

1. Нові технології і глобальна нерівність / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://commons.com.ua/uk/novi-tehnologiyi-i-globalna-nerivnist/>
2. Роботи замість людей: новітні технології як виклик соціальній стабільності / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://matrix-info.com/2017/07/10/roboty-zamist-lyudej-novitni-tehnologiyi-yak-vyklyk-sotsialnij-stabilnosti/>
3. Антохов А. А. Роботизація як головний рушій переходу до технологічно-сингулярного етапу розвитку регіональної економіки [Текст] / Антохов А.А. // «Young scientist» Журнал Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2015. – №2. – С. 67-70.
4. Який вплив роботів на країни, що розвиваються / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.weforum.org/agenda/2018/07/robots-robots-everywhere-what-does-it-mean-for-developing-countries>
5. Alex Ryan. Exploring policy innovations: tools, techniques and approaches/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://brookfieldinstitute.ca/report/exploring-policy-innovation/>
6. Esther Shein. Winning the war for AI talent / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bloomberg.com/professional/>
7. How will automation impact jobs / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.pwc.co.uk/services/economics-policy/insights/the-impact-of-automation-on-jobs.html>

Ярошенко Л.Л.

аспірант кафедри фінансів

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Науковий керівник – д.е.н, професор кафедри фінансів Буряченко А.Є.

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [1].

Про позитивні зміни у транспортно-логістичній інфраструктурі також свідчить зміцнення позицій у міжнародних рейтингах, зокрема у спеціалізованому міжнародному рейтингу торгової логістики LPI, який складається Світовим Банком. Україна піднялася зі 80 сходинки у 2014р. на 66 у 2018р. Однак, не зважаючи на деякі позитивні зміни, транспортно-логістична інфраструктура має низку недоліків, що значно гальмує її розвиток, зокрема:

- Ізоляція системи внутрішніх водних шляхів України. Можливості внутрішніх водних шляхів фактично не використовуються. Протягом останніх років Україна не здійснювала жодних кроків для розвитку водного транспорту, зокрема, при розробці річок надавалася перевага гідроенергетиці та іригації, які створюють значні перешкоди для навігації. Також взаємозв'язок між мережею внутрішніх водних шляхів та автомобільним і залізничним транспортом залишається низьким, що унеможливорює розвиток внутрішнього водного транспорту.

- Недостатня пропускна спроможність залізничного транспорту. Укрзалізниця на даний момент не в змозі задовольнити попит на вантажні перевезення через брак рухомого складу та недостатній розвиток залізничних шляхів. Сьогодні підприємства фактично вимушені бронювати вагони для перевезення вантажів за декілька місяців, а якщо підприємства володіють власними вагонами, то гостро стоїть питання їх ремонту, оскільки вагоноремонтні заводи перевантажені.

- Низький рівень розвитку мультимодальних перевезень внаслідок відсутності комплексного бачення розвитку транспортно-логістичної системи країни. Відсутність сполучення між різними видами транспорту є стримуючим елементом розвитку економіки України. Формування зв'язків між різними видами транспорту збільшує пропускну спроможність кожного виду транспорту та національної транспортно-логістичної системи в цілому. Наприклад, за кордоном майже всі морські порти та аеропорти мають сполучення із залізницею, в Україні формування залізничного сполучення між аеропортами та морськими портами лише зараз починає активно обговорюватися та поступово впроваджуватися.

Для вирішення даних проблем необхідно у першу чергу затвердити комплексну стратегію розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, враховуючи сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної сфери на загальнодержавному рівні, а на її основі розробляти плани розвитку регіонів. Також до цього процесу необхідно залучити великих логістичних операторів. Варто зазначити, що вартість проектів транспортно-логістичної інфраструктури є значною і неможливо їх реалізувати лише за рахунок держави. Тому співпраця держави і приватного сектору повинна бути ключовим аспектом реалізації даної стратегії.

Ще одним напрямком розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є розбудова транспортно-логістичних центрів або вузлів з доступом до різних видів транспорту. Міжнародна транспортно-логістична система працює як єдине ціле, де з легкістю можна доставити вантаж при цьому змінивши декілька видів транспорту. Побудова транспортно-логістичних центрів/вузлів дозволить оптимізувати схеми доставки вантажів та зменшити їх собівартість.

Література:

1. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.

Ясинский А.О.

«Экономическая кибернетика», 4 курс

ГВУЗ «Киевский национальный экономический университет имени Вадима Гетьмана»

Научный руководитель – к.э.н., профессор кафедры финансов Леонов Д. А.

ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТАРИЙ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ КРИЗИСА В ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОНЦЕПЦИЯХ ДЖОРДЖА СОРОСА

Наиболее перспективный вариант предотвратить кризис это избежать кризисов. Стратегия Дж. Сороса по предотвращению кризисов держится на двух столпах: *теория рефлексивности* – финансовые рынки пытаются предсказать будущее, которое зависит от решений, принимаемых людьми. Вместо простого пассивного отражения действительности финансовые рынки активно формируют реальность, которую они, в свою очередь, и отражают. Существует двусторонняя связь между настоящими решениями и будущими событиями, эта связь и называется рефлексивностью. *Принцип радикальной ошибочности* – означает, что совершенствовать экономическую систему можно только признав ее недостатки и только через критику этой системы.

Рассмотрим ключевые **методы предотвращения финансового кризиса на международном уровне**, предложенные Дж. Соросом.

1. Наиболее настоятельная потребность – приостановить отток капитала из национальных рынков. Это обеспечило бы сохранение лояльности стран периферии мировой экономической системы (слаборазвитых и развивающихся стран) по отношению к мировой капиталистической системе, что в свою очередь успокоило бы финансовые рынки в центре (в странах развитого капитализма) и ослабило бы последующий спад.