

чений термін; дії з боку суб'єктів договору екологічного страхування при настанні страхового випадку; припинення договору страхування. Розроблений організаційний механізм запровадження страхування ризиків водогосподарсько-меліоративного комплексу та модель процедури страхування дасть змогу здійснювати безперервну процедуру екологічного страхування в системі водогосподарської діяльності з метою зниження імовірності настання страхових випадків та відшкодування збитків третім особам при виникненні еколого-економічних ризиків.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Мазур И.И., Шапиро В.Д. и др.. Управление проектами / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро . – М.: Высшая школа, 2001 – с. 875.
2. Немчин М.С. Методика управління ризиками інвестиційних проектів / М.С. Немчин, В.М. Хобта // Засади та інструменти активізації фінансового впливу на соціально-економічний розвиток України: Всеукраїнська міжвуз. наук.-практ. конф.: матеріали конференції – Київ. – 2009. – с. 85-86.
3. Дєєва Н.Е. Організаційно-економічний механізм управління екологічними ризиками: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.08.01 «Економіка природокористування і охорони навколишнього середовища» /Н.Е. Дєєва. – Дніпропетровськ, 2004.– 20 с.

УДК 338.47:656

---

## КОНЦЕПЦІЯ УКЛАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОНТРАКТІВ В УМОВАХ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ

---

*Корнієцький О.В. – к. е. н., доцент, Миколаївський факультет Морського та річкового транспорту, Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного м. Миколаїв*

**Постановка проблеми.** Отримані відомості в наукових та практичних застосуваннях дають можливість, по-перше, правильно вибрати базис поставки й прорахувати продажну/закупівельну ціну товару при реалізації його з доставкою або без доставки; по-друге, вибрати на підставі калькуляції транспортних витрат напрямок, по якому найбільше вигідно відправити вантаж; по-третє, правильно сформулювати транспортні умови в контрактах з урахуванням всіх можливих витрат.

**Стан вивчення проблеми.** Важливий внесок в обґрунтування та вивчення транспортної документації внесли вітчизняні та зарубіжні вчені: Альбеков А.У., Бауерсокс Д. Дж., Вохновский Н.В., Гордон М. П., Коваленко Н.Н., Линдерс М.Р., Окландер М.А., Рогач І.Ф. та інші. Враховуючи дослідження транспортних контрактів в умовах міжрегіональної взаємодії з урахуванням особливостей оформлення документів в різних країнах та між кордонних зв'язків та правил перетину кордону, тема потребує ретельного вивчення

---

та детальнішої розробки для більш спрощених правил застосування.

**Завдання дослідження.** Мета дослідження полягає в науковому та практичному застосуванні та обґрунтуванні напрямів удосконалення структури документообігу в транспортній сфері.

**Результати дослідження.** При перевищенні попиту основне навантаження транспортних видатків лягає на покупця. Видатки по транспортуванню можуть бути значними. Тому до підписання контракту необхідно розрахувати всі витрати по всіх ланках транспортних операцій по переміщенню товару [1].

Транспортні умови контрактів - це особливий розділ, у якому докладно обмовляються обов'язки й видатки сторін по організації доставки вантажу.

При підготовці контракту, як правило, проводиться попереднє вивчення можливостей його виконання, що виявляє такі обставини доставки, як:

- наявність транспортних зв'язків між країною експорту й ринком покупця;
- тарифи й ставки світового ринку залізничного, авіаційного й автомобільного, морського сполучення;
- ступінь механізації вантажно-розвантажувальних робіт у передбачуваних пунктах обробки вантажу, вартість цих робіт;
- вартість зберігання вантажу в місцях перевалки, пунктах відправлення й призначення;
- правила й особливі умови перевезення в країні призначення й відправлення, правила здачі-приймання вантажу;
- міжнародні угоди й конвенції, що регулюють перевезення вантажів різними видами транспорту.

Конкретний зміст транспортних умов угоди залежить від наступних основних факторів: базисної умови поставки, виду транспорту й способу доставки, транспортної специфіки товару, умов між народних договорів і угод, що регулюють умови перевезення.

Найбільш широке коло транспортних питань включається в контракт при базисах поставки, які передбачають передачу товару продавцем покупцеві вже в шляху, таких, як DAF, FOB, DES, CIF і деяких інших.

У ряді випадків при укладанні контракту не представляється можливим точно вказати місце призначення або місце, куди продавець повинен поставити товар для здійснення перевезення. У цьому випадку в контракті може бути зафіксований регіон із застереженням, що надалі покупець уточнить або конкретизує місце призначення. Це необхідно, тому що при визначенні ціни продавцеві важливо знати хоча б орієнтири пункту передачі товару. Якщо необхідне уточнення не піде, на покупця може бути покладена відповідальність за виниклі у зв'язку із цим ризики й додаткові видатки. Продавець у цьому випадку має право сам обрати підходящий пункт у рамках обумовленого регіону.

При цьому необхідно враховувати відповідність транспортних засобів і транспортного упакування, використовуваних однією стороною, можливостям їх обробки в пунктах призначення, обумовлених іншою стороною за контрактом (наприклад, можливість прийому або відправлення контейнерів міжнародного стандарту в національних морських портах або на внутрішніх

залізничних станціях; допустимі характеристики суден, що обробляються у морських портах; наявність необхідних вантажно-розвантажувальних механізмів або комплексів для конкретних видів вантажів тощо).

Обставини, що визначають особливості передачі або прийняття товару від перевізника, розрізняються залежно від базису поставки, способу перевезення й властивостей самого товару. Насамперед, при проробленні цього питання враховується, чи є така здача або приймання товару від перевізника його поставкою відповідно до базису контракту, тобто моментом переходу ризику із продавця на покупця. Якщо відповідь позитивна, то сторони в договорі відображають такі пункти, як спосіб передачі товару, форма й зміст документа, що фіксує якість і кількість товару, а також дата складання такого документа. Ці дані підтверджують виконання обов'язків продавця по поставці по відповідних параметрах. У таких випадках всі платежі за товар або їхню основну частину можуть здійснюватися покупцем по факту передачі товару перевізникові або його навантаження на транспортний засіб. Тому документ, що виписується як підтвердження поставки, повинен бути "платоспроможним", тобто зазначений у переліку документів, при наявності яких здійснюються розрахунки за товар.

Якщо мова йде про здачу-приймання товару від перевізника поза зв'язком з виконанням обов'язку по поставці (наприклад, на складі перевізника в пункті призначення), то тут сторонами за договором можуть використовуватися документи відповідно до звичаїв, практики й законодавства, що склалися на окремих видах транспорту. У цьому випадку транспортні документи (коносаменти, авто-, авіа- і залізничні накладні) втрачають своє значення підтвердження якості й кількості поставленого товару й тільки дають можливість особі, зазначеній в них як вантажоодержувач, прийняти вантаж від перевізних засобів (судна, автомобіля тощо) й пред'явити претензію перевізникові у випадку пошкодженого перевезення.

Система взаємної інформації продавця й покупця, з одного боку, про готовність товару до вантажних операцій, а з іншого боку, про строки прибуття транспортного засобу під вантажні операції також є вкрай важливою при реалізації міжнародного перевезення вантажу.

Ці дані деталізують обов'язки сторін по базису поставки відповідно до конкретних умов угоди, і вони обов'язково повинні бути присутні у всіх контрактах, тому що дозволяють синхронізувати виконання договору купівлі-продажу й договору перевезення. Залежно від того, хто укладає договір перевезення, дана інформація належить або до пункту відправки товару, якщо це лежить на покупці, або до пункту призначення, якщо перевезення є обов'язком продавця.

У контракті повинні бути передбачені конкретна форма, строки й зміст взаємної інформації, основною метою якої є скорочення видатків по зберіганню вантажів через запізнення або неприбуття транспортного засобу під вантажні операції й по простоті транспортного засобу через неготовність вантажу до вантажно-розвантажувальних операцій або через відсутність вантажу взагалі. У контракті передбачаються зміст й строки надання

сторонами взаємної інформації у вигляді повідомлень, які сторони передають безпосередньо або через експедиторів/агентів і перевізників.

Якщо мова йде про велику партію вантажів, що поставляються регулярно, то між сторонами узгоджується графік подачі суден і відвантаження/вивантаження товару, партійність і ритмічність поставки.

Система інформації може бути розгорнутою або багатоступінчастою по характеру, тобто складатися з декількох повідомлень, що надходять регулярно в строки, визначені й обумовлені в контракті.

Максимальні витрати на транспортні операції при виконанні контракту можуть включати:

- оплату навантаження на транспортні засоби усередині країни продавця. Найчастіше ці операції повторюються кілька разів при перевантаженні товару на різних засобах транспорту.

- оплату перевезення товару до границі або до перевізних засобів транспорту, що здійснюють міжнародне перевезення. Якщо товар здається покупцеві на території країни продавця, то ці видатки продавця (до основного перевезення) не включаються в ціну товару за контрактом і належать до його накладних видатків, які покриваються із власних коштів продавця. Сюди ж включаються видатки на проміжне зберігання якщо буде потреба;

- витрати на зберігання й складування при передачі товару для перевезення;

- оплату стивідорних (вантажно / розвантажувальних) робіт у пунктах відправлення, призначення й перевалки при перевезенні;

- витрати на основне перевезення;

- складування й зберігання товару після розвантаження в країні ввозу;

- розвантаження в місці знаходження покупця;

- оренда транспортного устаткування в країні ввозу/вивозу товару. Ці витрати розподіляються між продавцем і покупцем залежно від базисної умови поставки.

Особливо пильна увага при укладанні контракту приділяється розподілу витрат на оплату вантажно-розвантажувальних робіт, пов'язаних з міжнародним перевезенням, тому що саме по цьому питанню виникають найбільші розбіжності в його тлумаченні контрагентами через розходження в комерційній практиці й звичай роботи портів і транспортних вузлів обробки вантажів.

Ще одним важливим питанням, пов'язаним з доставкою є узгодження виду договору, яким повинна бути згодом оформлене перевезення, що необхідно з ряду причин. Насамперед, це пов'язане з тим, що багато транспортних умов контракту купівлі-продажу повинні бути скоординовані з положеннями договору перевезення, особливо при чартерних перевезеннях. У контракті, як правило, містяться положення про те, що транспортні документи повинні бути "чистими", тому що будь-яка вказівка про недоліки товару не допускається загальноприйнятим порядком його оплати.

Не менш важливим є пророблення при доставці норм навантаження-вивантаження товару й час, покладений за договором купівлі-продажу на виконання вантажних операцій. У випадку якщо продавець (за умовою FOB) або покупець (базис CIF) не забезпечують виконання норм вантажних робіт,

покладених за контрактом, то на них може бути накладено іншою стороною зобов'язання по відшкодуванню виниклих додаткових витрат у вигляді штрафу за перевищення сталого часу, виплачуваного покупцем продавцеві (демередж). За дострокове закінчення робіт виплачується винагорода. Здійснення доставки передбачає також розгляд порядку розміщення вантажу на транспортному засобі, транспортне упакування й маркування.

Під транспортним маркуванням розуміється розмітка на упакуванні кожного вантажного місця умовна позначка, що включає дані, необхідні для належного перевезення вантажу й здачі його одержувачеві. Зміст маркування визначається за згодою сторін на основі правил перевезення вантажів на різних видах транспорту й з урахуванням властивостей самого товару. Причому нанесення попереджувального (запобіжного) маркування, тобто написів і знаків, що вказують як поводитися з товаром при навантаженні, вивантаженні й зберіганні, визнається обов'язком продавця незалежно від вказівок про це в контракті.

У цей час в Україні нормативи якості визначаються транспортом, виходячи зі своїх можливостей і вони не враховують багатьох вимог споживачів його послуг. У процесі виконання контрактних зобов'язань по поставці товарів сторони вступають у договірні відносини як із транспортними організаціями у своїх країнах, так і за рубежом. Насамперед, мова йде про перевезення вантажів від виробників до вихідних пунктів у своїй країні. Тут використовується головним чином залізничний, автомобільний, річковий транспорт. А далі підключається міжнародний транспорт, де головну роль відіграють морський і автомобільний. Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на підставі двосторонніх і багатосторонніх угод, які укладають відповідні органи держав-учасників, по єдиному транспортному документу - міжнародній накладній, що є договором перевезення. Західноєвропейські країни координують діяльність залізниць на основі договірного акту КОТІФ [2]. У залізничному сполученні із цими країнами залізниці СНД аналогічних міжнародних угод не мають. Східноєвропейські країни мають свою угоду про пряме залізничне сполучення СМГС, у якому беруть участь також країни Азії (Китай, Корея, Монголія, В'єтнам) [3]. В 1991 році з угоди вийшли європейські країни, але форма накладної при відправленні вантажів з території й на територію країн колишнього СРСР збереглася. Доставка вантажів у західні країни й назад здійснюється з переоформленням договору перевезення на вихідних прикордонних станціях залізниць інших країн, які є учасницями СМГС і КОТІФ. Відповідно до Міжнародного транзитного тарифу (МТК) перевезення вантажів країн СНД оформляється перевізними документами СМГС до вихідної прикордонної станції останньої транзитної дороги, що бере участь у СМГС [4]. СМГС встановлює порядок прийому вантажів до перевезення й видачі їх одержувачеві, укладання договору перевезення, комерційних реквізитів залізничної накладної, строки доставки вантажів, правила перевезення вантажів на особливих умовах (довгомірні, великовагові, небезпечні, хімічні, швидкопсувні, живність).

Основні умови, які складаються в міжнародних автомобільних вантажних перевезеннях, регулює Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів ЕЕК ООН (КДПГ - CMR), підписана в

Женеві 19 травня 1956 р. [5]. Вона застосовується до будь-якого договору про перевезення вантажів автотранспортом, коли місця прийняття до перевезення й доставки вантажів, зазначені в договорі, перебувають у різних країнах, з яких принаймні одна є учасницею конвенції.

Транспортування вантажів повітряним шляхом регулюється законодавчими актами про авіаперевезення. Перевезення товарів оформляється авіаційно-вантажною накладною, що виписується відправником вантажу й підтверджує наявність договору між відправником вантажу й перевізником про перевезення вантажу по авіалініях перевізника. Вона не є товаросупроводжувальним документом, видається в трьох справжніх екземплярах і вручається перевізникові разом з товаром.

При перевезеннях морським транспортом укладаються договори відповідно до вказівок, викладених в нормативних документах, - Кодексі торговельного мореплавання (КТМ), уставах [6]. Основний зміст договору морського перевезення вантажів відповідно до КТМ полягає в тому, що перевізник (фрахтівник) зобов'язується прийняти від відправника вантажу (фрахтувальника) вантаж, доставити його в цілості в передбачене договором місце призначення й там здати фрахтувальникові або по його вказівці іншому одержувачеві вантажу, а відправник вантажу зобов'язується в погоджений термін надати передбачений договором вантаж для навантаження його на судно, сплатити обумовлену провізну плату (тариф, фрахт) і прийняти вантаж від судна в пункті призначення[7].

Переміщення товарів з території однієї держави на територію іншої держави (тобто з перетинанням границі або границь) тісно пов'язане з виконанням митних формальностей. У зовнішній торгівлі прийнято страхувати вантажі від можливостей псування при транспортуванні. Залежно від способу перевезення застосовується морське, авіаційне або наземне страхування. В експортній торгівлі часто укладаються розширені угоди морського страхування, що охоплюють не тільки морські перевезення, але й перевезення товару зі складу продавця на склад покупця. В експортній угоді умови договору купівлі-продажу звичайно передбачають, хто буде мати втрати по морському страхуванню – продавець або покупець. При продажі товарів на умовах FOB видатки несе покупець, при продажі на умовах CIF продавець повинен взяти на себе страховий поліс і оплатити страхування. У договорі на умовах CFR ані продавець, ані покупець не оформляють страхування, якщо немає застереження про те, що «страхування здійснює покупець». Вантаж страхується в розмірі 110% від ціни CIF на користь вантажоодержувача. Поліс про морське страхування є частиною морських відвантажувальних документів. Практикуються два види полісів - таксований і не таксований. У першому вказується остаточна страхова вартість об'єкта, у другому - вартість застрахованих товарів повинна бути підтверджена фактурними рахунками, розписками, кошторисами й іншими документами. У сучасній експортній практиці за загальним правилом використовуються таксовані поліси, у них передбачувані доходи покупця звичайно включені в заявлену вартість шляхом додавання певного відсотка (як зазначено, 10%) до суми фактури й вартості відвантаження, а також до страхових внесків на товари.

Поліси бувають трьох категорій: рейсові, термінові й змішані. Існують ще генеральні поліси. Одним з засобів реалізації генерального страхування є відкрите страхування, що поєднується з видачею страхового сертифіката, що стало популярним і розповсюдженим в експортній торгівлі. Відкритий ковернот (тимчасове свідоцтво про страхування), як і страховий талон, не є страховим полісом: це документ, на основі якого морський страховик надалі зобов'язаний видати належним чином оформлений генеральний або спеціальний поліс на умовах коверноту. Останній може бути тимчасовим і постійним (генеральний поліс обмежений 12 місяцями).

Розрахунки між вантажовласниками й транспортними організаціями ведуться по діючих фрахтових і тарифних ставках. Порядок розрахунків визначається, як правило, договорами. Правовою основою розрахунків за залізничні перевезення в міжнародному сполученні є для переважної більшості європейських країн «Єдині правові приписання для договору про міжнародні перевезення вантажів залізничним транспортом» - Конвенція ЦІМ [8].

Автомобільні тарифи встановлюються в розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані й можуть передбачати певні надбавки, знижки, штрафи із встановленої суми. При перетинанні вантажами границь декількох держав застосовується книжка міжнародного дорожнього перевезення (книжка МДП) відповідно до укладеної Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажу. На морському транспорті розрахунки по експортних і імпорتنих вантажах відправниками вантажу проводяться з морськими перевізниками - пароплавствами за договірними цінами на основі коносаментів. У міжнародному лінійному судноплаванні поряд з договірними ставками застосовують тарифи лінійних конференцій. Кожна така конференція виробляє свій тариф. Якщо ставка фрахту при повідомленні має в основі свого формування попит та пропозицію, то лінійні тарифи - витрати судновласників лінійного флоту.

Труднощі транспортного обслуговування істотно полегшують посередницькі, транспортно-експедиторські фірми й організації. Вони допомагають устежити за розвитком видів і форм транспортних послуг. У своїй практичній діяльності по доставці вантажів відповідно до прийнятих зобов'язань контракту купівлі-продажу доцільно користуватися послугами досвідчених міжнародних експедиторів зовнішньоторговельних вантажів. У функції експедитора входить весь комплекс робіт по підготовці товару до відправлення: загрузка; упакування; укладання договору з перевізником на транспортування вантажу й планування необхідних транспортних засобів; вибір найбільш раціональних шляхів доставки й видів транспорту. Він відповідає за організацію вантажних робіт, готує необхідні транспортні й товаросупроводжувальні документи, здійснює розрахунки з перевізником; в окремих випадках веде контроль за просуванням вантажу до одержувача.

Користування послугами транспортно-експедиторської фірми при транспортному обслуговуванні зовнішньоторговельних контрактів купівлі-продажу оформляється цілим рядом документів залежно від роду операцій по експедируванню, обробці вантажів, складуванню, організації перевезення, перевірці стану упакування й маркування. Доручення експедиторові

оформляється спеціальним документом, що називається відвантажувальним дорученням або транспортною інструкцією [9].

Генеральна угода по торгівлі послугами (ГАТС) встановлює норми й правила, які повинні забезпечити умови доступу на ринки послуг. На відміну від торгівлі товарами, торгівля послугами регулюється не на границі, а усередині країни відповідними інструментами внутрішнього законодавства. На кожному виді транспорту існують свої специфічні правові норми й правила, які обмежують його діяльність на світовому ринку. На морському транспорті Гамбурзькі угоди (набули чинності з 1 листопада 1992 р.) значно розширили й уточнили правила перевезення вантажів і оформлення документів. Виконання Гамбурзьких правил стає обов'язковим для вітчизняних відправників вантажу при оформленні договору морського перевезення з іноземними перевізниками [9]. Річковий транспорт здійснює свою діяльність відповідно до Уставу внутрішнього водного транспорту. Діяльність повітряного транспорту регулюється Варшавською конвенцією 1929 року й протоколами змін до неї, які СРСР підписав в 1955 році, не будучи учасником конвенції. Різні види комерційної діяльності в регулярних повітряних сполученнях встановлені також міжурядовими угодами.

Основним міжнародним документом є Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КОПТ) від 1956 року. СРСР приєднався до неї з 1 серпня 1983 р. Її учасницями в цей час є більше 40 країн. Перевезення автомобільним транспортом у країни далекого зарубіжжя здійснюються на основі міжурядових угод про міжнародне автомобільне повідомлення.

При проведенні транспортних операцій сторони вступають у договірні-правові відносини. Після завершення перевезення можуть виникати різні спірні ситуації. При цьому порушники повинні нести відповідальність, у тому числі й матеріальну. У цьому випадку до перевізника повинні бути пред'явлені претензії [10]. Порядок їхнього пред'явлення й розгляду регулюється у встановленому порядку

**Висновки.** Таким чином, у цей час в Україні нормативи якості визначаються транспортом, виходячи зі своїх можливостей вони не враховують багатьох вимог споживачів його послуг. Отже, комплексне підвищення привабливості транспортних коридорів для транзитного руху, удосконалення послуг потрібно здійснювати за такими критеріями, як точність, надійність і швидкість транспортування. Так, як, із правовим забезпеченням експорту транспортних послуг на транспорті виникають серйозні проблеми, необхідне створення системи забезпечення безпеки й універсальності руху, метою якого повинна бути розробка й удосконалення норм міжнародного права в області перевезень. У цілому регламент здійснення вантажних перевезень удосконалюється рік у рік, убираючи в себе всі нові тенденції й одержуючи своє оформлення в укладанні угод, договорів, різних конвенцій і т.п. Україні варто було б не упускати можливості для розширення своїх прав у цій сфері, активно беручи участь у міжнародній правочинній діяльності, що стосується вантажних перевезень.



**СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:**

1. Кожевников Ю.Н. Железнодорожные грузовые тарифы: конкурентность с другими видами транспорта / Кожевников Ю.Н. // Железнодорожный транспорт. – 1997.- №2. – 39-59 с.
2. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (COTIF) 1980 г. //logisticstime.com
3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (вступило в силу 1.10.51 г.). //logisticstime.com
4. Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам (МГК) 1890 г. //logisticstime.com
5. Кодекс торгового мореплавания. Женева, 1952 г. //logisticstime.com
6. Конвенция ЦИМ «Единые правовые предписания для договора о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом» //logisticstime.com
7. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле. Учеб. Пособие / Забелин В.Г. - М., 2000, 256 с.
8. Синецкий Б.И. Внешнеэкономические операции: организация и техника / Синецкий Б.И. - М: Международные отношения, 1989 г. – 520 с.
9. Раминский И.П. Основы внешнеэкономических знаний / Раминский И.П. - М: Международные отношения, 1990.-424 с.
10. Ленчевский И.Ю. Основы внешнеэкономической деятельности / Ленчевский И.Ю. - М: Юнити, 1995.-345 с.

УДК 004/338.43.01

**ІНФОРМАТИЗАЦІЯ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ СЕЛА  
ЯК ПОТЕНЦІЙНИЙ БАЗИС ВІДРОДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ  
СФЕРИ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ***Ксьонжик І.В. – к.е.н., доцент, Миколаївський НАУ*

**Постановка проблеми.** У сучасному інформаційному суспільстві основою розвитку цивілізації виступають інформаційні процеси, в яких широке застосування знаходять інформаційно-комунікаційні технології. В інформаційному суспільстві складаються нові форми масової комунікації, соціального спілкування, стиль мислення і способу життя, нові парадигми економіки, політики, управління. Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій у сфери діяльності людини сприяло виникненню і розвитку глобального процесу інформатизації. В Україні, як і в багатьох інших країнах світового співтовариства, все більша увага приділяється проблемі інформатизації соціальної інфраструктури, яка розглядається як одна з найбільш важливих стратегічних проблем розвитку цивілізації.

**Стан вивчення проблеми.** Теоретичні і практичні питання інформатизації розглядали в своїх наукових працях такі вчені, як: Арський Ю.М., Бабич