

2. D. Leonard. Will Amazon Kill FedEx? / Bloomberg Businessweek. URL: <https://www.bloomberg.com/features/2016-amazon-delivery/>

УДК 656.07

Г. Л. МОНАСТИРСЬКИЙ,
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту
та публічного управління,
Тернопільський національний
економічний університет
О. В. БОРИСЯК,
кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
науково-дослідної частини,
Тернопільський національний
економічний університет

ПРИНЦИПИ ТРАНСФОРМАЦІЇ СИСТЕМИ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Зростання мобільності та активізація міграції робочої сили у міста, розширення географії регіональних філій міжнародних і національних підприємств, утвердження позицій міської будівельної індустрії у бізнес-середовищі свідчать про збереження тенденції урбаністичного розвитку суспільства. Це зумовлює розгляд питання реформування муніципального управління на інноваційних засадах. Зокрема, збільшення пасажиропотоку у громадському транспорті та кількості транспортних засобів на вулицях слугують передумовами трансформації системи муніципальної транспортної логістики.

Розвиток штучного інтелекту та впровадження «розумних» технологій у соціально-економічному і культурному середовищах сьогодні розглядаються як інструменти побудови комфортного життя населення. У свою чергу, забезпечення сталості розвитку суспільства, зокрема підвищення рівня екологічної та транспортної безпеки, передбачає популяризацію екологоорієнтованих транспортних засобів. Доцільно відзначити, що в останні роки відстежується позитивна динаміка використання населенням міст, а саме в Україні, таких видів транспорту як велосипеди, самокати, електромобілі та ін.

У контексті цього важливе значення має розробка і впровадження заходів із забезпечення екологічної безпеки вулично-дорожнього середовища. Зокрема, такими заходами можуть бути: створення транспортно-екологічного

каркасу території, «зелених зон», розробка логістичних маршрутів в'їзду у місто вантажних автомобілів тощо [1-3].

З огляду на це, вважаємо, що сучасні виклики щодо розвитку міст зумовлюють проведення трансформації системи муніципальної транспортної логістики органами місцевого самоврядування на основі врахування таких принципів:

- принцип цілісності і системності в управлінні транспортними потоками;
- принцип диверсифікації екологоорієнтованих транспортних засобів;
- принцип формування проактивності громадськості шляхом популяризації здорового способу життя, поширення соціальної реклами;
- принцип екологічності, який передбачає впровадження платних доріг у зонах підвищеної транспортної чулливості, будівництво об'їзних доріг;
- принцип інклюзивності та соціальної орієнтації – виділення велосипедних доріжок, зон паркування екологоорієнтованих транспортних засобів;
- принцип гнучкості в організаційно-управлінській структурі муніципальної транспортної логістичної системи на засадах проектного менеджменту;
- принцип глобалізації – моніторинг іноземних тенденцій реформування системи муніципальної транспортної логістики;
- принцип креативності та інноваційності – формування електронних краудсорсингових платформ як джерела залучення нових ідей та пропозицій від громадськості;
- принцип смарт-спеціалізації – розробка і впровадження програмних продуктів (чат-ботів) з оптимізації дорожньо-транспортної системи;
- принцип розвитку «зеленого» туризму – збільшення кількості зелених насаджень, створення заміської відпочинкової зони;
- принцип формування міжгалузевих партнерств – налагодження співпраці органів місцевого самоврядування з підприємствами, установами та організаціями.

Таким чином, відстеження активізації соціально-економічних процесів у напрямі попередження кліматичних змін, збереження навколишнього середовища, скорочення викидів діоксиду вуглецю свідчать про актуальність питання сталого розвитку суспільства. У розрізі утвердження засад муніципальної екологістики та «розумного» міста, запропоновані принципи трансформації системи муніципальної транспортної логістики слугуватимуть плацдармом для розробки інноваційного організаційно-економічного механізму управління сталим розвитком міського транспорту.

Література:

1. Quak H. J. (2008). Sustainability of Urban Freight Transport : Retail Distribution and Local Regulations in Cities. URL: <https://repub.eur.nl/pub/11990/>

2. Помазков М. В., Лямзін А. О. Каркас як механізм забезпечення екологічної безпеки вулично-дорожнього середовища. Актуальні питання забезпечення публічної безпеки, порядку в сучасних умовах : поліція та суспільство – стратегії розвитку і взаємодії : тези доп. Всеукр. науково-практ. конф. (Маріуполь, 18 травня 2018 р.). Маріуполь, 2018. С. 373–375. URL: http://eir.pstu.edu/bitstream/handle/123456789/20038/_2018_p373-375.pdf?sequence=1

3. Лямзін А. О., Хара М. В. Особливості системи «зелених зон», як інструмента забезпечення екологістичної безпеки вулично-дорожньої сітки. Актуальні питання забезпечення публічної безпеки, порядку в сучасних умовах : поліція та суспільство – стратегії розвитку і взаємодії : тези доп. Всеукр. науково-практ. конф. (Маріуполь, 18 травня 2018 р.). Маріуполь, 2018. С. 375–377. URL: http://eir.pstu.edu/bitstream/handle/123456789/20039/_2018_p375-377.pdf?sequence=1

УДК: 330.1:331.5

А. С. РАДІОНОВА,
аспірант кафедри економічної теорії,
Київський національний
економічний університет
імені Вадима Гетьмана

ДО ПРОБЛЕМИ АВТОМАТИЗАЦІЇ РОБОЧИХ МІСЦЬ

За даними науковців Всесвітнього економічного форуму, нині суспільний прогрес досяг критичної точки технологічних змін, коли інтелектуальна автоматизація кваліфікованих робочих місць стала сумною реальністю завдяки глобальному розвитку штучного інтелекту, що здатний до машинного самонавчання, та значному поширенню технологій віртуальної реальності.

Нерівномірність розвитку економік сучасних країн викристалізовує наступне положення речей: одні країни, розвинуті, переймаються проблемою втрати як низько-, так і висококваліфікованими працівниками робочих місць через їх фізичну та інтелектуальну автоматизацію й зростання наукомісткості створеного продукту і невідповідності йому професійних компетенцій та навичок персоналу, інші, менш розвинуті, країни – страждають від відсутності робочих місць у високопродуктивних галузях взагалі, оскільки ринок праці представлений в більшій мірі дешевою малокваліфікованою робочою силою, що не здатна конкурувати з високотехнологічними системами через відсутність адекватної професійної освіти, а та частка працездатного населення, що спромоглася отримати певну кваліфікацію, затребувану на глобальному ринку, залишає країну в пошуках кращого життя, проте теж опиняється перед загрозою