

розвивається неконтрольованими й навіть спонтанними темпами, представляючи небезпеку для традиційних корпоративних структур, ґрунтованих на застарілих правилах.[1, с.100-102]

Зміна функції держави є ключовою проблемою при шерінгу, яка відбувається на рівні широкого знання про його природу. У рамках традиційних економічних моделей функція держави або абсолютизується, або знижується, але тут ця роль чітко признається, і визначає характер державних дій на бізнес-операції. В цілому, на ринку складаються нові алгоритми взаємодії продавця і покупця, ґрунтовані на довірі, проте це не економічна, а швидше психологічна категорія, яка насилу піддається цифровій оцінці. Державі потрібно створити нові інституційні інструменти задля подолання проблеми залежності між учасниками поділу, щоб спробувати не тільки звичайну позицію контролюючого органу, але й арбітра. При небажанні держави брати на себе нові обов'язки, нові соціальні інститути будуть вимушені виступати арбітрами, що приведе до повного зниження впливу держави та стане першопричиною зломлення державних інститутів[4, с.26-31].

Вироблення відповідної політики регулювання і зростання світової споживчої економіки в довгостроковій перспективі можуть бути досягнуті тільки за умови підтримки та стійкого обміну інформацією між урядом і учасниками загальної економіки споживання.

Розподіл благ не є новою концепцією, проте поява відповідних ринкових платформ, що дозволяють встановлювати зв'язок між користувачами, є інноваційним і воістину унікальним процесом. Нині поняття "економіка спільного користування" знаходиться у стадії становлення. Проте її можна описати як бізнес-модель С2С, в якій інновації, такі, як інтернет-платформи, сприяють спільному використанню недостатньо використовуваних ресурсів. У зв'язку з технологічним прогресом і потребою користувачів\клієнтів у збереженні коштів економіка спільного використання нестримно розвивається.

Список літератури

1. Балакірева О. М. Соціально відповідальний бізнес в Україні: поняття та основні чинники / О. М. Балакірева, Ю. М. Галустян // Український соціум. — 2007. — № 5—6. — С. 100—102.
2. Масленніков Є.І., Кузнецов Е.А., Сафонов Ю.М., Філіппова С.В. // Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти: монографія Вип. 1/ за ред. д.е.н., доц. Є.І. Масленнікова. – Херсон: Грінь Д.С.,2016. – 854 с.
3. Мірошніченко В.В., Тьорло В.О. Парадигма формування зеленої економіки в Україні // Інноваційні ідеї в економічній науці: пошуки вирішення сучасних проблем (2018): матер. наук.-практ. конф. 19-20 квітня 2018 р. / Нац. ун-т “Кієво-Могилянська академія”, каф. економічної теорії, наук.-навч. центр “Інноваційна лабораторія” НаУКМА. – Київ: Знання України, 2018. – С. 77 – 78.
4. Швед В. В. Теоретические аспекты шеринговой экономики // Економічний форум. 2017. № 1. С. 26–31.

Порецькова М. А.

Національний університет «Кієво-Могилянська академія»,
студентка БП - 4, «Маркетинг»

SMART LOGISTICS FOR KYIV CITY

An increasing amount of transport used in Kyiv creates more traffic congestions, air pollution, and noise emission. These traffic issues cause problems to private enterprises and citizens by augmenting travel time, fuel, and cost use. In addition, due to constant urban population growth, more people are

now exposed to the negative impact of CO2 emission and noise. Thus, mitigating the negative impact of transport emissions on the urban level is becoming increasingly important.

The problem of inefficient freight logistics in Kyiv consists of problems with physical facilities and problems with logistics organizational structure.

Central problems about physical facilities include insufficient highways capacity, high level of congestions in Kyiv during rush hours, poor condition of roads' asphalt pavement, insufficient capacity of bus stations to serve the required number of long-distance and suburban buses, and others.

The reasons and consequences of Kyiv freight logistics problems are represented below using the 'Tree of problems' graphic analysis method (Fig. 1).

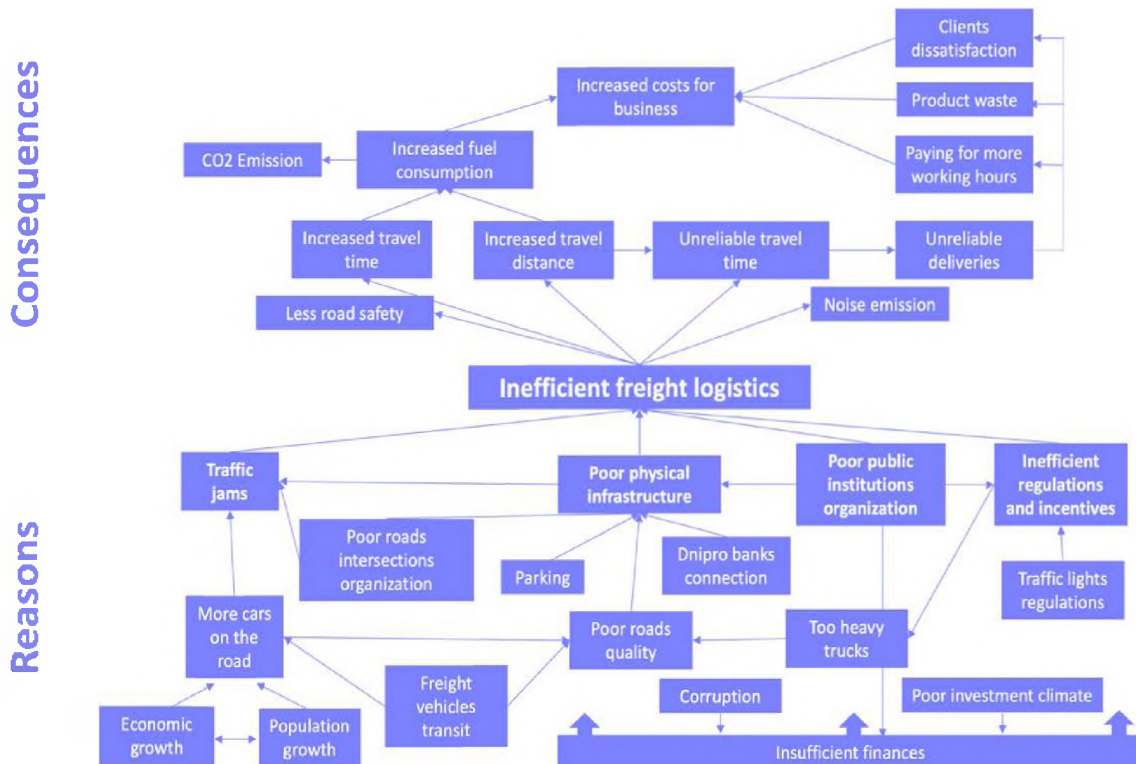


Fig. 1. Inefficient freight logistics in Kyiv issue, 'tree of problems' analysis method.

To find innovative feasible solutions to arising logistics problems mentioned above SMART logistics approach can be applied.

SMART logistics combine technology, administration, and human activities that allow to predict problems, coordinate resources, and eliminate communication barriers between elements of supply chains. SMART logistics can be also seen as a synchronized interplay of the four key domains: Planning, People, Policy, and Infrastructure (3P+I) [1] or "a practical application of omnipresent technologies to improve the effectiveness of transport and warehouse processes" [2]. So this approach is quite diverse and allows to exploit the full potential of emerging mobility solutions.

Widely used and most effective SMART logistics solutions include urban consolidation centers, freight platforms, public-private partnerships, nearby delivery areas, inner-city night deliveries, and road pricing systems.

Figure 2 demonstrates how these solutions are linked and can deal with the reasons and consequences of inefficient logistics. This scheme only represents the direct impact of suggestions, since

all the solutions and problems are extremely interconnected, and the system has a high degree of complexity.

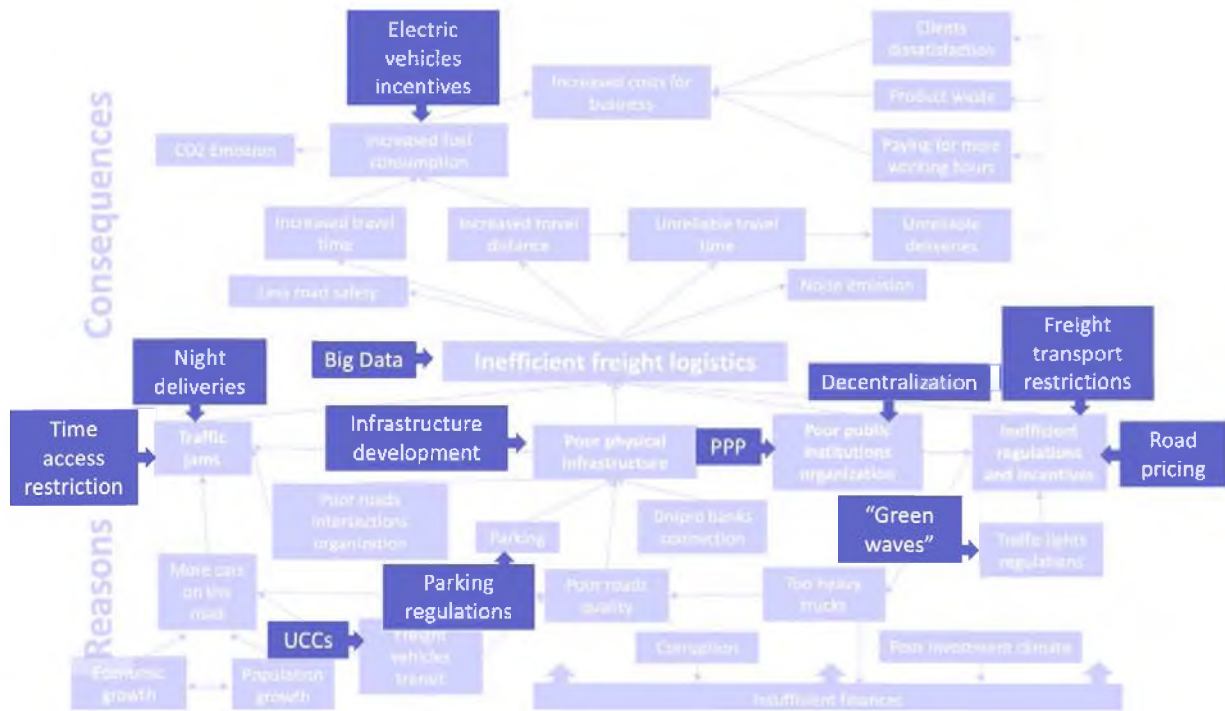


Fig. 2. SMART freight logistics solutions represented on the ‘tree of problems’ graphic.

While implementing innovative solutions discussed above, we should first consider the fact that regarding transportation, public involvement usually has little impact on private companies. But there are many possibilities for governmental actions in this area. Also, it is a common perception that strong governmental guidance and support can guarantee the success of most logistics measures [3]. Thus, changes should be made on the governmental level.

Based on other cities’ SMART logistic systems implementation experience, Kyiv logistic infrastructure, problems, and needs analysis we recommend the following SMART logistics policy mix for Kyiv city:

- infrastructure development with the use of public-private partnership programs;
- construction of urban consolidation center;
- creating incentives for night deliveries (10 pm - 6 am in Shevchenko, Solom’yansk, Pechersk, and Dnipro districts);
- implementation of road pricing system in the downtown with traffic management purpose for heavy goods vehicles;
- application of daytime delivery restrictions for freight vehicles in the busiest areas of Shevchenko, Solom’yansk, Pechersk, and Dnipro districts;
- provision of more loading/unloading spaces for last-mile delivery operations;
- use of ‘peak-hour clearways’ approach to parking on the main streets with the most congestions (8 am -10 am and 6 pm - 8 pm);
- offering economic incentives to operators and shippers when purchasing electric or low emission vehicles.

With the SMART logistics approach we can face the challenges that arise due to constantly growing population and amount of freight transport in Kyiv, as well as to make it a more sustainable, viable, innovative, and comfortable city to live in.

List of references

1. Van Woensel T., (2012). Smart Logistics, Eindhoven University of Technology, 5.
2. Blecker T., Kersten W., Ringle Ch. M., (2012). Pioneering Supply Chain Design, 99.
3. Evangelos M., Tsakyrellis, (2011). City Logistics for Sustainability, The Case of Stockholm, National Technical University of Athens.
4. Beevers, S., Carslaw, D., (2005). The impact of congestion charging in vehicle emissions in London, Atmospheric environment 39, 1-5.
5. BESTUFS, (2013). Initiative 35: Urban Consolidation Centers.
6. Burrieza J., (2020). MOMENTUM research.
7. Civitas policy note, (2020). Smart choices for cities. Making urban freight logistics more sustainable.
8. Dembińska, Frankowska, Malinowska, Tundys, (2018). Smart logistics textbook, 9–10.

Сапачук Ю.М.,

Національний університет «Києво-Могилянська академія»,
к.е.н., ст. викл. кафедри економічної теорії

КОРПОРАТИВІЗМ В СУЧАСНОМУ ГЛОБАЛІЗОВАНОМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

В сучасній економічній теорії держава та ринок є механізмами узгодження індивідуальних та групових інтересів, котрі завжди взаємодіють в економічній сфері. Люба економічна теорія в тій чи іншій мірі торкається питань такої взаємодії. Але протягом останніх десятиріччь все очевиднішою стає необхідність приділення більшої уваги третьому механізму узгодження індивідуальних та групових інтересів, яким є корпорація. Сучасні ТНК, зокрема, виконують функцію розподілу ресурсів. Все більш актуальним в даному аспекті є те, що сучасні ТНК в багатьох аспектах виявляються сильнішими, ніж держава [2].

Питання ефективної взаємодії фінансового, виробничого капіталу, держави та соціуму досліджували видатні зарубіжні — Дж. М. Кейнс, Дж. Гелбрейт, Дж. Харрод, ... та вітчизняні вчені — Ю. Бажал, І. Лук'яненко, В. Базилевич та ін.

Повоєнні десятиріччя характеризуються динамікою інституційної структури фінансового ринку [3]. Соціальна структура Нового та Новітнього часу теж зазнала різких змін. Ці процеси лежать в нерозривній діалектичній взаємодії.

Отже, основні сутнісні характеристики індустріальної епохи Нового часу:

1. Влада, що раніше належала феодалній аристократії та абсолютистській державі розпоршується в руках значної кількості власників промислового капіталу.
2. Встановлюється фабрична система виробництва.
3. Відбувається масове скупчення фабричних працівників в індустріальних центрах.
4. Праця фабричних найманих працівників відокремлюється від попередньої морально-етичної та духовної площини або превалюючих соціальних умов (утилітарність).

В ХХ ст. відбулись подальші трансформаційні зміни:

1. Розпоршена влада власників промислового капіталу концентрується в руках держави, а згодом корпорації.
2. Фабрично-заводська форма виробництва в повоєнний час починає зменшувати свою вагу в структурі економіки.