств транспорту. *Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: зб.доп. 13 Міжнар. наук.-практ.конф.* К.:Міністерство транспорту та зв'язку України, 2011, 212 с.
3. Основні показники охорони навколишнього природного середовища м. Києва. Статистичний збірник. К: Головне управління статистики у м. Києві. 2013. 17 с.
4. Sustainable Development: A. Renewod Effort by the OECD, OECD Policy Brief № 86 1998. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/acquis/CM200001Fru.pdf>.

Мар'яна ЮЗВА

здобувачка освітньо-професійної програми
«Публічне управління та адміністрування», ЗУНУ
Науковий керівник – к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
публічного управління та персоналу ЗУНУ Лідія КРУП'ЯК

**ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ПІДХОДІВ ДО ПРОФЕСІЙНОГО
НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ ОРГАНІВ ПУБЛІЧНОЇ ВЛАДИ**

Одним з пріоритетних напрямів соціально-економічного розвитку України є якісний розвиток системи професійного навчання персоналу органів публічної влади.

Становлення самої державної служби та системи підготовки кадрів для неї відбувається в умовах зміни парадигми суспільного розвитку, типу культури, духовно-моральних орієнтирів. За таких умов ефективне функціонування системи безперервного професійного навчання персоналу органів публічної влади є нагальною потребою та важливим фактором зміцнення державності, становлення правової, демократичної, соціальної держави з соціально орієнтованою ринковою