

Висновки. Впровадження інноваційних бізнес систем в умовах циркулярної економіки є дуже важливим кроком для сталого розвитку підприємств та суспільства в цілому. Це дозволяє зменшити використання природних ресурсів, знизити кількість відходів та забруднення довкілля, а також створити нові можливості для розвитку бізнесу та економіки в цілому.

Список використаної літератури:

1. Stahel, W. R. (2016). The Circular Economy. *Nature*, 531(7595), 435-438. doi:10.1038/531435a.
2. Geissdoerfer, M., Savaget, P., Bocken, N. M., & Hultink, E. J. (2017). The Circular Economy - A new sustainability paradigm? *Journal of Cleaner Production*, 143, 757-768. doi:10.1016/j.jclepro.2016.12.048.
3. Su, B., Heshmati, A., & Geng, Y. (2013). A review of the circular economy in China: moving from rhetoric to implementation. *Journal of Cleaner Production*, 42, 215-227. doi:10.1016/j.jclepro.2012.11.020.
4. Ellen MacArthur Foundation. (2012). *Towards the Circular Economy: Economic and business rationale for an accelerated transition*. Available at https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/TCE_Report-2012.pdf.

*Марценюк Л.В., д.е.н., професор,
професор кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро*

*Файфер С.М.,
аспірант кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро*

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

В останні роки Україна взяла курс на євроінтеграцію. З отриманням статусу кандидата до членства Європейського Союзу, цей темп став інтенсивнішим, адже відбувається реформування багатьох провідних галузей економіки. Транспорт, в тому числі і залізничний, не стали виключенням в цьому контексті.

Залізничний транспорт потребує повного перезавантаження, якщо можна так сказати. Потрібно негайно оновити катастрофічно зношений рухомий вантажний та пасажирський рухомий склад. Окрему увагу потрібно приділити інфраструктурі залізничного транспорту, адже вона потребує повної модернізації внаслідок фізичного та морального зносу. В першу чергу потрібно імплементувати необхідні Директиви та Регламенти ЄС, що регламентують діяльність залізничного транспорту в українське законодавство. Це дозволить залучити кошти на розвиток цього важливого для усієї країни відомства. Зрозуміло, що після завершення війни Україна потребуватиме значні кошти на відновлення багатьох об'єктів, і не тільки залізничного напрямку. Не виключено, що залізниця не стоятиме в пріоритеті відновлення державними коштами, тож залучити приватні кошти (в основному, на умовах концесії), при цьому створити привабливе інвестиційне середовище, завдання номер один для менеджменту залізничного відомства [1].

Вважаємо слушними ідеї та пропозиції сучасних науковців щодо глибокої євроінтеграції в сфері залізничного транспорту, що включає перехід з широкої колії (1520 мм) на європейську (1420 мм) [2]. Також обов'язковою умовою реформування є введення інновацій на залізничному транспорті. Ці інновації повинні бути сучасними, адже сучасний вибагливий споживач транспортних послуг вимагає високу якість перевезень та супутніх послуг.

До основних напрямів розвитку залізниць потрібно віднести: активізація мультимодальних перевезень; побудова сучасних транспортних центрів – ХАБів; запровадження туристичних послуг на залізниці, в тому числі організація залізничного туризму; відкриття нових сполучень, в тому числі міжнародних; широку цифровізацію та діджиталізацію послуг, де це можливо та доцільно [3]. Безумовно, це не повний перелік напрямів розвитку залізниць, адже залізниці потребують масштабного оновлення – від формування іміджу до використання дронів та роботів в роботі.

На наш погляд, керівництву АТ «Укрзалізниця» потрібно докласти максимум аби створити таке середовище, в якому фахівці своєї справи працювали із задоволенням та пишатися своїм робочим місцем, а інвестори мали за честь бути стейкхолдерами залізниць.

Список використаної літератури:

1. Martseniuk Larysa, KandelBijay Kumar, Kovalenko-Marchenkova Yevheniia. Passenger Transport Hubs: Thematic Overview. Philosophy, Economics and Law Review. 2022. Vol. 2. No. 1. P. 76-87. DOI: 10.31733/2786-491X-2022-1-76-87.
2. Pshinko O., Charkina T., Martseniuk L., Orlovska O. Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. Transport Problems. 2022. Vol. 17, Iss. 1. P. 201-214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.17.
3. Марценюк Л.В. Формування потенційних можливостей Укрзалізниці в межах дотримання економічної безпеки підприємства. *Науковий вісник ДДУВС*, № 3, 2022. С. 271-277. DOI 10.31733/2078-3566-2022-3-271-277.

*Мищишин О.Л., PhD,
доцент кафедри економіки підприємства та інвестицій,
Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів*

*Колещук Д.О.,
студент гр. ЕБ-21 кафедри економіки підприємства та інвестицій,
Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів*

ГІГ-ЕКОНОМІКА: ВИКЛИКИ, ВПЛИВ ТА СТРАТЕГІЇ РЕГУЛЮВАННЯ

Модель гіг-економіки є економічною парадигмою, в якій значна частина працівників працевлаштована за короткостроковими контрактами або незалежно виконує різноманітні завдання, а не займається постійною, стабільною роботою. Гіг-економіка широко використовується в різних галузях, включаючи перевезення (Uber, Lyft), доставку (DoorDash, Instacart) і навіть ІТ-сферу (Freelancer, Upwork). Це дає неймовірну гнучкість як працівникам, так і компаніям. Однак, вона також несе в собі більше невідомих чинників, ніж традиційний бізнес [1].