

Список використаних джерел

1. Das Europäische Brotmuseum [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4isches_Brotmuseum (дата входу 20.03.2024).
2. Paneum [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://backaldrin.com.ua/paneum/> (дата входу 20.03.2024).

УДК 631.565:[631.16:658.155]

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У ПІДВИЩЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СІЛЬСЬКИХ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

Масленнікова В.В. кандидат економічних наук, доцент

Державний біотехнологічний університет

Розглянута залежність дорожньо-транспортних перевезень у структурі розвитку сільських населених пунктів. Виділені основні напрямки і залежності розвитку дорожньо-транспортної мережі. Обґрунтування та визначення ролі та місця автомобільно-транспортної мережі в функціонуванні сучасного українського села.

Питання підвищення економічної ефективності функціонування сільських населених пунктів є актуальним в умовах розвитку ринкової економіки. Одним із напрямків досягнення цього може бути зменшення витрат на дорожньо-транспортні перевезення автомобільним транспортом, який займає особливе, провідне місце і виступає в ролі основної сполучної ланки організації перевезень сільськогосподарської продукції. Тому велику роль у розвитку сільських населених пунктів відіграють транспортні засоби та автомобільні дороги, які впливають на їх розвиток, а також скорочують робочий час на виробництво і реалізацію продукції та впливають на її зниження собівартості, забезпечують ріст продуктивності праці. Однак, недосконале трасування автомобільних доріг, мала їх протяжність, незадовільний інженерно-технічний стан, часто відсутність дорожньо-транспортної інфраструктури, викликають обмеженість та утруднення більш інтенсивного використання автомобільного транспорту, призводять до надмірних витрат в т.ч. і паливо-мастильних матеріалів. Тому, виникає необхідність в обґрунтуванні та визначенні ролі та місця автомобільно-транспортної мережі в функціонуванні сільських населених пунктів [1].

Транспорт є провідною, системоутворюючою галуззю стабільного і ефективного функціонування економіки, у тому числі і агропромислового комплексу. Тому підвищення рівня стабільного і ефективного транспортно-економічного обслуговування українського села та сільськогосподарського виробництва регіону має не тільки актуальне, а і пріоритетне значення для прийняття конструктивних господарських та управлінських рішень ряду правових, соціально-економічних та природоохоронних питань. Транспорт, як

галузь матеріального виробництва, зв'язує процеси виготовлення та споживання продукції різних регіонів в єдину мережу, виконуючи при цьому соціально-економічну задачу суспільного відтворення. Реалізація такого зв'язку забезпечується транспортно-економічною мережею, під якою слід розуміти сукупність матеріальних, фінансових, суспільних та інформаційних елементів. Транспортно-економічне обслуговування залежить від регіональних особливостей і специфіки агропромислового виробництва; визначається розгалуженістю, складністю і багато ступінчастістю механізму управління, потребує нових підходів до ефективного функціонування як єдиної комплексної мережі [3].

Крім того слід зауважити, що соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою також залежать від розвитку транспортної інфраструктури, зокрема від рівня забезпеченості автомобільними дорогами. Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на: темпи розвитку економіки; рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів; швидкість перевезень; якість і ціну перевезеної продукції; мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів; екологічний стан навколишнього середовища.

Стан транспортних комунікацій - одна з найбільш принципових умов інвестиційного процесу. Там, де не вистачає автомобільних доріг, економіка, як правило, розвивається слабо, і навпаки, розвинута мережа доріг задовільної якості сприяє притоку інвестицій в економіку країни. Так наприклад, саме з розвитку автомобільних доріг починався вихід з економічної кризи багатьох країн світу (США, Німеччина та Японія), які визначили розвиток дорожньої мережі серед основних пріоритетів економічної політики, вирішенні проблем зайнятості.

В Україні дорожня мережа є важливою складовою інфраструктури транспортного комплексу, головними функціями якого є обслуговування і забезпечення перевезень, а автомобільний транспорт є однією з важливих складових цього комплексу, який здійснює основну масу вантажних перевезень [4]. Хоча у загальному вантажообігу він не перевищує 10 %, але в загальних обсягах вантажних перевезень становить близько 70 % від річного обсягу перевезень вантажів усіма видами транспорту. В кінцевій собівартості сільськогосподарської продукції питома вага транспортних витрат досить значна і коливається від 10 до 50 %, що суттєво впливає на внутрішній валовий продукт країни. В той же час продуктивність вантажного автомобільного транспорту за останні роки знизилася [5]. Це викликано низьким технічним рівнем мережі доріг, невідповідністю параметрів доріг інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку, перевантаженням окремих ділянок доріг. Все це показує, що автодорожня система України знаходиться у катастрофічному стані і без прийняття негайних заходів по її «оздоровленню» прямуватиме до розвалу та паралізації сполучень.

Залежність економічної ефективності від масштабів господарської діяльності є об'єктивною реальністю, що відображається у процесах концентрації виробництва. Проблема впливу масштабів виробництва на його ефективність є у даний час актуальною для сільських населених пунктів України, адже для нього в останні роки характерні процеси різкого зниження рівня концентрації виробництва, подрібнення ресурсного потенціалу.

Економічна ефективність підприємства – це один з типів ефективності, критерії якої визначаються відношеннями досягнутого підприємством результату до здійснених витрат. Основним критерієм економічної ефективності підприємств вважаємо рентабельність.

Слід мати на увазі, що складність керування перевізними процесами обумовлена і пов'язана з наступними територіально-транспортними особливостями: роз'єднаність сільських населених пунктів, широка номенклатура вантажів, велика різноманітність вимог до способів транспортування, значне число пунктів навантаження та розвантаження й ін.

Головним питанням ефективного функціонування сільських населених пунктів є мобільність та швидка реакція до зміни попиту та пропозиції на ринку товарів, задоволення потреб віддалених ринків споживання продукції. Все це зобов'язує підприємство весь час аналізувати тенденції розвитку ринкових умов. Головною задачею постає прокладення маршруту і обчислення транспортних витрат, що прямо пропорційні якості автомобільних доріг та розгалуженості дорожньої мережі. В залежності від інтенсивності руху (кількості автомобілів, що проходять за певний проміжок часу) всі автомобільні дороги відносяться до певної категорії. Середньозважений показник категорійності доріг в Україні становить 3.71, що набагато нижче порівняно з будь-якою європейською країною. Це означає, що національна мережа доріг загального користування відповідає в основному IV технічній категорії з шириною проїзної частини 6-7 м. Здійснення переважної більшості перевезень такими дорогами призводить до значних втрат як продукції, так і пального. Без розвитку дорожньо-транспортної мережі сільські населені пункти, особливо у віддалених районах з погано розвиненою і занедбаною дорожньо-транспортною мережею, не витримає натисків конкуренції з боку більш розвинених населених пунктів, які знаходяться в більш вигідних умовах (в приміських зонах районних або обласних центрів). Тому прогнози щодо розвитку села будуть залежати головним чином від розвитку та формування оптимальної дорожньо-транспортної мережі.

Розвиток сільських населених пунктів гальмується негативними тенденціями у дорожньо-транспортній мережі, її недосконалістю. У більшості випадків, дорожньо-транспортна мережа районів повинна удосконалюватися і перенаправлятися в залежності від розвитку українського села. Тому розвиток дорожньої мережі на території районів буде стимулювати розвиток сільських населених пунктів.

Список використаних джерел

1. Економіка транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва в регіоні: регулювання та розвиток / [Сич Є.М., Чигринець О.А., Шаповал П.Д., Шевчук В.І.]. – К.:КУЕТТ, 2009. – 228 с.
2. Дієсперов В.С. Ефективність виробництва у сільськогосподарському підприємстві: [монографія] / Володимир Дієсперов. – К.:ННЦ ІАЕ, 2008. – 340 с.
3. Економічна ефективність діяльності сільських населених пунктів: стан, проблеми, перспективи / [Березівський П.С., Онисько С.М., Садура О.Б., Березівська О.Й.]. – Львів: ЛДАУ, 2007. – 167 с.
4. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи / Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І.; за ред. І.Р. Юхновського – К.: ФАДА, ЛТД, 2014. – 176 с.
5. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400 с.

УДК 727:721:379.8

ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРНИХ РІШЕНЬ ПРИ ПЛАНУВАННІ МОЛОДІЖНИХ ЦЕНТРІВ

Гопцій О.Б. канд. е. н., доцент, Юдіна Д.А. здобувач ВО

Державний біотехнологічний університет,

Youth centers serve as the foundation for educating active and proactive youth who will continue to develop their villages, communities, cities, and Ukraine as a whole. Since premises are essential for the successful implementation of youth policies, we are considering the establishment of youth centers that will locally engage with the youth in settlements.

Сталий розвиток країни та громадянського суспільства є можливим тільки в тому випадку, якщо система формальної і неформальної освіти виховує всебічно розвинену особистість та активного громадянина. З початком повномасштабного вторгнення росії в лютому 2022 року, високий процес активних громадян та представників громадського сектору стали на захист України і почали організовувати волонтерський рух, чи підтримувати інші активності, але мали недостатню свідомість щодо системної політики, законодавства, процесів формування та згуртованості нації. На початку реалізації волонтерських програм і долученні молоді, велику роль зіграла неформальна освіта, яка почала впроваджуватися на *державному рівні* через державні інституції, органи місцевого самоврядування та громадські об'єднання.

На *місцевому рівні* для успішної реалізації молодіжної політики, розвитку молоді і проведенні культурно-освітніх заходів із впровадження процесів підтримки у молодіжному середовищі української ідентичності, необхідно було