

ма у зв'язку з існуючою чіткою системою оцінки державної служби відкриває великі можливості не тільки для збору об'єктивних даних, але й для швидкого просування кар'єрною драбиною людям, що найбільш придатні до державної служби, водночас контролюючи підготовку і професійність кадрового складу і стимулюючи усіх держслужбовців до постійного розвитку.

Досвід вказаних країн, звісно, потребує детального вивчення та адаптації під українські умови. Треба взяти до уваги можливості бюджету і різну законодавчу базу, різний політичний і економічний стан. Але цей досвід при належному впровадженні може стати поштовхом до збільшення ефективності роботи українських державних органів, тому його необхідно брати до уваги при розробці державної політики щодо державних служб.

1. Лопушинський І.П. Публічна служба Німеччини: досвід для України / І.П. Лопушинський // Публічне управління: теорія і практика. – 2011. – № 4(8). – С. 48-54.

2. Баранцева К.К. Професіоналізація державної служби: зарубіжний досвід та досвід України / К.К. Баранцева // Теорія і практика підвищення кваліфікації (аспекти державної податкової служби). – 2010. – № 1. – С.8-30.

## «СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ» СУЧАСНОГО МІСТА

**Селіванова В.В.**

*Науковий керівник – Рибак Г.І., асистент*

Розвиток сучасного міста пов'язаний з безліччю проблем. Однією з таких є затори на дорогах і з роками її актуальність посилюється. Великі пробки на дорогах призводять до «сталого мобільності» міст, що створює серйозні економічні витрати. Даному питанню приділено вже багато уваги, але проблема і досі залишається невирішеною.

З кожним роком автомобілів на дорогах міст стає все більше. Затори є проблемою не тільки через втрату часу, вони - основне джерело забруднення повітря (80%), що негативно відбивається на здоров'ї кожного з нас. За даними Центру аналізу ризиків Гарвардського університету, затори в 83 найбільших містах Сполучених Штатів стали причиною понад 2200 випадків передчасної смерті. Вони є великим тягарем для економіки. Витрати по ним включають непередбачуваний час у дорозі, екологічний збиток, матеріальний збиток, затримки і виробничі втрати. Тільки в одних країнах Організації Економічного Співробітництва та Розвитку, вартість заторів на дорогах в даний час складає близько трьох відсотків від ВВП, або близько 810 млрд. долл. США В Азії ситуація ще гірше. У Кореї, наприклад, вартість заторів в даний час оцінюється близько 4,4 відсотка від ВВП [1].

Окрім загальних транспортних проблем, кожне місто - має свої проблеми. В українських містах причини знаходяться на поверхні: незручні автомобільні розв'язки, місця для паркування, відсутність надземних / підземних переходів та об'їзних доріг для вантажних фур, а особливо погана якість доріг.

Вирішити проблеми миттєво неможливо, оскільки вони накопичувалися роками. Лише спільними скоординованими зусиллями виконавчої, законодавчої, муніципальної влади, бізнесу та населення можливо зробити транспортну систему нашої країни стійкою а міста вільними для руху і зручними для життя. Заходи запобігання заторів можна звести до наступних категорій: збільшення пропускної здатності, регулювання доступу до доріг, і запобігання ситуацій, що призводять до виникнення і розвитку заторів. Не всі заходи запобігання заторів підходять для будь-яких ситуацій: ті чи інші заходи в деяких випадках можуть бути не тільки неефективні, але й давати протилежний ефект.

Практичною основою розробки та реалізації спроби значно скоротити або зовсім усунути затори на дорогах міст України повинно стати вирішення таких головних завдань:

1. Створення якісного покриття автошляхів. Фінансове забезпечення можливе за рахунок залучення бізнес-структур до інвестицій в автошляхи. Та компенсації витрат за рахунок стягнення плати за користування якісними дорогами.

2. Введення додаткового стягнення за проїзд по популярних ділянках дорожнього простору. Кількість докладених зусиль по всьому світу показує, що стримування заторів таким методом є чи не найефективнішим.

3. Та заборона в'їзду великих вантажівок в центральну (історичну) частину міста.

4. Вирішення проблеми з паркувальними зонами. Окрім активного розвитку будівництва підземних та наземних парковок, вирішити проблему може максимальне створення труднощів паркування автомобіля в певних «стратегічних» місцях, шляхом високих тарифів чи заборон.

5. Взаємодія з пішоходами. Вирішення проблеми можливе за умов введення сигнал-світлофорів, де це необхідно. Як варіант безсвітлофорному руху – побудова підземних чи наземних зручних переходів.

6. Переїняття корисного досвіду. Підвозити сусіда чи іншого водія (така практика застосовується в США). На ряді автотрас в США є спеціальна смуга «Carpools only», по якій заборонено їздити в порожній машині. Також, при цьому очевидна економія бензину [1].

7. Розвиток мото- та вело транспорту. Зробити прокат велосипедів максимально доступним кожному.

8. Популяризація громадського транспорту. Створення для нього окремої ділянки руху.

Не менш важливу роль у вирішенні проблеми пробок грає і чисельне моделювання дорожнього руху. Результати, одержані в ході моделювання, можуть мати вирішальне значення при прийнятті тих чи інших рішень, які стосуються планування дорожньої мережі в місті, встановлення дорожніх знаків, введення нових правил, що регламентують парковку або в'їзд в центр міста і так далі.

Для покращення транспортної ситуації у містах необхідні якісні дороги та грамотне управління транспортними потоками і відповідальне ставлення усіх сторін. Лише тоді місто буде «для людей, а не для машин».

1. Combating Gridlock: How Pricing Road Use Can Ease Congestion [Електронний ресурс]. – A Deloitte Research Public Sector Study. – Режим доступу: [http://socioline.ru/files/5/316/combat\\_gridlock.pdf](http://socioline.ru/files/5/316/combat_gridlock.pdf)

## **«SMART CITY» – МІСТО МАЙБУЕНОГО**

*Серета А.Є.*

*Науковий керівник – Рибак Г.І., асистент*

Міста завжди були центром тяжіння. Невпинне зростання міського населення неминуче призводить до суттєвих проблем в управлінні: все складніше стає організувати транспортне обслуговування, енерго-, тепло-, водопостачання, утилізацію побутових та інших відходів, медичне обслуговування, соціальне забезпечення. Все це призводить до зниження якості життя в місті. Перед містом постає задача поєднання комфортного і соціально-привабливого простору з розвинутою інфраструктурою, екологічною безпекою, та швидким розвитком технологій.

Для вирішення проблеми потрібні амбітні стратегічні програми, реалізація яких дозволить реально поліпшити умови проживання в містах України. Розвиток міста є предметом дослідження вже досить давно, але в умовах постійних змін і досі не виявлено єдиного механізму.

Однією з таких програм є трансформація міст у «відкриті, безпечні, комфортні для проживання і стійкі», так звані «Smart Cities» (розумні міста). «Smart City» – концепція інтеграції декількох інформаційних і комунікаційних технологій (ІКТ) та Інтернету (ІТ рішення) для управління міським майном [1]. Мета концепції підвищення ефек-