

вання витрат на оплату оренди такого житла, оплати комунальних послуг, що дозволить значно покращити добробут населення та забезпечить «фінансову» безпеку для розвитку та будівництва соціального житла в Україні у подальшому.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Житло і війна: житлова політика першого року повномасштабної війн. 22.03.2023. CEDOS. URL: <https://cedos.org.ua/researches/zhytlo-i-vijna-richnyj-oglyad/>
2. Про житловий фонд соціального призначення. Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3334-15#Text>
3. Концепція Державної програми «Соціальне житло». URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/20783368>
4. Соціальне житло: з чим Україна зустріла війну. LB.ua URL: https://lb.ua/blog/cedos/537560_sotsialne_zhitlo_z_chim_ukraina.html
5. Програма тимчасового соціального житла для внутрішньо переміщених осіб. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3581074-v-ukraini-startovala-programa-socialnogo-zitla.html>
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL : <https://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК 656.073

Кірічок О.Г.

доцент, кандидат технічних наук,

Маліченко В.І., Марценюк М.В.

викладачі

*Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський
автотранспортний фаховий коледж Національного
університету водного господарства та природокористування»*

м. Рівне, Україна

ПОШУК НОВОЇ ПАРАДИГМИ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Інформаційна взаємодія видів транспорту повинна забезпечувати сумісність інформації за змістом та формами подання, швидкості та своєчасній видачі інформації одним видом транспорту для прийняття рішень на іншому. Розвиток взаємодії в цій сфері є одним із основних напрямків створення автоматизованої системи управління транспортом [1].

Інформаційне забезпечення на транспорті відіграє особливо важливу роль. тому що транспортний процес здійснюється на великих просторах, у ньому беруть участь багато ізольованих робітників, для координації діяльності яких потрібна велика кількість відомостей прогнозного, планового, обліково-статистичного та іншого характеру. При організації взаємодії видів транспорту виникають труднощі з обмеженими можливостями у одержанні інформації про прибуття для перевантаження.

Досвід великих транспортних вузлів показує, що сьогодні з моменту початку збору інформації до її обробки витрачається до 8 годин, а сама обробка потребує всього 20 хвилин машинного часу. У зв'язку з цим постає необхідність автоматизації процесів збору та передачі інформації каналами зв'язку.

Аналіз результатів обстежень показав, що інженерно-технічні працівники до 60 % свого робочого часу витрачають на збір та обробку інформації. Паралелізм при зборі даних, надлишок відомостей, велика повторність одних і тих же показників у різних аналізах, довідках — звичайне явище. Система обліку, яка існує в Україні не забезпечує передачі даних у облікову мережу з перевізних документів при їх заповненні. Значні витрати ручної праці на перенесення реквізитів первинних документів у різні допоміжні бланки та книжки. Використання взаємодіючими видами транспорту різних класифікацій вантажів та супроводжувальної вантаж документації, потребує багато часу та ручної праці для оформлення документів при передачі вантажу з одного транспорту на інший. Тому особливої уваги заслуговує розв'язання питання розробки єдиної класифікації вантажів та уніфікації транспортної документації.

Закордонні інформаційні системи включають наступні функціональні завдання та підсистеми:

1. Інформаційну модель номерного обліку, розміщення та стану транспортних засобів, які беруть участь у перевезеннях.
2. Підсистему аналізу фінансової ефективності перевезень.
3. Підсистему автоматизованого оформлення транспортної документації і складання вантажної, експлуатаційної та касово-фінансової звітності.
4. Завдання аналізу впливу рівня тарифів на перевезення та додаткових зборів за різні операції;
5. Завдання комплексного аналізу залежності між фінансовими та експлуатаційними показниками систем перевезень вантажів у змішаному сполученні.

Подальший розвиток інформаційних систем видів транспорту відбувається в напрямку росту матеріально-технічної бази та

з'єднання всіх систем в єдину інформаційну систему з наступним впровадженням без паперової технології передачі інформації.

Широке застосування електронно-обчислювальної техніки викликає ще одну технічну проблему — узгодження засобів зв'язку та інформаційної техніки.

Сучасні інформаційні системи базуються на широкому використанні автоматичних засобів ідентифікації (розпізнавання) транспортних вантажних одиниць. Це дозволяє створювати інформаційні системи, що працюють у реальному масштабі часу, з великою точністю, сумісні на всіх видах транспорту.

Так, *Міжнародна організація по стандартизації (ICO)* схвалила міжнародний стандарт на автоматичну систему ідентифікації вантажних контейнерів і рухомого складу транспорту. У основу цього стандарту було покладено стандарт ідентифікації контейнерів, розроблений у 1990 році інститутом національних стандартів США, а також промислові стандарти на системи автоматичної ідентифікації на залізничному і автомобільному транспорті. Ці системи ідентифікації є сумісними та частково збігаються і можуть у майбутньому забезпечити автоматичну ідентифікацію для великої кількості транспортних засобів.

Взаємодія видів транспорту у фінансовій області включає наступне коло питань:

1. Розробка єдиної методичної основи для тарифних систем, узгодження тарифів у змішаних сполученнях;
2. Розробка методики розподілу прибутків при перевезеннях у змішаному сполученні;
3. Встановлення розмірів матеріальної відповідальності сторін за перевезення та зберігання вантажів.

Найбільш важливим питанням взаємодії видів транспорту є встановлення тарифів на перевезення. *Транспортні тарифи* — це ціни, за якими транспорт реалізує свої послуги. Тарифи виступають як засіб: впливу на розміщення виробництва; боротьби за ринок; обліку витрат на транспорті.

Транспортні тарифи на всіх видах транспорту мають схожий розподіл за:

- 1) видами перевезень;
- 2) формою побудови;
- 3) родом відправлень.

За видами перевезень тарифи розподіляють на загальні, виняткові (збільшуючі або знижуючі), пільгові та спеціальні. За формою побудови тарифи розрізняють: диференційовані, пропорцій-

ні та акордні. Згідно з родом відправлень тарифи бувають: повагонні, автомобільні, контейнерні тощо.

Основні *принципи тарифної політики* закордонних транспортних підприємств зводяться до наступних положень:

1. Тариф повинен покривати собівартість перевезень;
2. За верхню межу тарифної ставки приймається такий рівень, який може запропонувати конкуруючий вид транспорту;
3. Між верхньою та нижньою межею тарифу доцільне диференціювання за вартісною спроможністю вантажів.

У процес формування тарифів можуть втрутитися державні структури. Вони спроможні законодавчими актами обмежувати прибутковість транспортних підприємств, що означає обмеження тарифної ставки, або коригувати тарифи чи встановлювати їх, керуючись соціально-політичними та стратегічними інтересами.

У межах кожної держави перевезення вантажів та пасажирів виконується під дією її законів. На сучасному етапі розвитку в Україні немає чіткого і повного законодавства про транспорт, узгодженого з представниками всіх видів транспортного процесу. Таким чином, взаємодія між різними видами транспорту безпосередніми правовими нормами не урегульована. Відомчий підхід, зафіксований у нормативно-правових документах не тільки не орієнтує на взаємодію видів транспорту, але має ще ряд суттєвих недоліків: неефективність норм збереження вантажів при їх переміщенні, неузгодженість та протиріччя правових норм за одними і тими ж стосунками. Таким чином, правова взаємодія видів транспорту полягає в розробці та прийнятті державних актів, які регулюють права, обов'язки та відповідальність між видами транспорту та замовниками перевезень.

Правова взаємодія проявляється у встановленні основних правових документів кожного виду транспорту, у визначенні вимог до підготовки вантажів та транспортування, рухомого складу та обладнання терміналів, розробці єдиного правового регулювання взаємовідносин клієнтів і транспортних організацій, правовому визначенні відповідальності підприємств та організацій кожного виду транспорту за виконання перевезень та дотримання їх умов.

Центральне місце у правовій сфері на транспорті займають закони України, які визначають правовий статус транспортних організацій та підприємств.

Статути і кодекси видів транспорту регламентують питання організації перевезень, прийому та видачі вантажів, взаємовід-

ношення з іншими учасниками перевезень, відповідальність сторін та претензії, а також інші умови.

Правила перевезень вантажів та технічні умови навантаження вантажів у змішаних перевезеннях вміщують правила перевезень з окремих видів вантажів, порядок організації вантажних робіт тощо [2].

Вузлові угоди між виробничими ланками видів транспорту затверджують порядок подання та забору рухомого складу, передачі вантажів та оформлення документів, обліку простою рухомого складу під вантажними операціями тощо.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Кірічок О. Г., Маліченко В. І. Роль транспортної галузі у стійкому розвитку економіки України: *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки»*. Випуск 2 (52), 2022. — С. 154-161.

2. Методичні вказівки до практичних робіт з навчальної дисципліни «Взаємодія видів транспорту» (частина I, II) для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня за спеціальністю 275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)» денної і заочної форм навчання / М. Д. Швець, О. Г. Кірічок. — Рівне : НУВГП, 2018. — 50 с. — 02-02-101.

УДК 331.5

Кічурчак М.В.

*професор кафедри економіки України
Львівський національний університет імені Івана Франка
м. Львів, Україна*

ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ ТА ЗАЙНЯТІСТЬ В КРАЇНАХ ЄС: РОЛЬ У СТАЛОМУ РОЗВИТКУ

Однією з важливих складових підвищення ефективності національних економік та досягнення цілей сталого розвитку є людський капітал. З огляду на прагнення забезпечити високі соціальні стандарти, підвищити продуктивність використання ресурсів та розбудовувати економіку знань його зростання стосується країн ЄС та повоєнної відбудови України. Відповідно, доцільно проаналізувати головні тенденції зайнятості індивідів з вищою освітою.

На науково-методологічному рівні особливості формування людського капіталу, значення вищої освіти для його поліпшен-