



THE ACADEMY OF MANAGEMENT
AND ADMINISTRATION IN OPOLE

**NAUKOWE POGLĄDY NA STRUKTURALNĄ
REKONSTRUKCJĘ REGIONÓW**

**SCIENTIFIC VIEWS ON THE STRUCTURAL
RECONSTRUCTION OF THE REGIONS**

**НАУКОВІ ПОГЛЯДИ НА СТРУКТУРНУ
РЕКОНСТРУКЦІЮ РЕГІОНІВ**

**Akademia Nauk Stosowanych
Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu**

***NAUKOWE POGLĄDY NA STRUKTURALNĄ
REKONSTRUKCJĘ REGIONÓW***

***SCIENTIFIC VIEWS ON THE STRUCTURAL
RECONSTRUCTION OF THE REGIONS***

***НАУКОВІ ПОГЛЯДИ НА СТРУКТУРНУ
РЕКОНСТРУКЦІЮ РЕГІОНІВ***

Monograph

Edited by Mykola Ohienko

Tadeusz Pokusa

Opole 2022

ISBN 978-83-66567-50-4

Scientific views on the structural reconstruction of the regions. Monograph. Opole: Academy of Applied Sciences Academy of Management and Administration in Opole, 2022; ISBN 978-83-66567-50-4; pp. 173 , illus., tabs., bibls.

Recommended for publication
by the Academic Council
of Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole
(Protocol No. 7 of Desember 20, 2022)

Reviewers

prof. dr hab. Marian Duczmal, prof. dr hab. Andrii Zavhorodnii

Editorial Board

*Mykola Ohienko, Tadeusz Pokusa, Alona Ohienko, Kateryna Razumova,
Nataliia Chaika, Oksana Adamenko.*

Publishing House:

Akademia Nauk Stosowanych
Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu,
45-085 Polska, Opole, ul. Niedziałkowskiego 18 tel. 77
402-19-00/01

200 copies

Authors are responsible for content of the materials

ISBN 978-83-66567-50-4

© Authors of articles, 2022

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 6

PART 1

ACTUAL MANAGEMENT PROBLEMS: BY TYPES OF ACTIVITY АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ: ЗА ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Innovative human resource management practices in the hospitality industry
(Alona Obozna, Nataliia Shabelnik, Daniel Palimqka)..... 8

1.2. Management of the financial and economic security system of the state in conditions of global instability
(Anastasiia Poltorak, Svitlana Tyshchenko, Yuriy Volosyuk, Olha Khrystencko, Anna Sukhorukova, Anna Balitska)..... 12

1.3. Agricultural drones and their application in agriculture of Ukraine
Агродрони та їх застосування в сільському господарстві України
(Vitaliy Kryvoruchko)..... 20

1.4. Formation of student entrepreneurship as a key competence for life
Формування підприємливості учня як ключової компетентності для життя
(Svitlana Parshuk, Alina Yakhnovska)..... 25

1.5. Future teachers communicative skills formation in pedagogical activities
(Svitlana Parshuk, Kazimierz Łukawiecki)..... 30

1.6. Current state and prospective of the development of agrohoteles in the Volyn region
Сучасний стан та перспективи розвитку агроготелів у Волинській області
(Svitlana Peresichna, Karina Svidlo)..... 33

1.7. Medical and humanitarian dimension of the territorial communities development: goal 3 of sustainable development goals (before war 2022)
(Nataliia Terentieva, Svetlana Yashnyk, Natalia Kostrytsia)..... 43

1.8. The role of foreign capital in the development of the economy of Ukraine
Роль іноземного капіталу в розвитку економіки України
(Denys Yakovynyk, Jozef Koczmarek jn)..... 50

- 1.9. Management of marketing research during export operations
 Управління маркетинговими дослідженнями при проведенні
 експортних операцій
(Oleksandr Burtsev, Olena Yakovynuk, Kazimierz Łukawiecki)..... 58

PART 2

**TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN TODAY'S CONDITIONS
 ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

- 2.1. Management of multimodal processes in modern economic conditions of
 Ukraine
 Управління мультимодальними процесами в сучасних економічних
 умовах України
(Mykola Ohienko, Maksym Kolesnikov, Katarzyna Syrytczyk)..... 68
- 2.2. Aspects of transport and shipping service
 Аспекти транспортно-експедиційного обслуговування
(Alona Ohienko, Tadeusz Pokusa)..... 81
- 2.3. Development of a modern system of transport infrastructure as a stimulating
 factor in the economic expansion of Ukrainian regions
(Nataliia Chaika)..... 90

PART 3

**HISTORICAL AND SOCIAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE OLYMPIC
 MOVEMENT AND OLYMPIC EDUCATION
 ІСТОРИКО-СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ОЛІМПІЙСЬКОГО РУХУ ТА
 ОЛІМПІЙСЬКОЇ ОСВІТИ**

- 3.1. Historical and social aspects of the development of boxing in Mykolaiv
 Історико-соціальні аспекти розвитку боксу в Миколаєві
(Oksana Adamenko)..... 122
- 3.2. Modern problems of sailing in Ukraine
 Сучасні проблеми вітрильного спорту в Україні
(Svitlana Biryuk, Vlada Biryuk)..... 130

3.3.	Features of the training process of athletes - paralympians in the competitive periods Особливості тренувального процесу легкоатлетів – паролімпійців у змагальний період <i>(Viktor Derkach, Filip Pokusa)</i>	139
3.4.	Football players repressed by the communist regime with connections with Mykolaivshyna Репресовані комуністичним режимом футболісти у зв'язках із Миколаївщиною <i>(Igor Martsinkovsky)</i>	147
3.5.	Organization of independent classes in physical exercises and sports of students during the entire period of study at the university. Організація самостійних занять фізичними вправами та спортом студентів протягом усього періоду навчання у ЗВО. <i>(Olga Sokol, Iwona Mstowska)</i>	154
	ANNOTATION АНОТАЦІЇ	161
	ABOUT OF AUTHORS ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ.....	166

INTRODUCTION

ВСТУП

Після перемоги України у російсько-українській війні одним із найголовніших проєктів нашої держави стане її розбудова та структурна реконструкція регіонів. До його реалізації долучиться весь цивілізований світ. Українські міста та села, які постраждали внаслідок збройної агресії, стануть іншими: безпечними, комфортними, енергоефективними та будуть враховувати потреби місцевих жителів. Для досягнення цієї мети, важливо вже зараз змінювати застарілі правила містобудування та враховувати кращі сучасні міжнародні практики, заклавши технологічні рішення на десятиріччя.

У колективній монографії представлені роботи українських та польських вчених, присвячені розробці пропозицій щодо структурної реконструкції регіонів в умовах сучасних викликів.

Основна мета колективної монографії - апробація результатів наукового пошуку викладачів, аспірантів, магістрантів закладів вищої освіти України та Польщі, розкриття теоретико-прикладних засад про сучасну роль та інструментарій міжнародної співпраці в умовах сьогодення.

У відповідності до поставлених завдань в рамках написання колективної монографії сформовано її наукові розділи:

Розділ 1 «Актуальні проблеми управління: за видами діяльності» містить матеріали, в яких розкрито суть управління системою фінансово-економічної безпеки держави в умовах глобальної нестабільності; порушуються питання ролі іноземного капіталу в розвитку економіки України; розкрито медико-гуманітарні аспекти розвитку територіальних громад.

У розділі 2 «Транспортно-логістичні системи в умовах сьогодення» порушуються питання розбудови системи транспортної інфраструктури як стимулюючого фактору економічного розвитку регіонів; висвітлено сучасні аспекти транспортно-експедиційного обслуговування; досліджено стан та перспективи розбудови мультимодальних перевезень вантажів.

Розділ 3 «Історико-соціальні аспекти розвитку олімпійського руху та олімпійської освіти» містить матеріали науковців щодо особливостей підготовки фахівців у сфері спорту і олімпійського руху.

Монографія - наукова робота міжнародного колективу вчених та фахівців у галузі розвитку соціально-економічних систем різних напрямів досліджень.

Part 1

**ACTUAL MANAGEMENT
PROBLEMS: BY TYPES OF
ACTIVITY**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
УПРАВЛІННЯ: ЗА ВИДАМИ
ДІЯЛЬНОСТІ**

1.1. Innovative human resource management practices in the hospitality industry

The goal of every leader is to balance the interests of employees with the success of the organization, bringing everyone together around the most effective work. One thing is clear: "Successful employees are what will give organizations a competitive advantage in today's dynamic economic environment," says Satya Nadella, chairman and chief executive officer of Microsoft. The experience of employees to meet the needs of customers with modern digital technologies requires a new approach [1].

HR innovation is the introduction of new ideas, methods and technologies to better meet the ever-changing needs of the organization and its workforce. It is about anticipating future needs and circumstances, not simply about finding an answer to a changing current situation.

We will form the main innovative practices in the hospitality industry [2]:

- hospitality facilities are used as flexible offices;
- innovative contactless technologies in the hospitality industry.

Innovation in the hospitality industry deserves attention. After the acute phase of the pandemic, the hotel and restaurant business reacted in an innovative way, namely by introducing innovative contactless technologies related to the safety of guests.

Remote work has become commonplace for many employees. According to Microsoft's Work Trends Index, which surveyed 30,000 people from 31 countries, 73% of workers want their employers to continue to provide flexible remote work options [3]. This shift away from traditional ways and places of work is leading to the rise of telecommuting professionals and the remote work economy. But there are significant differences of opinion on the part of managers, 87% believe that employees are less productive with hybrid work, and only 12% agree with it (Fig.1) [4].

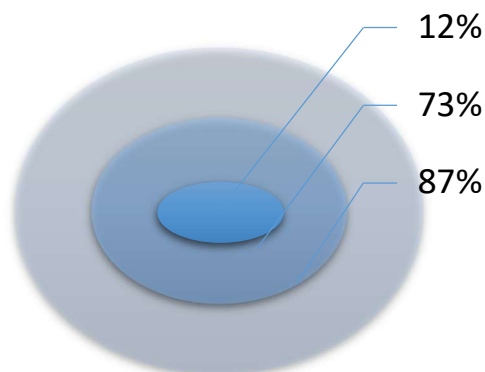


Fig.1. According to Microsoft's Work Trends Index

The role of hotels in "hybrid hospitality" is growing, that is, a "hybrid business model" of a combination of a hotel room and a workplace, a place of rest and business appeared. Hotel enterprise Zoku in Amsterdam became a pioneer of the "hybrid hospitality concept" (Fig.2) [5].

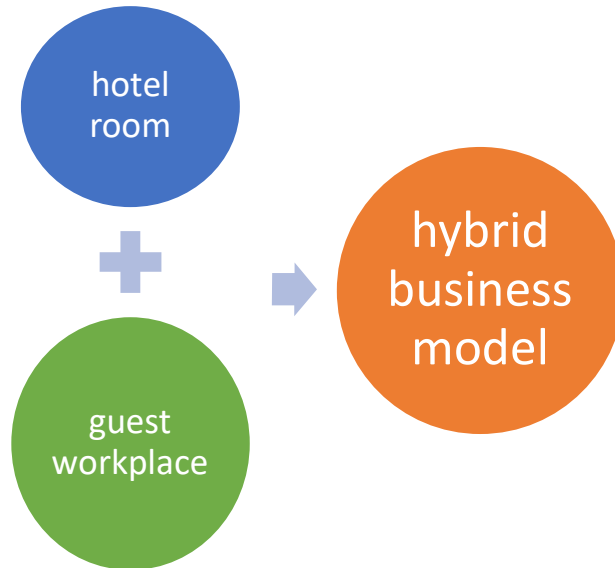


Fig.2. Hybrid business model

A very exciting innovation in the hotel industry involves the use of virtual reality. Imagine being able to walk through a hotel room while in a completely different country, just to see which room best suits your needs as a customer.

Let's define innovative trends that have begun to be implemented in hotels [5]:

- smart hotel technology;
- sustainability of the hotel
- professionalism of the staff of the institution
- face recognition technology
- use of virtual reality.

The introduction of chatbots, as an additional resource for serving guests, becomes useful, provides useful information, relieves staff from communication by e-mail and telephone.

A very interesting innovation in the hotel business is tours of virtual reality rooms for guests. This technological innovation has led to an increase in online booking rates.

New developments and trends in the field of hotel business that shape the hospitality industry in 2022 [5]:

- resting and working places in the hotel.
- holistic hospitality, health and well-being.

- digitized guest experience.
- personalization.
- sense of economy and essentialism.
- asset management strategy.
- individual travel.
- sustainability.

As can be seen from the above, the hospitality industry 2.0 is adapting to the current environment, modern guests have appeared, which have begun to influence and adjust the industry. Managers began to develop more flexible and sustainable business models of team management.

The modern trends of innovation in human resources management deserve our attention (Fig.3) [2]:

- employee experience;
- encouraging a positive workforce climate;
- formation of strong leadership and a sense of trust;
- personnel analysis by heads of institutions;
- automation of the work process system.

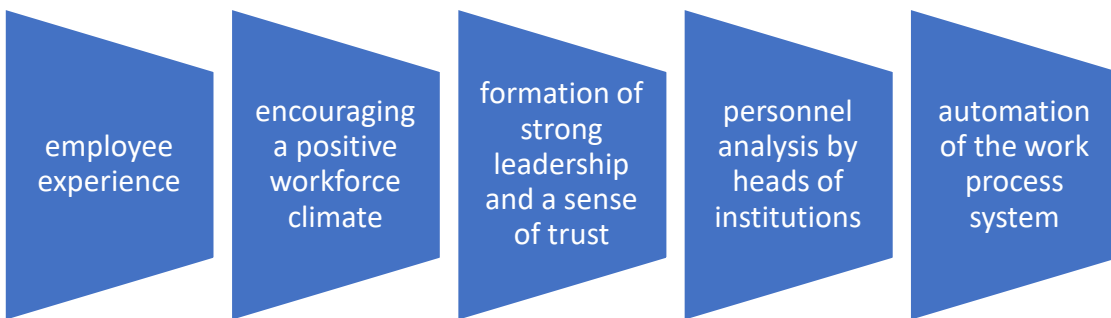


Fig.3. Trends of innovation in HR-management

Employee experience is a priority. As part of the trends in HR, a high remuneration retains an employee, and a qualified environment and experience help to satisfy the needs of the guests of the establishment. HR leaders must implement methods to encourage a positive workforce climate by making employees more flexible to change and disruption.

A recent McKinsey report states that in 2022, companies will focus on building strong leadership and a sense of trust among the current workforce and potential employees in the labor market. Such findings are not surprising, as employees seek a reliable and supportive environment in uncertain times [6].

Let's list the new HR trends and tendencies that affect HR today (Fig.4):

- retraining of personnel;
- professional development of employees;
- flexible opportunities for personnel development.



Fig.4. New HR trends and tendencies

Workplace diversity, equity and inclusion remain at the forefront of the hospitality industry (Fig.5).

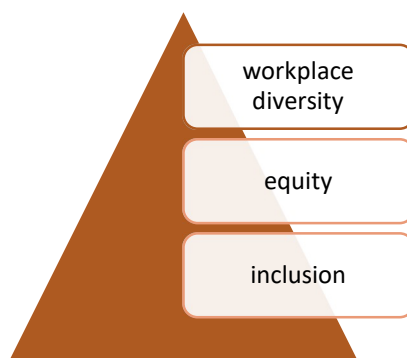


Fig.5. Innovative personnel management practices

The main factors inhibiting innovative changes in Ukraine are the outflow of young personnel from industry, the training of specialists mostly without taking into account the requirements of Industry 4.0, the lack of a network of experts for its promotion. We need programs tested in EU countries for the training of expert consultants on issues of audit, digitalization, priorities for the implementation of technologies in all areas, in particular in the hospitality industry [6].

Innovative personnel management practices occupy a rather prominent place in the HR system. Staff analytics and hotel workflow system automation are key and growing rapidly.

Reference:

1. <https://www.microsoft.com/en-us/worklab/work-trend-index/hybrid-work-is-just-work>
2. <https://hospitalityinsights.ehl.edu/what-hotel-workspaces-can-offer>
3. <https://www.microsoft.com/en-us/worklab/work-trend-index/>
4. <https://www.microsoft.com/en-us/worklab/work-trend-index/hybrid-work-is-just-work>
5. <https://www.hospitalitynet.org/brand/23000552/zoku.html>
6. <https://interfax.com.ua/news/blog/799334.html>

1.2. Management of the financial and economic security system of the state in conditions of global instability

The development of measures to restore the state in conditions of global instability is one of the most important problems of national security, which must be solved both at the macro level and at the level of territorial communities. Guaranteeing the financial and economic security of the state in conditions of global instability requires the development of new scientific products (a doctrinal model, regional development strategy as a basis for guaranteeing the financial and economic security of the state, methodological recommendations for calculating the level of financial and economic security of regions in conditions of global instability), which will complement the results of world research and will fill the gaps in the system of guaranteeing the financial and economic security of the regions and the state in conditions of global instability.

In modern conditions of global instability, destructive processes have been activated, the transmission of which poses a significant threat to the national security of the state, negatively affecting the level of its macroeconomic stability. Existing approaches to the regulation of security processes in the financial and economic sphere require systematicity, a logically constructed complex of scientific knowledge that would take into account the rapid change in threats due to emergency situations, and reflect the financial and economic security of the state in its multidimensionality, new ways and well-founded directions for the effective development of regions in crisis conditions of state development. This cross-sectoral problem is currently unsolved and corresponds to the most urgent needs of the economy and society.

The authors conducted a thorough bibliometric analysis using the tools of Google Analytics, Vosviewer v.1.6.15, SciVal, which made it possible to single out international research groups with powerful scientific work on the economic transformation of regional development mechanisms as a basis for guaranteeing the financial and economic security of the state. It was these works that formed the basis for the following analysis.

In work [4] attention is paid to the issues of risks and features of debt management in situations of financial crisis. The authors [7] studied the global financial safety net for more than 150 countries in the period 1960–2014, but the formed research base covers only four elements: foreign exchange reserves, IMF financing, central bank swap lines, and regional financing mechanisms. The work [8] considered the role of the global financial cycle for the financial security of developing countries in different types of crises and over time, but the work mostly focuses on currency crises. The authors [2] analyzed the peculiarities of management in

emergency situations during the years of the economic crisis in Greece, which does not allow us to assert the relevance of the results for other countries. In work [13] the theoretical and practical aspects of state regulation of the development of regions as a complex phenomenon characteristic of most modern countries are investigated. In the study [10], a financial security risk ontology model was built based on risk association and machine learning. The paper [3] claims that well-being has become important in the policy of regional development, emphasizes the need for a synthesis of well-being and regional development within the framework of a carefully developed interdisciplinary approach, but ignores the peculiarities of the functioning of states in conditions of global instability. Authors [11] investigated the impact of regional development plans on China's regional economic growth using a multistage difference-in-differences strategy. In work [1], the authors focused on the fact that the border effect can be an effective tool for promoting regional development in countries with developing economies. The authors [6] analyzed that the digital economy has a positive effect on quality regional development, but the growing threats to the state associated with digitization processes were not assessed.

In previous studies, the authors of the study in the course of the research works "Financial and economic security of the state in the conditions of globalization changes" and "Management of the system of financial and economic security of socio-economic systems of different levels of functioning" deepened the fundamental scientific ideas about the system of guaranteeing financial and economic security in the conditions of globalization changes; the methodological principles of the systematization of financial and economic security are substantiated, the factors influencing its level are organized; Concepts of strategic financial solutions for improving mechanisms for assessing the state of financial and economic security of Ukraine were formed, strategic directions for its strengthening were modified [14]; the prospects for the development of budget policy implementation tools at the local level are substantiated [12]; the expediency of implementing a behavioral approach to monitoring the state of financial and economic security of the state is substantiated [9]. At the same time, previous studies have shown that in crisis conditions, including those caused by military aggression against Ukraine, there is a critical lack of methodical support and scientifically based tools for the development of regions as a basis for guaranteeing the financial and economic security of the state, and most of the standard mechanisms and algorithms formation of the financial and economic security of the state in the conditions of new challenges turned out to be ineffective.

The purpose of the study is to justify the methodological principles of guaranteeing the financial and economic security of the state in conditions of global instability. The object of the study is the processes and mechanisms of guaranteeing the financial and economic security of the state in conditions of global instability. The

subject of the study is methodological provisions and scientific and practical recommendations for guaranteeing the financial and economic security of the state in conditions of global instability.

In recent years, documents of the "strategy" type (Strategy of National Security of Ukraine, Strategy of Irrigation and Drainage in Ukraine, Strategy of Development of the Sphere of Innovative Activity, Medium-term Strategy of Public Debt Management, Strategy of Sustainable Development, Export Strategy and others) have been quite actively created and approved, "doctrine" (naval doctrine of Ukraine, military medical doctrine, doctrine of information security), "concept" (Concept of ensuring national security in the financial sphere, Concept of development of civic education, Concept of training specialists by dual form of education, Concept of reforming the payment legislation of Ukraine and others), "program" (Program of activities of the Cabinet of Ministers of Ukraine), "plan", incl. in the field of ensuring the financial security of the state.

Note that these guiding documents of state policy are included in the legal system of Ukraine and, accordingly, should highlight the results of strategic planning in a certain area. At this stage of the development of legal support for the financial security of the state, we should note that the problem of hierarchy in the formation of these strategic planning documents is insufficiently explained and substantiated. Thus, there is no established hierarchy of documents such as "strategy", "doctrine", "concept" and others, which leads to certain conflicts in the meaningful filling of the conceptual and categorical apparatus of the legal base in the field of financial security, unclear subordination of strategic planning documents, reduction of the effectiveness of the areas of provision financial security of the state recorded in such documents.

Thus, strategies, doctrines, programs, concepts, projects and plans in the field of financial security should collectively form a picture of a perspective vision of directions for strengthening the level of financial security of the state in its various subsystems, resources that are necessary to achieve certain goals, as well as state policy aimed at formation and effective use of these resources.

In view of the above, ensuring the financial and economic security of Ukraine in conditions of global instability requires a clear system of normative legal acts, which comprehensively present a plan of actions aimed at strengthening financial security, which in general will contribute to the formation of an inextricable connection and the practical implementation of strengthening directions of financial security, which are based on national values and interests in the financial sphere, and also correspond to the approved goals. Currently, both in the scientific research of modern economists and at the official level, there are several variants of the hierarchy of strategic planning documents, in particular in the field of financial security of the state. Some scientific positions express opinions that equate the categories "doctrine" and "concept", or

justify the statement that the concept is included in the doctrine, or, on the contrary, that the doctrine is part of the concept.

The Law of Ukraine "On State Forecasting and Development of Economic and Social Development Programs of Ukraine" No. 5463-VI dated 02.12.2012 [16] mentions the specifics of approving programs and action plans, however, it does not specify the specific differences in such strategic planning documents as doctrine or strategy. Doctrines and concepts are also not mentioned in the draft law "On State Strategic Planning", which should clarify the conceptual and categorical apparatus and clearly define the terminology. The terms of strategic planning defined in the draft law raise questions, because within the framework of classical approaches to strategic planning, the periodicity is approved as follows: short-term prospects - 1-3 years; medium-term - 4-10 years; long-term - from 10 years.

Thus, in our opinion, the doctrinal model of ensuring financial security of Ukraine in the conditions of globalization changes is comprehensively summarized on five levels (doctrinal, conceptual, strategic, program and planning).

The doctrinal level of ensuring the financial security of the state, on which the doctrine of ensuring the financial security of the state is directly formed - a strategic planning document for the long term (from 10 years), in which, based on the application of scientific methods and the results of the analysis of available alternatives, the national idea of the state in the field of ensuring financial security is determined and a vision of its future state is chosen.

As a vision of the future state of the state's financial security, we see favorable conditions for the functioning of the state's financial system, under which the action of internal and external threats does not cause negative processes in this complex system and does not interfere with the formation of the necessary financial conditions for its balanced development. Accordingly, the mission (goal) is to ensure the optimal level of financial security of the state. Undoubtedly, both the vision of the future state of the state's financial security and the mission of ensuring the state's financial security must be aligned with national values and interests in the financial sphere.

The priorities of the national interests of Ukraine in the financial sphere are a certain concentrated expression of the current state of financial security, identified threats, state interests and directions and goals of the state's policy in the field of financial security.

In our opinion, it is appropriate to include the following among the priorities of Ukraine's national interests in the financial sphere: preserving and strengthening the financial independence of the state; increasing the efficiency of state authorities and local self-government, balanced development of democratic institutions to ensure the financial security of households and business entities; formation of a self-sufficient socially oriented market economy; establishment of equal and mutually beneficial

relations with other states in the financial sphere, integration into the united global financial space.

At the doctrinal level of ensuring the financial security of Ukraine in the conditions of globalization changes, the legal framework for ensuring the financial security of Ukraine should also be generalized and a clear hierarchy of the formation of strategic planning documents should be highlighted (Fig. 1).

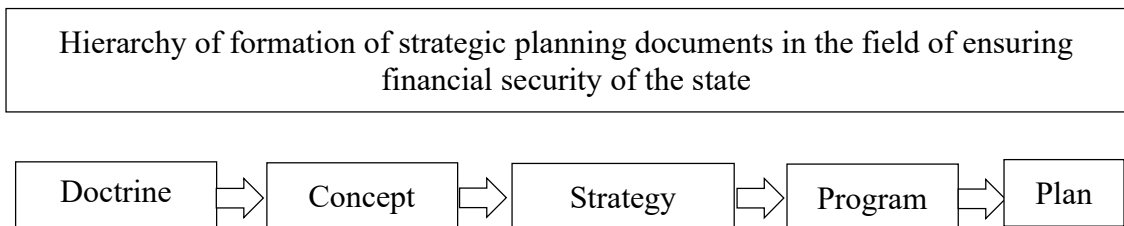


Figure 1 – Hierarchy of formation of strategic planning documents in the field of ensuring the financial security of the state

Source: adapted by the authors to the subject of the study

The main objects of ensuring the financial security of the state should include: household; entity; industry (sector of the economy); region; state.

The conceptual level of ensuring the financial security of the state clarifies the set of legal norms that form a conceptual basis that determines the strategy of actions aimed at ensuring the financial security of the state for a period of up to 10 years. Thus, in the concept of ensuring the financial security of Ukraine, a model of target aspirations, a vision of the future state of the state's financial security should be specified. In addition, in the concept it is advisable to present not only the general vision of the situation, but also the justification of the concept.

The concept of ensuring the financial security of the state in the conditions of globalization is a complex, dynamic and purposeful system of fundamental knowledge about the financial security of the state, which comprehensively and fully illuminates its essence and features, as well as the technology of its provision in the conditions of globalization.

Conceptual views on the system of ensuring the financial security of the state, formed at the second level of the doctrinal model, should become the basis for further justification of the strategy of ensuring the financial security of the state, which should contain not only ideas, principles and views on the research problem, but also a system of concrete actions aimed at achieving set goals.

The strategic level of the formation of the state's financial security forms determining and establishing norms and approves a set of legal norms that form a plan of actions aimed at ensuring the state's financial security. In the general provisions of

the strategy, the continuity of the main provisions of the strategic planning documents in the field of ensuring financial security of the highest level (doctrines and concepts) is necessarily stipulated.

The strategy for ensuring the financial security of the state is a clearly defined line along which the financial system of the state should develop, it is a kind of road map of coordinated actions and systemic measures, the implementation of which will lead to strengthening the financial security of the state.

O. I. Baranovskyi [14] clarified the requirements and structural elements of the strategy for ensuring financial security. Thus, the author emphasizes that among the requirements put forward to the strategy of ensuring financial security, the following must be taken into account:

- the strategy should be based on the patterns of development of financial relations, which can be considered objective;
- the strategy should contain a clear goal and task, as well as a system of measures to ensure financial security and overcome existing negative trends in the financial sphere;
- the strategy should be based on clearly defined means and methods, objects of ensuring financial security.

In addition, according to O. I. Baranovsky [12], the structural elements of the strategy for ensuring financial security are:

- description of threats (internal and external) to financial security that exist or are potentially possible at all levels of their occurrence;
- definition of national interests in financial relations, their criteria and parameters;
- formation of an effective policy in all structural subsystems of financial security, justification of institutional transformations and development of mechanisms for eliminating the influence of factors that undermine the financial stability (sustainability) of all financial security objects;
- determination of priorities in the implementation of a set of tasks to strengthen financial security;
- implementation of the system of measures allocated in the strategy.

In the process of forming a strategy for strengthening the financial security of the state, a mechanism for optimizing financial risks should also be developed, taking into account the emergence of atypical risks and threats in the context of globalization, including cyber risks and others.

The mechanism for optimizing financial risks in the financial security system of Ukraine should present a detailed description of the process of obtaining optimal indicators of identified financial risks in order to increase the overall level of financial security of Ukraine, and should also be used in different conditions: during periods of

active development of the economic system and during periods of crisis phenomena [4].

The strategic goal of optimizing financial risks in the financial security system of Ukraine is to minimize the socio-economic consequences of the destructive impact of the risk environment of the financial sphere and to improve the general state of financial security of the state and society [5].

So, it has been proven that there is no established hierarchy in the structure of the governing documents of state policy in the field of strategic planning, agents of the formation of financial security of Ukraine in the conditions of globalization changes, including plans, programs, projects, strategies and doctrines, which leads to collisions in the content the filling of the conceptual and categorical apparatus of the legal base of this area, the unclear subordination of strategic planning documents, the reduction of the effectiveness of the identified areas of strengthening the financial security of the state. It is substantiated that a clear system of regulatory and legal acts, which comprehensively presents a plan of actions aimed at strengthening financial security, will generally contribute to the practical implementation of directions for strengthening financial security, which are based on national values and interests in the financial sphere, and also meet the approved goals.

A composite statement of the strategy for ensuring the financial security of the state has been developed, which presents a project of the path that combines the current position of the state's financial security in the conditions of globalization with the planned position defined in the doctrine and concept in the formed mission and vision of the future state of the state's financial security, taking into account the isolated factors of influence and existing threats.

References:

1. Hong Zhang, Xin Wei. Border effects within a city and regional coordinated development in emerging economies. *Finance Research Letters*. 2022. Vol. 50. DOI: 10.1016/j.frl.2022.103304.
2. Koutserimpas C. and el. The burden on public emergency departments during the economic crisis years in Greece: a two-center comparative study. *Public Health*. 2019. Vol.167. pp. 16-20.
3. Maree Fudge, Emily Ogier, Karen A. Alexander. Emerging functions of the wellbeing concept in regional development scholarship: A review. *Environmental Science & Policy*. 2021. Vol. 115. pp. 143-150
4. Nkeki Charles I. Optimal investment risks and debt management with backup security in a financial crisis. *Journal of Computational and Applied Mathematics*. 2018. Vol.338. pp.129-152.

5. Poltorak A., Korol I. Financial risk management as a strategic direction for improving the level of economic security of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2018. Vol. 4(2018). no. 1. pp. 235-241. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2018-4-1-235-241>.

6. Qihang Yang, Huizi Ma, Yueying Wang, Lin Lin. Research on the influence mechanism of the digital economy on regional sustainable development. *Procedia Computer Science*. 2022. Vol. 202. pp. 178-183.

7. Scheubel B., Stracca L. What do we know about the global financial safety net? A new comprehensive data set. *Journal of International Money and Finance*. 2019. Vol. 99.

8. Scheubel B., Stracca L., Tille C. Taming the global financial cycle: What role for the global financial safety net? *Journal of International Money and Finance*. 2019. Vol. 94. pp. 160-182.

9. Sirenko N., Prokopenko N., Poltorak A., Melnyk O., Trusevich I. Behavioral approach to monitoring the financial security of state. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*. 2019. Vol. 41. № 1. pp. 107-117. Web of Science Core Collection.

10. Yang B. Construction of logistics financial security risk ontology model based on risk association and machine learning. *Safety Science*. 2020. Vol. 123.

11. Zhenbing Yang, Shuai Shao, Lili Xu, Lili Yang. Can regional development plans promote economic growth? City-level evidence from China. *Socio-Economic Planning Sciences*. 2022. Vol. 83. DOI: 10.1016/j.seps.2021.101212.

12. Барановський О. І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення) : монографія. К. : Київ. Нац. Торг.-екон. Ун-т, 2004. 759 с., С. 52-53.

13. Керецман В.Ю. Державне регулювання розвитку регіонів України: теорія та практика : монографія. Ужгород : ТОВ «РІК-У», 2019. 512 с.

14. Полторак А.С. Фінансова безпека держави в умовах глобалізації: теорія, методологія та практика : монографія. Миколаїв : МНАУ, 2019. 463 с. URL: <https://cutt.ly/BgrWXXx> (дата звернення: 22.11.2022).

15. Полторак А. С. Бюджетна безпека України: динаміка рівня в умовах глобалізаційних змін. *Вісник аграрної науки Причорномор'я*, 2019. № 3. С. 28-35. DOI: 10.31521/2313-092X/2019-3(103)-4.

16. Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України : закон України № 5463-VI від 02.12.2012 р. URL: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1602-14> (дата звернення: 22.11.2022).

1.3. Agricultural drones and their application in agriculture of Ukraine **Агродрони та їх застосування в сільському господарстві України**

Військова агресія, яку розпочала Росія проти України 24 лютого 2022 р., суттєво змінила ситуацію не лише в Україні, а й у всьому світі. Тисячі жертв серед мирного населення, зруйнована інфраструктура, екологічні та гуманітарні катастрофи, людські міграції тощо — це все значно вплинуло на економіку усього світу. Сільське господарство також зазнало кардинальних змін. Одразу з'явилося багато проблем, які впливали на якість і швидкість виконання всіх необхідних технологічних операцій. Однією з основних проблем для аграріїв став дефіцит палива та різке його зростання в ціні. Це сталося через те, що майже 70% пального надходило в Україну з Росії і його поставки одразу припинилися, також було пошкоджено значну частину складів паливо-мастильних матеріалів та нафтопереробних заводів. Обмежений запас мінеральних добрив та скорочення їх поставок через ускладнення логістики та неможливості безпечного їх транспортування, в свою чергу призвело до зростання цін та досить економного їх використання. Також через те, що багато чоловіків були мобілізовані чи пішли добровольцями, аграрна сфера зіткнулася з проблемою нестачі кваліфікованого персоналу, що призвело до зниження ефективності та ускладнення проведення ремонтів чи обслуговування техніки. Через ці всі проблеми довелося знаходити шляхи для зниження витрат та економії ПММ і добрив. Одним із таких шляхів стало використання агродронів, що майже повністю позбавило від необхідності паливо-мастильних матеріалів при обприскуванні культур та знизило витрату мінеральних добрив, оскільки на сучасних дронах використовуються системи точного землеробства та диференційного внесення.

В останні роки використання дронів у сільському господарстві стрімко поширюється. Значною мірою це пов'язано зі швидким розвитком дронів, насамперед збільшенням максимальної вантажопідйомності, що відкриває нові сфери використання цих пристроїв, збільшення тривалості роботи на одному заряді, зменшення часу заряду одного акумулятора та винайдення нових шляхів для більш економічного отримання енергії для їх зарядки. Зокрема, в Україні стрімко зростає парк сільськогосподарських дронів. Вже накопичений власний досвід їх використання, з якого випливають певні результати. Вже на сьогоднішній день дрони поділяються за деякі види і для початку необхідно визначитися для яких цілей він буде використовуватися. Зараз у сільському господарстві існує три основних сфери їх використання: моніторинг, картографування і внесення ЗЗР та добрив. Наприклад, дрон для моніторингу

повинен мати камеру або навіть не одну, при цьому вони мають бути різних типів, щоб збільшити його можливості, не зважаючи на його вантажопідйомність, а от для внесення мінеральних добрив необхідний важкий та досить потужний дрон, щоб мав змогу транспортувати на собі певний об'єм рідин. Зрозуміло, що один дрон теоретично може виконувати всі функції, але це буде так само неефективно, як виконувати усі роботи в господарстві 400-сильним трактором і призведе лише до збільшення витрат та зменшення ресурсу роботи.

До важливих особливостей сільського господарства слід віднести великі площі, які слід обробити в оптимальні строки, оскільки від цього залежить майбутній урожай. Часто бувають такі ситуації, що в момент, коли необхідно внести мінеральні добрива чи провести підживлення культури поле є досить вологим і не має змоги використати звичайний обприскувач, оскільки він буде застрягати і таким чином великий об'єм поля може бути просто витоптаним чи пошкодженим від коліс. І тоді неодмінно постає питання – тиснути частину посівів колесами або використовувати агродрон? Він дає змогу безконтактно обробити всю площу і досить швидко, не поступаючись в продуктивності обприскувачу. Також зникає необхідність робити технологічні колії на полях, що значно полегшує процес посіву. Оскільки техніка, яка дозволяє їх робити коштує досить дорого і вимагає використовувати лише одну техніку з певною шириною захвату і на постійних полях. А також відсутність технологічних колій дозволяє використовувати всю площу поля.

На сьогоднішній день багато аграріїв відмовляються від класичної технології обробітку ґрунту і використовують технології з мінімальним обробітком ґрунту або технологію No-till, які в першу чергу вимагають мінімального ущільнення ґрунту для якісного проростання зернини і гарного вегетаційного періоду. А колія звичайних обприскувачів не співпадає з колією трактора і в результаті вони тільки створюють додатковий тиск на землю, що призводить до погіршення процесу росту. В додаток в сучасних реаліях культури вимагають неодноразового внесення добрив чи пестицидів, що вже вимагає декілька проходів обприскувача. Тому дрони мають досить позитивний вплив на ущільнення ґрунту.

Ще одна проблема при роботі з землею це складності моніторингу стану полів. Якщо потрібно зробити огляд традиційними методами, то це вимагає багато часу, сил і ПММ. Якщо поля в господарстві досить великі, то не завжди є можливість оглянути все поле. Тому все більший інтерес привертають до себе дрони, які дозволяють в більш короткі терміни оглянути значну територію, а також передати всю зібрану інформацію у спеціальні програми для обробки даних і отримання різних видів карт.

Здатність безпілотників спостерігати за посівами дає можливість виконувати багато операцій. Однією з цих операцій є аерофотозйомка, яка використовується для виявлення лисин або просівів на полях, загибелі врожаю після впливу природних факторів чи неправильного догляду і інших дефектів, які потребують своєчасного і головне швидкого усунення. Виконуючи аерофотозйомку з дрона ми отримуємо кращі знімки за своєю детальністю та якістю ніж з супутника, за рахунок того що безпілотник виконує їх з невеликої висоти польоту.

Відеозйомка дає змогу досить швидко знімати всі поля, продуктивність при цій операції може сягати 40 км за годину. Такі результати неможливо отримати об'їжджаючи всі угіддя на автомобілі. Через це суттєво знижуються затрати часу на виконання цієї роботи і стратегічно важливих ресурсів, таких як паливо-мастильні матеріали, що в свою чергу знижує грошові витрати.

Будь-який фермер підтвердить, що всі його поля різні та деякі фактори можуть суттєво відрізнятись на одному полі в різних його точках. Такі відмінності призводять до великих відхилень від середньої урожайності, а наша ціль отримати максимально рівномірні показники на всій площі поля. Можуть бути випадки, коли в одних областях – значно вище, в інших – менше. Причому для різних культур ці відмінності можуть бути абсолютно протилежними. Це залежить від багатьох факторів. Рельєф поля - одні схили пагорба більш сонячні, інші затінені, мінеральний склад, різна вологість ґрунту, різні перешкоди бур'янам, сприйнятливість до комах, і це ще неповний список. Факторів багато, досвідчений агроном не завжди може передбачити їх вплив на конкретні культури на тому чи іншому етапі вегетації. 3D моделювання дозволяє визначати перезволожені або посушливі території, дефекти ґрунту, грамотно створити плани і карти зволоження або осушення ґрунту, внесення добрив, рекультивації ділянок або меліорації земель. Тоді можливо максимально ефективно використати ресурси для запобігання перевитрати або недостачі якихось компонентів живлення для повноцінного росту і розвитку рослини. Таке внесення добрив називається диференційне, його досить не просто запровадити на звичайній техніці, а іноді навіть неможливо через застаріле програмне забезпечення трактора чи обприскувача, а його заміна чи покращення коштує досить великих грошей.

Тепловізійна зйомка здійснюється із застосуванням усього спектру інфрачервоного випромінювання: ближнього, середнього і далекого діапазону. Після проведення такого дослідження полів з'являється можливість визначити терміни диференціювання точок зростання, що безпосередньо впливає на врожайність і збереження продуктивних властивостей рослин зі збереженням спадкових можливостей сорту.

Лазерне сканування застосовується для аналізу місцевості на важкодоступних або недоступних територіях. Даний метод забезпечує отримання точної моделі високої щільності з детальним відображенням рельєфу навіть при роботі в умовах сильної загущеності насаджень. Така інформація є досить корисною для господарств, де використовуються технології мінімальної обробки ґрунту.

Збираючи цю всю інформацію дрони надсилають її до програми, встановленої на ваш комп'ютер, яка аналізуючи всі дані і побічні фактори розробляє завдання, яке автоматично надсилається в блок керування дрона і він сам може виконувати поставлену задачу. Але перед цим це завдання обов'язково має переглянути та погодити агроном чи інша відповідальна людина, а в разі необхідності внести зміни чи скасувати операцію. І вже після виконання роботи у програмі створюється звіт про затрати часу на виконання цього процесу, затрати пестицидів та інше, який доступний в будь-який момент часу. Це дозволяє переглядати, які операції були вже проведені і скільки грошей витрачено на кожну з них.

Виконуючи ці всі операції будь-яким дронам необхідне живлення. Зазвичай всі безпілотники комплектуються двома акумуляторами, щоб під час роботи один використовувався на дроні, а інший заряджався. Проте є можливість докупляти додаткові акумуляторні батареї для збільшення продуктивності. Для їх зарядки використовується зарядний пристрій, який в польових умовах живиться від звичайного дизельного чи бензинового генератора, але водночас якщо поле знаходиться недалеко від господарства, то можливо заряджати їх від звичайної розетки, оскільки при розряджанні дрон самостійно буде повертатися на місце, яке було вказано. Мінусами такої схеми є те що необхідно використовувати генератори, які негативно впливають на навколишнє середовище і вимагають палива, а також проведення технічного обслуговування, яке є досить близьким за процесом проведення до обслуговування звичайного обприскувача, хоча є менш енергоємним. Тому сьогодні є можливість використовувати для заряду акумуляторів альтернативні джерела енергії. Сучасні зарядні пристрої можуть бути обладнаними сонячними панелями і забезпечувати роботу дронів завдяки сонячній енергії, що повністю позбавляє нас від використання паливо-мастильних матеріалів при догляді, моніторингу і обприскуванні культур. Однак використання сонячної енергії збільшує час заряджання одного акумулятора, тому рекомендується використовувати три і більше акумуляторів для одного дрона, щоб в нього не було зайвої витрати часу на простій.

Досить важливим фактором для використання безпілотників в сільському господарстві є кваліфікація персоналу. Для обслуговування і

експлуатації дрона необхідно лише одна людина. Коли в той же час для обприскувача необхідно два оператора і одна людина чи декілька для його обслуговування. Але так як безпілотники почали застосовуватися відносно недавно на фермерських господарствах, необхідно проводити навчання для персоналу як з правильної експлуатації, так і з правильного обслуговування, оскільки будь-яка техніка з часом, залежно від наробітку, потребує втручання для здійснення необхідних ремонтних чи діагностичних операцій. На щастя сьогодні в Україні вже існує досить велика кількість дилерів, які мають змогу і бажання проводити навчання безкоштовно для своїх клієнтів. А якщо у фермера чи представника сільськогосподарського підприємства виникають сумніви в доцільності придбання такого продукту і його надійності, то в Україні часто проводять покази, випробування, на яких наживо демонструють роботу дронів в реальних умовах і надають можливість через певний проміжок часу приїжджати і спостерігати за результатами роботи.

Все людство залежить від сільського господарства, оскільки саме воно забезпечує їжею без якої неможливо прожити. Враховуючи стрімке збільшення населення людей, необхідно розвивати сільськогосподарське виробництво, щоб отримувати максимальний урожай з кожного гектару землі. Але для того, щоб сільськогосподарське виробництво було справді достатньо ефективним та конкурентоспроможним, необхідно застосовувати конкретні заходи. А саме розвиток експорту, поліпшувати умови для ведення господарства, впроваджувати інноваційні методи та технології, розробляти нові системи обробітку ґрунту. Проаналізовані дані і проведені дослідження показали, що використання дронів у сільськогосподарській діяльності є набагато ефективніше ніж використання звичайних причіпних чи самохідних обприскувачів. Оскільки ми спостерігаємо підвищення продуктивності праці підприємств за рахунок скорочення витрати часу, сировини, людської праці. А сучасні системи точного землеробства, які використовуються на дронах, полегшують процес догляду за посівами. Придбання нового такого безпілотника відбиває свою вартість за один сезон роботи. Все це в сукупності сприяє підвищенню загальної економічної ефективності господарства.

Література:

1. Перший досвід використання дронів у сільському господарстві. URL: <https://propozitsiya.com/ua/pershyy-dosvid-vykorystannya-droniv-u-silskomu-gospodarstvi>
2. Менеджмент дронів у сільському господарстві: як уникнути помилок. URL: <https://propozitsiya.com/ua/menedzhment-droniv-u-silskomu-gospodarstvi-yak-uniknuti-pomilok>

3. Дрон – що це таке, та навіщо він потрібен у сільському господарстві. URL: <https://agro.dn.gov.ua/dron-shho-tse-take-ta-navishho-vin-potriben-u-silskomu-gospodarstvi/>
4. Як дрони підкорюють агропромисловий комплекс. URL: <https://uain.press/articles/yak-drony-pidkoryuyut-agropromyslovyj-kompleks-922258>
5. Водянка Л.Д., Кутаренко Н.Я Суть та необхідність використання сучасних інноваційних технологій в сільському господарстві Чернівецької області. Агросвіт. 2018. № 5. С. 53–60.
6. Юн Г.М., Мединський Д.В. Застосування безпілотних літальних апаратів у сільському господарстві. Наукові технології. 2017. № 4(36). С. 335–341.
7. Напрямки використання дронів в сільському господарстві. URL: <https://kas32.com/ua/post/view?id=200>
8. Поради та рекомендації по догляду та технічному обслуговуванню, щоб ви могли отримати максимум від батарей ваших дронів. URL: <https://store.quadro.ua/sovety-i-rekomendatsii-po-ukhodu-za-batareyami/>
9. Курси польотів і обробки даних. URL: <https://drone.ua/kursi-polotiv-i-obrobki-daniv-drone-ua/?lang=uk>

1.4. Formation of student entrepreneurship as a key competence for life

Формування підприємливості учня як ключової компетентності для життя

Згідно з Державним стандартом базової і повної середньої освіти, компетентнісний підхід - спрямованість навчально-виховного процесу на досягнення результатів, якими є ієрархічно підпорядковані ключова, загальнопредметна і предметна (галузева) компетентності [2].

Відповідно до цього документа, підприємливість є однією з ключових компетентностей. А що ж таке ключова компетентність? Компетентність - динамічна комбінація знань, умінь, навичок, способів мислення, поглядів, цінностей, інших особистих якостей, що визначає здатність особи успішно соціалізуватися, провадити професійну та/або подальшу навчальну діяльність [4]. Якщо людина компетентна, вона добре обізнана у певній сфері, має необхідні знання та досвід.

У Європейській довідниковій системі підприємницька компетентність трактується як здатність особистості втілювати ідеї у сферу економічного життя, як інтегрована якість, що базується на креативності, творчості, інноваційності, здатності до ризику, а також спроможності планувати та організовувати підприємницьку діяльність [3].

Підприємницька компетентність передбачає: знання основних економічних термінів; вміння співвідносити свої економічні потреби та інтереси з наявними ресурсами та потребами інших; здатність організовувати власну трудову діяльність; здатність організовувати роботу колективу; усвідомлення сутності роботи; вміння оцінювати власні професійні здібності; вміння аналізувати потреби ринку праці; складати елементарні проекти; вміння презентувати результати власної та (або) колективної економічної діяльності; розуміння важливості заощаджень, інвестування, страхування; розвиток лідерських якостей; здатність діяти в сучасному технологічному середовищі тощо.

На уроці формування підприємницької компетентності відбувається через використання різноманітних форм і методів навчання. Продуктивна діяльність на уроці можлива під час роботи у групах, під час дискусій, різних активних форм навчання тощо. Головна задача вчителя – створити таку атмосферу, яка буде викликати почуття довіри та комфорту для праці та співпраці учнів. Вчителю потрібно створити умови для розвитку лідерських та управлінських якостей, нести відповідальність за результати діяльності усієї групи та свої власні результати. Важливим завданням вчителя є відбір потрібних джерел інформації, кропітка підготовка текстів та завдань, ретельне продумування запитань. Від усього цього залежить ступінь сформованості ключових компетентностей учнів.

Дуже впливає на формування підприємницької компетентності і відповідне оцінювання на уроці. Гарний вчитель має знати кращу формулу оцінювання:

50% самооцінювання;
+ 30% взаємооцінювання;
+ 20% оцінювання вчителя;
= 100% успіху.

Варто розглянути ці доданки детальніше. Щодо самооцінювання – дуже важливий додаток, оскільки формує в учня самоаналіз, самоспостережливність, вміння визнавати власні помилки та більше їх не повторювати. Другий доданок – взаємооцінювання. Воно виховує відкритість до критики, вміння її чути та сприймати, аналізувати та порівнювати, не втрачаючи після цього зв'язок з тим, хто цю критику висловлює. Третій доданок – оцінювання вчителя, хоча і займає лише 20%, але відіграє не менш важливу роль. Вчитель має враховувати кожен деталь. Таке оцінювання має великий виховний вплив на учня.

Не усі теми, які розглядають на уроках в початковій школі, можна подати крізь таку призму, що формує підприємницьку компетентність. Підприємливість можна розвивати за допомогою таких форм і методів діяльності, які спонукають учня бути ініціативним, відповідальним, активним, передбачливим. Такі форми та методи роботи абсолютно відображають діяльнісний підхід до навчально-виховного процесу, який повністю замінив трансляторне навчання. Також, варто враховувати, що не всі учні здатні бути такими. Тому дуже важливо звертати увагу на пасивних, замкнених учнів,

враховувати їх індивідуальні особливості задля формування і в них підприємницької компетентності. [1].

Проте, більшість інформації про підприємництво не має того інтерактивного характеру, який би задовольнив молодших школярів. Для формування підприємницької компетентності молодших школярів надзвичайно важливим є використання активних та інтерактивних форм роботи на уроці, а також використання проектів.

Варто зауважити, що формування підприємницької компетентності пов'язане з абсолютно усією системою навчання та виховання у школі.

Сьогодні, важливим чинником формування підприємливості є мотиваційне середовище уроку. Так, за допомогою мотивації на початку уроку, важливо зацікавити учнів, налаштувати їх на роботу, зануритись в особистий досвід учнів. Далі, в основній частині уроку, важливо підтримувати цю саму мотивацію та навіть підсилювати її. Робити це можна через залучення учнів до активної діяльності. Це забезпечує формування цінностей особистості учня. Мотивація у підсумковій частині уроку сприяє усвідомленню безперервності навчання. Великий вплив на формування компетентностей особистості відіграють домашні завдання міжпредметного типу. За допомогою таких завдань учні налаштовуються на творчість, пошукову діяльність, розуміють значення предмету у цілісній картині світу.

Активно розвивається підприємницька компетентність у таких формах роботи, як групова та парна. Тоді навчання вчить учнів співпрацювати, спілкуватись між собою, формує відповідальність за спільний результат, навчає дискутувати і відстоювати власну позицію, йти на компроміс, а також вчить бути лідерами і підлеглими.

Вибір та використання конкретного методу та форми роботи залежить також від того, з якою групою дітей ми маємо справу. Адже кожна група має свої потреби, інтереси та можливості. Таким чином, ми повинні пізнати конкретний колектив та конкретного окремого учня.

Підприємницька компетентність формується також і у процесі ігрових технологій. На таких уроках існують усі умови для всебічного розвитку дитини та її здібностей і нахилів. Останнім часом набирають популярності рольові та імітаційні ігри, які допомагають учням зануритись у певну сферу, уявити себе експертом тощо. Ефективними також є ділові ігри. Вони дозволяють відтворити реальну життєву ситуацію, відслідкувати практичну діяльність дорослих і засвоїти необхідні у підприємництві знання.

Дуже цікавим, але водночас непростим є метод проектів. Саме він вважається основним у формуванні компетентностей учнів, у тому числі й підприємницької. Працюючи над проектом учні розвивають критичне мислення, усвідомлюють де вони можуть використовувати набуті знання та як їх застосовувати, вчать генерувати власні ідеї, самовдосконалюватись.

Взагалі, метод проектів у навчальній діяльності, важко переоцінити. Саме завдяки навчальним проектам школярі вчать працювати в команді, бути підлеглими та лідерами, вести за собою, шукати інформацію, аналізувати, застосовувати свої знання та презентувати результати своєї роботи. Завдяки

цьому методу у учнів формується проєктне мислення – мислення, яке допомагає швидко окреслити кінцеву мету та її час досягнення, побачити потрібну команду, спланувати спільну діяльність. Проєктне мислення потрібне кожній людині, яка хоче стати успішною, бути самореалізованою у подальшому житті.

Так, у рамках україно-польського проєкту «Шкільна академія підприємництва-2» впродовж останніх років учні з усіх куточків України мають змогу розвивати підприємницьку компетентність завдяки Шкільним клубам підприємництва. У таких клубах формування компетентності відбувається за допомогою тренінгів, зустрічей з відомими людьми, реалізації власних проєктів тощо.

Надзвичайну користь для формування компетентностей учнів відіграють дебати та дискусії на економічні теми. Учитель ставить учням запитання, над якими потрібно поміркувати та обговорити. Наприклад, «Чи вигідніше зимові речі купувати влітку, а літні – взимку?», «Що вигідніше: купувати продукти здорового харчування чи шкідливі продукти?» тощо.

На уроках корисним для формування даної компетентності є розв'язування задач, які вчать школярів основ підприємливості. Наприклад, розрахувати вартість покупки, порахувати решту, порахувати, як можна вкластись у обмежений бюджет тощо.

На уроках ознайомлення з новим твором можна разом з учнями порозмірковувати над позитивними та негативними моральними якостями героя-підприємця. Наприклад, за допомогою методу «Мозковий штурм».

Одним із дієвих засобів формування підприємницької компетентності молодших школярів є організація екскурсій у банк, на підприємства, у музей, у магазини тощо. Такі екскурсії проводяться з метою формування в здобувачів освіти вміння помічати економічні процеси, виявляти їх взаємозв'язок, а також задля ознайомлення учнів з діями дорослих в умовах підприємницького середовища.

Не менш важливою формою роботи з формування ключових компетентностей є проведення тематичних виховних годин. Наприклад, «Чи варто позичати?», «Що робити, якщо придбав неякісний товар?» та ін. Вчителям під час таких виховних годин варто підвищити рівень знань дітей з даного питання, продемонструвати навички критичного мислення та навчити дітей відстоювати особисту позицію.

Також, для формування підприємницького мислення, вчителю необхідно проводити такі форми роботи:

- роздуми на економічні теми: «Чому я хочу бути бізнесменом?»;
- тренінги економічної тематики: «Економна господиня», «Чи знаєш ти ціни»;
- тестування: «Що можна купити за гроші» тощо.

На сьогоднішній день стає зрозумілим, що рівень розвитку країни залежить не від кількості мільярдерів, а від рівня сприятливих умов для ведення бізнесу, а саме малого та середнього, від дотримання законів та

відсутності корупції. У Польщі було проведено дослідження, у ході якого виявилось, що 34% молодих поляків працюють у малому та середньому бізнесі; 51% - бачать у бізнесі свій спосіб самореалізації. Такі високі показники пояснюються тим, наскільки серйозно ставляться поляки до освіти в цілому і до формування ключових компетентностей, зокрема підприємницької.

Про потребу компетентнісного підходу в освіті Європи заговорили вже у 2000-х роках. У 2006 році з'явився документ під назвою «Рекомендації Європейського парламенту та Ради Європи щодо формування ключових компетентностей ціложиттєвої освіти», у якому зазначено «щоб молодь після здобуття базової освіти та відповідного навчання в школі мала ключові компетентності, потрібні їй у дорослому житті для подальшого навчання в школі та роботи, і щоб дорослі могли розвивати власні ключові компетентності впродовж усього життя, пристосовуючи їх до змінних умов світу». Власне, ці Рекомендації і спричинили реформування освіти у Європі.

Згідно даних Європейської Комісії від 13.04.2012 року, Польща є однією з 13 країн Європи, які включили підприємництво у свою національну Стратегію розвитку освіти впродовж життя. Такими країнами також є: Австрія, Болгарія, Греція, Ісландія, Іспанія, Ліхтенштейн, Словаччина, Словенія, Туреччина, Угорщина, Чехія та Фінляндія. Ряд країн, зокрема Данія, Литва, Естонія, Швеція та ін., пішли далі і окреслили окремі стратегічні плани щодо підприємницької освіти. Власне, у дієвості цих програм ми можемо сьогодні переконатись. Потребу розвитку підприємництва в учнів закладено також в документі «Європа 2020». Цей документ є стратегією соціально-економічного розвитку Європейського Союзу. Усі ці документи стали потужним поштовхом до реалізації конкретних кроків у галузі підприємницької освіти Європи.

Також, умовою формування підприємливості в здобувачів освіти є інтеграція в шкільні предмети інструментів, які розвивають у дітей активність, ініціативність, роблять їх творчими та відповідальними. Такі інструменти і формують підприємницьку компетентність на кожному такому уроці. Тут варто пам'ятати, що підприємливість – важлива риса кожної людини, яка прагне стати успішною, незалежно від того, в якій галузі вона працює.

Можна зробити висновок, що сьогодні вчителі початкових класів все більше звертають свою увагу на формування підприємницької компетентності. Використання економічної освіти сприяє формуванню даної компетентності, становленню даного феномену у свідомості та поведінці молодших школярів.

Пропагування і формування підприємницького способу мислення – важливий крок до успішності нашої неньки України. Для нас тенденції європейської освіти не байдужі, але наша вітчизняна освіта завжди обирала свій шлях, обумовлений специфікою нашої країни.

Література:

1. Бобинська Е., Шиян Р., Товкало М. Уроки з підприємницьким тлом : навч. матеріали. Варшава : Сова, 2014. С. 32–35

2. Державний стандарт базової і повної середньої освіти : Закон України від 23.11.2011 р. № 1392. 2013.

3. Назаренко Г. Формування підприємницької компетентності учнів загальноосвітніх навчальних закладів у відповідності до вимог нових державних стандартів : метод. Посібник. Черкаси : ЧОІПОПП, 2014. 68 с.

4. Про вищу освіту : Закон України від 05.09.2016 р. № 2145-VIII. Голос України. 2016. 27 верес. (№ 178-179). С. 10–22.

1.5. Future teachers communicative skills formation in pedagogical activities

In today's conditions of socio-economic transformations of society there are passing fundamental changes in all spheres of life. Living in a society, we experience daily the need for communication. This is one of the most important requirements for human life. Our relationships with the world around us are very diverse. If communication at the routine level allows deviations from the speech rules and regulations, the professional level demands elaboration of certain skills: to inform and to obtain information, to analyze it, to plan activities on the basis of this analysis, and more. The effectiveness of these activities depends on the quality of information exchange, which is provided by the presence of the necessary and sufficient communicative experience. The richer is arsenal of means of communication, the more successful is interaction implemented. Consequently, the self-realization of the individual in society depends on his or her level of communicative culture.

For graduates today are imposed strict requirements not only for high professionalism, but also for a deep understanding of the principles of communication, especially verbal, and that is why culture of speech should be essentially one component of professional training of any type of specialist. They need to master all kinds of speech activity, have the skills of verbal testing, to be able to competently carry on a conversation, in general, feel quite confident in the everyday and in business communication.

Communicative skills formation is particularly important in future teachers training. The future teacher himself must possess all methods of speech activity and be able to teach it to their students.

Ideas that communication plays an important role in the formation of personality were developed in the works of local psychologists: V. Ananiev, A. Bodalev, L. Vygotsky, A. Leontiev, B. Lomov, A. Luria, V. Myasishchev, A. Petrovsky, etc. It is also studied the culture of pedagogical dialogue communicative skills of the teacher : I.

Zyazyun, A.Makarenko, V.Sukhomlinsky, K. Ushinsky; communication skills of teachers and their structural components: V. Abramyan, N. Butenko, V. Kan-Kalik, A. Kapska, A. Leontiev, T. Ladyzhenskaya, A. Mudrik, V. Shepel; technologies of development of communicative competence of the teacher: M. Zabrodskii, M. Kots, O.Merzlyakov, etc.

Despite the fact that this problem is not new, certain aspects are not sufficiently studied. Pedagogical conditions of formation of communicative abilities of the future elementary school teachers require an analysis.

Expand the concept of pedagogical communication in the aspect of the professional activity; the identification of pedagogical conditions of communicative abilities formation of the teacher.

Today, communication is the subject of study in many sciences. The philosophy reveals the methodological issues, determines the location and relationship of concepts and categories in the system of outlook of the person. Social psychology considers communication as a social phenomenon, the process of interaction between public entities. Analyzing the views of the authors on the ways to achieve the objectives of verbal communication, it is possible to note the presence of the main approaches - linguistic (orthological), psycholinguistic, psychological and complex. The essence of linguistic (orthological) approach is in the need to master the norms of the literary language and culture of speech criteria to effectively achieve the ultimate goal of communication. It is advisable to solve this problem in special classes on the culture of speech, as well as in the process of learning other linguistic disciplines.

The first – simulational and practical - training was aimed at developing skills of correct sound pronunciation, grammatical and lexical correctness of speech by chosen standards. Students are offered simulational exercises and games, educational games, "clean speakers", tongue-twisters, word games.

Second - reproductive and adjustmental - provided fixing normative speech skills in the process of gaming activity.

The purpose of the third one - the control and the assessment stage was dipping future teachers in speech activity and formation of evaluative and control activities. At this stage, the students were offered speech situations, word role-playing games that stimulate to make up creative stories, stories from their own experience and their assessment.

As pedagogical conditions of formation of communicative competence of future teachers in educational activities has been chosen such: a communicative orientation; matching and comparing the results of speaking with the proposed standards; including controls and assessment of the results of speech in pedagogical activity of teachers; awareness about normative vocabulary in speech; the transfer of existing speech activities in everyday communication.

Technique of formation of communicative competence on the lexical level includes:

1. Enrichment of vocabulary - assimilation of new words, previously unknown to students and new meanings of those words, which were already in the vocabulary. This is achieved by means of every day adding of 4-6 new lexical units to the vocabulary.

2. Clarification of the dictionary - it is verbal and stylistic work, development of vocabulary flexibility, its accuracy and expression, which includes: filling the content of the words, which were previously learned not quite correctly, what is provided by their inclusion in the context, by comparison with other words; mastering lexical combinability of words, including phraseological units; assimilation of allegorical meanings of the word, multiple meanings of the word; mastering lexical synonymy and semantic nuances of the words meanings that are inherent to individual synonymous in synonyms group.

3. Activisation of a dictionary - the transfer of an increasing number of words from the passive dictionary into the active one. Words are included in the proposals and phrases; they are entered in the retellings of something read, in conversations, in the stories, the presentations and essays.

4. Elimination of non-literary words, transferring them from the active to the passive vocabulary. Such words are the dialect ones, vernacular, slang that students learned under the influence of speech environment.

All these areas of work on a dictionary constantly interact. The main sources of enrichment and improvement of vocabulary are works of imaginative literature, books materials, teacher's speech. All these are pedagogically controlled and organized sources of language enrichment. But on students' speech affect not only these sources, but also incorrect sources (such as speech of parents, friends, etc.).

Every aspect of the dictionary work can be used only on a practical basis, mainly relying on the text without theoretical knowledge, and even, as a rule, without any terms. However dictionaries can be very useful tools for lexical development.

In explaining the meanings of words a person should be guided by the overall objective of increasing the degree of didactic autonomy and cognitive activity of the students themselves. In the class always at least a few people properly understand all the words and figures of speech. It is therefore necessary to ensure that the students themselves were able to explain the meaning of the word, that ensures their mental development, raises their independence.

Conclusions. To sum up, the studying of the specificity of these technologies at the university will allow to form those skills of student and, subsequently, to productively use them in the period of teaching practice and the subsequent professional activity.

Thus, the studying of the specificity of these technologies at the university will form in the student the skills, which he/she will subsequently productively use in the period of pedagogical practices and future professional activity.

References:

1. Adair D. *Effektivnaya kommunikaciya*. M.: Eksmo, 2003. 240 s.
2. Giblin L. *Kak obresti uverennost' i silu v otnosheniyah s lyud'mi*. Minsk: Popurri, 2009. 224 s.
3. Kan-Kalik V. A. *Uchitelyu o pedagogicheskom obshchenii*. M.: Prosveshchenie, 1987. 190 s.
4. Rydanova I. I. *Osnovy pedagogicheskogo obshcheniya*. Belarusskaya navuka, 1998. 319 s.

1.6. Current state and prospective of the development of agrohoteles in the Volyn region

Сучасний стан та перспективи розвитку агроготелів у Волинській області

Орієнтація на європейські стандарти та перехід до них є відмінною рисою готельного бізнесу як одного із найбільш перспективних напрямків в Україні. Готельні підприємства прагнуть збільшити свої прибутки та шукають вагомні шляхи та ефективні інструменти з метою досягнення бажаних фінансових результатів. Готельно-ресторанний бізнес є одним із провідних складових сфери послуг, насамперед індустрії гостинності, оскільки визначає обсяги й направленість туристичних потоків виїзного та внутрішнього туризму, виконує позитивну роль у забезпеченні населення відповідними послугами [1].

Істотний внесок у регіональний розвиток здійснює агротуризм – це діяльність сільського населення, що пов'язана з сільським середовищем, сільським будинком і заняттями, що ставлять в центр уваги природу і людину і не має шкідливого впливу на оточуюче природне та культурне середовище.

Україна має великий туристично-рекреаційний потенціал. Майже 15% території – це зони для відпочинку, приморські, гірські ландшафти, де чисті ріки, повітря, гори. Останнім часом з структури готельної бази України все частіше користуються популярністю серед міського населення агроготелі, тому слід звернути увагу на доцільність розвитку даного виду засобів розміщення [2].

Метою дослідження є – аналіз функціонування закладів готельно-ресторанного господарства у Волинській області – рекреаційному регіоні

України та теоретико-методологічне обґрунтування доцільності запроєктування агроготелю у смт. Шацьк.

З метою виявлення конкурентоздатності колективних засобів розміщення в Україні проведено дослідження щодо їх загальної кількості. Так за 2019-2020 роки в Україні збільшилась кількість колективних засобів розміщення у порівняльній динаміці на 35 одиниць, що становить – 2,2 %. Проте за період з 2019 по 2021 роки спостерігається зменшення кількості колективних засобів розміщення на 254 одиниці (16%). Аналогічна ситуація відбулась і в готельному господарстві Волинської області, а саме кількість колективних засобів розміщення у 2021 році у порівнянні з 2019 роком зменшилась на 36 одиниць, що становило – 50 % (табл. 1). Основними причинами такого стану є наслідки пандемії COVID-19, падіння доходів громадян як результату економічної кризи, відповідно готельна сфера зазнала збитків та переформатувань.

Таблиця 1

Кількість колективних засобів розміщення, номерів у готелях та аналогічних засобах [3]

Регіон	Кількість колективних засобів розміщення, усього			У тому числі готелі та аналогічні засоби розміщення, усього		
	2019 рік	2020 рік	2021 рік	2019 рік	2020 рік	2021 рік
1	2	3	4	5	6	7
Україна	1591	1626	1337	789	792	728
Волинська область	72	61	36	16	13	11
	Загальна кількість номерів у готелях та засобах розміщення			Середня кількість номерів		
Україна	39589	39634	37497	50	50	52
Волинська область	671	524	434	42	40	39

За період з 2019 по 2021 роки в Україні спостерігалось і зменшення кількості номерів у готелях та засобах розміщення на 5,3% (з 39589 до 37497 одиниць). В тому числі у Волинській області кількість номерів у готелях та засобах розміщення зменшилась на 35,3% (з 671 до 434 одиниць).

Провівши аналіз стану та розвитку готельного господарства України за 2021 рік можна стверджувати, що на один готель припадало 52 номери. Функціональна структура готельного господарства України, представлена не

тільки готельними підприємствами, а й, мотелями, готельно-офісними центрами, кемпінгами, молодіжними турбазами та гірськими притулками, гуртожитками для приїжджих та інші місця для короткотермінового проживання. З них готелі складають 60,9%, мотелі – 5%, хостели – 1,2%, кемпінги – 0,2%, гуртожитки – 4,2%, інші місця для тимчасового розміщення – 28,5%.

В Україні є безліч цікавих місць, розташованих в благоприємних екологічних регіонах, вартих уваги пам'яток духовності та культури, є садиби «зеленого туризму». Відпочинок у таких місцях обіцяє: будиночок серед саду, на радість жінкам – з пансіоном (харчуванням, вирощеними власними продуктами, приготовленими на живій воді страв), на радість дітям – спілкування з, можливо, небаченими досі домашніми сільськогосподарськими тваринками, усім – задоволення від прогулянок до лісу та річки чи озера, а також відвідування замків, історичних перлин народної творчості – дерев'яних церков, музеїв народної духовної культури та мистецтва, капличок над цілющим джерелом [4].

Через пандемію коронавірусу світовий туристичний сектор у 2021 році зменшив обороти на 25% через закриття кордонів, скасування авіасполучення, обмеження пересування як в межах міста так і до інших країн, а також суцільна ізоляція спровокували комплекс проблем у сфері гостинності. За даними Всесвітньої туристичної організації ООН (UNWTO) у 2021 році число туристів скоротилося на третину, у порівнянні з показниками 2020 року [5], а близько 35–40% готелів в Україні закрилися, інші працювали у обмеженому режимі і втратили від 60 до 90% доходу [6].

Суттєвого удару по індустрії гостинності завдало військове вторгнення російських окупантів на територію України. За місяць війни український готельно-ресторанний бізнес втратив більше, ніж за два роки пандемії. У цілому зараз український готельний ринок працює максимум на 2-3% у грошовій величині. На півдні цей показник становить 3-5% від планового, в Києві й області — 10-15%, на сході через бойові дії бізнес взагалі завмер [7]. Обсяг завданої шкоди та довгострокові наслідки оцінити важко, адже бойові дії на території країни тривають і наразі важко спрогнозувати, наскільки критично сучасні негаразди вплинуть на розвиток індустрії гостинності.

Розвиток регіональних закладів готельного господарства досліджували вчені, а саме: Гакова М.В. [8], Онищук Н.В. [9], Єрко І.В., Ляшук М.М. [1], Павловська Т.С. [10], Снісаревська Я.В. [2] та інші.

Волинська область продовжує бути надійним тилом для України та гостинним домом для усіх, хто залишив рідні домівки через воєнні дії. Хоча в країні іде війна, економіка мусить працювати. Тож у Волинській області працюють практично усі заклади індустрії гостинності (деякі не зачинялися взагалі). У зв'язку з тим, що екологічну обстановку в міському середовищі не

представляється можливим швидко виправити в найближчі роки, доцільним є створення рекреаційних зон поблизу міст де б мешканці міст могли відновити свої сили і душевну рівновагу на природі.

У місті Луцьку наявна можливість комфортно розмістити понад 850 гостей в 17 сучасних готелях. Серед готелів розрізняють як безкатегорійні засоби розміщення, так і готелі 1–3 зірок. Крім того у Луцьку є 6 закладів готельного господарства, що надають послуги особам з інвалідністю. Потреби бюджетних туристів задовольняють хостели та мотелі. Особливістю готельної інфраструктури міста є розміщення готелів не лише в межах міста, а й за його межами.

Волинська область за своїми географічними, кліматичними, природно-ресурсними та соціально-економічними умовами відноситься до територій сприятливих для розвитку рекреації. В регіоні розвинені такі види рекреаційної діяльності: санаторно-курортне лікування, відпочинок і різні види туризму, що здійснюються протягом цілого року. У зв'язку з цим у Волинській області сформувався певний ринок послуг гостинності, який представлений готелями та аналогічними засобами розміщення (мотелі, кемпінги, гуртожитки для приїжджих, туристські бази, студентські літні табори), спеціалізованими засобами розміщення (санаторії, дитячі санаторії, санаторії-профілакторії, пансіонати відпочинку, бази та інші заклади відпочинку).

Щодо спеціалізованих засобів розміщення, то на Волині функціонують санаторій матері й дитини «Пролісок» Ківерцівського району, «Турія» Ковельського району, санаторій «Лісова пісня» Шацького району, санаторій «Шахтар» Іваничівського району, санаторій-профілакторій Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки, пансіонат відпочинку «Шацькі озера». Найбільше баз відпочинку розташовано в Старовижівському та Шацькому районах. Найпопулярніші серед туристів бази відпочинку розташовані на території Шацького національного природного парку [10].

Серед основних видів сільських споруд, облаштованих для прийому відвідувачів можна виділити такі:

- фермерська садиба – це земельна ділянка разом з розташованими на ній житловим будинком, господарсько-побутовими будівлями, наземними і підземними комунікаціями, багаторічними насадженнями, що знаходиться за межами населеного пункту;

- агрооселя – це житлове приміщення, що знаходиться в сільській місцевості, містить не більше п'яти кімнат (залежно від категорії житла), пристосованих до проживання туристів, і належить на правах приватної власності господарю, який займається сільськогосподарською діяльністю або зайнятий у сфері обслуговування чи соціальной сфері села [4].

Найбільш яскравими представниками готельного бізнесу, що популяризують такий підхід до життя є агроготелі, що з кожним роком стають популярнішими і відкриваються по всьому світу.

Ці готелі розраховані на гостей, які подорожують сім'ями і очікують умов проживання близьких до сільської місцевості. Агроготелі – це готель розташований у сільській місцевості, який має умови для сільськогосподарської діяльності під час відпочинку і надають до послуг кімнати або окремі будинки, а також організують харчування і дозвілля агротуристів [11]. Вони використовують для енергозабезпечення відновлювальні джерела енергії, впроваджують органічне харчування та програми утилізації відходів, тощо.

Агроготелі орієнтовані на відпочинок, в основі якого покладені три основних принципи: бачити, брати участь, купувати. Вони дозволяють спостерігати місцеві культурні звичаї, сільські фестивалі, пропонують туристам брати участь у збиранні врожаю, випасі худоби, риболовлі, догляді за тваринами, вирощуванні сільськогосподарських культур, приготуванні страв місцевої кухні. В готелях можна придбати сувеніри, вирощені в даній місцевості продукти, тканини місцевого виробництва та вироби місцевих ремісників. Часто при агроготелях організують міні-ферми, де вирощують вівців, кіз, кроликів та ін.

Сьогодні переважна більшість структур агротуризму – агро-міні-готелі 3-4 зірки, часто розташовані в реставрованих віллах, замках і монастирях. Власники маєтків пропонують гостям риболовлю, «полювання за трюфелями», дегустацію вина і уроки кулінарології, верхову їзду, курси гончарної справи і малювання. В багатьох агроготелях вечорами влаштовують концерти класичної музики.

Найактивнішими регіонами, що пропонують агроготелі на своїй території, вважається Закарпатський, Івано-франківський, Вінницький, Хмельницький, Київський, Чернігівський, Львівський, Полтавський [12].

У Волинській області у с. Мельники розташований агроготель «Чарівна квітка», що пропонує туристам житловий будинок, німецькі кемпінги (трейлери) і літні житлові будиночки. Водночас Шацькі ліси багаті грибами та ягодами: ожина, чорниця, малина, суниця, журавлина, брусниця, ці ягоди гості мають можливість збирати в лісі.

При попередньому замовленні, кухарі ресторану, що розташований на території агроготелю, можуть приготувати страви місцевої кухні та доставити сніданок, обід та вечерю, а також парне коров'яче молоко, оскільки неподалік є власна ферма. Крім того, гості самостійно можуть готувати страви [13].

Оскільки Україна знаходиться у стані війни, значна кількість мешканців з мегаполісів перемістилась за місто, відповідно пріоритетність розвитку

агротелів в Україні зумовлена нагальною необхідністю невідкладного розв'язання соціально-економічних проблем сучасного села. А сучасні фактори впливу роблять актуальним аналіз стану готельного сервісу в регіонах та зумовлюють доцільність запроєктування агротелів у Волинській області.

Для запроєктування агротелю обрано селище міського типу Шацьк Волинської області. Шацька селищна ОТГ розміщена на північному заході Волинської області. У найближчій перспективі розглядається розширення території ОТГ до меж сучасного Шацького району. Центр громади смт. Шацьк знаходиться на відстані 150 км від регіонального центру (м. Луцьк), 70 км – від м. Ковеля, великого транспортного вузла.

На сьогоднішній день 64% жителів громади зайняті в оптовій та роздрібній торгівлі. У той же час, готельно-ресторанний бізнес займає усього 9% від обігу економіки. Сільське господарство складає 5% від загальної економіки. На території громади налічується 2% від загальної кількості середніх підприємств. Інші 98% – це малі підприємства.

Більше 80% території громади знаходиться на території Шацького національного природного парку. Даний національний парк створено навколо Шацької системи озер. На території громади повністю або частково знаходяться такі озера, як Світязь, Люцимер, Чорне, Кругле, Довге, Карасинець, Соминець, Пісочне, Кримне, Перемут, Плотиччя, Озерце.

Однією з базових галузей діяльності на сьогоднішній день є туризм. Серед туризму поширені: пляжний туризм; велотуризм; відпочинок у кемпінгах; екотуризм; подієвий туризм; оздоровлення.

Територія Шацької ОТГ сьогодні є привабливою для туристів і тимчасово переміщених осіб. Проте, великий вплив тимчасово переміщених осіб створює доволі великі проблеми для довкілля, економіки громади та певних груп її жителів.

Порівняння досягнутого рівня обслуговування з нормативними показниками свідчить про те, що мережа установ обслуговування розвинена недостатньо і не задовольняє потреби населення в необхідних послугах. У місті недостатня кількість установ культури, підприємств побутового обслуговування, спортивних залів, басейнів загального користування, готелів тощо.

Підприємництво у сфері сільського зеленого туризму на території смт. Шацьк має потенційні можливості розвитку шляхом залучення капіталу селян у вигляді власного будинку, землі (присадибної ділянки) та людського капіталу (членів сімей в умовах ведення особистих селянських господарств та найманих працівників у разі функціонування агрооселі).

Нами запропоновано запроектування агроготелю категорії 4 зірки у смт. Шацьк. У зв'язку з цим проведений аналіз внутрішньоміських ресурсів, визначена містобудівна цінність території та запропоноване подальше вдосконалення міського середовища.

При розробленні агроготелю враховано ряд факторів, що значно вплинуть на оптимальність розташування закладу готельного господарства, а також визначать попит на дане підприємство на готельному ринку України і смт. Шацьк зокрема. Ці фактори узгодженні міжнародними стандартами готельних послуг та приведені нижче:

1. Будівля агроготелю органічно вписується до вулиці Шковороди, що не псує архітектурну та стилістичну єдність місця розташування;
2. Планування будівлі забезпечує ефективну організацію обслуговування та реалізацію готельно-ресторанних послуг, що буде надавати заклад;
3. При запроектуванні дотримано умов економічного будівництва;
4. Витримано усі санітарно-гігієнічні норми та міжнародні стандарти, якими нормується представлена галузь економіки.

Сучасний український агроготель об'єднає в собі можливості інфраструктури бізнес-центру, центру дозвілля, а також підприємств торгівлі та сфери послуг. Перелік послуг для ділових туристів включає і телекомунікаційні послуги, тобто можливість отримання та передачі інформації, спілкування і технічну оснащеність місця тимчасового мешкання.

Для визначення перспектив розвитку розробляемого засобу розміщення з'ясовано існуючу забезпеченість регіону готелями і ступінь їх завантаження у радіусі 3 км від місця будівництва готелю. На території Шацького району налічується 15 одиниць засобів розміщення, з них конкурентами є готелі: «Жасмін» (112 комфортабельних номерів) – основний конкурент для запроектованого агроготелю, адже знаходиться в безпосередній близькості до нього; «Фортуна» (166 номерів) – має досить високу цінову політику; «Срібна затока» (78 номерів) – має дизайн та облаштування, що не є достатньо комфортними. Крім того, на території Шацького національного природного парку розташовані найпопулярніші серед туристів бази відпочинку.

Таким чином, можна стверджувати, що смт. Шацьк недостатньо забезпечено готельними комплексами за доступними цінами. Для численних гостей, які прибувають у Шацьк існує проблема у пошуку місця для ночівлі, доводиться бронювати номер задовго до поїздки. Щодо якості надаваних послуг, то вони теж не задовольняють гостей. Крім того, у смт. Шацьк відсутні агроготелі, які б могли надавати якісні конкурентоспроможні послуги, тому запроектування агроготелю у смт. Шацьк є доречним.

Основним аспектом запроєктування агроготелю є його концепція, орієнтована переважно на туристів як з України так і іноземців (табл. 2).

Таблиця 2

Концептуальне рішення агроготелю «Шаянська казка» в смт. Шацьк

Ознаки концепції	Характеристика ознак
1	2
Тип – Агроготель "Лісова казка"	Комплексний заклад готельного господарства
Категорія	****зірки
Номерний фонд	76 номерів
Місце знаходження фактичне:	сmt. Шацьк, вул. Шковороди, 99 агроготель «Лісова казка»
Форма власності	Приватна
Організаційна структура управління	Лінійно-функціональна
Споруда готелю	Нова будівля
Стиль дизайну	Український стиль
Контингент споживачів	Подорожуючі туристи, місцеве населення
Основні послуги	Розміщення, харчування, виробництво та реалізація екологічно чистих харчових продуктів
Додаткові послуги	Сауна, лазня, басейн, спортивний майданчик, фітотерапія, масаж тощо
Послуги з організації активного відпочинку	Піші, велосипедні, кінні прогулянки, риболовля, полювання, спостереження за тваринами, збирання грибів і ягід, прокат інвентаря (лижі, велосипеди, човни), послуги інструктора
Інфраструктура	SPA-центр, конференц-зал
Режим роботи	Цілодобовий, цілодобовий

Додатковою послугою в агроготелі буде участь у традиційних сільськогосподарських заняттях, майстер-класи з приготування страв, догляд за домашніми тваринами.

Агроготель запроєктовано в екологічно чистій місцевості: між трьох озер Велике Чорне (5 – 7 хв. пішки), Світязь (15 – 20 хв.), Люцимер (30 хв.), поряд із сосновим лісовим масивом Шацького національного парку. Ідеальне місце для тих, хто любить ліс та тишу, хоче комфортно відпочити. Важлива перевага агроготелю «Шаянська Казка» – простора закрита територія серед лісу подалі від доріг і чужих очей.

Агротель запроектований з натуральних матеріалів, що біорозкладаються. У роботі над проектом використані тільки екологічно чисті матеріали: дерево, глина, очерет. Каркаси споруд виконані з деревини та черепашнику.

Заклад готельного господарства матиме у своєму складі різноманітне складне інженерно-технічне обладнання, що дозволить підприємству справно функціонувати та надасть змогу використовувати усі необхідні для цього ресурси.

Велика роль у розвитку агротелів та сільського зеленого туризму у Волинській області належить спільці сприяння розвитку сільського зеленого туризму в Україні, яка збирає дані з різних регіонів країни, проводить конференції та тематичні виставки з метою популяризації відпочинку в українському селі, сприяє розвитку сільської інфраструктури, збереженню існуючого культурного та історичного надбання Українського народу.

Висновки. Отже, у ході дослідження встановлено, що зменшення попиту на послуги готельних підприємств через воєнні дії є головною проблемою готельної галузі в регіонах України.

Виявлено зменшення готелів, кількість номерів та туристів, що перебували у них. Проте обсяг номерного фонду та закладів готельного господарства, в тому числі і агротелів, має тенденцію до збільшення у Волинській області.

Необхідно розвивати інфраструктуру закладів сфери послуг, розробити маркетингову стратегію, запроваджувати інноваційно-проектне забезпечення розвитку агротелів, залучати інвестиції у розвиток секторів економіки, підвищувати платоспроможність населення.

Перспективами подальших досліджень є розроблення пропозицій щодо нормативно-правового забезпечення діяльності агротелів.

Література:

1. Єрко І.В., Ляшук М.М. Діяльність готельних підприємств Волинської області та міста Луцьк. URL: <https://turizmliol.wordpress.com/2020/05/14/> (дата звернення : 2.12.2022).
2. Снісаревська Я.В. Сучасний стан та перспективи розвитку агротелів в Україні. URL: http://eprints.cdu.edu.ua/3222/1/rodzinka_2_2019-178-180.pdf (дата звернення : 2.12.2022).
3. Громик О. Оцінювання стану розвитку готельного бізнесу в Україні. *Ресторанний і готельний консалтинг. Інновації* : Науковий журнал. Київ. КНУКіМ, 2022. Том 5 № 1. С. 52-62.

4. Пересічна С.М., Осіпчук Ю.Р. Тенденції розвитку агроготелів в Україні. *Україна у світових глобалізаційних процесах: культура, економіка, суспільство: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* Київ : Вид. центр КНУКіМ, 2021. Ч.2. С. 203-205.

5. Всесвітня туристична організація (UNWTO). URL: www.unwto.org. (дата звернення : 1.04.2022).

6. Берещак В. Як COVID-19 змінить готельний бізнес в Україні. URL: <https://thepage.ua/ua/exclusive/sho-stanetsya-z-gotelyami-cherez-koronavirus> (дата звернення : 1.04.2022).

7. Лупашко А. До та після: як війна вплинула на готельну нерухомість. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/28/691984/> (дата звернення : 2.12.2022).

8. Гакова М.В. Управління підприємствами готельно-ресторанного господарства: суть та специфіка. URL: [http://elibrary.donnue.edu.ua/222/1Gakova_article_13_\\$1_2017.pdf](http://elibrary.donnue.edu.ua/222/1Gakova_article_13_$1_2017.pdf) (дата звернення : 1.12.2022).

9. Онищук Н.В. Розвиток індустрії гостинності в Україні та світі. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. № 4(21). С. 297-304.

10. Павловська Т.С., Онищук І.М. Колективні засоби розміщення у Волинській області: сучасний стан і динаміка розвитку. URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/498> (дата звернення : 2.12.2022).

11. ДСТУ 4527: 2006 «Послуги туристичні. Заклади розміщення. Терміни і визначення».

12. Сільський зелений туризм – пріоритет розвитку туристичної галузі України. URL: <http://tourlib.net> (дата звернення: 14.02.2021).

13. Знаходь свій відпочинок Turua. URL: <https://turua.com.ua/region/svityaz/sadiba-charivna-kvitka.html> (дата звернення: 19.02.2021).

1.7. Medical and humanitarian dimension of the territorial communities development: goal 3 of sustainable development goals (before war 2022)

2015 was distinguished in Ukraine by the adoption of the Law “On Voluntary Association of Territorial Communities” [4] and Methods of Forming Capable Territorial Communities [7]. The constitutionality and legality, voluntariness, economic efficiency, state support, ubiquity of local government, transparency and openness, responsibility were proclaimed the basic principles of voluntary association of territorial communities [4, art. 2].

Part 3 of the Law “On Voluntary Association of Territorial Communities” determines subjects of free-will consolidations of territory communities as following: “1. Subjects of free-will consolidations of territory communities are neighbor communities of countries, small towns and towns. 2. Consolidated territory community, with city determined as its administrative center, is a territory community with administrative center in smaller town, country with administrative center in small village” [4].

According to the Law, “the state provides informational, educational, organizational, methodological and financial support for the voluntary association of territorial communities and joining the united territorial communities community” [4, art. 9]. One of the aspects of the ability of territorial communities is to take into account “historical, geographical, socio-economic, natural, ecological, ethnic, cultural characteristics of the development of the relevant administrative-territorial units” [7, p. 3]

In the same year, the President of Ukraine Petro Poroshenko in his speech at the UN Summit on the Development Agenda for the period after 2015, which was held during the 70th session of the UN General Assembly, noted that “... at the national level, Ukraine will implement new programs and projects that in practice will ensure macroeconomic stability, environmental balance and social cohesion ...” [13]. The unification into territorial communities showed the orientation of Ukraine on the observance of the so-called “new European paradigm of rural development” [10].

Understanding the strategy and basic aspects of the sustainable development of society is important for understanding the goals of sustainable development. It is the subject of research of 21st century Russian scientists such as V. Bogoliubov (basic principles of sustainable development of society; interrelation of education, economics, ecology) [3]; B. Karamushka (sustainable development of society and relationship with education as the main factor in the implementation of its principles) [6]; N. Terentieva, S.Yashnyk (questions of optimizing the human civilization development in the context of the sustainable society development through the lens

of ethnoscience; identifying features of noospheric thinking and ecological culture as conditions for sustainable development; the Millennium Development Goals in Ukraine) [11; 12].

The development of territorial communities is the subject of a research by A. Batanov (functions of territorial communities as subjects of local self-government in Ukraine) [1]; A. Bezugly (directions and factors of territorial communities development in Ukraine) [2]; N. Ilchenko (nature and approaches to the territorial communities development) [5]; O. Moroz (the formation and modern realities of domestic territorial communities) [8]; N. Mokhort (methodological aspects of building a model for assessing the dynamics of the territorial communities development) [9], etc. Most of the studies are devoted to the problems of financing territorial communities, and the humanitarian, social and medical aspects are still ignored by specialists. He said that he could not get enough of it.

In our opinion, it is necessary to outline guidelines that are determined by the capabilities of territorial communities, since one of the principles for the adaptation of the Sustainable Development Goals (SDG) for Ukraine was "to leave no one aside." The developed 86 tasks and 172 indicators for their monitoring are designed to provide a solid foundation for the further planning of Ukraine's development and monitoring the status of the achievement of the SDG. The public vision of the development of Ukraine until 2030 covers such guidelines as the well-being and health of the population that will be provided by the innovative development of the economy, built on the continuous use of natural resources [13].

It should be noted that the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine initiated and coordinated in 2016 an inclusive process of discussing the SDG in the following groups: equitable social development; sustainable economic growth and employment; effective, accountable and inclusive governance and justice for all; ecological balance and development of sustainability. The public vision of the development of Ukraine until 2030 covers such guidelines as the well-being and health of the population that will be provided by the innovative development of the economy, built on the continuous use of natural resources. And economic growth should be based on a model of the so-called "green" economy that will encourage the improvement in the quality of life of the population without harming the environment, which will be one of the factors in the growth of life expectancy.

The goal of the article is to define the notion of the attitude of individual domestic territorial communities' representatives towards the Goal 3 (Good health and well-being) of the Sustainable Development Goals in the context of ensuring and adhering to specific tasks. The methodological basis consists of the provisions of the theory of knowledge about the unity of the processes, mutual influence and interdependence of the surrounding reality phenomena in certain historical conditions, taking into

account the level of socio-cultural, historical and cultural progress of social life; approaches (acmeological, differential, activity, cultural, resource, synergistic), principles (objectivity, regionality, unity of historical and logical) and methods (general scientific - content analysis, traduction, specification; empirical-theoretical empirical; factor analysis), which provides compliance with the requirements of the level of scientific and scientific methodology.

In the context of the medical and humanitarian dimension of the territorial communities development, the Goal 3 is relevant. Good health and well-being, which are ensured by their joint efforts. The following tasks are specified:

- 3.1. Reduce maternal mortality;
- 3.2. Minimize preventable mortality among children under 5;
- 3.3. Stop the epidemics of HIV / AIDS and tuberculosis, including through the use of innovative practices and means of treatment;
- 3.4. Reduce premature mortality from uninfected diseases [13, p. 26].

The research has been processed in non-urban communities of Chernihiv region in Ukraine, which is a most-northern region of the country and is characterized as agricultural (non-manufacturing) region with low rate of demography growth.

Conducting a selective survey among representatives of rural territorial communities of the Chernihiv region aged 25 to 55 years (regardless of education), the following results were obtained: On the question of understanding the nature and characteristics of the Sustainable Development Goals - less than 10% of respondents found it difficult to answer; When asked about the desire to be healthy, over 80% answered positively; The question of extending life expectancy - the vast majority of respondents - almost 60% could not give an answer. However, to the question in which the objectives of the Goal 3 were specified, almost all respondents gave positive answers on "Do you want to reduce maternal mortality / minimize child mortality / etc." and agreed to take certain measures to achieve the Goal, however, it was only a third of the respondents who were able to do what they should do (mainly representatives of educational, medical and cultural spheres).

For the following objectives of the Goal 3, in particular 3.5. Reduce by a quarter the premature mortality of the population, including through the introduction of innovative approaches to the diagnosis of diseases; 3.6. To reduce the level of severe injuries and deaths as a result of accidents, including through the use of innovative resuscitation, treatment and rehabilitation practices for victims of accidents; 3.7. Provide general high-quality immunization of the population using innovative drugs; 3.8. To reduce the prevalence of smoking among the population using innovative means of informing about the negative consequences of smoking; 3.9. To implement the reform of financing the health care system - we note that such questions (as a previous) caused a certain confusion, skepticism, even mistrust and disbelief in the

ability to ensure the implementation of these objectives in rural communities. The respondents refused to provide the reasons for such an attitude, motivating decisions that the answers would not help to accomplish the indicated tasks.

We present the main results of the survey in general form in the format of tables / diagrams and correlation series.

Note that women turned out to be more active respondents. This is explained by the fact that mostly women monitor the state of health of the family (men, children, parents, etc.). The main age groups were distributed in such a way from 25-35 years old - 19.7% (59 people) 36-45 years old - 38.3% (115 people) 46-55 years old - 42.0% (126 people). People older than 55 mostly refused to participate in the questionnaires, arguing that they had already lived their lives and most importantly, that their children and grandchildren were better off (mostly verbally). And although the survey did not provide for the use of the Google-form, which is not always convenient for older people who do not use ICT capabilities too actively, but only written answers or even recorded with respondents, indicated and determined age limits of respondents. The results of the survey of school and student youth are presented in another author's study. All respondents have secondary education (100%), of which 35.3% (106 people) - higher education and 26.6% (80 people) - specialized secondary education. Despite the fact that all respondents are of non-pension age, among the respondents the percentage of officially unemployed persons was 16.6% (50 people) (Figure 1, 2).

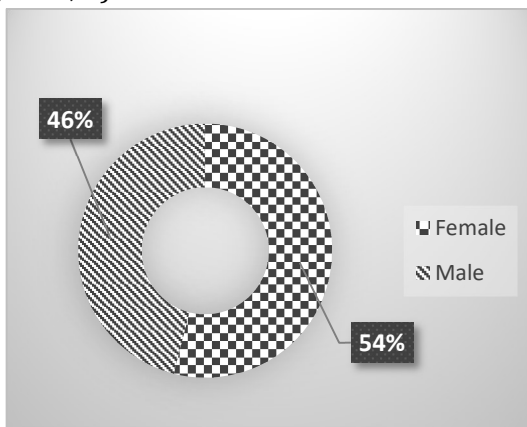


Figure 1. Respondent's sex, (%)

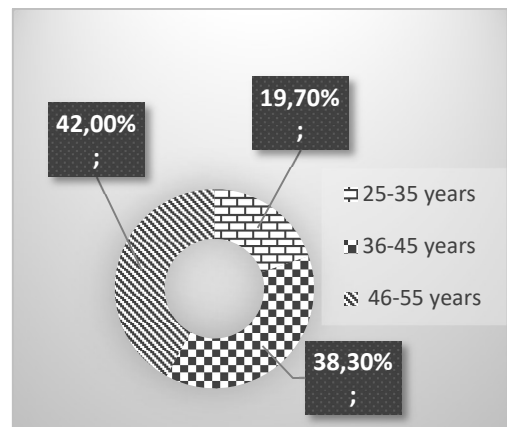


Figure 2. Respondent's Age, (%)

Representing answers to assignments Targets 3 of Targets of Sustainable Development authors asked respondents to use the following marks in their sheets: '+' – means a positive answer to the question with concretization; '+ -' – partial positive answer or doubt in their own answer credibility; '-' – negative answer. Absence of the answer was defined as negative. Regarding the question "These agree to act in accordance with achieving Target 3" answers with marks "+" and "+ -" were

considered as positive answers that mean theoretical readiness of respondents to act. Summary is available in table 1.

Table 1

Respondent's answers to the assignment Targets 3 (%)

Questions / Answers	Assignment Target 3 of Tasks of Sustainable Development								
	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9
Understanding of core and specifications	9	10	10	6.6	9	9	6.6	10	-
These agree to act in accordance with achieving Target 3	92.7	96.6	96.6	83	68.3	68.3	66	66	68.3
Could you specify your actions (what exactly you should do)	36.3	59.3	42.3	29.6	36.3	30.7	30.7	24.3	3.3

Even without proper understanding of the Target core respondents were ready to act (at least expressed a theoretical readiness), however, on practice, they wait for someone will act instead or will at least give a clear direction about specific actions.

Comparing the data obtained with reports presented at scientific conferences devoted to issues of sustainable development of society or ways of the sustainable development goals and objectives implementation, we get a disappointing situation on the delimitation of the mentality rural and urban territorial communities of representatives. Therefore, we see it necessary to conduct educational activities in rural territorial communities regarding the real possibilities of their members to improve the quality of life not at the expense of waiting for additional funding (although this is an extremely important and sensitive issue), but also due to each member of the territorial community realizing own capabilities, abilities and real preferences, taking into account the peculiarities of the region where the citizens of Ukraine live.

Unfortunately, there is a huge outflow of the working-age population from the countryside to the urban areas of Ukraine and abroad. Potential students (applicants - graduates of rural schools) tend to leave and not return to the countryside, motivating their decision by the futility of the village and the country.

Conclusion. And here, an important role should be played by higher educational institutions of Ukraine, not only conducting vocational guidance among young students to ensure recruitment for certain specialties in order to preserve the number

of rates for the faculty of the HEI, but also to explain how knowledge and skills obtained during training, apply skills and competencies for the development of the rural territorial community, for the preservation of the region, its population, and, consequently, the integrity of the state. Public organizations do not have to stand aside, supporting the desire of both local communities and their individual members to realize their own potential for the development of the community and the region.

References:

1. Батанов О. Функції територіальних громад як суб'єктів місцевого самоврядування в Україні: автореф. дис...канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ, 2001. 20 с.

2. Batanov O. (2001). Funktsiyi terytorial'nykh hromad yak subyektiv mistsevoho samovryaduvannya v Ukrayini [Functions of territorial communities as subjects of local self-government in Ukraine]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Kyiv, Ukraine.

3. Безуглий О. Територіальна громада в Україні: напрями та чинники сталого розвитку: дис...канд. наук з державного управління: 25.00.04. Харків. 2008. URL: [http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont ...](http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont...), 2009 - mydisser.com

Bezuglyi O. (2009). Terytorial'na hromada v Ukrayini: napryamy ta chynnyky staloho rozvytku [Territorial community in Ukraine: directions and factors of sustainable development]. *Candidate's thesis*. Kharkiv, Ukraine. URL: [http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont ...](http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont...), 2009-mydisser.com

4. Боголюбов В.М., Клименко М.О., Мельник Л.Г., Прилипко В.А., Клименко Л.В. Стратегія сталого розвитку : Підр. Херсон : Олді, 2012. 446 с.

Boholyubov V.M., Klymenko M.O., Mel'nyk L.H., Prylypko V.A., Klymenko L.V. (2012). Stratehiya staloho rozvtku [Sustainable Development Strategy]. Kherson, Ukraine: Oldi-plyus.

5. Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19> із змінами 2017 року (дата звернення 29.04.2019)

Zakon Ukrayiny «Pro dobrovil'ne ob'yednannya terytorial'nykh hromad» [Law of Ukraine "On voluntary association of territorial communities"]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19>

6. Ільченко Н. Розвиток територіальних громад: сутність та підходи. *Науковий огляд*. 2015. № 8(18). URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/564>

7. Ilchenko N. (2015). Rozvytok terytorial'nykh hromad: sutnist' ta pidkhody [Development of territorial communities: essence and approaches]. – *Naukovyyu*

ohlyad [Scientific review], 8(18). URL: <https://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/564>

8. Карамушка В. Освіта і стійкий розвиток суспільства. В кн.: Вища освіта України: ризики, сподівання: монографія. Київ: Інтерсервіс, 2015. 420 с. С. 7-49.

Karamushka V. (2015). Osvita i stiykyu rozvytok suspil'stva [Education and sustainable development of society]. In: Vyshcha osvita Ukrayiny: ryzyky, spodivannya, uspihy [Higher Education of Ukraine: Risks, Hopes, Successes]: Monograph. Kyiv: Interservice, Pp. 7-49.

9. Методика формування спроможних територіальних громад. Постанова КМУ "Про затвердження Методики формування спроможних територіальних громад" № 214 від 08.04.2015 із змінами 2017 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-п> (дата звернення 29.04.2019)

Metodyka formuvannya spromozhnykh terytorial'nykh hromad. Postanova KМУ "Pro zatverdzhennya Metodyky formuvannya spromozhnykh terytorial'nykh hromad" № 214 vid 08.04.2015 iz zminamy 2017 roku [Methodics of the capable territorial communities formation. CMU Resolution "On Approval of the Methodology for the Formation of Capable Territorial Communities" No. 214 dated April 8, 2015 with changes in 2017]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-п>

10. Мороз О. Територіальна громада: сутність, становлення та сучасні українські реалії. *Науковий вісник*. 2008. 2. URL: http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/visnik2/fail/Moroz.pdf

Moroz O. (2008). Terytorial'na hromada: sutnist', stanovlennya ta suchasni ukrayins'ki realiyi [Territorial community: essence, formation and modern Ukrainian realities]. – *Naukovyy visnyk [Scientific Herald]*, 2. Retrieved from http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/visnik2/fail/Moroz.pdf

11. Мохорт Н. Методологічні аспекти побудови моделі оцінювання динаміки розвитку територіальних громад. *Public Administration and Local Government*. 2018. 1(36). С.141-147.

Mokhort N. (2018). Metodolohichni aspekty pobudovy modeli otsynuyuvannya dynamiky rozvytku terytorial'nykh hromad [Methodological aspects of the construction of a model for estimating the dynamics of the development of territorial communities]. – *Public Administration and Local Government*, 1(36), С.141-147.

12. Об'єднані територіальні громади та сільський розвиток. URL: <https://www.csi.org.ua/news/ob-yednani-terytorialni-gromady-ta-silskyj-rozvytok/> (дата звернення 29.04.2019)

13. Obyednani terytorial'ni hromady ta silskyi rozvytok [United Territorial Communities and Rural Development]. Retrieved from

<https://www.csi.org.ua/news/ob-yednani-terytorialni-gromady-ta-silskyj-rozvytok/>

14. Терентьева Н.О. Цілі Розвитку Тисячоліття: освітянський контент. Черкаси: Чабаненко Ю.А., 2017. 88 с.

15. Terentieva N.O. (2017). Millennium Development Goals: Educational Content. Cherkassy, Ukraine: Chabanenko Yu.A.

16. Терентьева Н.О., Яшник С.В. Ноосферне мислення та екологічна культура студентів університетів як умова забезпечення сталого розвитку. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів та природокористування України. Серія «Педагогіка, психологія, філософія»*. 2018. 279. С. 284-290.

17. Terentieva N.O., Yashnik S.V. (2018). *Noosferne myslennya ta ekolohichna kul'tura studentiv universytetiv yak umova zabezpechennya staloho rozvytku* [Noospheric Thinking and Environmental Culture of University Students as a Condition for Sustainable Development]. – *Naukovyy visnyk Natsional'noho universytetu bioresursiv ta pryrodokorystuvannya Ukrayiny. Seriya «Pedagogika, psykholohiya, filozofiya»* [Scientific bulletin of the National University of Bioresources and Nature Management of Ukraine. Series "Pedagogy, Psychology, Philosophy"], 279. pp. 284-290.

18. Цілі Сталого Розвитку: Україна. Національна доповідь. 2017. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. URL: https://menr.gov.ua/files/docs/Національна%20доповідь%20ЦСР%20України_липень%202017%20ukr.pdf (дата звернення 30.04.2019)

19. Tsili Staloho Rozvytku: Ukrayina. Natsional'na dopovid' (2017). Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrayiny [Sustainable Development Goals: Ukraine. National report. 2017. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine]. Retrieved from https://menr.gov.ua/files/docs/Національна%20доповідь%20ЦСР%20України_липень%202017%20ukr.pdf

20. *United Nations Ukraine*. URL: <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku>

1.8. The role of foreign capital in the development of the economy of Ukraine

Роль іноземного капіталу в розвитку економіки України

Світова практика багата на конкретні майнові форми залучення іноземних інвестицій у вигляді створення спільних підприємств, багатонаціональних компаній, лізингових фірм, підприємств, що цілком

належать іноземним інвесторам, а також придбання інофірмами діючих невеличких підприємств, будівель, споруд, паїв, акцій тощо.

Формування міжнародної власності у вигляді спільних компаній, інтернаціональне об'єднання капіталів, що набуло значного поширення у світі, у радянській економіці доперебудовного періоду не використовувалося. Навіть саме поняття інвестицій у світовій практиці є значно ширшим: воно охоплює будь-який вид майнових цінностей, вкладених іноземними інвесторами в країні, яка приймає капітал, включаючи рухоме і нерухоме майно та пов'язані з ним майнові права; акції, облігації, різноманітні форми участі в компаніях; права промислової та інтелектуальної власності тощо.

Тому серед різних напрямів міжнародного співробітництва – торгівлі, кредиту, прямого інвестування, науково-технічних зв'язків питання міграції капіталу є найбільш різноманітними за конкретними формами прояву і найменш розробленими в теоретичному й методологічному аспектах з огляду на обмежений практичний досвід країн із централізованою системою планування, що здійснюють перехід до ринкової економіки [1, с. 43-44].

Проте саме прямі іноземні інвестиції мають ряд переваг порівняно з позичковим капіталом та іншими видами економічної допомоги. Вони служать джерелом капіталу для вкладень у сферу виробництва, впровадження прогресивних технологій, «ноу-хау», передових методів управління і маркетингу. Крім того, на відміну від позик і кредитів, підприємницькі інвестиції, не збільшуючи зовнішнього боргу держави, сприяють одержанню засобів для розвитку виробництва, зацікавлюючи в цьому безпосередньо іноземного інвестора.

На основі виробничої та науково-технічної кооперації збільшення прямих вкладень іноземного капіталу могло б створити умови для найефективнішої інтеграції національної економіки у світову. Поряд із сприянням економічному розвитку вони допомагають вирішити важливе завдання створення ефективного власника, який забезпечує ринкову поведінку прямим доступом до світового ринку.

Нерідко розвиток економічних відносин із країнами Заходу сковують традиційна упередженість і різноманітні дискримінаційні акти. Було створено цілу систему законодавчих і митних заходів, що ставило Україну в нерівноправне становище. Уряди західних країн часто відмовляють у державному фінансуванні експортних кредитів, а процентна ставка на приватний позичковий капітал сягає в таких випадках 12-14%.

Слід зазначити, що орієнтація нашої країни на поліпшення політичних відносин не супроводжувалася широкомасштабними економічними ініціативами, не підкріплювалася «матеріально».

Однією з глибоких причин недостатньої інтенсивності зовнішньоекономічних зв'язків України є і той факт, що країни Заходу протягом десятиліть широко впроваджували у свою економіку науково-технічні досягнення, підвищуючи технічний рівень сфери виробництва. У нашій країні такий процес мав місце лише у військово-промисловому комплексі. Як наслідок, у решті галузей народного господарства ми маємо значне технічне й технологічне відставання від розвинутих країн, що дедалі більше посилюється. За цих умов країни СНД «не цікаві» як перспективні партнери для ділових кіл Заходу. Звідси й погляд на них як на країни, котрі спроможні бути лише поставальниками сировини.

Великої шкоди розвитку спільного економічного співробітництва нині завдає нестабільність політичної та економічної ситуації, неконвертованість національної валюти і недосконалість прийнятих законодавчих актів.

Водночас у цілому економісти країн із розвинутою ринковою економікою відзначають зацікавленість приватного продуктивного капіталу своїх країн у безпосередньому інвестуванні економіки України та інших країн СНД, оскільки поділ ризику між партнерами спонукає інвесторів до активних заходів щодо забезпечення ефективності СП, Західний інвестор одержує при цьому можливість впливати на результати діяльності й прийняття конкретних рішень керівництвом СП. Крім того, створення СП у конкретній країні, будучи найвищою формою розвитку коопераційної взаємодії партнерів, допомагає інвесторові не лише розширити сферу своєї діяльності й проникнути на внутрішній ринок України, а й розвивати в ній інші форми підприємницької діяльності на основі встановлення довгострокових і міцних ділових відносин із державними органами, господарськими й зовнішньоторговельними організаціями [1, с. 25].

Країни Західної Європи зацікавлені в тому, щоб Україна та інші країни СНД скоріше розв'язали внутрішньо-економічні проблеми, набули рівноваги і стали перспективними й надійними партнерами. Така зацікавленість пояснюється, звичайно, не добродійністю чи альтруїзмом цих держав, а бажанням зберегти для себе позиції у традиційному економічному просторі.

Готовність брати участь у спільних справах із партнерами України виявляє багато хто з підприємців та бізнесменів Заходу, але їхньому бізнесові потрібні впевненість, надійні урядові гарантії вкладеному капіталу. Побожовання вилучення вкладених в економіку України коштів гальмує залучення та оптимальне використання венчурного капіталу у виробничу сферу нашої країни.

Ускладнює продуктивне інвестування економіки нашої держави також і відсутність можливості придбання для підприємницької діяльності земельних

ділянок, відсутність їх вільної купівлі-продажу, плутанина в зовнішньоекономічній сфері, недотримання вітчизняними партнерами зовнішньоторговельних зобов'язань, бюрократизм і корупція в державних організаціях і установах, що причетні до торгових угод з іноземними бізнесменами. Все це утруднює пряме, майнове вкладення продуктивного капіталу в різноманітні галузі економіки України, який був би в змозі оживити виробництво, підвищити його технічний рівень, збільшити надходження на внутрішній ринок вітчизняних товарів і послуг.

На нинішньому етапі розвитку Уряд України має вирішувати об'єктивне завдання щодо оптимального залучення наявних у світі матеріальних і фінансових ресурсів у розвиток матеріаломістких, енергомістких і трудомістких галузей промисловості, де вельми значні витрати на виробництво і випуск продукції, а питання з інвестиціями завжди стояло гостро.

Світова практика переконує, що без широкого залучення іноземного капіталу неможливо провести структурну перебудову економіки в максимально стислі строки, технічно й технологічно переоснастити народне господарство, домогтися конкурентоздатності виготовлюваної продукції на світовому ринку. Сьогодні найрозвинутіші країни світу вирішують складні економічні проблеми, використовуючи залучення іноземних інвестицій [2, с. 72].

Масштаби прямих інвестицій і темпи їх вкладення залежать від обсягів капіталу країн-донорів і змін в економіці, юрисдикції, внутрішнього господарського механізму країн, що приймають іноземний капітал. Створення необхідних умов, сприятливого клімату для залучення прямого, реального капіталу – це комплексна проблема, яка містить у собі економічну, соціальну, політичну й технічну складові. Світовий досвід доводить, що умови іноземним інвесторам створюються за допомогою економічних і соціальних заходів, юридичних норм, що є складовою інвестиційного законодавства держави, яка приймає капітал; міжнародних договорів; інвестиційних договорів між іноземним інвестором і державою, яка приймає; страхових полісів при страхуванні інвестицій у національних і міжнародних страхових організаціях.

Основними елементами інвестиційного клімату країн, що приймають іноземний капітал, є: характер законодавства про іноземні інвестиції, куди входять питання створення та діяльності спільних підприємств, гарантії захисту і репатріації прибутку та інвестицій, наявність запасів природної сировини, можливість одержання матеріалів для діяльності спільних та іноземних підприємств; наявність кваліфікованої робочої сили; ступінь розвитку виробничої інфраструктури, особливо транспорту, зв'язку; енергетичне забезпечення народного господарства; місткість місцевого ринку;

наявність платоспроможного попиту населення на товари і послуги; характер внутрішнього господарського механізму; можливість вільних ринкових відносин із місцевими товаровиробниками; конвертованість місцевої валюти, гарантії вивезення з країни прибутку в твердій валюті.

Серед економічних чинників, що найбільшою мірою стримують залучення іноземних інвестицій, слід виділити неконвертованість національної валюти; з-поміж майново-правових – необхідність конкретних правових норм щодо недоторканності іноземних інвестицій, прав і можливостей оспорювати рішення державних органів стосовно капітальних вкладень у судовому порядку, в тому числі за посередництва міжнародного арбітражу, а також права власності на землю під приватизованими підприємствами, будинками і спорудами або умови здачі її в оренду не менш як на 50 років [3].

Зміна елементів юрисдикції або економіки конкретних країн викликає збільшення або зменшення припливу іноземних інвестицій. Характер інвестиційного клімату країн, що їх приймають, зумовлює масштаби і темпи розвитку спільного підприємництва.

Об'єднання інвестицій на національному та міжнародному рівнях перетворилося в одну з найпоширеніших у світі форм спільної економічної діяльності, що виникла в рамках розвитку акціонерної власності як результат взаємодії між концернами і трестами.

Залучення іноземного капіталу у формі підприємницьких інвестицій служить необхідною умовою входження національної економіки у світове господарство, прискорює промисловий розвиток країни, що приймає, допомагає наблизити її виробничу й соціально-економічну інфраструктуру До світового рівня.

Основні мотиви створення спільних підприємств такі:

- доступ до прогресивної технології та передового менеджменту;
- можливість технологічної взаємодоповнюваності, економія завдяки диверсифікації виробництва;
- можливість використання збутової мережі партнера і його торгових марок, що мають популярність на світовому ринку;
- можливість проникнення на нові ринки, мобілізація фінансових ресурсів, котрих не вистачає;
- зниження витрат на наукові й дослідно-конструкторські розробки;
- можливість розподілу ризику між партнерами.

В умовах нестачі валютних ресурсів концесії та змішані товариства, працюючи на експорт і здійснюючи товарне імпортозаміщення, побічно роблячи можливим експорт товарів, що не вивозилися раніше (знижуючи

собівартість виготовлення і транспортування), сприятливо впливали також на торговельний баланс.

Нині спільні підприємства є зручною формою проникнення іноземних інвесторів на вітчизняний ринок і освоєння ними нових видів діяльності. Організація спільного підприємства дає інвесторові можливість використовувати знання внутрішнього ринку місцевим партнером і тим самим зменшити ступінь ризику та придбати нову сировинну базу, використовувати дешеву робочу силу.

Залучаючи іноземний капітал через продуктивне вкладення у спільні підприємства, країна, яка його приймає, одержує доступ до нових технологій і виробничого досвіду, а відтак розвиває свій експортний потенціал і пом'якшує товарний дефіцит на внутрішньому ринку.

Статистичні дані про динаміку й розмір залучення іноземних інвестицій в розвиток спільного підприємництва не свідчать про бурхливе зростання підприємницьких інвестицій в Україні. Іноземних інвесторів відлякує відсутність стабільних законодавчих, фінансових, організаційних умов, їх непослідовність і неузгодженість з погляду міжнародної ділової практики. Законодавство про спільні підприємства також було прийнято без належної підготовки й урахування закордонного досвіду. Виникають проблеми при оцінці землі, природних ресурсів, будівель і споруд як внесків із боку нашої країни [4].

Часто при створенні спільних підприємств порушуються баланси інтересів сторони, що приймає капітал, та іноземних фірм. При висуванні проектів із боку країн-донорів нерідко спостерігається прагнення до дискримінації, зокрема винесення економічно небезпечних виробництв за межі своїх країн, створення в Україні матеріало- та енергомістких підприємств, які морально застаріли і не відповідають рівню сучасних вимог.

Крім того, з метою одержання монопольне високого прибутку в світовій економіці відбувається переродження конкуренції з промислового й торгового суперництва у боротьбу за контроль над матеріальними і трудовими ресурсами суспільства і держави, науки й ринку. Розширення монополістичного контролю над економікою та ресурсами інших країн, підпорядкування цих країн своєму диктатові, формування мобільних і гнучких виробництв, що діють в інтересах транснаціональних корпорацій, виходить на перший план при організації спільних підприємств.

Розбалансованість і хронічна дефіцитність вітчизняного ринку, нагнітання в канали обігу незабезпеченої грошової маси, відсутність конкуренції виробників і суперництва серед покупців поряд із неврегульованістю численних правових і фінансових питань функціонування

спільних підприємств в Україні викликають у іноземних інвесторів непевність у завтрашньому дні. Тому вони шукають таких способів збагачення, які не пов'язані з довгостроковими вкладеннями капіталу у сферу промислового виробництва та освоєнням нових технологій разом із українськими підприємцями. Основна маса спільних підприємств діє у сфері торгівлі, туризму, посередницької діяльності, прагнучи до одержання надприбутків за рахунок різниці в цінах на світовому ринку і внутрішньому ринку України.

Переваги, надані законодавством спільному підприємництву порівняно з національним, заохочували вітчизняних бізнесменів формально реєструвати спільні підприємства як прикриття від податків, розуміючи, що внесок іноземного партнера не дасть реального ефекту, буде суто символічним. Таким чином, державні заходи для стимулювання припливу іноземного капіталу давали зворотний ефект. Створені й функціонуючі спільні підприємства часто перетворювались на канали відпливу за кордон вітчизняних господарських і сировинних ресурсів [5].

Почасти таке становище було викликане необхідністю внесення іноземним інвестором початкового капіталу повністю відповідно до частки участі й за договірною вартістю з урахуванням цін на світовому ринку. Проте іноземні учасники психологічно не готові до сплати свого внеску до статутного фонду за рахунок власних коштів без залучення банківського кредиту, оскільки відповідно до сформованої фінансово-кредитної практики такий ризик зазвичай беруть на себе банківські установи.

Розв'язанню цієї проблеми має сприяти діяльність утворюваного Українського банку реконструкції та розвитку. Кредитування ним пріоритетних напрямків структурної перебудови економіки дасть змогу прискорено розвивати базові галузі економіки, конкурентоспроможні на світовому ринку [6].

Не можна допустити, щоб залучення до використання іноземних інвестицій завдало шкоди національній економіці або в процесі приватизації найрентабельніші й найперспективніші підприємства скуповувалися іноземним капіталом.

Створення спільних банків з участю закордонного капіталу, високий інтерес іноземних фірм до ринку цінних паперів, що має стати в перспективі серйозним важелем мобілізації вільних грошових накопичень для економічного розвитку України, визначають необхідність високого ступеня нагляду й регулювання діяльності іноземного капіталу з боку держави. Важливо створювати умови для залучення інвестицій насамперед у базові галузі економіки України, проекти і програми, пов'язані з технічним і технологічним переоснащенням промисловості, де вже є виробничі площі, відпрацьовано

необхідну інфраструктуру, є кваліфіковані кадри і виникла потреба у впровадженні прогресивної технології та техніки.

Реалізація таких проектів спроможна принести швидку віддачу, відновити промисловість України, забезпечити швидке зростання національного виробництва і насичення внутрішнього ринку необхідними виробничими й споживчими товарами. Для здійснення великих проектів доцільним було б створення фондів фінансування конверсійних програм з участю держави, вітчизняних та іноземних підприємців. Для активізації інтелектуальної діяльності, напевне, корисним було б створення спільних підприємств у сфері виробництва інтелектуального продукту з країнами Східної Європи. Маючи близький до нас технологічний рівень виробництва, країни колишньої РЄВ просунулися значно далі й мають великий досвід спільної діяльності з фірмами західних країн. Затяжний характер кризових явищ в Україні посилює потребу в залученні прямих іноземних інвестицій у національну економіку. Це допомогло б у створенні передумов для безболісної адаптації країни до вимог світового господарства і ринку, подоланні технологічної відсталості й неконкурентоздатності багатьох галузей народного господарства. Насичення споживчого ринку неможливе без залучення іноземних інвестицій у промисловий комплекс України на довгостроковій основі.

Література:

1. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 18 листопада 1997 р. №639/97-ВР// Уряд, кур'єр. – 1997. – 12 черв.
2. Закон України «Про державну програму заохочення іноземних інвестицій в Україну» від 17 грудня 1993 р. // ВВР України. – 1994.–№6. – С. 28-29.
3. Ковтун Н.В. Система критеріїв та показників ефективності інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності / Н.В. Ковтун // Статистика України. – 2005. – №4. – С.4-8.
4. Косова Т.Д. Стан та перспективи прямого іноземного інвестування в економіку України / Т.Д. Косова // Економіка промисленности. – Донецьк, – 2006. – №12. – С.152-161.
5. Кузнецова А.Я. Деякі аспекти фінансування інвестиційно-інноваційних проектів за рахунок власних коштів підприємств / А.Я. Кузнецова // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – №7(37). – С.42-52.
6. Лелюх В. Теоретичні аспекти іноземного інвестування в Україні / В. Лелюх, И.Марченко // Державний інформаційний бюлетень про приватизацію. – 2002, – №9. – С. 54-55.

1.9. Management of marketing research during export operations

Управління маркетинговими дослідженнями при проведенні експортних операцій

Основний зміст маркетингу полягає в тому, що будь-яке господарське рішення повинно прийматися виходячи з аналізу ринкової ситуації та тенденцій її зміни, а також з урахуванням імовірної реакції ринку на прийняте рішення. Цим визначаються місце і значення дослідницької функції маркетингу, важливість розроблення добре скоординованої програми вивчення й оцінки різних чинників, від яких залежить успіх виробничої і ринкової політики фірми.

Численні обстеження й опитування керівного персоналу фірм показують, що маркетингові дослідження стали альфою й омегою підприємницької діяльності. Переважна більшість великих фірм має власні відділи маркетингових досліджень. У такому відділі може бути від одного до кількох десятків співробітників. Управляючий службою маркетингових досліджень, як правило, підпорядковується віце-президенту з маркетингу і виконує функції керівника досліджень, адміністратора, консультанта і захисника інтересів фірми. Серед співробітників відділу - розроблювачі планів досліджень, статистики, соціологи, психологи, фахівці з моделювання. Кожна промислова компанія розробляє свої дослідницькі програми залежно від специфіки конкретних завдань, що стоять перед нею, від країни розташування і національної належності" капіталу, особливостей виробничої і комерційної діяльності, обраної стратегії і тактики ринкової конкуренції, термінів перебування на тому або іншому ринку тощо.

Усю проблематику, пов'язану з дослідницькою функцією маркетингу, можна звести до двох основних груп. Перша - вивчення ринків збуту - передбачає вивчення товарів і товарного асортименту, дослідження споживання і покупців і, нарешті, аналіз самих ринків. На основі отриманих даних складається програма виробництва і, відповідно, її матеріально-фінансове забезпечення, а також визначаються шляхи і засоби просування товару на ринок, виробляються форми організації й управління збутом, визначається загальна збутова політика фірми. Друга - вивчення збуту, тобто маркетингових операцій. Аналіз збуту озброює даними торговельної статистики, згрупованими за різними ознаками, що дає змогу виявити найсуттєвіші аспекти нинішніх і минулих досягнень у сфері продажу [1].

Одним із головних чинників маркетингу, що впливає на рівень прибутку, є обсяг продажу, а також валовий прибуток, який отримується за результатами продажу різних товарів окремим групам клієнтів, і рівень витрат маркетингу

Аналіз збуту дає змогу одержати вихідні дані для оцінювання норми прибутку минулої і теперішньої діяльності, а також для розроблення планів на майбутнє.

Маркетингові дослідження — систематичне збирання, опрацювання й аналіз інформації та можливостей, розроблення рекомендацій на підставі цих даних [1].

Як правило, вони передбачають аналіз продажу та маркетингових можливостей, прогнозування продажу, ринкових кривих пропозиції та попиту. Результати маркетингових досліджень фірми використовують при плануванні та контролі діяльності. Такі дослідження часто супроводжуються збиранням і пошуком первинних даних. А потреба в цьому постає або на завершальному етапі дослідження, або за недостатньої кількості вторинних даних для прийняття адекватного рішення.

Головним завданням маркетингових досліджень є розробка основних напрямків і методології ринкових досліджень, визначення характеру та джерел необхідної інформації, здійснення планування та контролю конкретних дослідницьких програм, узагальнення отриманих результатів і підготовка необхідних рекомендацій. Дослідження ведуться з допомогою обчислювальної техніки. Багато великих фірм створили багатопрофільні інформаційні системи («банки даних»), де зберігаються відомості про ринки, товари, покупців, розрахунки з постачальниками та покупцями, про збутову мережу, а також інша комерційна інформація.

При дослідницькій функції маркетингу, слід мати на увазі, що йдеться не просто про вивчення ринку (хоч цьому аспектові діяльності надається першорядне значення), а про систему комерційних досліджень, об'єднаних терміном «маркетингові дослідження», тобто про всю сукупність проблем, пов'язаних із втіленням у життя ринкової концепції управління. Відомий американський вчений Філіп Котлер сутність цих досліджень виразив так: «Маркетингові дослідження — систематичне визначення кола даних, необхідних у зв'язку з маркетинговою ситуацією, яка стоїть перед фірмою, їх збір, аналіз і звіт про результати» [2].

Усі маркетингові дослідження можна поділити на два види: кількісні й якісні. Якісні використовуються для визначення тенденцій на споживчому ринку. Саме головне – якісні дослідження – це дослідження, що дають нам якісні результати: більше, менше, так, ні, у цілому й так далі. Насамперед якісні дослідження застосовуються для уточнення гіпотези цільового ринку. Кількісні дослідження використовуються для наступних розрахунків обсягу ринку. Кількісні відповідають на запитання скільки.

Правильно проведене маркетингове дослідження дає змогу суб'єкту підприємництва ефективніше виконувати завдання свого бізнесу. Методика та

техніка маркетингових досліджень суттєво залежать від конкретних цілей та завдань маркетингу, що, своєю чергою, визначається загальною маркетинговою стратегією підприємства, ринковою ситуацією, тиском конкурентів тощо.

Кожна промислова компанія розробляє свої дослідницькі програми, залежно від специфіки конкретних завдань, що стоять перед нею, країни розташування та «національної належності» капіталу, особливостей виробничої та промислової діяльності, вибраної стратегії і тактики ринкової конкуренції, строків перебування на тому чи іншому ринку тощо.

Підприємство може отримувати різний прибуток залежно від етапу життєвого циклу товару. Зазвичай більшість підприємств виготовляє і реалізує декілька видів товару. Кожен з них перебуває на різних етапах життєвого циклу товару та дає різний рівень прибутку. А нові товари взагалі можуть виявитися збитковими. Коли підприємство впроваджує на ринок товар, воно фактично починає витратити кошти на його просування та розвиток. Грошовий дохід у період впровадження товару буде від'ємним. З часом, коли для товару почнеться етап зрілості, обсяг продажу зросте до максимуму. Отже підприємство отримуватиме прибуток. Коли обсяг реалізації товару починає скорочуватись, фінансування його маркетингу припиняється. Втім у цей період підприємство може отримати значні прибутки завдяки зменшенню витрат.

Жорстка прив'язаність ринкових досліджень до господарської практики зумовлює велику різноманітність тематики дослідницьких проектів. Однак можна виділити найтипівіші завдання, на вирішення яких вони спрямовані, зокрема: вивчення характеристик ринку; заміри потенційних можливостей ринку, аналіз розподілу часток ринку між фірмами; аналіз збуту; вивчення ділової активності; вивчення товарів конкурентів; короткострокове прогнозування; вивчення реакції на новий товар і його потенціал; довгострокове прогнозування; вивчення політики цін.

Усю проблематику, пов'язану з дослідницькою функцією маркетингу, можна звести до двох основних груп. Перша — вивчення ринків збуту — передбачає вивчення товарів і товарного асортименту, дослідження споживання та покупців і, на кінець аналіз самих ринків. На основі отриманих даних складається програма виробництва і, відповідно, її матеріально-фінансове забезпечення, а також визначаються шляхи та способи просування товару на ринок, виробляються форми організації й управління збутом, намічається загальна збутова політика фірми. Друга — вивчення збуту, тобто маркетингових операцій. Аналіз збуту озброює керівництво даними торгової статистики, погрупованими за різними ознаками, що дозволяє виявити найсуттєвіші аспекти нинішніх і минулих досягнень у сфері продажу. Одним із

головних чинників, що впливають на рівень отриманого прибутку, є обсяг продажу, а також валовий прибуток, який отримується у результаті продажу різноманітних товарів різним групам клієнтів, і рівень витрат маркетингу. Аналіз збуту дозволяє одержати вихідні дані для оцінки норми прибутку минулої та теперішньої діяльності і для розробки планів на майбутнє. У межах кожної з груп реалізується низка конкретніших дослідницьких проектів, число та масштабність яких змінюються залежно від ступеня важливості проблеми для тієї чи іншої компанії. Під вивченням товару розуміють ті напрямки товару, які мають на меті відповісти на питання: наскільки товари, що виробляються або вироблятимуться даним підприємством, відповідають потребам, смакам, бажанням споживача. Якщо виходити з того, що «товар - це комплекс корисних властивостей речі», то предметом аналізу товару є його споживчі властивості, достоїнства та недоліки порівняно зі зразками, що вже існують на ринку. Критерієм оцінки служить споживчий попит. Дослідник, який прагне дати об'єктивну оцінку перспектив попиту на товар, повинен на основі опитування представників потенційних покупців дати якісну, а якщо можливо, то і кількісну оцінку споживчих властивостей товару, перспектив його прибуткового збуту.

Фірма, що наважилася на діяльність за кордоном, повинна розібратися як в обмеженнях, так і в можливостях системи міжнародної торгівлі. У своїх спробах організувати збут в іншій країні вона наштотується на різні обмеження. Найпоширенішим із них є митний тариф. Він являє собою податок, яким іноземний уряд обкладає деякі ввезені в його країну товари. Митний тариф може мати на меті збільшення надходжень (фіскальний тариф) або захист інтересів вітчизняних фірм (протекціоністський тариф). Крім того, для експортера може бути встановлена квота, тобто кількісна межа товарів певних категорій, які дозволено ввозити в країну. Цілями квоти є збереження іноземної валюти, захист місцевої промисловості й охорона зайнятості. Граничною формою квоти є ембарго, при якому окремі види імпорту виявляються повністю забороненими. Не сприяє торгівлі і валютний контроль, за допомогою якого регулюють обсяги готівки в іноземній валюті та її обмінний курс на інші валюти.

Не менш суттєвим є вибір партнерів експортної діяльності та переговори з ними. Переговори за погодженням експортних цін є результатом ретельної трудомісткої підготовчої роботи (пошукової, маркетингової, аналітичної, розрахункової). Узгоджена ціна в кінцевому підсумку стає контрактною ціною, яка враховує всі основні умови угоди, що укладається і є узагальнюючим грошовим показником вигідності угоди. Про це забувати не варто - кожен долар, відступлених іноpartnerу можна прирівнювати до негативної оцінки діяльності конкретних працівників. При такій постановці питання в людях

прокидаються значні здібності до переконання партнерів.

В узагальненій формі класична схема переговорів щодо погодження контрактних схем може бути зведена до вирішення наступних завдань:

1. узгодження умов угоди (умови платежу, доставки, здачі майна тощо) і номенклатури продукції;

2. узгодження вітчизняних і світових аналогів і їх цін на основі конкурентних матеріалів;

3. узгодження методики проведення переговорів щодо вибраним аналогам і рівню їх цін, домагаючись прийняття власної методики;

4. узгодження експортних (імпортних) цін на пропоновану номенклатуру та підписання підсумкового документа [3].

При проведенні переговорів з узгодження цін, які раніше повідомлені замовнику, необхідно заслухати його думку і обґрунтування пропонованого ним рівня ціни.

Про проведення переговорів з узгодження цін з іноземним партнером доцільно домовлятися завчасно, з деталізацією конкретної номенклатури виробів, що дозволить підібрати оптимальний склад делегації і провести конкретну підготовчу роботу. Непогано обмінятися до зустрічі програмами переговорів. Це все дозволить заощадити час і не розпорошувати увагу на малозначні питання.

По закінченню переговорів, а при тривалому їх характері після кожного раунду, необхідно складати звіти, що фіксують основні аргументи сторін, досягнуті домовленості та прийняті зобов'язання. Звіт зазвичай підписується ведуть переговори і затверджується керівником організації. У разі необхідності звіт може надсилатися зацікавленим російським організаціям.

Плануючи вихід на зовнішні ринки, спеціаліст із міжнародного маркетингу повинен вивчити економіку кожної країни, що його цікавить. При цьому важливо, щоб дослідження різних країн базувалися на аналізі матеріалів, побудованих заздалегідь передбаченим методом. Отже, фахівець із міжнародного маркетингу розглядає світ як один величезний ринок із великою кількістю сегментів. Основне його завдання - визначити подібні характеристики ринків чи їх особливості. Інакше кажучи, він повинен класифікувати світовий ринок за групами країн, схожих за своїм економічним середовищем.

Привабливість країни як експортного ринку визначається двома характеристиками. Перша з них - це структура господарства. Вона визначає потреби країни в товарах і послугах, рівні доходів і зайнятості тощо.

Другий економічний показник - характер розподілу прибутків у країні. На розподіл прибутків впливають не лише особливості господарської структури

країни, а й її політична система. За характером розподілу прибутків країни можна класифікувати на такі групи: країни з дуже низьким рівнем сімейних доходів; країни з переважно низьким рівнем сімейних доходів; країни з дуже низьким і дуже високим рівнями сімейних доходів; країни з низьким, середнім і високим рівнями сімейних доходів; країни з переважно середнім рівнем доходів.

Ставлення до закордонних закупок. Деякі країни ставляться до таких закупок дуже прихильно, інші - різко негативно. Одні країни залучають до себе капіталовкладення, пропонуючи іноземним вкладникам пільги і послуги при виборі місць розміщення підприємств, інші - вимагають від експортерів дотримання імпортних квот, блокують деякі валюти, ставлять за умову введення в керівництво створюваних підприємств великої кількості своїх громадян тощо.

Стабільність країни у майбутньому - ще одна проблема. Часта зміна уряду, різка зміна політичного курсу можуть призвести до конфіскації власності іноземної фірми, блокування її валютних резервів, введення імпортних квот чи нового оподаткування. Закордонним фірмам можливо буде вигідно займатися підприємницькою діяльністю навіть у країні з хиткою політичною стабільністю. Проте це неодмінно відіб'ється на характері їх підходу до фінансових і ділових питань. Іноді уряди блокують власну валюту або забороняють її переведення у будь-яку іншу. Звичайно продавець намагається отримати дохід у валюті, якою він може користуватися. Якщо це неможливо, він прийматиме блоковану валюту за умови, що на неї можна придбати товари, які йому потрібні, або товари, які він зможе продати десь в іншому місці на зручну для нього валюту. У гіршому випадку продавцю, що має справу з блокованою валютою, очевидно, доведеться вивозити свої гроші з країни, де розташована його фірма, у вигляді "неходових" товарів, які він зуміє продати в іншому місці тільки зі збитком для себе. Окрім валютних обмежень, великий ризик для продавця на закордонних ринках пов'язаний і з коливаннями обмінних курсів валют.

У кожній країні свої звичаї, свої правила, свої заборони. Перед тим, як розпочати розроблення маркетингової програми, продавцю треба з'ясувати, як сприймає закордонний споживач ті або інші товари і як він використовує їх. Незнання культурного середовища знижує шанси фірми на успіх. Відрізняються країни одна від одної і прийнятими в них нормами поведінки в діловому світі. Перед проведенням переговорів в іншій країні бізнесмен повинен проконсультуватися стосовно цих особливостей. У кожній країні (і навіть в окремих регіонах усередині країни) свої культурні звичаї, свої переваги, які діяч ринку повинен знати.

Таким чином, вивчення зовнішнього ринку передбачає проведення досліджень, які охоплюють широкий спектр проблем. Фірми, що використовують результати цих досліджень, одержують цілком очевидні переваги в конкурентній боротьбі. Водночас організація маркетингових досліджень на зовнішньому ринку в повному обсязі потребує значних зусиль і коштів і під силу обмеженому колу компаній. Більшість же фірм вимушені, поряд із дослідницькою роботою власного персоналу, звертатися за послугами комерційних фірм для виконання визначених дослідницьких програм. Тому вслід за аналізом цілей, напрямків і конкретних методів дослідження ринку на базі маркетингових служб промислових і торговельних компаній доцільно розглянути масштаби й організацію вивчення ринку в межах спеціалізованих дослідницьких (або, як їх часто називають, маркетингових) фірм та інших подібних організацій комерційного типу.

Поширення ринкової концепції управління в останні десятиліття призвело до виникнення цілої індустрії дослідження ринку. Вивчення ринку перетворилося в досить вигідну сферу вкладення капіталу, виникло безліч спеціалізованих фірм і агентств, що надають свої послуги на комерційній основі. Розвинута складна система обміну ринковою інформацією, покликана доповнити і полегшити власну дослідницьку роботу промислових компаній - головних кінцевих споживачів такої інформації.

Постачальниками первинної інформації є урядові статистичні органи і служби, торговельно-промислові асоціації, дослідні інститути та лабораторії, вищі школи бізнесу й університети, рекламні агентства, великі фірми роздрібною торгівлі. Така інформація стає ґрунтом для проведення конкретних досліджень, результати яких необхідні промисловим і торговельним фірмам для прийняття господарських рішень. У певних випадках кінцеві споживачі ринкової інформації передоручають виконання дослідних робіт комерційним фірмам, роль яких постійно зростає. Однією з обставин, що сприяють цьому, є розширення масштабів і підвищення значення так званих польових досліджень. На відміну від кабінетних досліджень, пов'язаних з аналізом доступної статистичної і ринкової інформації, які можна провести безпосередньо на промисловій фірмі, польові дослідження передбачають проведення різних обстежень і опитувань покупців, торговців.

Те, що потрібно конкретному кінцевому споживачу у сенсі властивостей та особливостей товару, для виробника та продавця складається у поняття конкурентоспроможності товару, і завдання продуцента - добитися її рівня, який би відповідав запитам конкретного ринку та конкретних споживачів.

Конкурентоспроможність - це сукупність характеристик продукту та послуг, які супроводжують його продаж та споживання і які відрізняють його

від продуктів-аналогів за ступенем задоволення потреб споживача, за рівнем затрат на його придбання та експлуатацію. Це здатність товару відповідати очікуванням споживачів, здатність товару бути проданим.

Експотери мають визначитись з ціновою стратегією впровадження своїх товарів на зарубіжних ринках:

1. Вони можуть дотримуватись стратегії "зняття вершків", тобто високого рівня цін при поставці на ринок нового, технологічно досконалого товару, прямого аналога якому ще немає, а потім поступово знижувати ціни.

2. Вони можуть здійснювати стратегію "прориву на ринок", тобто розпочати продаж товарів за низькими цінами, а потім спробувати підняти ціну. Але ця стратегія проблематична, оскільки у подальшому підняти ціну на вже застарілий товар важко.

3. Вони можуть проводити політику "цінового лідера", коли вітчизняна фірма копіює цінову поведінку (рівень цін, цінову політику тощо, причому на більш низькому рівні) великого постачальника на СР аналогічної продукції. Це дозволяє економити на витратах по вивченню ринку та маркетинговій роботі, але має небезпеку, оскільки помилковий або навмисно неправильний хід лідера може призвести до провалу на ринку фірми, яка йде за лідером.

4. Вони можуть використати політику диференційованих цін: дискримінаційних (завищених); преференційних (пільгових).

5. Психологічні методи ціноутворення [4].

При вивченні ринку та зборі матеріалів необхідно враховувати вимоги, які дозволять забезпечити високий рівень досліджень, а саме:

1. Вивчати ринкові явища та показники необхідно у певній послідовності з використанням методики системного аналізу, виділяючи найбільш головні, пріоритетні напрямки.

2. Здійснювати збір даних по ринку та спостереження за розвитком ринкових явищ слід постійно і безперервно.

3. Аналізуючи ринкові явища, слід обов'язково враховувати загальну взаємозалежність економічних явищ та особливості їх взаємодії,

4. Для запобігання виникненню грубих помилок у результаті ринкового аналізу не слід чисто механічно переносити тенденції, які виявлені на одних ринках, на інші, оскільки ті мають свої закономірності та особливості розвитку.

5. Рекомендується проводити порівняння одних показників з іншими у часі та в залежності від характеру питань, що розв'язуються [22].

Продавець-експортер може організувати та провести рекламну кампанію на ринку країни імпортера. Рекламна кампанія - це здійснення комплексу рекламних заходів, склад та зміст яких визначається на стадії дослідження кон'юнктури ринку. До таких заходів належать:

1. видання та доведення друкованої реклами до потенційних покупців, зокрема пряму поштову розсилку та інші методи;
2. публікація реклами у періодичній та спеціальній пресі;
3. проведення реклами через кіно, радіо, телебачення;
4. участь у виставках, ярмарках, салонах тощо;
5. проведення рекламних конференцій;
6. вручення сувенірів та пам'ятних подарунків;
7. спонсорство різноманітних змагань, ділових конференцій, культурних проектів тощо.

Маркетингові дослідження ринку дають підприємцеві чітке розуміння переважаючих ринкових процесів і тенденцій, свого місця в цій системі, а також допомагають оцінити майбутні перспективи справи. Фундаментальне дослідження ринку – це перший і основний крок в бізнес - плануванні. Без нього підприємцеві, що відкриває бізнес або що запускає новий продукт на підприємстві, що вже діє, неможливо адекватно вирішити, наскільки перспективним буде його бізнес, чи коштує його взагалі починати?

Крім того, в ході маркетингових досліджень ринку чітко визначається позиція Вашого товару: його сильні і слабкі сторони, конкурентна перевага, чи правильно вибраний сегмент і так далі. У результаті фахівці-аналітики розробляють найбільш відповідну стратегію маркетингу, просування, позиціонування, ціноутворення і реклами саме для Вашого товару або послуги.

Література:

3. Назаренко В.О. Концепція конкурентоспроможності України: основні положення // Проблеми реформ, №8, 2005, -с.63.
4. Ревенко А. Проблемы формирования национальной экономической безопасности Украины // Экономика Украины. - 1993. - № 11.
5. Леоненко П.М. Зовнішньоекономічна діяльність України: Сучасні тенденції // Актуальні проблеми економіки.-2005.- №2.-с.75.
6. Андрійчук В. Між двома жорнами. Чи ефективний український імпорт? // Політика і час. - 1995. - № 7. - С. 55.
7. Закон України "Про митну справу в Україні" від 25.06.91.

Part II

**TRANSPORT AND LOGISTICS
SYSTEMS IN TODAY'S
CONDITIONS**

**ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В
УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

2.1. Management of multimodal processes in modern economic conditions of Ukraine

Управління мультимодальними процесами в сучасних економічних умовах України

Початок інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в систему транс'європейської транспортної мережі став можливим завдяки вигідному географічному розташуванню України в контексті перевантажених європейських транспортних мереж, членству в міжнародних транспортних організаціях, ратифікації ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань розвитку транспортної галузі та перевезень. Усі суб'єкти транспортно-логістичної діяльності повинні знати відповідну термінологію, що використовується в міжнародній практиці, для участі в таких інтеграційних процесах, які дають підстави розглядати територію України як регіональну європейську транспортно-комунікаційну зону.

Адже термінологія використовується для передачі важливої наукової та практичної інформації між окремими людьми, а точні переклади спеціальної літератури та юридичних документів дозволяють спілкуватися між усіма націями. Однак кілька назв, які використовуються для позначення одного поняття, і не ідентичність понять, які позначає той самий термін, часто плутають практиків і викликають суперечки в науковому співтоваристві.

Внаслідок цього поняття «змішані перевезення» (ЗП) і словосполучення англійського походження «combined» (КП) поряд із традиційними для вітчизняної транспортної науки і практики вживаються в багатьох сучасних науково-практичних джерелах, пов'язаних з перевезення вантажів при класифікації перевезень і визначенні їх виду.) (комбінований транзит), «інтермодальні» (ІП) (intermodal transport), «мультимодальні» (ММП) (multimodal transport) перевезення.

У деяких публікаціях також можна зустріти словосполучення «інтегровані», «трансмодальні», «А-модальні», «сегментні» перевезення [5–14]. Поширення ідей у сфері соціального забезпечення часто є результатом недбалості та професійно невартої транскрипції англійських фраз. У цьому контексті відмінності між вищезазначеними ідеями часто не зрозумілі учасникам ринку в секторі транспортних і логістичних послуг. Наприклад, пропонуючи організувати ІП, ММП чи КП, надавачі транспортних послуг можуть не розуміти повного обсягу обов'язків при виконанні цих видів перевезень, що негативно позначається на подальшій співпраці з вантажовласниками. У цьому сенсі необхідність стандартизації та уніфікації термінів у логістичній галузі є

важливою, і результат матиме вплив на те, як теорія та практика транспортних систем і процесів, а також сучасне уявлення про логістику розвиватимуться в майбутньому. .

Численні роботи враховують структуру та проблеми реалізації ЗП, ММП, ІП, КП. Але різні фахівці мають свої тлумачення того, що означають ці поняття, а вчені пропонують свої визначення, виходячи з цілей своїх досліджень. Багато експертів змінюють умови, не надаючи незалежного звіту. Як наслідок, у сучасній навчальній, довідковій, науковій та періодичній літературі існують суттєві розбіжності у визначеннях та трактуваннях зазначених ідей. Давайте поглянемо на кілька авторитетних сайтів, які є у відкритому доступі та пропонують визначення термінів «ЗП», «ММП», «ІП» та «КП».

Як наслідок, у роботах [3, 11, 13] у відносно загальному вигляді викладено сутність поняття та наголошено на його ключовій характеристиці — залученні багатьох видів транспорту. Без уточнення конкретних типів, у науковій роботі [12] внесено досить суттєве уточнення щодо наявних альтернативних схем реалізації транспортного експедирування поряд із традиційним визначенням:

ЗП з комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням за системою «від дверей до дверей»; СП на окремих вантажних паперах; прямий ЗП, коли вантаж доставляється кількома видами транспорту за одним транспортним документом. Участь багатьох видів транспорту та наявність єдиного транспортного документа – дві характеристики ЗП, які виділяє автор у роботі [13]. У визначенні, наведеному в [10], поняття «ЗП», «КП», «ІП» і «ММП» розглядаються як взаємозамінні. Крім того, [10] робить дещо суперечливу заяву про те, що «... щонайменше два типи міжнародних перевезень повинні брати участь у такому транзиті, щоб він міг вважатися змішаним міжнародним перевезенням». ЗП з комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням за системою «від дверей до дверей»; СП на окремих вантажних паперах; прямий ЗП, коли вантаж доставляється кількома видами транспорту за одним транспортним документом. Участь багатьох видів транспорту та наявність єдиного транспортного документа – дві характеристики ЗП, які виділяє автор у роботі [11]. У визначенні, наведеному в [10], поняття «ЗП», «КП», «ІП» і «ММП» розглядаються як взаємозамінні. Крім того, [10] робить дещо суперечливу заяву про те, що «... що найменше два види міжнародних перевезень повинні брати участь у такому транзиті для того, щоб він міг вважатися змішаним міжнародним перевезенням». Виходячи з контексту цього визначення також випливає, що ІП (ЗП) можуть брати участь у всіх видах транспорту, крім залізничного. наступну роботу [11]: «КП – змішане перевезення, виконання без перевантаження вантажу. У цьому випадку вантаж

транспортується по всьому шляху слідування в одній тарі, змінному кузові. У цьому визначенні з точки зору теоретичної багатопозиційні поняття «КП» і «ЗП» перебувають у відношенні логічної підпорядкованості (включення). Як вид — «КП», а як узагальнення ідеї — «ЗП». Таким чином, якщо вантаж з контейнера не перевантажується протягом всього транзиту, то перевезення КП; в іншому випадку перевезення стає ЗР, за словами авторів, які також стверджують, що КР є окремим зразком ЗР. Згідно з тим же джерелом [11], ММР (трансмодальне) перевезення визначається як «перевезення, у якому особа, яка його організує, несе відповідальність за весь шлях відстеження, незалежно від кількості видів транспорту, що беруть участь у видачі єдиного транспортного запису». У цій концепції фрази «ММП» і «трансмодальне» транспортування використовуються як синоніми. Крім того, згідно з наданим визначенням, не має значення, скільки різних.

За умови виконання інших вимог, викладених у формулюванні, це рішення стверджує, що ММР можна розглядати як спосіб транспортування, який включає транспортування товарів.

Поняття «ІР» та «інтегровані» перевезення, які, у свою чергу, перебувають у відносинах логічної підпорядкованості з ідеєю «ЗР», визначені в [1] так: вантажні перевезення «від дверей до дверей», також відомий як ІР (інтегрований), зазвичай здійснюється під керівництвом оператора відповідно до єдиного транспортного документа та за єдиною (наскрізною) ставкою фрахту.

«Перевезенням вантажів у змішаному сполученні на сьогоднішній день вважається таке, при якому доставка вантажу від відправника до одержувача здійснюється не менше ніж двома різними видами транспорту, коли воно здійснюється на цьому маршруті за згодою лише одного транспортного перевізника документ, який є доказом того, що договір перевезення виконано та оплачується за єдиним наскрізним тарифом r », згідно з визначенням, наданим у роботі [4]. Всупереч визначенню, наданому в попередньому дослідженні [4], автори цієї фрази наполягають на тому, що ЗП здійснюється «... під відповідальність лише одного перевізника». Крім того, автори використовують терміни «ЗР», «КР» і «ММР» як синоніми. У свою чергу, ІВ згадується як окремий випадок або специфічне поняття в [11] як «... просто сектор більш загальної концепції комбінованого (мультимодального, змішаного) транспортування». Поняття «транспортний коридор» також ототожнюються з термінами «ЗП», «ІП», «ММП» у [12]: «У сучасній практиці організації та реалізації ЗП, особливо в країнах Європи, термін «ІР (IMF) система» часто замінюють терміном «транспортний коридор», і ці терміни фактично є синонімами. У роботі [13] приведені наступні визначення: «ІП - це

система доставки вантажів у міжнародному сполученні декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом і передачі вантажів в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший без участі власника вантажу в єдиній вантажній одиниці (ВО) (або транспортному засобі). ММП - це прямі ЗП, щонайменше, двома різними видами транспорту і, як правило, всередині країни».

Таким чином, відмінність між ІП та ММП, відповідно до [14], полягає в їх масштабності (міжнародності). При цьому твердження про те, що ММП - це перевезення, які здійснюються, «... як правило, всередині країни», на наш погляд, є некоректним. ЗП, КП, ІП і «пряме змішане підключення» описані як синоніми в роботі [15]. У цьому джерелі використовується окреме визначення "ММР" у зв'язку з визначенням "ЗР". У роботі [11] запропоновано класифікацію ЗП (див. рис. 1.).



Рис. 1. Класифікація змішаних перевезень

У наведеній вище класифікації термін «ЗП» виступає як загальний термін. Визначення понять «інтермодальні» та «прямі змішані» перевезення такі: «ІП — це перевезення вантажів декількома видами транспорту від пункту відправлення до пункту призначення згідно з єдиним транспортним документом. Окремі автономні» та «прямі». Змішані перевезення розглядаються як види. У цьому сценарії один із операторів або перевізників організовує повний процес доставки вантажу, беручи на себе відповідальність за все перевезення в цілому, за частину перевезення, яке вони здійснили, або за повне перевезення в цілому. ІП можуть виникати окремо або в мультимодальному порядку, залежно від деталей розподілу відповідальності під час процесу доставки вантажу.

Якщо кожен перевізник відповідає лише за ті частини транспортування, які він виконує особисто, ІР-адреси вважаються окремими. Мультимодальні ІР - це ті, в яких перевізник планує доставку вантажу та здійснює транспортування. Типами «ІП» є «окремий» і «ММП», які функціонують як підпорядковані поняття щодо

поняття «ЗП» згідно з наведеними вище визначеннями. Щодо «інтермодального сегменту» та «окремого автономного» транспортувалося, але, на жаль, автор не дає визначення цих термінів. Згідно з роботою [9], під час Конференції ЮНКТАД з мультимодальних перевезень у 1996 році була створена концепція для кожного з наступних видів транспорту: сегментний, IP, IMF і CP. Наведені нижче визначення наведені в наступних розділах цієї наукової роботи. «IP — це загальний термін для вищезгаданих способів мобільності. Для координації повного транспортування вантажу (від дверей до дверей) з одного порту або пункту відправлення через один або кілька пунктів до кінцевого пункту призначення один із перевізників зобов'язується Залежно від того, як розподілено зобов'язання між перевізниками, які здійснюють такий транзит, надаються різні транспортні документи. ММР відноситься до перевезень, при яких перевізник, який планує повне транспортування вантажу (від дверей до дверей), бере на себе відповідальність за все транспортування вантажу в цілому. У цій ситуації він може надати відправнику документ на ММР, у якому детально описано повний шлях вантажу. Сегментні перевезення мають місце, коли перевізник, який організовує повну доставку товару (від дверей до дверей), бере на себе відповідальність лише за ту частину доставки, яку він здійснює сам. КП — це термін перевезення вантажу в одному контейнері декількома видами транспорту, включаючи автомобільний, залізничний і водний.

Таким чином, автори [9] наводять розглянуті вище визначення, роблячи посилання на Конференцію UNCTAD по ММР. Однак, на жаль, в наведеному бібліографічному списку, відсутні реквізити документа, який резюмує результати роботи цієї Конференції, що обмежує можливість пошуку першоджерела та перешкоджає ознайомленню з його змістом. Крім того, якщо у відношенні наведених термінів все настільки ясно, то з якою метою в цій же роботі наводяться й інші визначення поняття «ІП», а саме: - «ІП означають просування вантажів на одному і тому ж модулі (УВМ) з використанням декількох видів транспорту без переформування цього модуля». Таким чином, якщо вантаж перевозиться кількома видами транспорту в УВМ без його переформування, то перевезення є ІП, незалежно від його комерційно-правових аспектів, які в даній дефініції не уточнюються. Крім того, ознаки, зазначені в ній, більше відповідають поняттю «КП», наведеному в [9] з посиланням на Конференцію UNCTAD; - «ІП вважаються організаційно-технологічні, логістичні системи доставки вантажів з використанням різних видів транспорту - морського, річкового, повітряного і автомобільного».

На відміну від попереднього, в даному визначенні, нічого не говориться про використання УВМ, а єдиною умовою, що дозволяє ідентифікувати ІП, є використання різних видів транспорту. У вищенаведеному визначенні, узгодженому з Конференцією UNCTAD, цих умов набагато більше. Крім того, в

цьому визначенні, також як і в [2], участь авіаційного транспорту не передбачається; - «під ІІІ мається на увазі перевезення з використанням декількох видів транспорту, яке виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом та оплачується єдиною наскрізною ставкою».

Дана дефініція визначає не тільки кількість видів транспорту, які беруть участь у перевезенні, але й уточнює основні комерційно-правові аспекти. Однак також як і в попередньому визначенні, тут нічого не говориться про технологічні аспекти перевезення. Крім того, дане формулювання більше відповідає визначенню поняття

«ММП», наведеному в роботі [9] з посиланням на Конференцію UNCTAD. Слід також звернути увагу ще на одну суперечність. З одного боку, стверджується, що ІІІ визначають «як частину більш загального поняття мультимодальних (змішаних) перевезень», тобто поняття «ММП», по-перше, розглядається як синонім поняття «ЗП», по-друге, - як родове стосовно поняття «ІІІ».

З іншого боку, в цій же роботі з посиланням на Конференцію UNCTAD відзначається зворотне, а саме: «ІІІ - це родове поняття для всіх перерахованих вище (ММП, сегментарних, КП) видів перевезень». Не вдаючись в деталі нормативно-правового регулювання ММП та в подробиці змісту термінів, які використовуються в текстах [13] та [14], можна констатувати той факт, що: - «словосполучення «міжнародне змішане перевезення» є офіційним еквівалентом англійського словосполучення «international multimodal transport» - «міжнародне мультимодальне перевезення»; - «словосполучення «документ змішаного перевезення» - еквівалентом англійського словосполучення «multimodal transport document» - «документ мультимодального перевезення». Отже, відповідно до офіційного перекладу розглянутих вище документів, широко розповсюдженому в галузі терміну «мультимодальне перевезення» («multimodal transport») відповідає термін «змішане перевезення», тобто між однойменними поняттями має місце відношення тотожності.

Однак, незважаючи на офіційний переклад Конвенції [13] та Правил [14], відношення тотожності між розглянутими поняттями є досить умовним, оскільки оригінали цих документів не тільки в своїй назві містять термін «multimodal transport» («мультимодальне перевезення»), а й офіційно присвячені міжнародно-правовому регулюванню перевезень саме цього виду. У текстах же вищезазначених документів наведено відповідні дефініції, що визначають саме поняття «multimodal transport» («мультимодальне перевезення»). Таким чином, згідно до правил транслітерації назви вищезазначених документів повинні були б звучати так: «Конвенція ООН про міжнародні мультимодальні перевезення» [3]; «Правила ЮНКТАД щодо документів мультимодальних перевезень» [6]. Крім того, цілком очевидно що, виходячи з основних ознак ММП, сформульованих в вищезазначених документах, не всі перевезення вантажів за участю двох та більше видів транспорту, можуть бути віднесені до мультимодальних. Але це аж ніяк не означає,

що вони не можуть бути названі терміном «ЗП». Таким чином, можна підтвердити висунуте раніше припущення про те, що ММП слід розглядати як більш вузьку форму прояви ЗП.

На рис. 2. запропоновані напрями розвитку мультимодальних перевезень в Україні.



Рис. 2. Основні напрями розвитку мультимодальних перевезень в Україні

Звернемося ще до одного документу, що з'явився в 2000 р. та був переведений на чотири робочі мови (англ., франц., нім., рос.) під назвою «Термінологія комбінованих перевезень» [5]. Всі визначення, сформульовані в [15], призначені для роботи наступних міжурядових організацій: ЄС, Європейської конференції міністрів транспорту та Європейської Економічної Комісії ООН. У даних документах наводяться наступні визначення розглянутих понять. «ММП (multimodal transport): перевезення вантажів двома і більше видами транспорту». «ІП (intermodal transport): послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці (loading unit) або автотранспортному засобі (road vehicle) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту». У свою чергу, «інтермодальною транспортною одиницею» (ІТО) (Intermodal transport unit (ITU)) відповідно до цього документу є: «... контейнери (containers), знімні кузова (swap bodies) і напівпричепа (semi-trailers), придатні для інтермодального перевезення».

«КП (combined transport): інтермодальне перевезення, в рамках якого велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким». Таким чином, поняття «ЗП» в переліку термінів, що містяться в російськомовній частині, відсутня. У цьому документі словосполучення «multimodal transport», на відміну від [3, 8], офіційно перекладається вже не як «ЗП», а як «ММП». Причому, серед розглянутих в документах [5] понять саме «ММП» є спільним (родовим) (див. рис. 3).

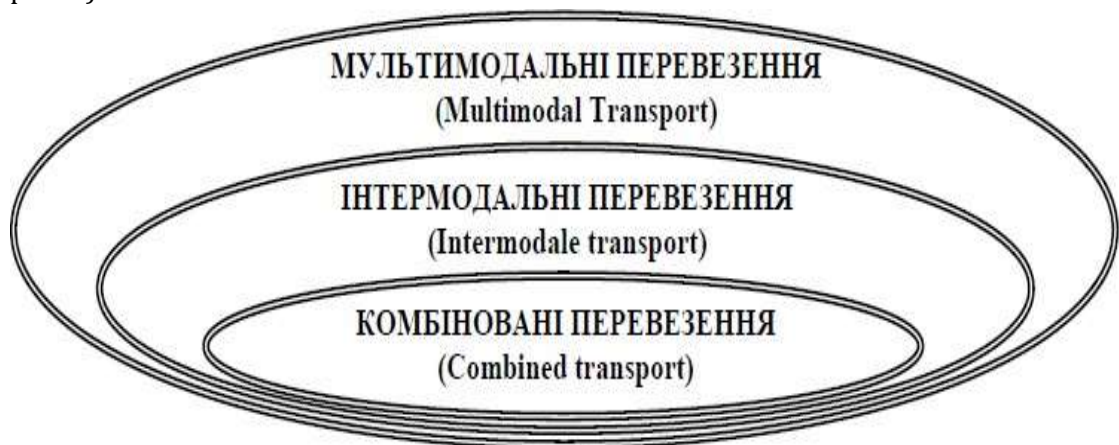


Рис. 3. Відношення логічного підпорядкування між поняттями відповідно до [3, 5]

Слід зазначити, що термін, наведений в [3, 5], відбиває всього лише одну істотну ознаку ММП - участь двох та більше видів транспорту, що, по суті, суперечить Конвенції [3] та Правилам [4]. На цю особливість наведених документів також зроблений акцент на Конференції ЮНКТАД, що відбулася 25.06.2001 р. Як вказується в джерелі [6], що відбиває результати роботи цієї Конференції, слід звернути увагу на важливе застереження, що міститься в передмові глосаріїв [5, 7]: «Ці визначення в їх найвужчому сенсі не можуть застосовуватися в сфері права і статистики, де вже існують відповідні довідкові документи». При цьому в документі [7] в якості «найавторитетнішої дефініції» поняття «ММП», яку застосовують в сфері права і статистики, називають дефініцію, сформульовану в Конвенції [7].

Головними особливостями такого перевезення є: міжнародне перевезення вантажу двома або більше видами транспорту за одним контрактом, одним документом і однією відповідальною стороною (ОМП). Таким чином, визначивши відношення логічного підпорядкування між поняттями «ММП», «ІП» та «КП», а також встановивши джерело, в якому

міститься поняття «ММП», яку застосовують у сфері права та статистики, слід встановити та визначити відмінні риси між ММП та ІП. Для виявлення відмінних рис між ММП та ІП слід визначити, що є об'єктом в кожному з даних видів перевезень, а, отже, і предметом відповідних договорів. Відповідно до Конвенції, в якості об'єкта ММП, може виступати:

- вантаж, розміщений у ВО (loading unit) - контейнері, знімному кузові або напівпричепі;

- окреме вантажне місце (the unit load), тобто вантаж на піддоні або попередньо упакована ВО, розміри якої по периметру відповідають габаритам піддону і яка може бути поміщена у транспортну одиницю;

- вантаж у пакуваннях, якщо вони надані вантажовідправником.

Отже, в системі ММП, об'єктом перевезення, а, отже, і предметом відповідного договору є вантаж в загальному значенні цього поняття.

Що стосується ІП, слід згадати історію появи цього терміну. Відомо, що термін «ІП» за кордоном виник пізніше, ніж поняття «ММП», а його поява була обумовлена:

- поділом вантажного автомобіля на два модулі: тягач і причіп;

- появою різновидів автодорожних причепів:

- трейлера (trailer) - причепа з передніми та задніми осями - транспортного засобу без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчипки з автотранспортним засобом;

- семи-трейлера (semi-trailer) - напівпричепа без передніх коліс - транспортного засобу без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчипки з автотранспортним засобом таким чином, щоб значна частина його ваги та навантаження передавалися на цей автотранспортний засіб;

- впровадженням «піггібек» (piggy-back) технології та здійсненням «піггібек» перевезень (piggy-back - transport), які сьогодні називаються

«контрейлерними» або «автомобільно-залізничними». У США для позначення даної форми перевезень використовують термін «trailer on flat car» (ТОFC). Контрейлерні перевезення передбачають транспортування на залізничних платформах: зчленованих транспортних засобів (articulated vehicle) - автотранспортних засобів з напівпричепами (semi-trailer); автопоїздів (road train) - автотранспортних засобів з причепами (trailer).

Подібне розміщення автотранспортних засобів з причепами (напівпричепами) на залізничних платформах на технологічній схемі перевантаження вантажів при «піггібек» перевезеннях нагадувало вставку над рядком пропущеного слова «interlying». У зв'язку з цим відповідну технологію

назвали «intermodal» - «інтермодальною» («inter» - між, «modal» - вид, форма) [21]. З огляду на історичні аспекти зародження і розвитку ІП, а також орієнтуючись на вищезазначене визначення, ІП є окремим випадком ММП, з притаманними йому основними ознаками, згідно з Конвенцією [7]. Крім того, в підсистемі ІП: оперують не з вантажем взагалі, як в ММП, а з автотранспортними засобами та ІТО, в яких (або на яких) консолідовані вантажі в певній масовій, об'ємній або штучній кількості; застосовують безперевантажувальні технології, при яких перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту не передбачається. У свою чергу КП є окремим випадком інтермодального.

Йому притаманні всі ознаки як ММП, так і ІП. Відмінною ж особливістю, що дозволяє виділити КП з підсистеми ІП, є наступна властивість: «велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким». Крім того, в якості різновиду КП наводяться:

- автомобільно-залізничне перевезення (road-rail transport): «КП залізничним і автомобільним транспортом». Причому відзначається, що термін «контрейлерне перевезення» відноситься до окремого випадку перевезення автомобільних напівпричепів залізницею;

- КП «шосе, яке котиться (біжить)» (rolling road) – перевезення навантажених автотранспортних засобів з використанням горизонтального методу завантаження і вивантаження на залізничних платформах зі зниженою підлогою;

- КП з супроводом (accompanied combined transport) – перевезення укомплектованого автотранспортного засобу в супроводі водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порома або потяга);

- КП без супроводу (unaccompanied combined transport) – перевезення автотранспортного засобу або ІТО без водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порома або потяга).

Мультимодальне перевезення вантажів, як правило, здійснюється по міжнародним транспортним коридорам, передбачає найбільш тісну інтеграцію, що заснована на єдності, взаємодії та координації всіх ланок та учасників ланцюга доставки в організаційно-правовому та техніко-технологічному аспектах. Варто підкреслити, що тут, одночасно, досягається системний розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема, створення у транспортних вузлах мережі мультимодальних транспортно-логістичних

комплексів та інших об'єктів інфраструктури, інформатизація процесів руху вантажопотоків.

Вибір мультимодальних перевезень обумовлюється їх економічністю, виграшем у часі, та специфікою транспортної інфраструктури кожної країни. У цьому виді перевезень, завдяки використанню переваг кожного виду транспорту розробляється оптимальний маршрут перевезення з урахуванням специфіки вантажів, що перевозяться.

Найбільш поширені в світовій практиці схеми мультимодальних перевезень описані нижче:

1. Автотранспорт - авіатранспорт-автотранспорт
2. Автотранспорт - залізничний транспорт - автотранспорт
3. Залізничний транспорт - авіатранспорт - автотранспорт
4. Залізничний транспорт - морський транспорт - автотранспорт
5. Залізничний транспорт - морський транспорт - залізничний транспорт
6. Залізничний транспорт - автотранспорт - авіатранспорт-автотранспорт

Всі комбінації різних видів транспорту перерахувати не можливо, але найбільша їх кількість наведена нижче:

- 1) склад-авто-аеропорт-авіа-аеропорт-авто-склад;
- 2) склад-залізниця-аеропорт-авіа-аеропорт-авто-склад;
- 3) склад-авто-аеропорт-авіа-аеропорт-залізниця-склад;
- 4) склад- залізниця -аеропорт-авіа-аеропорт-залізниця-склад;
- 5) склад-авто-порт-море-порт-авто-склад;
- 6) склад- залізниця -порт-море-порт-авто-склад;
- 7) склад-авто-порт-море-порт-залізниця-склад;
- 8) склад- залізниця -порт-море-порт-залізниця-склад;
- 9) Склад-авто-залізнична станція-залізнична станція-авто-склад.

Вище наведені найбільш часто використовувані способи мультимодальних перевезень. Для того щоб обрати підходящий спосіб необхідно прорахувати вартість та терміни по всіх маршрутах і тільки після цього приймати рішення щодо його застосування.

Проведене дослідження міжнародного досвіду в галузі використання транспортно-логістичного сервісу та сучасних технологій організації доставки вантажів на міжнародному рівні дозволило виявити основні напрямки забезпечення ефективного руху вантажопотоків, проаналізувати існуючі глобальні вантажопровідні мережі і, на цій основі, констатувати про доцільність та перспективність застосування мультимодальних перевезень як для держави, так й для учасників ланцюга доставки вантажів (див. рис. 4).



Рис. 4. Вигоди від мультимодальних перевезень

Таким чином, мультимодальні перевезення, в сучасних економічних умовах, надають нові можливості для міжнародної торгівлі та підвищують її ефективність. Крім того, вони створюють нові можливості для місцевих транспортних компаній, які можуть вийти на світовий ринок міжнародних перевезень вантажів своєї зовнішньої торгівлі.

Література:

1. Формування системи управління логістичною інфраструктурою аеропорту: монографія / М.Ю. Григорак, О.Є. Соколова. - К. : Зовнішня торгівля, 2010. - 262 с.
2. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики. Підручник. – Київ: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с.

3. Довба М.О. Теоретико-методичні засади створення і функціонування логістичної інфраструктури.// Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – Львів, 2004. – № 499.
4. Логістичні концепції розвитку аеропортів. Колективна монографія, Київ 2017
5. Оновлена транспортна стратегія України напрямки політики. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf.
6. Нова транспортна стратегія ЄС: до чого варто бути готовій Україні. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.euointegration.com.ua/experts/2021/03/31/7121474/>.
7. Official site of State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
8. The Global Competitiveness Report 2020 Всесвітній економічний форум 2020р. посилання на інтернет ресурс: <https://www.weforum.org/docs/WEFTheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf>
9. Населення України електронний сайт Міністерства Фінансів <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/kyivskaya/>
10. Стратегія розвитку Київської області на 2021-2027 роки.
11. Посилання на інтернет ресурс: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2020/05/strategiya-rozvytku-kyuyivskoyi-oblasti-na-2021-2027-roky.pdf>
12. Полякова О.М. Формування інтермодальної транспортної системи України на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів : автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Харків. 2005. – 20 с.
13. Головне управління статистики в Київській області. – [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua>
14. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики. Підручник. – Київ: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с.
15. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів/ О. Соколова// журнал «Наукоємні технології», 2014. – № 1. – С. 114-118.

2.2. Aspects of transport and shipping service

Аспекти транспортно-експедиційного обслуговування

В умовах глобалізації сучасної економіки підвищення ефективності доставки вантажу входить до перспективних напрямків скорочення витрат промислових організацій, торгівлі та сфер послуг. Саме тому, з'явилася тенденція становлення транспортно-експедиторської діяльності як самостійної галузі транспортного комплексу, однією з головних задач якої є пошук найбільш ефективного для замовника варіанта доставки вантажів, використовуючи один або декілька видів транспорту.

Під час дослідження встановлено, що поняття «транспортно-експедиційне обслуговування» (ТЕО) змінювалося відповідно до розвитку світової економіки й транспорту, як її складової, взагалі. У цей час у різних літературних джерелах поняття ТЕО визначається по-різному, при чому деякі відмінності є принциповими. Передумовами виникнення даної проблеми є науково-технічна революція (глобально – у загальносвітовому масштабі) та перехід до ринкових відносин (локально – для України). На сучасному етапі розвитку науки про ТЕО необхідне однозначне трактування елементів та характеристик досліджуваного процесу, а насамперед – самого поняття ТЕО.

Уперше проблема необхідності встановлення єдиної термінології в області ТЕО почала розглядатися ще в 1970-х роках.

Науковці відзначали, що відсутність єдиних визначень ускладнює вирішення основних питань організації й управління обслуговуванням підприємств та організацій. Пропонувалися нові визначення ТЕО, а також таких термінів, як транспортно-експедиторська операція та транспортно-експедиторська послуга, поділялися поняття транспортного й експедиторського обслуговування.

Аналіз наукових праць та навчальних посібників дозволяє виділити визначення на підставі яких можна прослідити особливості процесу зміни поняття ТЕО (див. табл. 1.).

Таблиця 1.

Основні трактування поняття «транспортно-експедиційне обслуговування» (ТЕО)

<i>Автор</i>	<i>Визначення</i>
Гоберман І.М.	Весь комплекс допоміжних операцій, пов'язаних із процесом переміщення вантажу, що містить всі проміжні операції з моменту приймання вантажу до моменту здачі його одержувачу
Ситник М.Д.	Здійснення експедиційними підприємствами посередництва у взаєминах між основним перевізником і вантажовласником, а також виконання ними допоміжних операцій у початковій та кінцевій стадіях перевізного процесу, що не входять в обов'язки перевізника, у межах доручень вантажовласників
Аарон Ю.А.	Сукупність операцій з приймання й здачі вантажу, складанню перевізних документів, оплаті тарифів та інших операцій, обумовлених характером перевезень та родом перевезених матеріалів
Афанас'єв Л.Л.	Комплекс додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів різними видами транспорту, виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт, короткостроковим та тривалим складським зберіганням вантажів, спостереженням за рухом вантажів, страхуванням вантажів та оформленням різних документів
Лесов Ю.І.	Допоміжні операції, безпосередньо пов'язані з перевезенням вантажів, що виконуються автотранспортними підприємствами з моменту приймання на складі відправника до моменту здачі їх одержувачу
Александров Л.А.	Весь комплекс додаткових операцій, пов'язаних зі створенням єдиного потокового процесу перевезення вантажів від відправника до одержувача й без їхньої особистої участі
Ченцов К.П.	Комплекс операцій з приймання вантажу до перевезення, експедирування й видачі його вантажоодержувачу, що є частиною перевізного процесу й виконується спеціалізованими підприємствами за дорученням і за рахунок вантажовласників

Ходош М.С.	Весь комплекс пов'язаних із транспортним процесом робіт, що виконується з моменту одержання вантажу в пункті відправлення до моменту здачі вантажу в пункті призначення
Сич Є.М.	Діяльність, спрямована на доставку вантажів та виконання допоміжних робіт без особистої участі відправників вантажу або вантажоодержувачів
Шишков В.І.	Діяльність спеціалізованих організацій, пов'язана з перевезенням вантажів та виконанням допоміжних робіт з доручення відправників вантажу й вантажоодержувачів
Гараніна Л.І.	Задоволення потреб у послугах, пов'язаних з перевезеннями вантажів та поїздками пасажирів на магістральних видах транспорту
Тульчінський Л.І.	Вид платних послуг, пов'язаних із перевезенням та експедируванням вантажів, а також послуг, що супроводжують переміщення пасажирів
Нагорний Є.В.	Комплекс операцій, основних та супутніх процесу доставки вантажів від виробника до споживача
Неруш Ю.М.	Процес надання експедиторських послуг відправникам вантажу й вантажоодержувачам згідно з договором транспортної експедиції за встановленими нормами
Сханова С.Е.	Комплекс допоміжних операцій з вантажами, що транспортуються, які виконуються спеціалізованими організаціями (експедиторами) за особливої плати
Саюн А.О.	Діяльність в області перевезень, що охоплює весь комплекс операцій та послуг з доставки товару від виробника продукції до споживача
Ревуцька Т.В.	Підприємницька діяльність виробничої сфери, яка має міжгалузевий інфраструктурний характер та виконує інтеграційні функції на товарно-транспортному ринку
Раскевич І.О.	Вид підприємницької діяльності, що виконується в інтересах вантажовласника та пов'язаний з належним виконанням договору перевезення й супутніх операцій, а також із забезпеченням комерційного завантаження притягнутого для перевезення транспорту

Необхідно відзначити, що дані особливості обумовлюються з однієї сторони суб'єктивними (думки конкретних авторів), а з іншого – об'єктивними (історичні тенденції) факторами. Заслугове уваги існування двох принципово

різних підходів до визначення ТЕО: *ТЕО – сукупність (комплекс) операцій; ТЕО – діяльність в області перевезень (процес надання послуг)*. Найбільш повним та точним визначенням ТЕО є його розгляд як процесу. Запропоноване визначення ТЕО як упорядкованої множини транспортно-експедиторських операцій дозволяє аналітично описувати можливі технологічні схеми обслуговування клієнтури. Загальний зміст комплексу експедиційних послуг приведений в табл.2.

Таблиця 2

Загальний зміст комплексу експедиційних послуг

<i>Операція</i>
1. Складські операції: зберігання вантажів, укрупнення відправлень за напрямками доставки
2. Оформлення товарно-транспортних документів
3. Навантажувально-розвантажувальні роботи
4. Організація приймання й здачі вантажів
5. Платіжно-фінансові послуги
6. Інформаційні послуги
7. Розробка й обґрунтування схем доставки
8. Оформлення документації зі страхування
9. Транспортування
10. Відповідальний супровід
11. Контейнеризація й пакування
12. Координація взаємодії учасників транспортного процесу
13. Митне оформлення
14. Маркування вантажів

Більшість сучасних ТЕП надають послуги посередницького характеру: координація взаємодії вантажовласників і перевізників, роз рахунки за надані послуги, митне оформлення й інформаційні послуги. Однак, відповідно до даних табл. 2, операціями з комплексу ТЕО на авіаційному транспорті, що найчастіше виділяються, є складські операції, оформлення товарно-транспортної документації та навантажувально-розвантажувальні роботи.

Включення тих або інших операцій до складу комплексу послуг, що надаються конкретним експедитором, визначається структурою ТЕП та наявністю виробничої бази.

Відповідно, експедиторські операції на автомобільному транспорті за даною ознакою розділяються на дві групи: базові операції, не обумовлені виробничою базою, та інші операції, виконання яких вимагає наявності спеціальних ресурсів.

Виконуючи операції з комплексу експедиторських послуг, ТЕП реалізує ряд функцій, які визначаються цілями функціонування експедитора для відповідних аналітичних рівнів. Використовуючи методологію теорії систем, виділяються наступні рівні: ТЕП як окрема система й ТЕП як підсистема (елемент системи більш високого порядку). На рівні ТЕП як окремої системи операції з комплексу експедиційних послуг виконуються для реалізації підприємницької функції експедитора – одержання прибутку. На більш високому рівні (у складі системи більш високого порядку – ринку транспортних послуг) ТЕП є суб'єктом ринку й виконує ринкові функції, тут метою експедитора є підвищення конкурентоспроможності. На вищому рівні (у складі логістичної системи) ТЕП реалізує логістичну функцію, що є елементом системи, яка забезпечує ефективність її функціонування.

Реалізація підприємницької функції здійснюється під час виконання технологічних операцій. Підвищення якості виконання комплексу ТЕ послуг, розробка й реалізація маркетингових заходів забезпечують ринкову функцію експедиторів. Логістична функція реалізується під час розробки й обґрунтування схем доставки, а також під час координації взаємодії учасників транспортного процесу.

Виступаючи в якості посередника на ринку транспортних послуг, експедитор не всі операції комплексу ТЕ послуг виконує власними силами. Тому експедиційні операції, що забезпечуються конкретним ТЕП, можна розділити на дві відповідні групи: операції, які виконуються безпосередньо експедитором, і операції, які виконуються підприємствами-субпідрядниками.

Операції, які виконуються експедиторами, за типом ресурсів, що використовуються, можна розділити на три основні групи: технічні – які потребують використання спеціального устаткування, операції з оформлення документації та аналітико-організаційні операції.

Сучасний стан ТЕО в Україні характеризується наявністю гострої конкуренції на ринку ТЕ послуг. Аналіз практичної діяльності ТЕП показує, що під час ТЕО застосовуються науково необґрунтовані і, як наслідок, неефективні й неконкурентоспроможні технології обслуговування замовників [19]. Останнє пояснюється відсутністю методичних рекомендацій з організації ТЕО в умовах ринкових відносин. Крім того, як згадувалося раніше, діяльність українських експедиторів зосереджена в основному на сегменті ринку міжнародних перевезень, що не може позитивно відбитися на стані внутрішнього ринку

транспортного обслуговування. Наведені положення обумовлюють необхідність аналізу існуючих методів підвищення ефективності ТЕО для визначення напрямків їх удосконалення й подальшого розвитку.

Основними методологічними основами підвищення ефективності та оптимізації процесу ТЕО в цілому є [1]: методика вибору раціональної форми організації ТЕО, методика визначення доцільності використання автомобільного й залізничного видів транспорту, модель вибору оптимального рівня концентрації ТЕО, модель вибору ефективної стратегії під час обслуговування споживачів транспортних послуг. Крім того під час вирішення задач підвищення ефективності технологічного процесу використовуються методика оцінки економічної ефективності інвестицій у ТЕО, методи оцінки факторів економічної ефективності ТЕО, а також методи визначення ефективності нових видів ТЕО [2]. Оцінка ефективності інвестицій у ТЕО дозволяє одержати порівняльні характеристики різних варіантів організації процесу ТЕО, однак при цьому розглядається в більшій мірі економічна й інвестиційна привабливість конкретного підприємства, а не технологічного процесу в цілому.

Одними з перших підходів до вдосконалення ТЕО населення є методика розробки поточного плану роботи ТЕП, а також оцінка на перспективу чисельності працівників та автомобільного парку [3]. Під час розрахунків об'ємних показників плану під обсягом реалізації послуг розуміється дохід ТЕП (розраховується як сума добутків кількості послуг на відповідні дохідні ставки). Далі на підставі кореляційного аналізу розробляються лінійні залежності кількості робітників, кількості автомобілів від доходів.

В якості прогнозних моделей для оцінки чисельних показників використовувались трендові рівняннями нижчих порядків, що на сьогоднішній день не може забезпечити достатнього рівня точності, оскільки такі трендові моделі дозволяють оцінити лише тенденції зміни прогнозованих показників. Згаданий підхід заснований на використанні під час розрахунків нормативних значень дохідних ставок за конкретними видами експедиторських послуг, що, звичайно, не може бути застосоване в умовах ринку (тому що дохідні ставки є показниками ненормованими). Крім того, використання лінійних моделей для обґрунтування потрібної кількості робітників та рухомого складу на підставі розміру дохідних ставок призводить до значної погрешності в прогнозах, оскільки залежність між цими показниками більш складна.

Іншим підходом управління технологічним процесом ТЕО є управління, засноване на оцінці узагальненого рівня якості транспортно-експедиторських послуг на підставі системи показників [4].

У якості критерію для оцінки рівня якості використовується середньозважене геометричне значення по наступним показникам:

- повнота ТЕ послуг;
- своєчасність виконання послуг;
- рівень організації перевезень;
- якість праці.

Однак даний вид критерію не є достатньо обґрунтованим: на практиці використовуються середньоарифметичні показники й показники, що є сумою добутків окремих критеріїв і відповідних вагових коефіцієнтів.

Основним інструментом підвищення якості ТЕО розглядається стимулювання робітників на підставі диференційованих премій.

Для розрахунків розміру премій використовуються лінійні моделі залежності від відсотка виконання плану переробки вантажів.

Очевидно, що використання таких моделей в умовах ринкових відносин не є доцільним.

Економіко-математична модель оптимізації процесу ТЕО з використанням у якості критерію оптимальності сумарних витрат є ще одним з інструментів управління експедиторським обслуговуванням [5]. Згідно з даним підходом передбачається детермінована постановка задачі оптимізації форм ТЕО, при чому розглядається дві її модифікації: ресурсні обмеження в моделі відсутні, присутні обмеження на технологічну зв'язаність груп допустимих операцій ТЕО. Така модель є модифікацією транспортної задачі з використанням у якості цільових елементів питомих витрат на виконання операцій, а оптимальний вид ТЕО є матрицею закріплення транспортно-експедиційних операцій за виконавцями – учасниками процесу ТЕО. Складність використання такого підходу полягає в необхідності попередніх розрахунків вартості операцій за виконавцями, що важко реалізувати в сучасних умовах роботи експедиторів. Слід зауважити, що дана методика не враховує сто- хастичний характер транспортного процесу.

Оптимізацію процесу ТЕО під час контейнерних перевезень здійснюють за рахунок маршрутизації перевізного процесу й вибору оптимальної періодичності планування маршрутів [6]. При цьому вибір маршрутів проводиться за критерієм мінімуму часу обертю автомобіля. Однак очевидно, що не завжди мінімум часу обертю дозволяє максимізувати ефективність процесу ТЕО, а оптимізація маршрутів перевезення вантажів є лише одним із окремих напрямків підвищення ефективності ТЕО.

Для оцінки якості ТЕО та управління процесом обслуговування на базі показників якості використовується механізм аналізу експлуатаційної діяльності ТЕП [7].

При цьому схема аналізу експлуатаційної діяльності фактично є аналізом впливу основних техніко-експлуатаційних показників на річну продуктивність підприємства.

Такий підхід не в повній мірі дозволяє оцінити якість надання експедиторських послуг, тому що враховується лише комплекс транспортного обслуговування та не аналізуються показники організаційного процесу.

Між показниками конкурентоспроможності ТЕП та його потенційними можливостями створення логістичних систем існує взаємний зв'язок [8]. Методика аналізу відповідності структури управління ТЕП ефективному функціонуванню логістичної системи, заснована на використанні апарата експертних систем. Тобто основна увага під час управління ТЕО приділяється підвищенню ефективності технологічного процесу за рахунок раціоналізації структури управління ТЕП, при чому не враховується виробнича й технічна база підприємств.

Іншим інструментом оптимізації процесу експедиторського обслуговування вантажовласників є модель ТЕП як багатокритеріальної розімкнутої системи масового обслуговування з відмовами й пріоритетами [9]. При цьому критерій ефективності роботи ТЕП має враховувати конкурентоспроможність й стратегії поведінки на ринку транспортних послуг. Основним напрямком підвищення ефективності ТЕО виділяється розробка оперативного плану перевезень на підставі імітаційного моделювання, при чому критерієм ефективності є прибуток з урахуванням ймовірностей безвідмовної роботи й відмови від конкретного варіанта технологічної схеми. Перевагою такого підходу є ухвалення рішення на підставі результатів імітаційного моделювання, що дає можливість урахування додаткових факторів шляхом коректування моделі.

Поширеним підходом до оцінки значущості параметрів якості послуг експедиторських підприємств, а також критеріїв сегментації споживачів ТЕ послуг є використання методології експертних оцінок [10].

Підвищення ефективності ТЕО на залізничному транспорті здійснюється за рахунок прогнозування попиту на перевезення, встановлення економічно доцільної сфери діяльності ТЕП, вибору варіанта концентрації вантажної роботи на станціях [11].

У цілому існуючі підходи до підвищення ефективності процесу ТЕО можна класифікувати таким способом:

- за видом сполучення, що розглядається:
 - міські й приміські перевезення;
 - міжміські перевезення;
 - міжнародні перевезення;

- за типом критеріїв, що оптимізуються:
 - економічні показники;
 - технологічні показники;
- за кількістю критеріїв оптимізації:
 - багатокритеріальні підходи;
 - однокритеріальні підходи;
- за можливістю урахування невизначеності:
 - враховуючі наявність невизначеності під час організації процесу ТЕО;
 - засновані на детермінованих моделях.

Аналіз робіт в області підвищення ефективності ТЕО дозволяє виділити наступні недоліки існуючих підходів: більшість підходів спрямована на підвищення конкурентоспроможності ТЕП, однак у них безпосередньо не враховується наявність конкуренції на ринку ТЕО; крім того, велика кількість існуючих у теперішній час підходів спрямовані на розв'язання приватних задач і характеризуються відсутністю комплексного підходу.

Таким чином, сьогодні необхідні розробка нових та адаптація до умов ринкових відносин існуючих методів і моделей підвищення ефективності ТЕО. У даній області можна виділити наступні найбільш перспективні напрямки досліджень:

- розробка комплексних показників оцінки ефективності ТЕО;
- розробка раціональних схем комплексного ТЕО підприємств та організацій;
- визначення оптимальних стратегій функціонування ТЕП на ринку транспортних послуг.

Література:

1. Соболев Ю.В., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Писаревський І.М., Позднякова Л.О. Єдина транспортна система: Навчальний посібник - Х.: ООО «Олант», 2020. - 288 с.
2. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. Наукоємні технології. - 2014. - № 1. - С. 114-118. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nt_2014_1_25.
3. Марінцева К.В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія - К.: НАУ, 2014. - 504 с.
4. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. Економіка і суспільство-2018. – № 15. – С. 177-185.

5. Оптимізація процесу транспортування в логістичних системах [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Харків, 2022. – Режим доступу: <https://bit.ly/3NY9gCm> – Назва з екрана.

6. Castells M. The Network Society: 3 Knowledge to Policy. Washington, DC, Центр для Transatlantic Relations, 2004.

7. Литвиненко С.Л., Габрієлова Т.Ю., Яновський П.О., Нестеренко Г.І. Транспортно-експедиторська діяльність: навч. посіб– К.: Кондор, 2017. – 228 с.

8. Нагорний Є.В. Основи транспортно-експедиційного обслуговування підприємств, організацій та населення: навч. посіб. – Х.: ХНАДУ, 2002. – 106 с.

9. Саюн А.О. Розробка моделі стратегічного вибору транспортно-експедиційного підприємства // Формування ринкових відносин в Україні. – Вип. 5. – 2006. – С. 15–17.

10. . Дмитриченко М. Ф. , Левківець П. Р. , Ткаченко А. М. , Ігнатенко . Транспортні технології в системах логістики . - К.: Інформатодор , 2017. – 676 с.

11. Щербина Р.С. Розробка методів організації транспортно-експедиційного обслуговування залізниць: автореф. дис. на здобуття наук. ступ. канд. техн. наук / Р.С. Щербина. – Х.: Харк. нац. акад. міськ. господарства, 2007. – 17 с.

2.3. Development of a modern system of transport infrastructure as a stimulating factor in the economic expansion of Ukrainian regions

The relevance of the study of this problem is determined by revealing the essence of transport logistics, the characteristics of the development of the national transport and logistics system of Ukraine, highlighting the main concepts of transport and logistics centers (TLCs) and foreign experience in their development, as well as the need to develop a sustainable network of multimodal transport and logistics centers (MTLCs) in within the framework of the National Transport Strategy of Ukraine in order to realize the economic and, in particular, logistics potential of Ukraine.

The methodological provisions and theoretical foundations of the formation of MTLC, as the most important specialized infrastructure objects of transport logistics, are highlighted in the works of domestic and foreign scientists. The location, functioning, and development of the MTLC are investigated by such domestic scientists as I. O. Zharska [8], O. O. Karpenko [11], M. V. Kondratyuk [13], Y. R. Kornienko [14], V V. Mandra [17, 18] and others. Among foreign scientists, it is worth noting the scientific achievements of M. Hülsman [42], J. Weber, and H. Blum [45].

But various studies of a theoretical and methodological nature regarding the complex systematization of transport infrastructure objects, including the organization of the MTLC network, require further development.

The development of market relations has changed the perception of transportation as a branch of the economy. Today, enterprises engaged in transportation are equated with the service sector, which is characterized by increased competition, which requires the search for new development niches and improvement of the usual transport and technological processes [5].

The effectiveness of transport and logistics services depends on the implementation of multimodal technology. In December 2021, the Law "On Multimodal Transportation" [26] finally entered into force in Ukraine, which provides for an increase in the volume of cargo transportation on the territory of Ukraine and, ultimately, an increase in the level of development of the national transport and logistics infrastructure. In addition, the adoption of a number of laws and bills in 2019-2020, such as Bill 1196-1 "On Railway Transport of Ukraine", Law No. 1054-IX "On Inland Water Transport", is an indicator of a new level of state transport policy on issues of domestic infrastructure, which includes an item on the development of multimodal (combined) transportation in accordance with European standards [24, p. 52].

So, at the beginning of 2020, a new stage of development of multimodal transportation began in Ukraine. However, even before the start of Russia's military aggression, the domestic transport system had a significant drawback, which reduces the competitiveness of the transport and logistics services market of Ukraine. It is about the lack of a full-fledged system, which should include a network of multimodal transport and logistics centers.

Despite the low level of development of the transport and logistics infrastructure of Ukraine, one of the tasks of logistics remains the optimization of processes and meeting the needs of consumers in the future. In order to meet the needs of consumers, an important role is played by innovative technologies that allow to significantly increase labor productivity [25], analytical studies of transport services, and the search for ways to solve problematic issues of logistics service. The logistics system of Ukraine needed improvement of resource flow parameters, improvement of coordination and optimization of relations with clients.

Considering the context of the Sustainable Logistics Strategy, which is a reasonable continuation of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030, the development of a network of transport and logistics centers is extremely necessary for the development of the transport infrastructure of Ukraine [33]. Foreign practice demonstrates that transport and logistics centers are the most successful form of organization of international freight transportation [18]. Given that Ukraine is an

applicant for EU membership, as well as a world exporter of products, primarily agricultural, it is impossible to ignore the need to improve the quality of international mobility and logistics.

It should be noted that in a situation of globalization and market variability, logistics renewal often occurs spontaneously and inefficiently. According to the World Bank's Logistics Performance Index (LPI), calculated in 2018, Ukraine ranks only 66th out of 160 countries. In order to approach the level of logistics systems of the countries leading the LPI rating, Ukraine urgently needs to develop and implement a logistics strategy.

Optimization of logistics chains and the entire existing infrastructure is one of the key links in increasing the level of competitiveness of the national transport system. Modernization of freight transportation services is carried out by means of a study of logistics processes, an analysis of the general state of state-level management of transport infrastructure, the market of transport and logistics services, and the search for solutions to problematic issues that have intensified since the large-scale invasion of the Russian Federation into Ukraine.

The object of the study is transport and logistics processes in Ukraine.

The subject of the study is the problem of creating an optimal system of infrastructure facilities in Ukraine for carrying out transportation using multimodal technology.

The purpose of the research is to identify the existing problems and substantiate the possible ways of restoring the development of the optimal transport and logistics system of Ukraine.

The modern market environment interprets its conditions for the successful functioning of any enterprise (regardless of the type of activity and management or form of ownership), increasing its competitiveness. The effective and sustainable development of the enterprise is closely related to the problems of timely, high-quality and complete satisfaction of the needs of customers in transportation and improving the operation of the enterprise within the framework of a certain logistics system [6, p. 123]. Therefore, it is logistics activity, which is understood as a set of functions and tasks of managing material and related information, financial and service flows, based on the principles of system, complexity, related to the service of business entities [42], which is the most important niche for the development of the competitiveness of the enterprise, where special attention should be paid to transport logistics.

In a generalized sense, transport logistics is a type of logistics activity. On the other hand, in the 21st century, the concept of logistics itself remains ambiguous. The variety of definitions of the term logistics is associated with the constant further development of logistics tasks, as well as with conceptualizations [42, p. 93].

Given the different approaches to the definition of the concept of "logistics", the opinions of scientists regarding the concept of "transport logistics" are also divided (Table 1).

Table 1.

Interpretation of the concept of "transport logistics"

Author	The content of the concept
A.S. Malovichko	Transport logistics is the process of organizing the supply chain, which includes the supply of raw materials necessary for production, management of material resources at the enterprise, delivery of finished products to warehouses and distribution centers, sorting, processing, packaging, distribution of products in cities of consumption and management of all processes of this chain.
S. G. Shevchenko	Transport logistics is a system for the organization of complex and elementary activities, covering the process of planning and control of transport operations that occur on the way of transporting goods, namely: choosing the type and type of vehicles, determining optimal delivery routes, ensuring the technological unity of the transport and warehouse process, etc.
M. O. Naumenko	Transport logistics is a type of logistics that manages a complex of operations, which consist in the management of various flow processes carried out by means of transport and having a spatio-temporal sequence.

Source: compiled by the author based on [16; 22; 37]

The definition of A. S. Malovichko is extensive, but at the same time clear, according to which transport logistics is the process of organizing the supply chain, which includes the supply of raw materials necessary for production, management of material resources at the enterprise, supply of finished products to warehouses and distribution centers, sorting, processing, packaging, distribution of products in cities of consumption and management of this chain [16, c. 56].

The scientific works of S. G. Shevchenko have their own view on the interpretation of the concept of "transport logistics". Its definition states that transport logistics is a system for the organization of complex and elementary activities that include the process of planning and control over transport operations

that occur on the way of forwarding cargo, namely: the selection of the type and type of vehicles, the determination of delivery routes , ensuring the technological unity of the transport and storage process, etc. [37].

Investigating logistics as a tool for increasing the competitiveness of an enterprise in modern business conditions, M.O. Naumenko singles out transport logistics as a type of logistics that manages a complex of operations, which consist "in the management of various flow processes carried out by means of transport and having a spatial and temporal sequence" [22 c. 131].

Having analyzed various definitions of the concept of "transport logistics", it can be stated that transport logistics is a process of complex organization and coordination of the supply chain, as well as optimization of flow processes carried out by a vehicle on the way of forwarding cargo and having a spatial and temporal sequence.

Since the concept of transport logistics finds different interpretations among scientists, there are different approaches to outlining its tasks. Transport logistics is part of the general logistics system, therefore V. S. Stokolyas defines three tasks of this system, which have ramifications in the tasks of transport logistics, they include:

- 1) formation of service market zones, forecasting of material flow, processing of material flow in the serviced system and other work on operational management and regulation of material flow;
- 2) development of a transport process organization system (transportation plan, activity distribution plan, cargo flow formation plan, vehicle movement schedule, etc.);
- 3) management of stocks and their maintenance by vehicles, information systems [32].

If V. S. Stokolyas's specific tasks of transport logistics have a more general appearance, then A. S. Malovichko's list covers specific tasks of transport logistics, namely:

- 1) formation of international transport systems, transport corridors and transport networks;
- 2) choice of mode of transport and choice of vehicle type;
- 3) the implementation of transportation processes using various types of transport and the use of rational delivery routes;
- 4) creation of a system of international transportation;
- 5) observance and implementation of the terms of delivery of goods under foreign economic contracts;
- 6) ensuring the technological unity of the transport and storage process;
- 7) joint planning of the transport process with warehouse and production processes;

- 8) registration of customs procedures in the minimum time;
- 9) control and management of cargo transportation processes and movement of vehicles [16, p. 56].

Implementation of transport logistics tasks plays an important role within macro- and microeconomics. Transport logistics is an important component of the economy due to the intensive use of infrastructure. Economic growth is increasingly linked to the development of transport, namely infrastructure, as well as managerial expertise, which is crucial for logistics.

Although transport is an intensive tool of the general economic infrastructure of a country or a particular region, the main transport assets must be supported by a set of basic assets, namely: labor force, effective management and information systems [11]. Decisions must be made about the use and operation of transportation systems in such a way as to optimize benefits and minimize costs and inconveniences. Transport in itself is not a sufficient condition for development. However, the lack of transport infrastructure can be a limiting factor in the economic development of a country or region.

Thus, transport logistics is more than a process of organizing delivery. It covers the work of many economic entities, financial institutions and other participants involved in the provision of transport and logistics services, and is the initiator of the development of economic relations and development of the regional and national economy.

The presence of a sustainable transport and logistics system was and remains an important condition for the economic development of a region, a country or even an entire continent. The transport channels of the territories of modern Ukraine have long been part of the European transport system.

Back in the Copper and Bronze Age (III-II millennia BC), there was a fairly stable network of trade routes in Europe, which ensured the emergence and development of interregional trade. The main trans-European routes of that time were "salt", "amber", "copper", "tin", "silk", etc. [43, p. 45].

Already at the beginning of the 1st millennium AD, according to the famous Roman historian and geographer Tacitus (c. 56 - c. 117) and the ancient Greek scientist Ptolemy (c. 87 - 165), constant connections between individual tribes and nationalities were active in Central Europe: roads from the Baltic to the headwaters of the Dniester and further south; the route along the Dnieper that connected the Upper Dnieper tribes with the Middle Dnieper tribes and further south to the sea; a path from Dacia through the Black Sea coast to the Middle Volga and the Kamia region and another path through the steppes of the Northern Black Sea to the east, to Central Asia, on which a wide military alliance of "Alan" tribes was formed; the route from the North Sea across the Rhine to the Danube and further south to Rome or Byzantium.

Along these roads were the largest settlements of local tribes ("cities", according to Ptolemy). Together with the ancient cities, they promoted trade and cultural relations in the vast expanses of Central Europe, which was traditionally called European Sarmatia. Most of the trans-European roads were also Transcarpathian and were combined into one Transcarpathian system, since the Carpathian region had some of the largest deposits of copper, silver, and salt in Europe [43, p. 46].

In today's conditions of globalization, the efficient operation of the transport sector can become a driving force both for the overall development of the country and for its integration into the international transport and logistics system. Therefore, a stable position and competitiveness in the world market of transport and logistics services depends, first of all, on the development of the national transport and logistics system.

Every year, logistics becomes more and more important for the international economy. Thus, the slogan of the World Congress on Logistics is: "Logistics connects people, countries and materials" [16, c. 55]. However, the integration of Ukraine into the international market environment at the present moment depends primarily on the cessation of military aggression, as well as on the general state of the national transport and logistics system.

The country's transport system, as a separate branch of production, has its own infrastructure - transport infrastructure, which collectively consists of two main parts: first, organizational and legal and, second, material conditions.

Material conditions include the presence of a systematized structure of objects for all types of transport: a developed network of communication routes, including railways and inland waterways, highways, contact lines, tunnels, overpasses, bridges, railway stations, stations, subways, ports, airfields and airports, objects of the system of transport communication, navigation and traffic control of vehicles, as well as buildings, structures, devices and equipment that ensure the functioning of the transport complex as a whole [36, p. 1030].

The modern transport system of Ukraine before the large-scale invasion included more than 22 thousand km of railway tracks, about 170 thousand km of highways, 19 European highways, 19 airports (as of February 2022), 13 state ports serving passenger and cargo ships of international and internal communication, 24 river ports, 4 fishing ports, 13 private port points and berths, more than 42 thousand km of oil and gas pipelines [20].

Organizational and legal conditions include the presence of a clear system of management structures: state and private institutions that ensure the direct implementation of a stable legislative and regulatory framework.

State regulation in the field of transport is carried out by the central body of executive power, which ensures the formation and implementation of state policy in

the field of transport, road management and infrastructure, local councils of people's deputies and other specially authorized bodies in accordance with their competence [27, Art. 4].

The system of administrative structures consists, first of all, of the central bodies of the executive branch of government of special and specific action and is headed by the government of the country - the Cabinet of Ministers of Ukraine.

The body of special action, both for the transport complex in general and for multimodal technologies, is the specialized ministry - the Ministry of Infrastructure of Ukraine. The Ministry of Infrastructure is the central executive body in the field of transport, road management, provision of postal services and infrastructure. In its composition, the Ministry has structural subdivisions according to each type of transport: road, rail, air, water.

Bodies of specific action are narrow-profile central executive bodies for each type of transport, whose activities are directed by the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Currently, the following central bodies operate in Ukraine: the State Aviation Service of Ukraine is the central body of air transport; The State Agency of Motor Roads is the central body of road transport; The State Service of Ukraine for Sea and River Transport is the central body of water transport.

In the system of central state bodies of Ukraine, there is no body of specific action regarding railway transport. The reason lies in the fact that there is one monopolistic state enterprise operating on the domestic market of rail transport - the Joint-Stock Company "Ukrainian Railways", which combines the entire range of rail transport services. The administrative body - "Ukrzaliznytsia" carries out centralized management of the transportation process in domestic and interstate connections and regulates the production and economic activity of railways [36, p. 1031].

In order to study foreign experience, a comparison was made of the functions of special state bodies for regulating the transport industry of Ukraine and the European leader in international freight transportation - Germany (Table 2).

According to the data in the table, state regulation of the transport industry in Ukraine has certain differences from state administration in Germany. But at the same time, it can be argued that the formation and implementation of state policy in the field of the provision of transport services and the regulation of the relevant legal framework are within the competence of the relevant ministries of both countries.

At the present moment, domestic relations of transport processes are regulated by a number of codified laws: the Civil Code of Ukraine, the Economic Code of Ukraine, the Commercial Navigation Code of Ukraine, the Air Code of Ukraine; and laws of Ukraine: "On transport", "On railway transport", "On road transport", "On cargo transit", "On foreign economic activity", "On transport and forwarding activity", "On state assistance to business entities", other laws, as well as normative legal acts issued

in accordance with them. In addition, the rules of international treaties apply to all types of transport.

Table 2

State regulation of the transport sector in Ukraine and Germany

Comparison criteria	Ukraine	Germany
Subject of state regulation	Ministry of Infrastructure of Ukraine	Federal Ministry of Digital Technologies and Transport
Object of state regulation	The unified transport system of Ukraine, which includes: public transport, industrial railway transport; departmental transport, pipeline transport; public transport routes.	Federal transport infrastructure: federal highways; railway networks; waterways and airways; broadband network.
Task	1) timely, complete and high-quality satisfaction of the needs of the population and social production in transportation; 2) safe operation of transport; 3) compliance with the necessary rates and proportions of the development of the national transport system; 4) protection of the economic interests of Ukraine and transport organizations and consumers of transport services.	1) the most comprehensive supply of transport services; 2) ensuring access to vehicles for all citizens, regardless of income; 3) reduction of environmental damage associated with road traffic; 4) planning and financing investments for infrastructure maintenance and expansion; 5) legal order and guarantee of safety of the relevant types of transport.

Source: compiled by the author based on [21, 38]

In addition, multimodal transportation is regulated by a separate law - the Law of Ukraine "On Multimodal Transportation", which was adopted on November 17, 2021. The law defines the legal and organizational principles for the development of multimodal transportation. This document introduced the concept of "multimodal cargo transportation" into the legal field of Ukraine. According to the adopted law, "multimodal transportation of goods - transportation of goods by two or more modes of transport, which is organized under the responsibility of the operator of

multimodal transportation on the basis of a single agreement on multimodal transportation" [26, Art. 1].

But the main definitions and essential concepts were written down in international acts (agreements) much earlier. The following international agreements should be included in this list: the Convention on International Carriage by Rail (COTIF) (Bern, May 9, 1980) [12], the United Nations Convention on International Mixed Carriage of Goods (Geneva, May 24, 1980) [40]; The European Agreement on the most important lines of international combined transport and related facilities (SLCP) (Geneva, February 1, 1991) [7]. In addition, the provisions on multimodal transportation are contained in separate sections of international conventions, which are devoted to the transportation of goods by certain types of transport [35, c. 309].

In general, it should be noted the dependence of the infrastructure of the transport system on the geographical location of the country, its climatic conditions, the structure and volume of cargo transportation, the passage of transit routes through the country (international transport corridors), the types of transport prevailing on the territory of Ukraine (air corridors, access to sea connections, river transport, the length of railways and roads). It is appropriate to note a significant problem of the infrastructure of the transport system of Ukraine - this is the integration into the unified system of railway connections of neighboring countries, which is connected with bringing the width of the railway track of Ukraine (1524 mm) to the correspondence of the width of the railway track of Poland, Hungary, Slovakia and Romania, which is 1435 mm. This factor significantly reduces the efficiency of railway transportation due to the loss of a certain amount of time for technical re-equipment at border crossing points between neighboring countries [1, p. 267].

Along with state regulation, the development of the national transport and logistics system depends on the country's transit potential. Favorable geographical position and developed transport infrastructure served the fact that Ukraine has significant potential in the development of multimodal transportation, primarily in international communication, in particular as a transit country in the logistics chain of trade between Asia and Europe [4, p. 22]. The British Rendel Institute, which investigates transport problems, established that Ukraine's transit ratio is 3.75 (with a maximum of 5). This is the highest indicator in Europe. At the same time, Ukraine has low competitiveness in the market of transit transportation [4, p. 23].

The transport and logistics system can be considered as a form of organization of the transport process, which ensures the unity of organizational, technical-technological, economic and commercial-legal solutions. For transportation of goods with the greatest economic efficiency. The economic effect of TLS can be obtained only with a systematic approach in the application of its main elements, namely: rolling stock of various types of transport, berths, warehouses, access roads, loading and

unloading equipment, automation and general management of all components of the transportation process.

In recent years, modern cargo delivery technologies have evolved significantly. The organization and implementation of the cargo delivery process is the consolidation of cargo spaces and containerization, which ensures the intensity of cargo operations by reducing delivery time, saving labor and energy costs, and simplifying document flow [39, p. 253].

According to analysts, the capacity potential of the Ukrainian logistics market can reach 300 billion euros, while in reality the logistics potential of Ukraine is used only for 300 million euros [9]. The reasons for Ukraine's low utilization of its transit potential in the logistics chain of trade are a number of negative factors. These problems can be divided into two conditional groups: shortcomings of the technical level and problems of the legislative level. The negative factors of the technical plane include:

- 1) wear and tear of transport infrastructure and rolling stock;
- 2) lack of carrying capacity of the main transport highways;
- 3) underdevelopment of multimodal terminals within the country and at land borders;
- 4) the difference in the width of European and Ukrainian railway tracks;
- 5) non-compliance of the quality of roads with European standards [4, p. 23].

In Ukraine, there are also gaps in the legislative plane of infrastructure development, namely:

- 1) constant increase in fuel prices;
- 2) high level of port fees;
- 3) inconsistency of the legal framework regulating relations in the field of electronic commerce (recognition of electronic documents and electronic signatures, etc.);
- 4) absence in some cases of uniform standards for conducting electronic business and compatibility when working in information networks;
- 5) bureaucracy and regularity of customs procedures;
- 6) lack of flexible tariff policy for carriers [31, p. 147].

Generalizing evidence that Ukraine's transit potential is not fully utilized is the World Bank's rating of the Logistics Performance Index (LPI), where Ukraine in 2018 took 66th place.

It should also be noted that the market of logistics services of Ukraine forms positive factors for the national transport and logistics system. Among the types of logistics services in Ukraine, even in 2011, the most developed were freight forwarding, road transportation, rail transportation, and air transportation (Table 3)

[9]. Certain difficulties are noted in warehousing services (packing of goods, storage, processing).

But despite the rather shaky state of the logistics system, Ukraine occupies an important place in the projects of the transport and logistics strategy of the European Union (eurolistics). The main directions of Ukraine's participation in European transport and logistics integration are:

- 1) pan-European transport corridors of PEK;
- 2) transcontinental transport corridors of TCTC;
- 3) pan-European transport zones;
- 4) international logistics terminals [16, c. 57].

Therefore, the development of the transport and logistics system of Ukraine and the recognition of its potential create prospects and significantly influence the improvement of the efficiency of the business sector in the regions of Ukraine. However, there are a number of problems that prevent the effective development of the transport industry of Ukraine: the wear and tear of the transport infrastructure, the inconsistency of the regulatory and legal framework, the underdevelopment of multimodal terminals within the country, the insufficient level of logistics efficiency, etc.

Table 3

Complex of logistics services provided by logistics operators in Ukraine

Type of service	Transport and forwarding companies	warehouse operators
	share of companies providing this service, %	
automobile transportation	94,1	64,7
railway transportation	76,5	41,2
air transportation	64,7	35,3
intermodal transportation	64,7	29,4
river transportation	47,1	17,6
sea transportation	47,1	23,5
transportation control	88,2	58,8
forwarding services	94,1	70,6
storage	58,8	100
cargo processing and packaging	100	76,5
"just-in-time" delivery	82,4	41,2
optimization of cargo flows	70,6	52,9

At the same time, Ukraine is interested in integrating its transport complex into the pan-European and global transport system. The desire to increase competitiveness in the world market of transport services can lead not only to the reform and modernization of the field of transport and logistics services, but also to stimulate investment activity, provide additional revenues to the budget, and attract foreign capital, which will improve the economic development of the country.

Formation of a network of multimodal transport and logistics centers.

European integration and increased competition in the market of international transport services require innovative approaches to the development of the transport and logistics infrastructure and the improvement of the quality of the services provided by the transport system of Ukraine. Evolutionary transformations in the transport and logistics environment of developed European countries have led to an increase in demands on the logistics services market. Today, the domestic market of logistics services has a significant potential for reaching a new qualitative level. However, the main tool in the competition for the international transport market is the creation of a network of transport and logistics centers.

Taking into account the experience of domestic and foreign scientists, in particular V. V. Mandra [18], O. O. Karpenko [11], M. V. Kondratyuk [13], it should be noted that there is no single approach to the interpretation of the concept of "transport and logistics center". The reason for the various interpretations of the term is the presence of different types of transport and logistics centers depending on the level of performed tasks and functions [18, p. 94]. According to the definition adopted by the European Transport Commission, a transport and logistics center is a territorial association of independent companies engaged in freight transportation and related services, which includes at least one terminal suitable for intermodal transportation [13, p. 33].

One of the essential reasons affecting the definition of the term "transport and logistics center" is the purpose of its existence. Italy and Germany are the countries with the most developed transport and logistics infrastructure in Europe, so it is advisable to pay attention to their goals of forming transport and logistics centers. In Italy, the main purpose of the TLC operation is the intensification of cargo transit by sea, and in Germany - the interaction of all types of transport [18, p. 94].

So, it can be summarized that the transport and logistics center is a terminal complex that is formed at the node of the transport network, concentrates the branches of transport forwarding and logistics companies, providing them with clientele, and functions on the basis of innovative logistics technologies. The main feature of MTLC is its location in a multimodal transport hub. MTLCs can serve several types of transport and are the main elements of regional transport and logistics systems. The modern MTLC covers not only a wide range of services, but also forms a

complex of technical buildings that allow the concentration of warehouses, areas for customs services, banks, logistics and transport forwarding companies, brokerage and insurance firms, administrative offices, trade representative offices, service centers for transport units, etc.

However, not only the definition of the concept, but also the purpose of existence, the specifics of the organization and development of the transport and logistics center may have differences. It depends on the classification of MTLC by area of activity (Table 4).

Regional MTLCs are the main element of the formation of the regional logistics transport and distribution system.

In this case, an effective logistics chain of cargo delivery is formed based on the analysis of the region's indicators, such as the cargo base, the capacity of the transport infrastructure, the distribution of cargo flows, etc.

Table 4

Features of various types of multimodal transport and logistics centers

<i>Signs</i>	<i>Terminal</i>	<i>Regional</i>	<i>Nodular</i>
<i>Goal</i>	The organization of the cargo processing process with the organization of incoming and outgoing transport flows is a single technology	Creation of logistics chains, control of their functioning	Ensuring the interaction of various types of transport and state control bodies
<i>Area of operation</i>	based on the terminal	on the basis of the emerging logistics chain	based on the transport node
<i>Number of types of transport</i>	two or more	one or more	two or more

Nodal MTLCs are created on the basis of existing transport nodes. The global tasks of nodal MTLCs include:

- ensuring the interaction of several types of transport thanks to the coordination of vehicles;
- provision of full-fledged organization of various types of transport with transport and logistics services.

Terminal MTLCs are formed on the basis of warehouse complexes and have different specializations according to the types of cargo being processed, namely: container, bulk, bulk and other.

If we consider MTLC outside of classifications, then their common features include the following characteristics:

- 1) service of several types of transport in the TLC;
- 2) the presence of multifunctional territorial complexes in the structure of MTLC;
- 3) proximity to the territory of transport hubs;
- 4) presence of transport forwarding companies or their branches;
- 5) placement of innovation and analytical centers;
- 6) use of the latest logistics technologies [23].

Considering such a number of characteristic functions, MTLC needs large areas for placing technical facilities. The buildings of MTLC include covered warehouses, a container terminal, a temporary storage warehouse, administrative buildings, parking lots, a hotel, a consulting center, service firms, etc. All the listed elements contribute to the fulfillment of the main requirements for the MTLC service:

- 1) provision of high-quality transport and logistics services;
- 2) ensuring safe transportation, storage and processing;
- 3) reduction of transport and logistics costs;
- 4) ensuring fast processing of goods;
- 5) provision of timely services.

As mentioned above, MTLC is a "field" on which various transport forwarding and logistics companies operate. And therefore, the next requirement for MTLC is to ensure free competition. Thus, for the organization of joint activities and commercial cooperation, it is important that MTLC is owned by one neutral legal entity. The best option is a public-private partnership [8].

MTLC is determined by the complex organization of transport and logistics services, which is provided by a number of main and auxiliary functions. The main functions include the following:

- development of logistics solutions;
- infrastructure development support;
- expanding the role of MTLC as a "hub" in international trade.

Among the auxiliary functions, the following should be highlighted:

- information management;
- interaction with state bodies;
- real estate management;
- financial activity.

At the time of technological changes, the involvement of information technologies in transport logistics processes cannot be ignored. Effective operation of MTLIC is impossible without the use of information systems. Information technologies not only ensure the execution of various business processes, but also accelerate the development of business concepts [25]. In addition, they are able to collect and process large streams of data, build forecasts. As a result, automated processes reduce logistics costs and increase control over various types of logistics operations.

The introduction of electronic information flows into logistics processes contributes to solving a number of problems that optimize transport logistics processes, and therefore information technologies in logistics activities are another important criterion for the modernity of MTLIC. Within logistics, electronic information technologies solve the following tasks:

- 1) form an information environment between participants in the logistics chain of product supply or service provision;
- 2) organize the use of international product identification standards;
- 3) support the reliable operation and development of the company's information system;
- 4) collect, analyze, store, transform and organize the movement of information in electronic form [30, c. 312].

Therefore, information technologies (IT) perform various functions within the MTLIC, and therefore it is customary to divide them into four groups:

- 1) IT for internal corporate planning and management;
- 2) IT for planning and managing supply chains;
- 3) IT, which performs processes for technical infrastructure;
- 4) IT for technical coordination in the supply chain [28].

The first group of information technologies includes, for example, accounting for the operation of warehouse complexes and cargo terminals and management of the reception, processing and shipment of cargo. The second group, namely information technologies for management at the level of the supply chain, performs tasks during the distribution and planning of cargo by means of transport. The third group of information technologies collects information about objects and their location. With coordination in the supply chain, operational management of the transport process takes place.

Therefore, MTLIC has a number of functions and tasks, the optimal solution of which can be achieved by correctly structuring the divisions. The main subdivisions of MTLIC include [34, p. 130]:

- 1) multimodal warehouses and cargo processing centers (general purpose warehouses, customs warehouses, refrigerators, etc.);

2) a container terminal that has access roads for road and rail transport and is capable of receiving, processing, and storing containers of various sizes;

3) the center of cargo transport, which consists of enterprises of main modes of transport;

4) parking lot for motor vehicles;

5) maintenance center (car wash, gas station);

6) customs control center;

7) hotel complex;

8) marketing and advertising services;

9) a center for personnel training;

10) insurance company;

11) center for certification of goods and services;

12) center of wholesale and retail trade;

13) an information and logistics center that has a supply chain monitoring system.

The creation of MTLC with all the divisions listed above will reduce the duration of cargo transfer from one mode of transport to another. However, a necessary condition for the effective work of the MTLC is the organization of its activities on the basis of basic principles, namely [34]:

1) organization of complex transport services based on a single contract and a single order of services;

2) centralized control of the provision of services in accordance with the order;

3) maximum standardization of transport documents;

4) unified marketing strategy, market research and analysis;

5) maximum coverage of the transport services market;

6) operational management of the work of logistics chains;

7) cooperation with international organizations in the field of transport logistics and integration with international logistics centers;

8) compliance with world standards, international conventions and agreements.

It is worth emphasizing that the transport policy of Ukraine in the 2020s is the basis for increasing Ukraine's competitiveness on the world market of transport and logistics services. Regulatory and legal regulation of multimodal transportation in Ukraine is currently in its infancy, but at the same time, it is worth highlighting several promising benefits from the use of multimodal transportation options for the state.

1. Multimodal transportation makes it possible to form an optimal transport and logistics infrastructure at the state and regional levels.

2. Thanks to transportation by several modes of transport, there is an increase in transit cargo flows and the capacity of transport highways.

3. Multimodal transportation of goods stimulates the growth of macroeconomic indicators of the state and improvement of the transport and logistics system.

Thus, researching the basic principles of the formation of MTLCs, it was established that in order to organize high-quality and fast delivery of goods with the lowest costs, it is necessary to organize the interaction of various types of transport within the limits of a multimodal system, which can be implemented by building an economically justified sustainable network of modern MTLCs throughout the country.

Multimodal transport and logistics centers are a complex form of organization of multimodal transportation, which has different approaches to defining its essence. MTLC, as the coordinator of the cargo transportation process, manages the end-to-end material flow, and its activity coordinates the interaction of cargo owners, forwarders and various types of transport. Carrying out the coordinator's mission, MTLC performs an informational and management function that provides financial and technical monitoring of multimodal transportation. Given that MTLC not only coordinates, but also receives and processes cargo, they are located in large transport hubs that integrate service, information and material flows. This approach allows you to provide high-quality service.

Therefore, as a result of the creation of MTLC, the freight transportation process is optimized and multimodal transportation systems are formed, which contributes to the solution of a complex of financial and economic problems, the comprehensive organization of all links of the cargo delivery chain, and the effective development of the national infrastructure.

World experience in building transport and logistics centers. In the conditions of the internationalization of logistics systems, the international logistics infrastructure of the European Union is actively being formed, which is developing in the direction of the formation of a global logistics network and international transport corridors. To date, a new multimodal Trans-European transport system is being created within the EU zone and an innovative, large-scale plan for the development of the Trans-European Transport Network (TEN-T) is being implemented. By 2030, it is planned to develop a fully functioning multimodal "basic network" of TEN-T on the scale of the whole of Europe, which will be improved and transformed into a powerful network by 2050 [2]. The European Commission singled out five main multimodal highways, namely: central, southeastern, southwestern, water highways [3].

Ukraine does not stand outside the all-encompassing EU network. The territory of Ukraine runs through the central axis, which includes the main road and railway routes, and the water axis, which connects the Black Sea with the Mediterranean, Baltic, Red and Barents seas. Thus, the issue of adapting the transport and logistics system of Ukraine to the systems of the EU countries is of particular importance.

The majority of European countries have already overcome the path of building an effective transport and logistics system and forming a high-quality transport and logistics infrastructure. Accordingly, both the context of the development of the transport and logistics system of Ukraine and the creation of the MTLIC requires a thorough study and analysis of the experience of foreign countries.

Therefore, in order to create favorable conditions for organizing the activities of multimodal transport and logistics centers in Ukraine, it is necessary to consider the foreign experience of advanced countries. The largest European market for logistics services is Germany. As of 2020, there are 35 logistics centers in the Federal Republic of Germany. According to the pan-European rating "European Freight Village Ranking 2020", the best transport and logistics center in Europe is GVZ-Bremen, located in the city of Bremen in Germany (Table 5).

Table 5

TOP-10 most efficient TLCs in 2020 according to the "European Freight Village Ranking 2020"

No	Country, company	Score (maximum – 400)
1	Germany, GVZ-Bremen	362
2	Italy, Quadrante Europa Verona	361
3	Germany, GVZ-Nürnberg	347
4	Spain, Plaza Logistica Zaragoza	346
5	Germany, GVZ Berlin Süd	336
6	Poland, CLIP Logistics	333
7	Italy, Interporto Parma	328
8	Italy, Interporto Bologn	322
9	Austria, Cargo Center Graz	305
10	Italy, Interporto Padova	302

Source: compiled by the author based on [44]

The efficiency of the transport and logistics center is primarily influenced by its location. In Germany, transport logistics centers are created mainly near railway lines and on the basis of road junctions.

However, multi-module logistics centers are also common. These include the GVZ-Bremen freight center, which is in close proximity to sea, road, rail and air transport. The transport and logistics center GVZ-Bremen has direct connections to the seaports in Hamburg, Bremerhaven and Wilhelmshaven. The A281 further optimizes the location by connecting Bremen via the B6 federal highway and the A28 directly to the JadeWeserPort container port.

The German model of building and organizing the activities of transport and logistics centers is not limited to choosing the optimal location. An important aspect

of the effective development of the network of transport and logistics centers is support from the state. Funding is decentralized, that is, federal zemts and local self-government participate in financial support [19, p. 203]. The federal budget participates in the financing of investments through Deutsche Bahn AG (German Railways) [17, p. 120]. Financial support for the construction and development of the TLC in Germany also occurs by attracting the following sources of investment funds:

- 1) grants and programs of the European Union;
- 2) target funds of federal lands;
- 3) federal funds directed to infrastructure development;
- 4) bank loans.

Any management system is characterized by four main processes: planning, organization, motivation, control. The company that initiates the creation of a transport and logistics center in Germany has clearly regulated functions. The main ones include:

- 1) program development and documentation;
- 2) attraction of funding and investors;
- 3) purchase and development of land;
- 4) control over the construction process [17, p. 121].

Transport and logistics centers, which are created with the participation of the state, are managed by a number of supervisory bodies formed by companies participating in the project (Fig. 1).

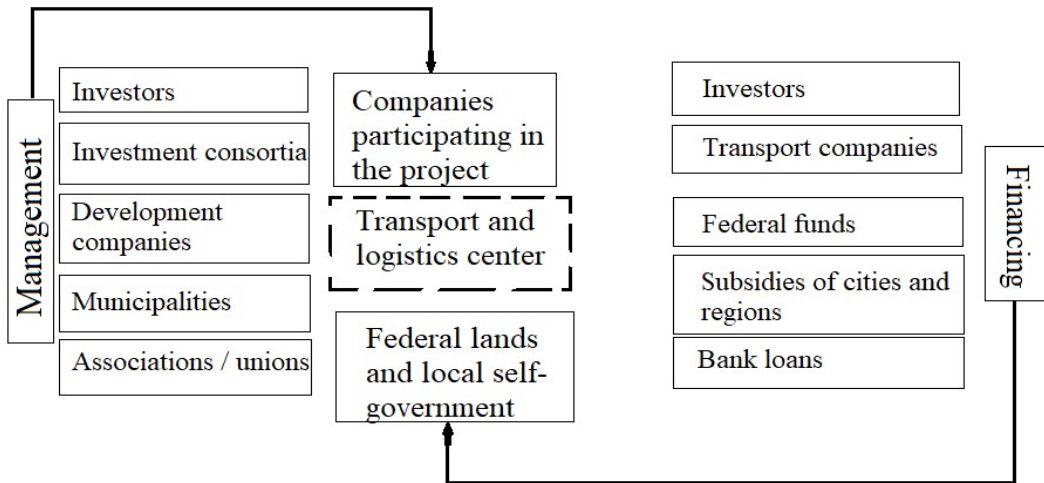


Fig. 1 The German model of management and financing of the transport and logistics center

Source: compiled by the author based on [17;41].

State support for the establishment of TLC is provided only at the initial stages, namely: at the planning stage and at the stage of investment financing [6].

Thus, after considering the German model of organization and management of transport and logistics centers, it is possible to formulate the main features of the organization of TLC activities in Germany:

- 1) strong support from the state;
- 2) the influence of the state is based on a decentralized form (taking into account the laws of federal lands);
- 3) the federal budget participates in the financing of investments through the "German railway infrastructure" (Deutsche Bahn AG);
- 4) clear regulation of the functions of companies that initiate the creation of the TLC;
- 5) funding from federal lands and local self-government.

Therefore, the transport and logistics infrastructure of Germany is developing on the basis of the active involvement of the public sector in the planning, investment and control of the activities of transport and logistics centers.

Having considered and analyzed the experience of creating and developing transport and logistics centers in Germany, we can draw a conclusion about the prospects of creating a network of TLCs in Ukraine. The transport system of Ukraine has certain advantages that can become a prerequisite for the formation of effective multimodal transport and logistics centers, including the following:

- 1) advantageous geographical location at the intersection of transport routes that go from Europe to Asia;
- 2) an extensive system of all types of transport: railway, road, sea, river, air;
- 3) passage of transport corridors through the territory of Ukraine;
- 4) Ukraine's participation in international integration and development projects.

Thus, Ukraine has significant advantages in the case of creating a network of transport and logistics centers. However, for the successful organization of TLC activities, it is necessary to take into account the tasks of their formation and development, which include:

- 1) ensuring high-quality interconnection in the functioning of transport and logistics intermediaries;
- 2) ensuring coordinated work of enterprises with different types of transport in multimodal transportation;
- 3) optimization of cargo transportation routes;
- 4) maximizing the carrying capacity of vehicles;
- 5) reduction of logistics costs;
- 5) increasing the level of satisfaction of users of logistics services;

6) provision of information and analytical support during the entire cargo tracking route;

7) acceleration of cargo processing;

8) ensuring strategic cooperation between national and international TLCs [17, p. 119-120].

Therefore, Ukraine has the prerequisites for creating a network of transport and logistics centers and their effective management. However, the experience of advanced countries shows that the successful development of TLC and the country's economy in general is impossible without support from the state, investments, cooperation between state bodies and developed transport infrastructure. Taking into account the above, it is possible to formulate certain recommendations on the way to the formation of domestic transport and logistics facilities, for example: project planning should be carried out in parallel at three levels: national, regional, local; funding should come not only from the state, but in the form of a public-private partnership; planning for the creation of the TLC should take into account the optimal location and interaction of freight flow nodes.

Transport infrastructure of Ukraine during the 2022 war. The transport infrastructure was not the first to take the brunt of a full-scale war, and the enemy still does not stop its attacks on it. According to the estimates of domestic experts, by the beginning of November 2022, as a result of Russian aggression, about 33% of the infrastructure throughout the country was damaged: 305 bridges, 19 airports, 110 railway stations and 24 thousand km of roads. According to preliminary estimates, the total volume of transport infrastructure losses in Ukraine amounted to \$35.3 billion, and this figure is increasing every day [29].

In the first weeks of the war, Russian troops carried out massive attacks on aviation infrastructure. A total of 19 out of 35 airfields were damaged, including 12 civil and 7 dual-purpose airfields. The amount of losses, according to preliminary estimates of the Kyiv School of Economics, amounts to \$2.14 billion [29].

Subsequently, objects of railway infrastructure, in particular electrical substations, became targets of active attacks. In general, during the period of full-scale aggression of the Russian Federation, control over 6,000 km of railway tracks was damaged or lost. According to the Ministry of Infrastructure, a preliminary review of the condition of roads in the de-occupied regions shows that on average approximately 10% of the total number of roads in the areas where hostilities took place were damaged.

According to last year's estimates provided by Ukravtodor, reconstruction of destroyed roads can cost an average of UAH 29 million per 1 km of road, or about \$26.6 billion in total. If we take into account the restoration of bridges, this is another \$1.9 billion [29].

It should be noted that all the above figures are only preliminary estimates. It is possible to accurately calculate the amount of damage only after the end of active hostilities, when experts will have direct access to the objects to assess their technical condition.

Ukrainian port infrastructure also suffered significant damage and losses. The Kyiv School of Economics estimated the total direct losses of port infrastructure and related enterprises at \$496 million [29]. Also, out of 13 Ukrainian ports, 4 are temporarily under Russian occupation, namely: Mariupol, Berdyansk, Skadovsk and Kherson. All their valuable property has probably already been stolen by the occupiers. However, they still kept the ports working in order to be able to export Ukrainian grain to the Russian Federation and other countries.

At the same time, the largest ports (Mykolaiv, Olbia, Odesa, Chornomorsk, Pivdenny) remain under the control of Ukraine, but their full operation is prevented by Russia. This causes huge business losses, because before the war, more than half of all Ukrainian exports and 90% of grain exports were transported by sea. Part of the Dnipro River, which is the main internal water artery of Ukraine, is also blocked in the Kherson and Zaporizhzhia regions. The recently launched reform of the restoration of inland waterways is unfortunately on hold.

There are no simple alternatives to blocked sea routes in terms of infrastructure restoration. The only means of continuing the export of goods and raw resources are currently railways and trucks. However, unfortunately, Ukraine does not have railway tracks of the same width as in the rest of the countries of Western Europe, and therefore, it is necessary to change the wheel pairs on each car. This leads to long queues of rail cars at borders and increased logistics costs. For some types of cargo, logistics costs exceed the cost price.

One of the options for expanding export opportunities offered by the business is the laying of a railway line with a track width of 1520 mm (the post-Soviet railway track standard) through the territory of Poland, which will connect the Ukrainian railway and the port of Gdansk, as well as the Lithuanian railway network. And now the business is ready to use this transport corridor for the export of agricultural goods, products of metallurgy, mining and chemical industry, construction materials, oil and petroleum products, etc.

After all, the load on the railways is increasing significantly: in the pre-war period, the volume of cargo transportation was in the range of 300-400 million tons per year. By the beginning of the winter of 2022, in order to cover the country's export needs, it is necessary to increase this indicator almost twice - to 500-800 million tons per year [29].

However, another problem is that the infrastructure of the EU countries is not designed to handle such large volumes of goods exported by Ukraine. And in order to

solve this problem, capital investments are needed not only in the development of border infrastructure, the construction of modern MTLCs in the western regions of Ukraine, but also investments in the port infrastructure of European countries, since mainly through these ports Ukrainian grain is transported to Asia or Africa.

In parallel with the recovery of the shipping industry in Ukraine, there is an urgent need to organize long-term cooperation between Europe and Ukraine in the field of logistics and development of supply chains using multimodal technology. In order to facilitate the normal functioning of the infrastructure and speed up the processing of cargo from Ukraine, it is possible to modernize the existing TLC in the western regions of Ukraine, expand railway tracks in the territory of neighboring countries, which are directed to the ports of the Baltic Sea, build 80 km of narrow-gauge railway with terminals at the stations of Ukraine, deploy at all crossings with the border of Ukraine from the EU side rolling stock transfer points from broad gauge to narrow gauge (trolleys, wagons, covers), simplify customs procedures when crossing the border with the EU to reduce the time for clearance of cargo on the railway. At the same time, it is expedient to introduce joint border and customs control of freight trains and synchronization of the railway transport system between EU countries and Ukraine. This will allow you to have a comprehensive transport plan for each route with information about operators, timings and prices.

The need to ensure exports in other ways also contributed to the implementation of a number of measures to modernize the automobile infrastructure. For its part, Ukraine has completed the reconstruction, started full-fledged work and implemented a pilot project on the simplified registration of vehicles at several checkpoints with Poland. Additional points for the passage of empty trucks were allocated and the "Electronic Queue" project for trucks was launched. However, the problem of queues on the Ukrainian-Polish border remains unresolved. At the beginning of autumn, queues of trucks in some places reached up to 60 kilometers. The Ministry of Infrastructure of Ukraine initiated several options for solving the situation, including: transfer of control services (phytosanitary, veterinary) to a 24-hour working regime on the Polish side of the border. The issue is pending settlement.

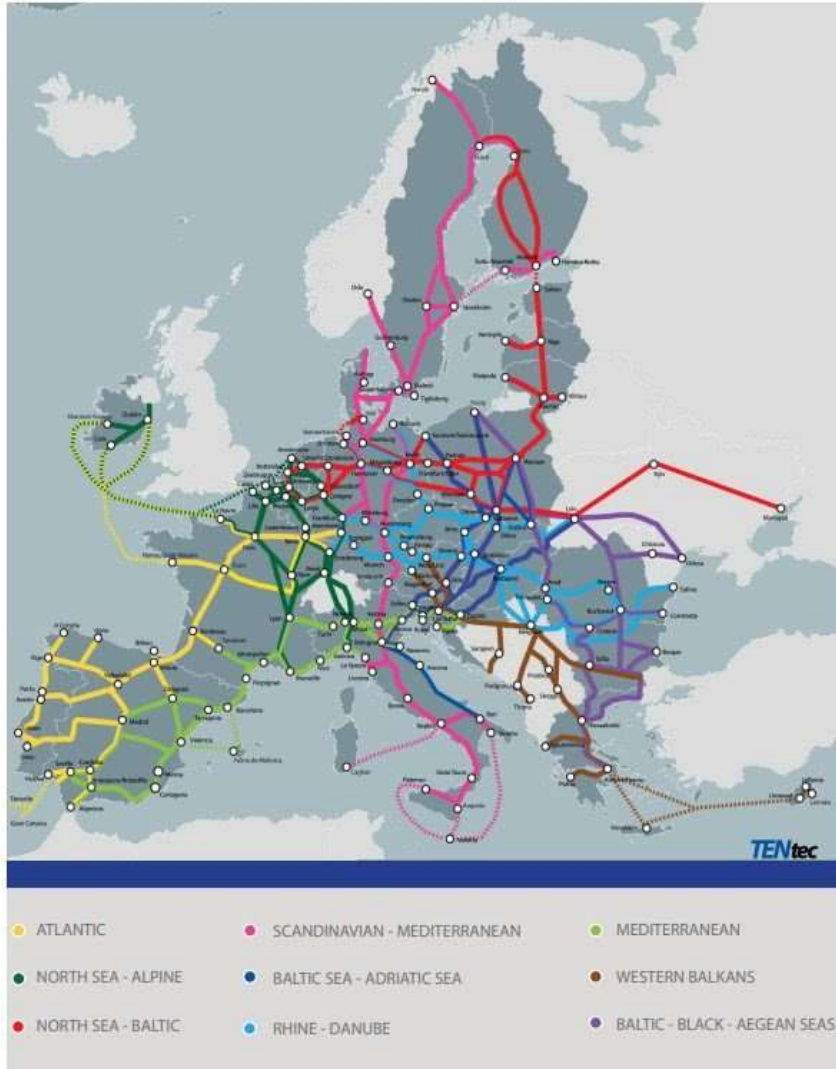
At the end of January 2022, online meetings were held with representatives of the European Commission on good neighborliness and negotiations. The focus of the negotiations is the integration of Ukraine into the Trans-European Transport Network (TEN-T), the development of the infrastructure of the East and South of Ukraine, as well as the implementation of the Agreement on Common Aviation Space between Ukraine and the EU.

The Ministry of Infrastructure, in cooperation with the EU, worked on including the following transport routes in the TEN-T regional maps:

- highway N-01 Kyiv – Znamianka;

- railway sections Korosten – Zhytomyr – Berdychiv and Stryi – Ivano-Frankivsk through Dolyna;
- the Dnipro and Southern Bug rivers [10].

As of July 2022, the European Commission made changes to the indicative maps of the Trans-European Transport Network (TEN-T), including Ukrainian logistics routes - and at the same time removing routes through the territory of Russia and Belarus (Fig. 2) [15].



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Fig. 2. Corrected map of the Trans-European transport network
The European Commission made the following changes:

- The North-Baltic Corridor was extended through Lviv and Kyiv to Mariupol;

- The Baltic-Black Sea – Aegean corridor was extended through Lviv, Chernivtsi (Romania and Moldova) to Odessa;
- the corridors Baltic Sea - Adriatic Sea and Rhine - Danube will pass through Lviv [15].

This decision is a strategic step in the process of Ukraine's integration into the EU and will contribute to the implementation of the "Paths of Solidarity" initiative both with regard to the export of Ukrainian agricultural products and the delivery of humanitarian aid to Ukraine. And in the future, it will contribute to the gradual restoration of transport facilities of these international corridors and the involvement of the entire European transport network for the systematic reconstruction of the Ukrainian economy.

The Ministry of Infrastructure of Ukraine explained that the inclusion of logistics routes in the TEN-T network makes it possible to eliminate existing obstacles in conducting logistics operations, attract European investments for the modernization of transport infrastructure, reduce logistics costs and improve the quality of services for transporting goods. In addition, the European Commission excluded Russian and Belarusian routes from the TEN-T network, and also lowered the status of routes on the territory of the EU at the junctions with these aggressor countries [15].

It is worth noting that modern revisions of transport corridors have not made changes in the stages of formation of the entire Trans-European transport network (TEN-T), which is being created by the European Union with the aim of connecting European countries across the continent from west to east and from north to south with a network of highways, railways, airports and waterways. The timely completion of the phased development of the transport system is foreseen: the construction of the "key" or "basic" network should be completed by 2030, and the "general" network by 2050. Thus, the inclusion of Ukrainian transport capacities after their complete reconstruction should also take place partially by 2030.

Conclusions. The transport system and market relations have always played an important role for the state. However, the current stage of transport development has new trends in the formation of economic ties between countries. The role of multimodal transportation is increasing in the market of transport and logistics services. If by November 2021 the system of multimodal transportation in Ukraine did not have a clear legal basis, then from now on the development of multimodal (combined) transportation is regulated by law.

Multimodal transportation is potentially capable of increasing the competitiveness of the national transport and logistics system and improving the efficiency of international trade. In addition, they create new opportunities for transport and forwarding companies. However, to date, the promising possibilities of multimodal transportation do not have wide or comprehensive practical application.

In the course of the research work, it was established that the basis of the development of the country's economic relations is transport logistics. It covers the activities of many economic entities, financial institutions and other participants involved in the provision of transport and logistics services for the purpose of developing the regional and national economy. However, the transport and logistics system of Ukraine has a number of shortcomings and problems that create obstacles for the effective development of the transport industry of Ukraine, among them the following:

- 1) wear and tear of transport infrastructure;
- 2) underdevelopment of multimodal terminals in the country;
- 3) insufficient level of logistics efficiency;
- 4) low investment activity.

It was found that in order to optimize the freight transportation process in Ukraine, it is necessary to create a multimodal transportation system based on multimodal transport and logistics centers. This direction of organizing the interaction of all transportation participants will contribute to the organization of high-quality cargo delivery and the solution of a complex of financial and economic problems.

In addition, multimodal transportation is able to realize the transit potential of the state. Thanks to transportation by several modes of transport, there is an increase in transit cargo flows and the capacity of transport highways.

According to a comparison of the experience of the countries with the largest markets for logistics services, namely Germany, it can be concluded that the transport system of Ukraine has a number of advantages that can become a prerequisite for the formation of effective multimodal transport and logistics centers, among which are the following:

- 1) advantageous geographical location at the intersection of transport routes that go from Europe to Asia;
- 2) an extensive system of all types of transport: railway, road, sea, river, air;
- 3) passage of transport corridors through the territory of Ukraine;
- 4) Ukraine's participation in international integration and development projects.

The creation of multimodal transport and logistics centers is an important step for the effective development of the region's infrastructure, which is fully in line with the state policy in the field of the transport complex of Ukraine and the Sustainable Logistics Strategy until 2030. Thus, by organizing the activities of MTLC, Ukraine will come closer to creating a network of multimodal logistics centers and integrating the national transport complex into the global transport network.

During the war 2022, the infrastructure sector of Ukraine faced a whole series of unique issues and problems, leading to negative trends in logistical constraints. However, even in the conditions of continued full-scale aggression, it is necessary to work on long-term plans for the restoration of the necessary traditional logistics routes. At the same time, it is necessary to create and consider proposals for the priority development of alternative logistics systems at the state, domestic and international levels, taking into account the requirements of future business needs, the development of the economy not only of Ukraine, but also of the EU for the perspective of further cooperation.

References:

1. Bagrii M.M., Konovalova O.V., Chaika N.G., Razumova K.M. The question of the modern state of the infrastructure of the transport system. *Scientific technologies*, 2021. T3(51). P. 265-270.
2. The White Book of the European Commission - Plan for the development of a single European transport space on the way to a competitive and resource-efficient transport system. Luxembourg: Publishing Center of the European Union, 2011. 28 p.
3. Bozhanova V.Yu., Orlovska Yu.V., Ishchenko T.M. Application of international experience of logistics strategies in the activities of Ukrainian enterprises. *Economic space*, 2016. No. 105. P. 146-153.
4. Vernyhora R.V., Okorokov A.M., Tsuprov P.S., Pavlenko O.I. Multimodal transportation as a basic segment of the transit potential of Ukraine. *Transport systems and transportation technologies*, 2017. Vol. 14. P. 20-29.
5. Hryniv N.T. Gagarin S.V., Danylovyh T.B. Logistics procedures of transport technologies. Lviv Polytechnic National University. URL: http://vlp.com.ua/files/32_6.pdf.
6. Diagnostics of transport activity as a component of the logistics system of the enterprise / Skrynkovskiy R.M., Kostyuk N.R., Koval N.M., Galeliuk M.M. *Problems of economics*, 2016. P. 123-128.
7. European agreement on the most important lines of international combined transport and related facilities (SLCP) (Geneva, February 1, 1991). URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU91351.html.
8. Zharska I. O. International experience of state support for the creation of transport and logistics centers. *Business-Inform*. 2017. No. 2. P. 37-44.
9. Ibrahimkhalilova T.V. The development potential of the transport and logistics services market in Ukraine. *Effective economy*, 2011. No. 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_5_48.

10. Infrastructure, integration into TEN-T and Implementation of the Agreement on SAP: results of negotiations with the European Commission. Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33419.html>.

11. Karpenko O.O. Economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering: diss. dr. ec. Sciences: 08.00.04. Kyiv, 2017. 525 p.

12. Convention on International Carriage by Rail (COTIF). May 9, 1980. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_291

13. Kondratyuk M.V. Using the experience of the European Union in the creation of transport and logistics centers in Ukraine. Bulletin of the Economy of Transport and Industry, 2014. No. 47. P. 31-33.

14. Korniyko Y.R. Scientific justification for choosing the location of the multimodal transport and logistics center. Effective economy, 2013. No. 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_1_52.

15. Logistics routes of Ukraine became part of the Trans-European transport network. Ukrainian truth. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/07/27/689709/>.

16. Malovichko A.S. Integration of Ukraine into the transport and logistics system of the European Union. Black Sea Economic Studies, 2016. Vol. 7. P. 55-58.

17. Mandra V. V. Models of modernization of the system of management of financial and economic activity of a sea trade port: diss. dr. ec. Sciences: 08.00.11. Poltava, 2018. 379 p.

18. Mandra V.V. Analysis of the global experience of managing a transport and logistics center. Economic analysis, 2016. Vol. 24, No. 2. P. 92-97.

19. International experience of building transport and logistics centers and prospects for Ukraine / V.P. Kolesnikov, N.M. Chupryna, V.V. Harkusha, O.V. Kuchkova. Systems and technologies, 2019. P. 200–210.

20. Ministry of Infrastructure. Subdepartmental organizations. URL: <https://mtu.gov.ua/content/pidvidomchi-organizacii.html>.

21. Ministry of Infrastructure. Areas of responsibility and main functions. URL: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>.

22. Naumenko M.O. Logistics as a tool for increasing the competitiveness of the enterprise. Bulletin of the Economy of Transport and Industry, 2018. No. 61. P. 129-135.

23. Nosar A. A. Regional dimension and world trends in the development of warehouse logistics: dissertation. Ph.D. ec. Sciences: 08.00.05. Odesa, 2021. 213 p.

24. Omelchenko D.Yu. Development trends of multimodal transportation according to factors of global transformations / Omelchenko D.Yu., Ilyin V.Yu. The world of economic science: coll. additional materials participation XXVIII International science and practice Internet Conf. Ternopil, 2020. P. 51-54.

25. Poleva M.V., Romaniuk O.V. Optimization of transport logistics processes using information technologies: Collection. additional materials participation XLV Scientific and technical conf. Faculty of Information Technologies and Computer Engineering. Vinnytsia: VNTU, 2016. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fitki/all-fitki-2016/paper/view/681/615>.
26. On multimodal transportation: Law of Ukraine dated November 17, 2021 No. 1887-IX. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine, 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.
27. On transport: Law of Ukraine dated November 10, 1994 No. 232/94-VR. Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine, 1994. No. 51. Art. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
28. Simonov D.I. Simonov E.D. Supply chain planning and management. Applied systems and technologies in the information society: collection. additional materials participation IV International science and practice conference, 2020. P. 194-200.
29. Sichkar D. New and old challenges. How the Ukrainian infrastructure holds up during the war. URL: / <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html>.
30. Skitsko V. I. Electronic logistics as a component of modern business. Business-Inform, 2014. No. 7. P. 309-314.
31. Scriabina D.S. The mechanism of state regulation of innovative technologies in the field of foreign economic activity. Law and public administration, 2015. No. 3. P. 145-150.
32. Stokolyas V.S. The efficiency of transport logistics as a component of the logistics system. Effective economy, 2014. No. 7. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_7_50.
33. Sustainable Logistics Strategy and Action Plan for Ukraine. Ministry of Infrastructure of Ukraine, 2018. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>.
34. Tkach O.V., Voloshchuk I.A. Regional logistics center: formation and features of functioning. Actual problems of the development of the economy of the region, 2018. Vol. No. 13. P. 128-134.
35. Chaika N.G., Novalska N.I. Infrastructure of multimodal transportation. Dynamics of the Development of World Science: coll. materials of the IX International science and practice conf. Vancouver, Canada, 2020. P. 306-314.
36. Chaika N.G., Novalska N.I. Organizational and administrative activities regarding the development of multimodal transport infrastructure in Ukraine. Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects: coll. materials VI International science and practice conf. Kharkiv, 2020. P. 1028-1037.

37. Shevchenko S.G. The role of the state in the formation of transport logistics flows. Scientific Bulletin of NLTU, 2014. Vol. 24.10. P. 295-300.

38. Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Ministerium/Minister-Hausleitung/minister-hausleitung.html>.

39. Chaika N., Selischev S. Development of international multimodal transport and technological systems. Socio-economic development of regions: strategies, models, innovations. Monograph. Opole: The Academy of Management and Administration in Opole. 2021. P. 253-259. URL: https://www.wszia.opole.pl/wp-content/uploads/2020/05/2021_WEB-BOOK_Monagraf1.pdf.

40. Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980. URL: <http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/ukpi/legal/COTIF-1999-e.pdf>.

41. Falk C. Renaissance Güterverkehrszentrum. Der Fall und Wiederaufstieg deutscher GVZ. Universität Bremen, 2012. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/46920428.pdf>.

42. Hülsmann M. Nachhaltigkeit und Logistik-Management. Konzeptionelle Betrachtungen zu Kompatibilität – Komplexität – Widersprüchen – Selbststeuerung / M. Hülsmann, J. Grapp. In: G. MüllerChrist, L. Arndt, I. Ehnert (Hrsg.): Nachhaltigkeit und Widersprüche. Eine Managementperspektive. LIT Verlag. Hamburg, 2007. P. 83-126.

43. Kashtanova T., Chaika N., Klymenko V. Historical transformations of cargo transportation's traditional types as an integral infrastructure of the economy of Ukrainian lands. Modern Science – Moderní věda. 2020. № 6. P. 40-53. URL: C:/Users/operator/AppData/Local/Temp/MS6_2020.

44. Management summary. European Freight Village Ranking 2020. Management summary. Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, 2020. URL: https://www.eesym.gr/wpcontent/uploads/2020/03/DGG_Ranking_2020_eng_summary_V_03_12.pdf.

45. Weber J., Weber J., Blum H. Logistik-Controlling – Konzept und empirischer Stand. Kostenrechnungspraxis Zeitschrift für Controlling Accounting & System-Anwendungen, 2001. 45 Jg. Heft-Nr. 5. P. 275-282.

Part 3

**HISTORICAL AND SOCIAL
ASPECTS OF THE
DEVELOPMENT OF THE
OLYMPIC MOVEMENT AND
OLYMPIC EDUCATION**

**ІСТОРИКО-СОЦІАЛЬНІ
АСПЕКТИ РОЗВИТКУ
ОЛІМПІЙСЬКОГО РУХУ ТА
ОЛІМПІЙСЬКОЇ ОСВІТИ**

3.1. Historical and social aspects of the development of boxing in Mykolaiv Історико-соціальні аспекти розвитку боксу в Миколаєві

Миколаївський бокс пройшов майже сторічний шлях - від перших боїв на палубах торгових суден до виступів його найкращих боксерів на Олімпійських іграх. Історія миколаївського боксу наповнена спортсменами та видатними тренерами, що здобули славу своїми високими досягненнями на міжнародних рингах для рідного корабельного краю.

Актуальність дослідження зумовлюється зростаючим інтересом громадськості до персоналій у спорті. Значна частина творчих біографій видатних тренерів і спортсменів уперше стає предметом наукових досліджень. Багато науковців сьогодні звертаються до вивчення питань, пов'язаних із зародженням, становленням і розвитком вітчизняного спорту, спадщиною видатних тренерів та спортсменів.

Історичні етапи становлення та розвитку боксу в Миколаєві було висвітлено в роботах наступних авторів: Аркадьева Д., Долі Г., Животовскої В., Кравченка М., Малишева Ю., Мірошніченка Є., Панянчука Г., Первова Г. Багато з вищевказаних авторів у своїх роботах згадували про засновника миколаївського боксу, велику людину, майстра, вчителя, заслуженого тренера України Олега Прокоповича Григор'єва. Його внесок в розвиток миколаївського боксу – це не тільки підготовка високого рівня спортсменів, а й організація бази розвитку боксу, відкриття клубів боксу, проведення міжнародних та всеукраїнських змагань, а також створення школи мужності для підростаючого покоління.

Поглиблене вивчення та аналіз історико-соціальних аспектів розвитку боксу в Миколаєві сприятиме покращенню теоретичної підготовки боксерів та підвищенню мотивації до занять боксом.

Отже, виникає необхідність розробки періодизації становлення та розвитку боксу в Миколаєві та з'ясування його проблем і перспектив.

Мета роботи – здійснити науково-теоретичне обґрунтування історико-соціальних аспектів розвитку боксу в Миколаєві.

Реалізація мети зумовила вибір наступних завдань:

1. Розкрити історичні етапи зародження, становлення та розвитку боксу в Миколаєві.
2. Дослідити життєвий шлях та тренерську діяльність видатного миколаївського тренера з боксу Григор'єва Олега Прокоповича.
3. Проаналізувати проблеми та визначити перспективи розвитку миколаївського боксу на сучасному етапі.

Для вирішення поставлених завдань нами було використано наступні методи:

- теоретичний аналіз наукової літератури, у тому числі й в мережі Інтернет, з метою вивчення історичних етапів розвитку боксу в Миколаєві;
- метод періодизації для здійснення історичного аналізу етапів становлення та розвитку боксу в Миколаєві;
- метод персоніфікованого підходу для вивчення життєвого шляху та тренерської діяльності видатного миколаївського тренера з боксу Григор'єва Олега Прокоповича;
- метод прогнозування з метою аналізу проблем та визначення перспектив розвитку миколаївського боксу.

На початку ХХ століття бокс на Миколаївщині був маловідомим видом спорту. Бокс мав невелику кількість прихильників. Більшість містян захоплювалася французькою боротьбою: проводилися масштабні змагання, приїжджали відомі борці. Бокс мав розвиток більше на побутовому рівні, під час вуличних бійок. Так, наприклад, на Слободці мав місце такий вираз «дати по зубам бокс» [4, с. 7].

Перші осередки розвитку боксу в Миколаєві починають з'являтися на початку 30-х років. Було створено перші секції в Палаці піонерів, Будинку фізичної культури та Палаці моряків.

Одними з перших тренерів були Григорій Порфірович Кушнір та Пауль Тетеліс. Саме вони стали ініціаторами проведення першої міжнародної зустрічі, що була проведена у 1935 році між боксерами Миколаєва і командою англійського торговельного судна.

У довоєнні роки бокс набуває популярності і серед студентів. Так, в приміщенні Миколаївського кораблебудівного інституту з'являється перша студентська секція. Було виділено приміщення, де облаштували ринг і з'явився спортивний інвентар.

Ініціатором розвитку боксу серед школярів став шкільний вчитель фізкультури Восковський Володимир Іванович. Він відбирав здібних підлітків, навчав їх прийомам боксу та організовував змагання серед школярів. Восковський сприяв розвитку не лише боксу, а й футболу.

До плеяди миколаївських боксерів довоєнного часу входили: Олег Загоруйченко, Георгій Астремський, Михайло Сурнін, Олег Григор'єв, Дмитро Бадиско, Віктор Масс, Боре Фельдман, Лев Бондаренко, Борис Андреев та ін. [4].

Після Великої вітчизняної війни група ентузіастів під керівництвом Олега Прокоповича Григор'єва в приміщенні зруйнованого німцями кінотеатру в районі залізничного вокзалу відбудувала своїми силами спортивну залу для першої ДЮСШ з боксу. У цій школі дуже скоро з'явилися перші чемпіони.

Також у 1948 році відновила діяльність секція з боксу в Миколаївському кораблебудівному інституті, яку в різні роки очолювали О. Бондаренко, О. Григор'єв, Ю. Москальков.

Ще одне відділення з боксу відкривається у 1951 році при спортивному клубі «Суднобудівник», яке очолив відомий боксер Микола Кальнов. Протягом 16 років він був головним тренером збірної Миколаївської області, підготував 18 майстрів спорту. Серед них призери чемпіонатів СРСР Б. Левицький, О. Климов, О. Подолянський, переможці і призери чемпіонатів України М. Петришин, О. Костенко, О. Цицилін та ін. [4, с. 10].

У 1952 році на чемпіонаті України з боксу перемогу у всіх проведених ним поєдинках здобув чемпіон з Миколаєва М. Славов. У цьому ж році переможцями обласних та міських змагань стають наступні спортсмени: Юсов, Бібік, Іванов, Бершадський, Хазан, Співак, Гушчін.

60-70-ті роки стають тріумфальними для вихованців ДЮСШ під керівництвом О. Григор'єва. Майстрами спорту СРСР стають наступні спортсмени-переможці: Володимир Фока, Євген Божко, Георгій Постико, Володимир Чечер, Роман Аваков, Віктор Запорожець.

Багато з вихованців Григор'єва стануть не лише титулованими спортсменами, а й продовжать справу свого тренера. В. Фока, В. Чечер та В. Запорожець – це плеяда тренерів, що внесуть вагомий внесок у розвиток боксу на Миколаївщині.

Також центрами розвитку боксу в Миколаєві стали Всеукраїнські фізкультурно-спортивні товариства «Динамо», «Спартак», «Буревісник». Серед найкращих спортсменів цих товариств можна виділити: В. Буца, Є. Максимова, Ю. Маскалькова, О. Бойка, О. Сухарева та ін.

У 80-х роках за ініціативою Миколаївського облспорткомітету було створено спортивний клуб «Ринг» і на його базі клуб боксу «Миколаїв».

За часів незалежності України Миколаїв стає центром не тільки підготовки професійних спортсменів, а й організації високого рівня міжнародних змагань.

Перша міжнародна зустріч була організована у Миколаєві у 1935 році, а у 1999 році в Палаці суднобудівників відновилися традиції проведення міжнародних зустрічей. Це була зустріч між збіркою України та Італії.

В рамках цих змагань було проведено 7 боїв у різних вагових категоріях. У вазі до 63,5 кг виступав спортсмен з Миколаєва Дмитро Романовський, який отримав перемогу над Анжело Летіція. Миколаївський спортсмен Олег Машкін у вазі до 67 кг боксував проти Леонарда Бунду. Судді зафіксували нічию. Тріумф миколаївських спортсменів у цій зустрічі завершив Олег Буц. У ваговій категорії

до 70 кг він блискуче переміг Клаудіно Перуджино. У загальному заліку збірна України виграла зустріч з рахунком 4,5:2,5 [4, с. 101].

У серпні 2003 року на базі миколаївської спортивної школи «Надія» відбувся турнір з боксу в рамках II всеукраїнських літніх спортивних ігор. Участь у турнірі взяло 210 боксерів з усіх регіонів країни. Збірна Миколаївської області посіла перше місце у другій групі областей. Серед призерів виділимо: Віталій Волков (48 кг), Максим Глубоченко (51 кг), Ровшан Рзаєв (57 кг), Дмитро Романовський (69 кг), Анатолій Горбунов (81 кг), Артем Цариков (91 кг). Олександр Ключко (60 кг), крім перемоги, отримав приз «За волю до перемоги».

У 2005 році було організовано матчеву зустріч між збірними України та Болгарії. Найкращими з миколаївських боксерів були вихованці клубу боксу «Миколаїв» Олександр Ключко (60 кг) та Сергій Дерев'янченко (69 кг). Збірна України перемогла спортсменів збірної Болгарії з рахунком 6:2 [12, с. 108].

У лютому 2006 року відбулася міжнародна зустріч Україна – Армєнія. Миколаївську школу боксу представляли Віталій Волков, Ровшан Рзаєв, Олександр Ключко та Дмитро Романовський. Збірна України перемогла з рахунком 7:3 [4, с. 114].

Також у 2006 році в Миколаєві відбулася важлива подія у світі боксу. Вперше, не тільки в Миколаєві, а й в Україні відбувся чемпіонат Європи серед школярів. Участь взяли 110 боксерів з 17 країн Європи. В збірній України Миколаївську область представили Святослав Гірс і Валентин Щербатий. У загальному заліку збірна України посіла друге загальнокомандне місце.

У березні 2018 року у Миколаєві пройшов Міжнародний турнір по боксу пам'яті 68-ми Героїв-десантників. Участь у турнірі взяли збірні України, Молдови і Білорусії. Збірна України посіла перше місце.

Окреме місце в історії становлення і розвитку боксу в Миколаєві займає плеяда видатних тренерів, що пройшли шлях від перемог у спорті до кар'єри тренера. Майже вся школа тренерів боксу в Миколаєві пройшла через підготовку видатного тренера Олега Прокоповича Григор'єва. Серед провідних миколаївських тренерів з боксу хотілося б виділити наступних: Володимира Фока, Володимира Чечера, Віктора Запорожця, Миколу Хаджиогло, Володимира Букалова, Сергія Корчинського, Олега Машкіна, Сергія Меджидова, Олександра Трондіна.

Серед видатних спортсменів, чиї досягнення прославили Миколаївську область на весь світ хотілося б виділити учасників Олімпійських ігор, призерів чемпіонатів світу та Європи Віктора Запорожця, Ковганка Сергія, Машкіна Олега, Дерев'янченка Сергія, Ключка Олександра, Волкова Віталія, Девакова Сергія.

Кожен спортсмен з боксу в Миколаєві знає ім'я видатного тренера, без якого не можливо уявити сучасний миколаївський бокс – це О.П. Григор'єв.

Про життєвий шлях та тренерську діяльність видатного тренера з боксу у м. Миколаєві Олега Прокоповича Григор'єва видано чимало книг. Серед дослідників його друзі, учні, співробітники: Аркад'єв Д., Багмет М., Білоножко А., Вичугіна С., Главатий С., Двойнисюк А., Доля Г. [1], Животовський В., Ігнатович Є., Кравченко М., Кремко А., Мірошніченко Є., Первов Г., Петров В., Сергієнко Л., Сірий В., Синявський В., Снитко Є., Чайковський А., Чуніхін В.

У цих джерелах висвітлюються основні віхи життєвого та творчого шляху людини, що захищала Севастополь, була в'язнем фашистських таборів, учасником антифашистської підпільної організації, а з 1945 року стояла у джерел розвитку боксу в Миколаєві [2, с. 3].

Олег Прокопович народився 14 серпня 1919 року, він був єдиною дитиною у родині, його виховувала матір, Акуліна Микитівна. Дитинство Олега проходило на вулиці серед вуличних бійок завойовуючи авторитет. Але одного разу його життя кардинально змінилося. Це відбулося після його знайомства з боксом.

Бокс змінив його відношення до життя і став його улюбленим заняттям, хоча були і інші. Він займався малюванням в художній студії відомого художника Михайла Божія, а також закінчив парашутне відділення міського аероклубу [2, с.4].

Так склалася доля, що сусідом Олега був професійний боксер Пауль Тетеліс, який декілька років як повернувся з Франції. Саме він став першим тренером Олега. Хлопці разом з тренером вранці виконували спеціальні вправи, обливалися холодною водою, били кулаками по мішку, наповненому зерном, а ввечері відпрацьовували спеціальні прийоми. На вихідні бігали на дальні дистанції в різні райони міста: в Соляні, за Варварівку, на Мішковку.

У 1938 році закінчив робфак педагогічного інституту, а потім вступив на фізико-математичний факультет цього ж закладу. Увесь цей час продовжував активно займатися боксом.

Але війна поставила крапку на мріях і планах молодого фахівця. 13 серпня 1941 року гітлерівці оточили Миколаїв. Німці скидали на місто бомби. Зенітна батарея ледве стримувала натиск ворога, але матросам вдалося прорвати оточення, серед них був і Олег Прокопович.

Потім був відступ степами України і оборона Севастополя. На початку 1942 року його направили в 10-ДОТ, де він знаходився до останнього штурму.

Під час боїв на Сапун-горі Григор'єв отримав контузію, але через декілька днів знову був у строю. Далі було поранення і евакопункт, який захопили німці. Це стало початком німецького полону. Далі були концтабори.

Разом з іншими полоненими Олега перевели у Майданек. Через декілька днів його відправили на каторгу біля міста Гродек, де вони будували злітні смуги для авіації. Жажливі умови праці та майже відсутнє харчування приводило до зневоднення організму.

23 липня 1944 року фронт наблизився до Люблино і радянські танкові частини прорвали стіни в'язниці і звільнили полонених. Але це не було кінцем його страждань. Після звільнення його направили в м. Тулу у фільтраційний табір, а звідси у Москву, де більше року велися дорити. І ще довго після закінчення війни на ньому було тавро «невиїзний». Навіть коли він очолив відділення боксу в ДЮСШ йому відмовляли у виїзді закордон у якості тренера, блокували присвоєння Заслуженого тренера СРСР. І лише у липні 1969 року він отримав довідку про те, що він проходив службу у лавах Радянської армії з 15.06.1941 р. по 10.11.1945 р. і був знятий з військового обліку [2, с. 9].

Повернемося на кінець війни, коли у 1945 році Олег Прокопович нарешті потрапив до рідного міста. Йому було запропоновано очолити відділення з боксу ДЮСШ.

Одночасно Олег Прокопович опановував професію тренера. Це – всесоюзні курси тренерів, факультативний курс з фізичного виховання Миколаївського педагогічного інституту, далі протягом шести років заочного відділення Київського інституту фізичної культури та факультет удосконалення Московського ГЦОЛФКа. Як він все це зміг зробити, хоча його здоров'я було сильно підірвано війною [2, с. 10].

Олег Прокопович любив говорити своїм учням: «Якщо хочеш стати справжнім чоловіком – займайся вітрильним та парашутним спортом, бери альпеншток і йди в гори, вдягай боксерські рукавички – і на ринг, там ти завжди знайдеш себе, станеш поважати себе та інших» [2, с. 10].

Кравченко М. у своїй книзі «Правда вчителя мужності», присвяченій Григор'єву, пише: «Педагогічна методика Олега Прокопича була «простою» - він хотів бачити своїх хлопців справжніми чоловіками, які спроможні не битися, а захищати себе. Свій бокс він будував на людинолюбстві» [5, с. 10].

Але більше сили у підготовці боксера він цінував техніку. В боксі всього 6 видів ударів і 20 видів захисту, однак кількість їх комбінацій нескінченна. У середньому під час бою боксер здійснює до 250 ударів. Але один невірний рух і ти у прірві. Трохи відволікся, розслабився – і удар зіб'є тебе. Бокс увібрав у себе і простоту удару і складність технічної майстерності.

Біля 80-ти вихованців Олега Прокоповича в різні роки ставали переможцями і призерами республіканських і всесоюзних змагань. Він підготував 11 майстрів спорту СРСР. У 1967 році Григор'єв став першим Заслуженим тренером України в Миколаєві. За плідну роботу по вихованню молодого покоління його нагородили багатьма дипломами, грамотами, почесними знаками Спорткомітету СРСР, УСРСР, Міністерства просвіти України та значком «Відмінник фізичної культури» [2, с. 12].

Олег Прокопович також займався суспільною роботою. Брав участь у будівництві спортивного табору «Моряна» біля с. Рибаківка, боксерського комплексу у парку залізнично-дорожників, спортивного залу у Корабельному районі. За це він був нагороджений знаком «Активіст будівництва спортивних споруд». Ним було створено клуби героїчно-патріотичного виховання «Ринг», «Олімпік» та ін. [2, с. 12].

Також він очолював федерацію боксу, тренерську раду, колегію суддів, був членом президії міського спортивного комітету.

Окремим напрямом його суспільної діяльності була організація скаутської групи «Свобода», він розробив її Статут.

Олег Прокопович був ініціатором проведення всесоюзних турнірів з боксу, присвячених 68 морякам-десантникам, що звільнили м. Миколаїв від німецько-фашистських загарбників. Перший з них відбувся 27-31 березня 1970 року у Палаці культури суднобудівників. З 1998 року турнір став міжнародним.

Серед видатних спортсменів, що підготував Олег Прокопович були: Адиров А., Бурлик Я., Буц В., Запорожець В., Іванов Г., Корчинський С., Меджидов С., Москальков Ю., Тирін О., Чечер В. Це не лише видатні спортсмени, а й тренери, що вписали не одну сторінку в історію боксу як в Миколаєві так і у світі.

18 травня 1998 року пішов з життя славетний тренер міста Миколаєва Олег Прокопович Григор'єв. Після його смерті СДЮСШОР № 6, у якій він працював, була названа на його честь.

А 6 жовтня 2014 року на вулиці Правди, 26 відкрито меморіальну дошку, що зображена, на честь легендарного тренера з боксу, засновника Миколаївської школи боксу. На урочисте відкриття приїхав відомий боксер Олександр Усик. Відкриття пам'ятної дошки приурочено до 95-річчя від дня народження заслуженого тренера України Олега Григор'єва [6, с. 3].

Учні усіх поколінь з гордістю згадують свого тренера. Його світлій пам'яті присвячено щорічні всеукраїнські змагання з боксу, що проходять в Миколаєві.

Олег Прокопович Григор'єв пропрацював в ДЮСШ близько сорока років. За ці роки він виховав багато грамотних, тактичних і технічних боксерів. Близько вісімдесяти вихованців в різні роки ставали переможцями і призерами

республіканських і всесоюзних змагань. Ним було підготовлено одинадцять майстрів спорту СРСР.

І підводячи підсумки хотілося б завершити цитатою видатного тренера Григор'єва з його листа від 6 січня 1984 року. Він писав: «Те, що я зміг пройти через всі випробування на війні, а потім у фашистських таборах, я це зміг лише завдяки боксу, який є вищою школою підготовки і формування якостей справжнього бійця. Витримка, витривалість і винахідливість в критичній ситуації – все це можна досягнути, тільки займаючись боксом».

Становлення та розвиток боксу в Миколаєві має свою історію, видатних спортсменів та тренерів, але є й ряд особливостей:

1. Миколаївський бокс пройшов всі етапи становлення від зародження в 20-х роках XIX століття до міжнародного визнання на світових аренах за часів незалежності України. До основних етапів належать:

I. Початок 30-х років – 1935 рік - зародження боксу в Миколаєві.

II. 1935 - 1940 роки - відкриття секцій з боку; залучення широких мас населення до занять боксом.

III. 1945- 1951 роки - відкриття ДЮСШ з боксу та відновлення роботи секції на базі ЗОШ, ЗВО та фізкультурно-спортивних товариств «Динамо», «Спартак», «Буревісник».

IV. 1952 – 1990 роки - сходження миколаївських боксерів на п'єдестали всеукраїнських та міжнародних змагань, участь у Олімпійських іграх.

V. 1991 – 2020 роки - організація і проведення всеукраїнських чемпіонатів та міжнародних зустрічей з боксу в місті Миколаєві.

2. До занять боксом залучалися всі заклади: ЗОШ, ДЮСШ, ЗВО, фізкультурно-спортивні товариства «Динамо», «Спартак», «Буревісник».

3. Миколаїв має свою тренерську школу. Розпочинаючи з видатних тренерів Володимира Восковського та Олега Григор'єва цей список поповнили їх учні: Володимир Фока, Володимир Чечер, Віктор Запорожець, Микола Хаджиогло, Володимир Букалов, Сергій Корчинський, Олег Машкін, Сергій Меджидов, Олександр Трондін.

4. Заслужену славу миколаївському боксу принесли наступні спортсмени, учасники Олімпійських ігор, призери Чемпіонатів Європи та світу: Віктор Запорожець, Сергій Ковганко, Олег Машкін, Сергій Дерев'янченко, Олександр Ключко, Віталій Волков, Сергій Деваков.

5. Миколаїв був і залишається центром організації і проведення міжнародних, всеукраїнських та регіональних змагань.

Література:

1. Доля Г. Безсмертя мужності: пам'яті тренера боксу Олега Григор'єва // Український південь. – 2000, - 30 березня

2. Животовская В. В., Петров В. А., Снытко Е. В. Спортивная слава семьи Григорьевых: Очерк. — Николаев: Издательство Ирины Гудым, 2010. — 32 с.

3. Мірошніченко Є.Г. Григор'єв Олег Прокопович // Енциклопедія сучасної України (укр.). - К.: НАН України, Наукове товариство ім. Шевченка, Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2006. - Т. 6: Го - Гю. - 711 с.

4. Николаевский бокс: фотоальбом. – Николаев:, 2007. – 144 с.

5. Правда учителя мужества: ист. лит-ра / М.В. Кравченко. – Николаев : Приват– Полиграфія, 2000. – 98 с.

6. Черный, В. На открытие памятной доски легендарному николаевскому тренеру приехал олимпийский чемпион Александр Усик // Николаевские новости. - 2014. - N 122 (9 окт.). - С. 3.

3.2. Modern problems of sailing in Ukraine

Сучасні проблеми вітрильного спорту в Україні

Сучасний вітрильний спорт сьогодні - характеризує державу як передову в технічному та культурному відношенні. Яхта, це сучасний вироб, що проектується та будується з використанням найпередових, найсучасніших технологій з різних галузей науки та виробництва, що в свою чергу демонструє високий потенціал держави.

Метою діяльності Вітрильної федерації України (ВФУ) є розвиток вітрильного спорту України у всіх його проявах (дитячий спорт, спорт вищих досягнень, крейсерський спорт тощо). Українська школа вітрильного спорту виховала багато спортсменів світового рівня. Разом із цим, відтоді, як колишні системи розвитку спорту були скасовані, він практично припинив розвиватись. Діюча система, можливо, відповідає короткостроковим потребам, але вона не здатна стимулювати розвиток спорту або індустрії, необхідної для розвитку вітрильного спорту. Тому необхідно подивитись на майбутнє вітрильного спорту в довгостроковій перспективі.

Проблематику з даної теми окреслюють різні спеціалісти: Скрипченко І.Т. [3; 4], Зеленін Д. [2] , Шкретій Ю.М. [5]. В Україні, на думку О. Шинкарук, М. Дутчака, Ю. Павленко, прийнято достатню кількість нормативно-правових документів з вказаного питання, проте відсутній належний контроль та відповідальність за їх виконання. Тому шляхи вирішення сучасних проблем вітрильного спорту в Україні потребують подальшого ґрунтовного дослідження. [1]

Мета дослідження - дослідити сучасні проблеми вітрильного спорту в Україні. Наукова новизна. В роботі праналізовано проблеми сучасного

вітрильного спорту в Україні та окреслено шляхи вирішення цих проблем. Більш детально розглянуто реальний рівень проведення змагань з вітрильного спорту в Україні.

Вітрильний спорт входить до когорти тих видів, які на кожних Олімпійських іграх приносять Україні медалі. На кожній із трьох літніх Олімпіад, у яких Україна брала участь як незалежна держава, вітрильники забезпечували країну нагородами[2]. Україна подарувала вітрильному спорту одну зі світових легенд - Валентина Манкіна. Киянин, Валентин Григорович Манкін - ушавлений радянський яхтсмен, триразовий олімпійський чемпіон, багаторазовий переможець чемпіонатів світу та Європи, заслужений майстер спорту СРСР (1968), заслужений тренер СРСР, неодноразовий чемпіон СРСР з 1959 по 1981 роки в різних класах яхт. Він єдиний у світі яхтсмен, який вигравав золоті олімпійські медалі в трьох різних класах: Фінн, Темпест і Зоряний. Валентин Манкін давно вже працює в збірній Італії з вітрильного спорту і готує чемпіонів там. У 1994 Франческо Бруні став чемпіоном Європи та світу в класі "Зоряний", у 2000-му Девоті виграв срібло на олімпіаді. І на їхньому місці, могли б бути українські вихованці Манкіна.

Віктор Володимирович Коваленко — український радянський яхтсмен та тренер, пізніше український та австралійський тренер із вітрильного спорту. На пострадянському просторі Віктора Коваленка називають «Кремінь», а в англійських країнах — «medal-maker» (людина, яка робить медалі), оскільки лише у складі збірної Австралії його вихованці здобули на Олімпійських іграх 12 комплектів нагород різного ґатунку. Після розпаду Радянського Союзу Віктор Коваленко став тренером чоловічої та жіночої збірної України з вітрильного спорту в класі яхт «470». Грошей на розвиток вітрильного спорту виділялось дуже мало, тому тренерський штаб збірної вирішив зробити ставку саме на для чого в Німеччині закупили дві яхти вартістю по 15 тисяч доларів кожна, та проведено забезпечення підготовки спортсменів. Результатом цілеспрямованої підготовки став виграш золотих медалей у класі «470», чоловічим екіпажем у складі Євгена Браславця та Ігора Матвієнка, жіночий екіпаж у складі Руслани Таран і Олени Пахольчик здобув бронзові медалі. За цей успіх Віктору Коваленку присвоєно почесне звання Заслуженого тренера України. У 1997 році Віктора Коваленка обрали Віце-Президентом Федерації вітрильного спорту України.

У 1992 році ми почали втрачати фахівців, відомі тренери поїхали працювати за кордон, інші змінили поле діяльності, опікуючись своїми родинами. Держава не могла запропонувати спортивним людям гідної оплати їхньої праці. Тренер отримував 20 доларів, дехто мав ще менше. Тоді майже у сто разів зменшилася кількість тих, хто займався вітрильництвом.

Проте після 1997 року підтримка з боку держави вітрильного спорту значно зменшилась. У цей час Віктор Коваленко отримав пропозицію від Федерації вітрильного спорту Австралії з пропозицією очолити збірну країни з вітрильного спорту і прийняв її. Пізніше він також запросив на роботу до Австралії Євгена Браславця. Незважаючи на переїзд до Австралії, Коваленко обирався Віце-Президентом Федерації вітрильного спорту України на період у 1998-2001 роках, та входив до тренерської ради Федерації вітрильного спорту України. Як допустила наша держава, що досвід таких яхтсменів і тренерів не був затребуваний вдома, на батьківщині? Питання залишиться без відповіді назавжди.

Докорінним чином ситуація почала змінюватися на початку двохтисячних. Стан справ у вітрильному спорті України потроху покращився, тренери повернулися до праці. Ті школи, що вижили, розвивалися у нових умовах. Люди навчилися працювати зі спонсорами, знаходити додаткові джерела фінансування. Ситуація знов змінилася у 2014 році, з початком подій на Донбасі і в Криму. Знов не вистачало грошей на інвентар та зарплатню тренерів і інші служби.

В таблиці 1. приведено дані по кадровому забезпеченню національної збірної з вітрильного спорту України в різні роки.

В команді кожного року є потреба в різних кваліфікованих кадрах, але вона не завжди задовільняється і це негативно впливає на підготовку національної збірної[4].

Під час дослідження було проведено аналіз матеріально-технічної бази спортивних шкіл з вітрильного спорту, яхт-клубів України (м. Миколаєва, м. Києва, м.Тернополя) за вимогами стандарту, які ставляться до клубів спортивної підготовки з вітрильного спорту. Проведений аналіз виявив, що матеріально-технічна база більшості яхт-клубів не відповідає стандартам, що висуваються, крім цього, простежується брак катерів супроводу і необхідного обладнання. Основним джерелом існування для спортсменів вітрильників залишається держава, але для закупівлі запчастин для яхт вони користуються допомогою спонсорів (а знайти їх непросто), бо з бюджету кошти на це отримуються лише перед олімпіадами.

Вітрильний спорт вимагає вкладання грошей. Але якщо поррахувати, скільки, наприклад, витрачається на патрони у стендовій стрільбі або скільки коштує олімпійська підготовка в плаванні — вітрильний спорт вже на здаватиметься таким дорогим. Один човен купується за 15 тисяч доларів, але ним користуються увесь олімпійський цикл — чотири роки. Україна – унікальна і багата держава, яка має розвинену річкову і морську інфраструктуру, досвід

чемпіонів світу і олімпіад. Залучення додаткових фінансових ресурсів різних фірм, компаній як спонсорів, є необхідною умовою успішного функціонування Олімпійського руху в країні. Подальший перспективний розвиток вітрильного спорту має залежати від активних членів клубів та роботи тренерів, а результати наших спортсменів на міжнародному рівні мають залежати від кількості і якості яхт національних класів.

Таблиця 1.

Кадрове забезпечення національної збірної команди з вітрильного спорту України (2017-2020)

№ з/п	Посада	2017		2018		2019	2020
		потр	наяв	потр	наяв	потр	потреби
1	Державний тренер	1	1	1	1	1	1
2	Головний тренер	1	1	1	–	1	1
3	Провідний тренер	1	1	1	1	1	1
4	Старший тренер	2	2	3	3	5	5
5	Начальник команди	2	2	1	1	1	1
6	Тренер-лікар	1	1	1	–	1	1
7	Тренер-масажист		–	–	–	1	1
8	Тренер-адміністратор	1	1	1	1	1	1
9	Тренер-оператор	–	–	–	–	–	
10	Тренер-механік		–		–		
11	Спортсмен-інструктор	18	18	18	18	22	22

Тренери збірної вважають, що головна задача сьогодні підтягнути на гідний рівень і дати можливість проявити себе резерву збірної, виділяючи на це більшу частину коштів. Більшість екіпажів готувалася до змагань за кордоном. Восени після завершення сезону турнірів більшість вітрильників високого класу приїздили на базу в Севастополі. Але ми втратили цю базу в Криму, що ускладнило підготовку спортсменів до змагань і до Олімпіад у 2016, 2020 років.

В таблиці 2. приведено дані по аналізу рівня проведення змагань з вітрильного спорту в Україні. Показники таблиці свідчать про те, що найбільшою проблемою залишається фінансове забезпечення проведення змагань. Це і нестача спонсорської допомоги (експерти оцінили на «незадовільно») 10,4%; на «задовільно» проходить фінансування змагань (не завжди відповідає їх статусу) і складає 25,6%; фінансова можливість оренди технічного забезпечення для проведення змагань виглядає краще і складає 33,4%. На «добре» спеціалісти оцінили забезпечення змагань суддівським

кадрами 72,2%, календар проведення змагань відповідає сучасним вимогам на 70,3%, оплата суддівського корпусу забезпечена тільки на 55,1%.

Положенню «дуже добре» відповідає тільки один показник: забезпеченість акваторіями, де можна кваліфіковано проводити змагання - 83,2%, враховуючи відсутність бази в Криму.

Таблиця 2.

Аналіз рівня проведення змагань з вітрильного спорту в Україні.

№	Заходи	дуже добре 80-100%	добре 50-80%	задовільно 20-50%	незадовільно менше 20%
1	Технічне забезпечення для проведення змагань.		50,2±7		
2	Фінансова можливість оренди технічного забезпечення для проведення змагань			33,4±5	
3	Можливість оплати роботи суддівського корпусу		55,1±2		
4	Фінансування змагань відповідно їх статусу (відповідає на)			25,6±6	
5	Забезпеченість акваторіями, де можна кваліфіковано проводити змагання	83,2±3			
6	Календар проведення змагань відповідає сучасним вимогам		70,3±5		
7	Забезпечення змагань кваліфікованими суддями		72,2±4		
8	Наявність спонсорів для професійного проведення змагань				10,4±8

В Європі, Північній Америці та Австралії вітрильний спорт є не менш популярним, ніж футбол і гольф. Аудиторія і учасники вітрильних подій налічують десятки мільйонів людей, мільйони яхт, існують тисячі клубів. Зростання популярності спорту стимулювало міжнародний розвиток

супутнього виробництва, яке приносить мільярди доларів прибутків щороку. Спорт отримує широку спонсорську підтримку міжнародних брендів завдяки цінностям, які він пропагує. Як наслідок – широка популярність у медіа. Серед цінностей спорту: здоров'я, певний спосіб життя, довілля, співучасть, саморозвиток, технології. На сьогоднішній день ситуація з вітрильним спортом в Україні дуже схожа на те, що було у Великобританії, Франції та більшості розвинених нині вітрильних країн близько 30 років тому. Досвід цих країн є ключовим для майбутнього розвитку спорту в Україні. У Великобританії сьогодні яхтсменів-аматорів більше ніж тих, хто відвідує футбольні матчі. Там вітрильний спорт практикується на базі шкіл та вищих навчальних закладів. Кількість яхт-клубів сягнула сотні, у тому числі завдяки уряду, який передав усі внутрішні води у користування спортивних закладів. Відповідно, майбутнє спорту в Україні вирішить законодавство і прогресивність національної федерації вітрильного спорту.

Таблиця 3.

Експертна оцінка факторів підняття престижу вітрильного спорту в Україні та на міжнародному рівні.

№	Заходи	Ранг*
1.	Матеріальне забезпечення вітрильного спорту	1
2.	Забезпеченість кваліфікованими тренерськими кадрами	2
3	Приймати участь в міжнародних регатах, змаганнях під стягом України	3
4.	Проведення значущих заходів на республіканському рівні	4
5.	Співпаця з українськими та міжнародними федераціями з вітрильного спорту	5
6.	Співпаця з регіональними та місцевими органами влади	6
7.	Співпраці з національними та міжнародними ЗМІ	7
8.	Організація семінарів з участю провідних спортсменів і тренерів на всіх рівнях	8
9.	Підняти рівень інформованості населення України про змагання з вітрильного спорту	9
10.	Видання професійної літератури з вітрильного спорту	10

*Метод ранжування (1 ранг- найважливіший захід; 10 ранг - найменш важливий)

В таблиці 3. представлено експертну оцінку факторів підняття престижу вітрильного спорту в Україні та на міжнародному рівні. В дослідженні (методом ранжування) прийняли участь 10 експертів.

Аналіз показав, що найважливішими проблемами (1, 2 - ранг) експерти вважають проблеми матеріального забезпечення вітрильного спорту та кадрове питання. Дуже важливим (ранг 3) є представництво українських вітрильників на міжнародній арені та участь в міжнародних регатах, змаганнях під стягом України. Для популяризації вітрильного спорту важливі високі результати українських яхтсменів на міжнародних змаганнях, Європейських та світових чемпіонатах та Олімпійських іграх. Але це також пов'язано з матеріальними витратами.

Витрати на відрядження офіційних делегацій національної збірної команди України з вітрильного спорту здійснюються за рахунок МКМС в межах коштів, передбачених Єдиним календарним планом фізкультурно-оздоровчих та спортивних заходів України на рік. Але їх не вистачає.

Проведення значущих заходів на республіканському рівні отримало 4 ранг, що говорить про розуміння спеціалістами з вітрильного спорту важливості проведення змагань та регат на національному рівні. Вітрильний спорт, особливо аматорський, доступний людям всіх вікових категорій майже без фізичних обмежень. Діти набувають корисних навичок, а старше покоління покращує здоров'я та подовжують активний вік. З метою залучення широких мас населення до яхтінгу, треба всіляко підтримувати імідж, як загальнодоступного виду спорту. А спортсменам високого рівня змагання потрібні для відпрацювання змагальних навичок і відбору в регіональні та національні збірні.

«Співпаця з регіональними та місцевими органами влади» зайняла тільки 6 ранг, що говорить про певну зневіру в ці органи влади і неможливість часом «достучатися» до них із проблемами вітрильництва.

Ранги з 7 по 10 відповідають на питання популяризації вітрильного спорту серед населення України і про підвищення науково-методичного рівня тренерсько-педагогічних кадрів, що працюють на цей вид спорту. Нажаль, вони відносяться спеціалістами до менш важливих. Сьогодні в Україні практично відсутнє сучасне спортивне обладнання та інвентар, не будуються сучасні спортивні споруди, не вистачає кваліфікованих кадрів. Під час підготовки спортсменів високого класу використовується незначна кількість сучасних спортивних технологій, тому в більшості випадків тренери діють виходячи з власного досвіду.

Міністр молоді та спорту Вадим Гутцайт зазначив, що на сьогоднішній день в Україні 113 об'єктів зруйновані частково або повністю. 19 взагалі вже не існує. Нам потрібно більше 160 млн. доларів, щоб це все побудувати. За останні 2 роки будівництва такої спортивної інфраструктури Україна ще не знала. Ми

маємо все це відбудувати після перемоги, але на сьогодні нам не вистачає інфраструктури. Треба робити все, щоб відновити її після перемоги. Але вже зараз Україні треба розробляти плани з відбудови спортивної інфраструктури.

В рамках програми Президента України UNITED 24 відкрито спеціальний рахунок в Національному банку. Ми очікуємо допомоги від наших міжнародних партнерів.

МОК збирається проводити донорську конференцію по збиранню коштів на відновлення інфраструктури, але будуть потрібні і бюджетні кошти на відновлення. Тому що для України головне - це рухова активність, заняття масовим спортом і перемоги наших спортсменів.

Висновки. 1. Для визначення концепції та напряду підготовки яхтсменів-олімпійців необхідно знати та враховувати загальні тенденції розвитку світового вітрильного спорту. Спортивні діячі зарубіжних країн справедливо пов'язують успіхи у вітрильному спорті з престижем держави. Саме вітрильному спорту серед інших видів спорту відводиться велика роль. При вітрильних федераціях багатьох зарубіжних країн створені спеціалізовані комітети олімпійської вітрильної підготовки, які займаються питаннями планування, фінансування підготовки, зв'язками з державними органами, фірмами-спонсорами, федераціями інших країн. Завдяки таким заходам, яхтсмени цих країн сьогодні займають лідируючі позиції в світовому рейтингу. Нажаль, виступи українських яхтсменів на Олімпійських Іграх не відіграють важливої ролі у представленні держави на міжнародній спортивній арені та у світі.

2. Сучасне становище вітрильного спорту в Україні, стан сучасної системи підготовки та матеріально-технічного забезпечення не дають можливості сподіватися на успіхи в іграх Олімпіад. Проблемами продовжують бути невисокий рівень розвитку вітрильного спорту на Україні, незначна кількість сучасних баз спортивної підготовки, відсутність достатнього фінансування та матеріально-технічного забезпечення (закупівля нових швертботів, вітрил тощо), відсутність науково-методичного забезпечення підготовки кваліфікованих яхтсменів та відсут достатньої кількості висококваліфікованих тренерських кадрів.

3. Для досягнення успіхів на міжнародній арені українському вітрильному спорту необхідно переходити на централізовану підготовку з цілорічним тренуванням, спеціалізованими базами, державними стипендіями і іншими формами компенсацій. Вітрильна федерація України має спиратися на позитивний досвід більш успішних країн, де створені спеціалізовані комітети олімпійської вітрильної підготовки, які займаються питаннями планування,

фінансування підготовки, зв'язками з державними органами, фірмами-спонсорами, федераціями інших країн.

4. Відповідальність за розвиток дитячого, дитячо-юнацького, резервного спорту всередині країни (матеріальна база, кадрове забезпечення, організація тренувальної та змагальної діяльності) покласти на центральний орган виконавчої влади у сфері фізичної культури і спорту (в т.ч. – державних тренерів), добровільні спортивні товариства, спортивні федерації, регіональні та місцеві органи управління. Налагодити ефективний державний та громадський контроль за виконанням раніше прийнятих рішень щодо розвитку спорту та олімпійської підготовки.

Література:

1. Олімпійська підготовка спортсменів в Україні: проблеми і перспективи / О. Шинкарук, М. Дутчак, Ю. Павленко // Спортивний вісник Придніпров'я. - 2013. - № 1. - С. 82-86. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/svp_2013_1_18
2. Парусный спорт: перспективы развития. Интервью президента ВФПС Дмитрия Зеленина // Катера и яхты. – 2009. – №4. – С.134-136 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://katera.ru/files/magazines/220/1-34-136.pdf>
3. Скрипченко И.Т. Анализ выступлений сборной команды Украины по парусному спорту на XXVI-XXVIII Олимпийских играх / И.Т. Скрипченко // Материалы II Междунар. научно-практич. конференции «Актуальные проблемы теории и методики физической культуры, спорта и туризма» – Минск: БГУФК, 2006. – С.133-136.
4. Скрипченко И.Т. Підсумки і перспективи розвитку олімпійського вітрильного спорту / І.Т. Скрипченко // Спортивний вісник Придніпров'я. – Дніпропетровськ, 2013. – №3. – С. 91-94
5. Шкретій Ю.М. Напрями реформування системи фізичної культури і спорту в Україні. / Ю.М. Шкретій // Актуальні проблеми фізичної культури і спорту : Зб. наук. праць. – 2004. - № 4. – С. 5-11

3.3. Features of the training process of athletes - paraolympians in the competitive periods

Особливості тренувального процесу легкоатлетів - параолімпійців у змагальний період

Сучасні, несприятливі умови навколишнього середовища, призводять до порушень гармонійного розвитку людського організму, зокрема порушень його біологічних процесів. І як наслідок в останні десятиріччя збільшується кількість хворих людей з різноманітними патологіями у розвитку [5].

Політичні, соціально-економічні, культурні та гуманістичні умови розвитку сучасного суспільства сприяють створенню рівних можливостей щодо реалізації індивідуальних здібностей та задоволення особистих потреб усіх громадян, зокрема осіб з інвалідністю [2].

Керівництво організаційною і методичною роботою сфери адаптивної фізичної культури і спорту інвалідів в Україні здійснюється системою державних структур, до яких входять: федерації, комітети, комісії, асоціації інвалідів, кафедри профільних вищих навчальних закладів, діагностичні і реабілітаційні центри, корекційні заклади, консультаційні пункти, спеціальні школи-інтернати, клуби, секції, збірні команди по видах спорту [4].

Спорт інвалідів є різновидом адаптивної фізичної культури. Його мета – реалізація здібностей людини і порівняння їх із здібностями інших людей, що мають аналогічні проблеми в розвитку.

Адаптивний спорт орієнтований на змагання, на досягнення максимальних результатів. Тобто ключовим є установка на рекорд – це і є головна відмінність адаптивного спорту від всіх інших видів адаптивної фізичної культури.

На етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей високий результат спортсмена, під час основних змагань, визначає ефективність моделі підготовки, використаної у змагальному періоді. На сучасному етапі стан проблеми, пов'язаної з проектуванням ефективних моделей управління навчально-тренувальним процесом висококваліфікованих легкоатлетів без вад розвитку, знаходиться на досить високому рівні [1].

Значним прогресом відзначається також розв'язання проблеми з визначення основ та підходів до формування змісту підготовки таких спортсменів, але з особливими потребами, зокрема порушеними функціями опорно-рухового апарату (ПФОРА) на етапі базової підготовки.

Відзначаємо що визначальним тут є адаптування принципів, засобів, методів підготовки спортсменів без порушень розвитку до можливостей і особливостей спортсменів із ПФОРА, що засвідчує вже власне назва «Адаптивний спорт».

Проблематика проектування моделей управління тренувальним процесом легкоатлетів із ПФОРА на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей, у тому числі в змагальному періоді підготовки до основних стартів, то стан її розв'язання знаходиться на рівні рекомендацій загального характеру, основу яких становить адаптування [6].

На наш погляд існує протиріччя між важливістю та необхідністю управління навчально-тренувальним процесом легкоатлетів-паралімпійців із ПФОРА у змагальному періоді підготовки до основних стартів, з одного боку, та відсутністю моделей, реалізація яких забезпечить кожному такому спортсмену можливість продемонструвати найвищий результат під час змагань.

Мета дослідження полягає у визначенні ефективної адаптаційної моделі управління тренувальним процесом висококваліфікованих легкоатлетів із ПФОРА у змагальному періоді.

Завдання дослідження:

1. Узагальнити і систематизувати сучасні дані щодо спортивної підготовки висококваліфікованих легкоатлетів із ПФОРА у змагальному періоді.

2. Визначити найбільш ефективну модель управління тренувальним процесом легкоатлетів-параолімпійців у змагальному періоді з ціллю поліпшення фізичної підготовленості і як наслідок зокрема, результатів змагальної діяльності.

Одним із важливих і відповідальних періодів підготовки спортсменів високої кваліфікації є змагальний, адже реалізується для забезпечення того, щоб вони продемонстрували максимально високий результат під час змагань, до яких така підготовка здійснюється. Такими змаганнями є Чемпіонати Світу, Європи та Олімпійські Ігри (у спортсменів із ПФОРА – Паралімпійські Ігри).

Надзвичайно необхідним є узагальнення та систематизація даних, щодо організації, змісту підготовки спортсменів високої кваліфікації до найбільш відповідальних (основних) змагань року. Наявна на сьогоднішній день інформація забезпечує подальше вдосконалення тренувального процесу, яке в свою чергу сприяє досягненню високих результатів у кожній легкоатлетичній дисципліні. У доступних літературних джерелах нами не знайдено необхідної інформації по підготовці спортсменів паралімпійців до основних змагань, хоча питанням підготовки спортсменів із порушеними функціями, віднесених до

різних нозологічних груп, на більш ранніх етапах багаторічного процесу, за даними одного з провідних іноземних дослідників адаптивного спорту Д. П. Винника [3].

Також відзначаємо розробленість на високому науковому рівні теоретичних та організаційно-методичних основ спортивного тренування легкоатлетів високої кваліфікації, але які не відзначаються особливими потребами, тобто спортсмени БПР.

Одним із перших кроків у розв'язанні порушеної проблеми є виокремлення теоретичних основ підготовки спортсменів високої кваліфікації з ПФОРА, використовуючи інформацію загальної теорії спортивного тренування спортсменів БПР. Обґрунтування останнього зумовлено тим, що ключовим, як у теорії та методиці фізичного виховання осіб із ПФОРА, так і їх спортивної діяльності, є адаптування засад, методів, засобів, організації, підходів до формування і реалізації змісту, що використовуються в тренувальних методиках осіб БПР.

Відзначаємо, що загальна теорія спортивного тренування спортсменів БПР засвідчує таке: підготовка цих спортсменів відзначається відповідною структурою, тобто структурою багаторічної підготовки та її етапів, чотирирічних олімпійських циклів. Структура передбачає дві самостійні стадії:

- становлення вищої спортивної майстерності;
- розвитку і реалізації такої майстерності.

Тривалість цих стадій становить, зазвичай, відповідно від 6 до 10 та від 2 до 12 років. Друга стадія, у свою чергу, передбачає такі етапи:

- максимальної реалізації індивідуальних можливостей;
- збереження вищої спортивної майстерності;
- поступового зниження досягнень.

Вікові межі тривалості кожної з двох стадій, повною мірою стосується також адаптивного спорту чи спорту інвалідів.

Структура багаторічної підготовки спортсменів легкоатлетів із різними обмеженими функціями передбачає такі етапи: корекційно-оздоровчий з елементами легкої атлетики й інших видів спорту; початкової підготовки без чіткої спеціалізації; навчально-тренувальний; спортивного вдосконалення; вищої спортивної майстерності.

Порівнюючи складові наведених структур відзначаємо наявність спільного, а саме однакового етапу, – максимальної реалізації індивідуальних можливостей, що представлений у вищенаведеній структурі багаторічної підготовки спортсменів БПР, та вищої спортивної майстерності (представлений у структурі спортсменів із обмеженими функціями).

Відзначаємо, що основу періодизації спортивного тренування легкоатлетів із ПФОРА високої кваліфікації, як багаторічного процесу їхньої підготовки, може становити класична теорія, тобто розроблена для спортсменів БПР.

Аналіз літературних джерел стосовно інформації, пов'язаної з етапом максимальної реалізації індивідуальних можливостей, засвідчив, що його завданням є подальше покращення спортивних результатів. Особливостями етапу є максимальні для певного спортсмена тренувальні навантаження, яких досягають, переважно за рахунок засобів спеціальної спрямованості. Відзначаємо, що сумарний обсяг навантажень, здебільшого залишається на досягнутому рівні, а засадничим тут є пошук прихованих резервів підвищення певних сторін підготовленості спортсмена та забезпеченні їх реалізації у змагальній діяльності. Іншими словами, необхідно акцентувати увагу на фізичній підготовленості. Пріоритетним також є пошук резервів у психологічній, тактичній підготовленості та формуванні найбільш ефективної моделі змагальної діяльності, що спирається на індивідуальність спортсмена і провідні сторони його підготовленості.

Відзначаємо що мета і завдання, які у загальній теорії спортивного тренування є визначальними під час виокремлення кожного етапу багаторічної підготовки спортсменів БПР, на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей значною мірою співпадають з метою і завданнями для спортсменів із ПФОРА. Цей етап буде відзначатися певними відмінностями, насамперед у зв'язку з притаманними спортсменам із ПФОРА особливостями, відображення яких знаходимо у чинній класифікації нозологічних груп та класів кожної з них.

У легкоатлетів із ПФОРА виокремлюють такі нозологічні групи і класи: спортсмени з ампутаціями та прирівнюваними до них ураженнями – група передбачає 8 класів; спортсмени з церебральним паралічем та прирівнюваними до них ураженнями (8 класів); спортсмени зі спинальними порушеннями та прирівнюваними до них ураженнями.

Основою періодизації спортивного тренування висококваліфікованих легкоатлетів із ПФОРА на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей може бути класична теорія, але адаптована з уточненнями, що враховують особливості захворювання представників кожної нозологічної групи.

На сучасному етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей у спортсменів легкоатлетів БПР відзначається

багатовекторністю або емерджентністю, які найбільшою мірою гарантують досягнення стану найвищої готовності спортсмена до головного старту:

- перша – використання одно-, дво- і трициклових (кількість макроциклів) моделей;

- друга – використання багатоциклових моделей, зазвичай 4–7. Водночас наголошується, що у роки, в які не проводять Чемпіонати Світу або Олімпійські Ігри, доцільно використовувати другу стратегію, у рік їхнього проведення – першу.

Перший варіант стратегії певною мірою підтверджується інформацією Американською асоціацією тренерів з плавання, про необхідність врахування якої у нашому випадку зумовлена декількома причинами:

- перевагою американських плавців на світовій арені впродовж 1992–2016 років;

- легка атлетика, як і плавання, належить до індивідуальних циклічних видів, і за фізіологічною будовою змагальних вправ так і за біомеханічною структурою.

Зазначається, що найбільш ефективна на сучасному етапі – одноциклова модель періодизації, яка передбачає тривалий підготовчий період (8 місяців). Він складається із загальної базової підготовки (8-12 тижнів); спеціально-підготовчого (8–12 тижнів), змагального (4-6 тижнів), закінчується перехідним періодом 2-4 тижня. При цьому надзвичайно важливим є те, що в цій моделі основні принципи та біологічні передумови знаходяться у повній відповідності з традиційною теорією періодизації.

Що стосується доцільного річного обсягу роботи, то він становить 1350–1450 годин, а співвідношення загальної, допоміжної і спеціальної підготовки – відповідно 10, 30 та 60 %. Також відзначається, що в обох вищезазначених стратегіях обсяги виконаної протягом одного року роботи можуть бути неоднаковими: наведений обсяг спортсмени можуть виконувати при кількості тренувальних занять в ударних тижневих мікроциклах до 12–15. В загальній кількості може доходити до 600–700 занять; в інші роки навантаження може бути знижене до 900–1000 годин, 8–10 занять в ударних мікроциклах і 350–400 таких занять протягом року.

Акцент при зниженні об'ємних навантажень у цьому випадку роблять на технічні характеристики тренувальної роботи, особливо на виконанні вправ з високою інтенсивністю, коли забезпечені умови повного відновлення після попереднього навантаження.

Проаналізувавши рекомендації відділу розвитку Міжнародної асоціації легкоатлетичних федерацій (IAAF) що стосується питань періодизації, відзначаємо, що її основою є класична теорія підготовки спортсменів, але

адаптована до різних етапів готовності спортсменів - легкоатлетів різних і кваліфікацій.

Зокрема, у рекомендованих моделях періодизації структура і зміст підготовки протягом одного року, є класичними, оскільки передбачають: підготовчий період (містить загально- і спеціально-підготовчий етапи); змагальний період (складається з етапу ранніх та головних змагань); перехідний період.

Особливість полягає у пріоритеті певної кількості циклів, що залежить від віку спортсмена і його знаходження на одному з етапів другої стадії. Так, на етапі підготовки до реалізації найвищих досягнень упродовж одного року використовують одно-, на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей – двоциклову моделі, на етапі збереження досягнень – моделі з трьох-п'яти циклів.

Підготовка легкоатлетів на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей, а саме безпосередньої підготовки до головних стартів, розпочинається за один рік до їх початку. Готовність спортсмена спрямовують на досягнення найвищого рівня фізичних, та інших показників, які забезпечують збереженням базових при максимально можливому підвищенні рівня спеціальних компонентів підготовленості при цьому забезпечується повноцінне відновлення.

Структура та зміст ураховують як основні принципи побудови макроциклу, так і специфічні положення, зумовлені поставленим завданням. Так, структура типового макроциклу який наразі застосовується тренерами які працюють з спортсменами – легкоатлетами високої кваліфікації представлена в основному 4-ма мезоциклами: базовим, тривалість якого становить 21 день, а обсяг роботи – 90–95 годин; спеціально-підготовчим (21 день та 100–110 годин); передзмагальним (21 день, 70–85 годин); змагальним (14 днів, 40–45 годин).

Акцентуємо увагу що, структурою базового мезоциклу передбачено три ударних мікроцикли тривалістю по одному тижню та таким: перший – виконання обсягу роботи на рівні 30–32 години при величині навантаження 80 % від максимуму; другий – 34–36 годин та 100 %; третій – 30-35 годин 80% від максимуму. При цьому, принципова особливість такого нетривалого мезоциклу – базова спрямованість із обсягом засобів: на загальну підготовку – 50–70 % від загального задля збереження досягнутого під час попередніх тренувань функціонального фундаменту; на спеціальну підготовку – 20 %; на рекреацію і відновлення – решту 15–25 %.

Спеціально-підготовчий мезоцикл складається з трьох ударних мікроциклів, кожний тривалістю один тиждень і такими параметрами: перший – обсяг роботи, що повинна бути виконаною, становить 24–26 годин при величині навантаження 80 % від максимуму; другий і третій – по 28–30 годин та 100 %. Особливість даного мезоциклу – різке збільшення обсягу спеціальної підготовки у напрямі максимального наближення роботи до вимог змагальної діяльності. Поступово збільшуються до граничних навантаження спеціальної спрямованості, вони повинні перевищувати такі, що виконувалися спортсменом раніше. Рекомендується застосовувати додатково зовнішні чинники, – умови середньо- чи високогірської місцевості тощо. Завданнями даного мезоциклу є: максимальне збільшення швидкісних параметрів роботи, розвиток швидкісної і спеціальної витривалості, різноманітна інтегральна підготовка при моделюванні окремих елементів змагальної діяльності. Обсяг засобів, що забезпечує вирішення цих завдань, повинен становити, щонайменше 70 % від загального; на базову підготовку планують 15 %, на відновлення – решту 15 % визначених засобів.

Передзмагальний мезоцикл складається з трьох мікроциклів, кожний тривалістю один тиждень і такими параметрами: перший – відновлювальний, обсяг роботи на рівні 20–24 години, величина навантаження 30 % від максимальної; другий – підвідний, обсяг роботи 20–24 годин, величина навантаження 40–50 % від максимальної. Головна особливість мезоциклу – повноцінне відновлення фізичних і психічних кондицій після граничних навантажень попереднього мезоциклу. Одним із напрямів досягнення цього – використання невеликих обсягів навантажень спеціальної спрямованості для вдосконалення техніко-тактичних дій і функціональних реакцій, що необхідні для демонстрації найвищих результатів у майбутній змагальній діяльності. Іншими завданнями, для вирішення яких використовують більшість загального обсягу засобів, є: рекреація і відновлення, формування оптимального добового режиму рухової діяльності й відпочинку, психологічна підготовка. Третій підвідний, корекційний (коли змагання тривають більше ніж один тиждень). Обсяг роботи 20–24 годин, величина навантаження 40–50 % від максимальної.

Структуру змагального мезоциклу визначає кількість і час конкретних стартів під час змагань. Головна особливість змагального мезоциклу–комплекс заходів який передбачає зміст роботи. Надається батарея різноманітних вправ на опрацювання техніко-тактичних дій, реалізація яких сприятиме конкурентній (виходячи з особливостей наявної змагальної ситуації) організації ведення спортивної боротьби під час певного старту.

Велику увагу приділяють психологічному налаштуванню на такі старти, передусім у напрямі формування впевненості спортсмена у власній готовності продемонструвати найвищий результат. Акцентуємо увагу, що важливим на даному етапі підготовки є: формування оптимального добового ритму рухової і вегетативної функцій; профілактика травм і захворювань, повноцінне відновлення; ефективна розминка до початку старту.

Відзначаємо відсутність у передзмагальному мезоциклі у деяких тренерів чітко визначених обсягів роботи та величин навантажень, що забезпечують успішне вирішення поставлених завдань під час спеціальної, базової підготовки, і відновлення після неї. Такі дані можуть полягати у виключній зумовленості цих параметрів індивідуальним особливостям спортсмена, передусім пов'язаними з досягнутими на даний момент кондиціями, що розглядаються з позиції «слабкі-сильні» сторони його готовності до демонстрації найвищих результатів під час змагання, до якого здійснюється підготовка.

Як висновки, можна відмітити, що основою періодизації спортивного тренування висококваліфікованих легкоатлетів із ПФОРА на етапі максимальної реалізації індивідуальних можливостей розглядається та приймається в основному класична теорія – адаптована до їхніх досягнень з урахуванням особливостей захворювання спортсменів, віднесених до певної нозологічної групи.

Література:

1. Ахметов Р. Ф. Легка атлетика: підручник – Житомир: ЖДУ імені Івана Франка, 2013. – 340 с.
2. Бріскін Ю. А. Спорт інвалідів : підручник [для студ. вищих навч. закладів фіз. вих. і сп.] – К. : Олімп. літ., 2006. – 263 с.
3. Винник Д. П. Адаптивное физическое воспитание и спорт / Под. ред. Д. П. Винника. – К. : Олімп. літ., 2010. – 608 с.
4. Евсеев С. П. Теория и организация адаптивной физической культуры : учебник [для вузов физ. культуры]. – в 2-х т. – 57. Жиленкова В. П. Врачебно-педагогические аспекты адаптивной физической культуры инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата : учеб. пособ. – СПб : СПбГАФК им. П. Ф. Лесгафта, 2001. – 40 с.
5. Матвеев С. Адаптивный спорт и олимпийское движение // Наука в олимп. спорте. – 2006. – № 1. – С. 9 – 14.
6. Sherrill, C. Adapted physical education, recreation, and sport: cross disciplinary and lifespan – 6th ed. – Boston : McGraw Higher Education, 2004. – 420 p.

3.4. Football players repressed by the communist regime with connections with Mykolaivshyna

Репресовані комуністичним режимом футболісти у зв'язках із Миколаївщиною

За античних часів у XII – X століттях до н.ч. у містах-полісах Північного Причорномор'я (Ольвія, Херсонес, Пантікопея та ін.) існувала гра, що нагадувала футбол. Подібні ігри були у давнину в народів Сходу, у Давньому Римі тощо. За Середньовіччя гра, що нагадувала футбол, отримала поширення на території сучасних Великобританії, Франції, Італії, а потім поширилася Європою. Попри зазначене, футбол, як командна гра, бере свій початок з середини XIX ст., коли в Англії був заснований перший футбольний клуб «Sheffield Football Club» (1855 – 1857 рр.) і перша Футбольна Асоціація Англії (1863 р.), розроблені основні правила сучасного футболу (затверджені 8 грудня 1863 р.).

Початок футболу в Миколаєві розпочався з матчів між моряками іноземних торгових суден на імпровізованих під футбольне поле припортових ділянок. З часом до команд моряків долучалася місцева молодь. У 1901 – 1902 рр. відбулися матчі між створеними футбольними командами міської гімназії та реального училища в районі інженерних казарм (сучасна територія Дикий сад). 1906 р. при середньому механіко-технічному училищі (в подальшому перетворений в інститут, а тепер Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова) створено команду «Техніки» (організатори та перші футболісти-миколаївці – М. Збінський, О. Коротков, В. Медвідь та ін.). 1907 р. став роком заснування саме миколаївського футболу – у березні на імпровізованому полі Адміралтейської площі члени місцевої англійської колонії, які у минулому грали у футбол на батьківщині, виступили проти моряків англійського судна, яке стояло в порту. 1908 р. працівник хлібної контори Чарльз Клавел Бейт організував команду «Зебра», яка грала з іноземцями на Адміралтейській площі. У цей час в різних районах міста створюються свої вуличні чи дворові команди. 1909 р. виник перший робітничий спортивний гурток «Діагора», з якого вийшли ряд видатних футболістів – Рябов, Верман, Міронов, брати Полегеньки та ін. [3]. З розвитком клубного футболу миколаївські спортсмени зустрічалися у поєдинках між собою та з численними командами з Одеси – «Спортинг-клуб», «Зебра», «Апполон» тощо, а збірна команда Миколаєва із збірними командами Херсона, Одеси (1912 р.), місцева команда з командою іноземних суден «Nord Dritten» й «Columbu» (1912 р.), а також з іноземними футбольними клубами – у 1911 р. з «British Athletic club» (Великобританія), у 1914 р. «Фенербахче» (Туреччина). У

1912 р. відбувся перший футбольний чемпіонат міста Миколаєва [1]. У 1913 р. в Києві проходила Всеросійська олімпіада, де планувалося розіграти 2-у Всеросійську першість з футболу. Проте, на Олімпіаді відбулися тільки показові матчі київських команд, а Першість провели осібно. У Чемпіонаті Російської імперії 1913 р. брала участь й команда «Миколаївського спортивного клубу» [2]. Історія розвитку футболу в Миколаєві продовжувалася – у 1917 р. відбувся чемпіонат міста між командами «Миколаївський спортивний клуб», «Уніон», «Російський сокіл», «Маккабі», проходили матчі й з командами Одеси, Херсона. З проголошенням радянсько-комуністичної влади у 1920 р. при миколаївському суднобудівному заводі «Наваль» створюється футбольна команда, організаторами якої виступили І. Міронов, Бріжіцький, Портяник. Миколаївська команда брала участь у Першому чемпіонаті України, який відбувся 11 – 18 серпня 1921 р. в Харкові. Миколаївські спортсмени продовжували зустрічі чемпіонату міста, матчі з традиційними суперниками з Одеси, англійськими моряками [3].

Історія спорту, у тому числі й футболу, нерозривно пов'язана із суспільно-політичною історією. З встановленням в Україні тоталітарного радянсько-комуністичного режиму на державному рівні запроваджується терор, як інструмент утримання влади більшовиками-комуністами на загарбаних територіях та як основи діяльності комуністичного тоталітарного режиму упродовж усього часу його існування. 5 вересня 1918 р. Радою Народних комісарів більшовицької Росії (РРФСР) був прийнятий Декрет «Про червоний терор» [4]. З метою здійснення терору 20 грудня 1917 року була створена Всеросійська надзвичайна комісія для боротьби з контрреволюцією та саботажем (ВЧК), а 3 грудня 1918 року з'явилася Всеукраїнська (ВУЧК) як орган комуністичного терору й утвердження більшовицької диктатури в Україні.

Репресій зазнали не тільки військово-політичні противники більшовиків-комуністів, але й представники інтелігенції, духовенства, прості робітники й селяни. За видуманими звинуваченнями репресій зазнали й спортсмени. У 1937 – 1938 рр. були заарештовані й загинули футболісти: харків'янин О. Шпаковський (1899 – 1938), одесит О. Штрауб (1904 – 1942), більше року в казематах НКВС провів киянин К. Щегоцький (1911 – 1989) [3, 191]. Серед репресованих є й футболісти, які своєю біографією пов'язані з Миколаївщиною.

Тема репресій з боку більшовицько-комуністичного режиму широко висвітлювалася в останні десятиліття істориками й краєзнавцями, але такі публікації стосувалися у переважній більшості щодо представників різних соціальних груп та професій, а щодо репресій спортсменів висвітлена недостатньо, що й зумовило актуальність нашого дослідження. Робота

виконана в рамках кафедральної теми «Історико-соціальні аспекти розвитку олімпійського руху та олімпійської освіти в Миколаївській області» з державним реєстраційним номером 0121U111039.

Метою роботи є дослідити та показати переслідування радянсько-комуністичною тоталітарною системою відомих футболістів, біографії яких пов'язані з Миколаївщиною.

Методи дослідження: історичний, біографічний, системного підходу, аналізу та синтезу.

Виклад основного матеріалу. Зі встановленням в Україні радянсько-комуністичного режиму на початку 1920-х років влада намагалася боротися із захопленням футболом серед громадян, натомість запроваджуючи воєнізовані види спорту, залучаючи молодь до радянсько-політичної оборонної громадської організації Товариства сприяння обороні, авіаційному і хімічному будівництву (існувала впродовж 1927 – 1948 рр. і була попередницею ДТСААФ). У 1923 р. в Миколаєві заборонили «Російський сокіл», «Миколаївський спортивний клуб» та «Уніон», причепивши їм ярлики буржуазних і чужих пролетарським ідеям. Замість них створили «Профінтерн», «Іскра комсомолу», «Містпром», «Совработнік», «Плуг і молот» тощо. Турніри повсюдно називалися на честь роковин недавніх комуністичних подій. Стадіон в Миколаєві назвали «Красним», а поле «Миколаївського спортивного клубу» відібрали перейменувавши на «Спортивна площадка № 1 «Всеобуча» [3, 211].

З появою на початку ХХ ст. футболу в Миколаєві своєю майстерністю вирізнялися чимало яскравих особистостей. Вони стали гордістю вітчизняного футболу. Їхні імена викликали захоплення в уболівальників, проте деякі футболісти зазнали репресій від тоталітарного комуністичного режиму, а їхні прізвища намагалися стерти з історії розвитку футболу.

У Миколаєві в 1897 році народився один з найяскравіших футболістів початку ХХ ст. Пилип Пилипович Рябов. Вихованець дворового футболу. Впродовж 1912 – 1913 років виступав форвардом у клубі «Діагора», був капітаном команди, у 1914 році грав за команду «Уніон», відзначився забитими м'ячами за місцеві «Атлетік-клуб» і «Миколаївський спортивний клуб» («МСК»), виступав за збірну Миколаєва. 1918-го П.Рябов входив до комітету Миколаївської футбольної ліги.

У 1920-х він виїжджає з Миколаєва і деякий час грав за збірні Петрограда й Москви. П.Рябов вивчився на інженера, виріс до крупного спеціаліста. Працював інженером найбільшого в СРСР Московського електрозаводу (підприємство енергомашинобудівної промисловості для забезпечення реалізації плану «ГоЕлРо» – рос. «Государственная комиссия электрификации России»). Разом з іншими працівниками, за успіхи в роботі П.Рябов був

нагороджений орденом Леніна. Потім П. П. Рябов працював у Головелектропромі Наркомату Машинобудування СРСР – головним інженером і заступником начальника. 28 червня 1938 року зарештований, а 1 вересня того ж року, за звинуваченням у шкідництві засуджений Військовою колегією Верховного Суду СРСР (ВКВС СРСР) до найвищої міри і в той же день розстріляний. Похований у Московській області на сумнозвісній Комунарці. 11 червня 1955 року ВКВС СРСР реабілітувала Пилипа Пилиповича Рябова [3, 217; 5].

Відомим футболістом початку ХХ ст. був Станіслав Вікентійович Леута, який народився 2 лютого (20 січня) 1903 року в Миколаєві. Дитинство та юність Станіслава пройшли у Миколаєві, де він і зацікавився футболі. Вважається, що він вихованець дворового футболу. Впродовж 1917 – 1920-х років грав за місцевий футбольний клуб «Спортинг-Миколаїв» на позиції півзахисника. З 1921 року виступав за московські клуби РГО (1921), МКС (1922), «Красна Пресня» (1923 – 1925), «Харчовики» (1926 – 1930), «Промкооперація» (1931 – 1934), «Дукат» (1932), «Спартак» (1935 – 1938), «Спартак-клубний» (1939 – 1941).

Талант і працьовитість дозволили спортсмену досягати успіхів. Він був чемпіоном СРСР 1936 (7 матчів) і 1938 (10 матчів) років, срібним (1937) і бронзовим (1936) призером чемпіонату Союзу, володарем Кубка СРСР (1938), чемпіоном Москви (1927, весна, 1927, осінь, 1934, весна), чемпіоном (1928, 1931) та бронзовим призером (1932) РРФСР, переможцем Всесоюзної Спартакіади (1928, 1931, 1932, 1935), чемпіоном СРСР у складі збірної Москви (1935), ставав одним з кращих футболістів Союзу (№ 2 1928, № 3 1930). 1937-го його нагородили орденом «Знак Пошани», став майстром спорту СРСР.

На футбольному полі С. Леута відзначався універсалізмом, був гравцем широкого діапазону – грав нападаючим, півзахисником, мав дуже сильний удар. Брав участь в іграх з командами французів, турків, іспанців. З квітня по травень 1939 року Станіслав – головний тренер команди «Спартак» (Мінськ), упродовж 1956 – 1958 рр. – тренер СДЮШОР «Спартак» (Москва), у 1958-му – головний тренер «Зірки» (Кіровоград), у 1959 році – головний тренер «Спартака» (Ульяновськ), 1961-го – головний тренер «Спартака» (Нальчик), у січні–червні 1966 року – тренер «Уралану» (Еліста), у вересні–грудні 1965-го та у липні–грудні 1967-го – головний тренер команди «Спартак» (Саранськ). У 1960 – 1970-ті роки працював у Федерації футболу РРФСР. 1965-го С. Леута став заслуженим тренером РРФСР.

19 березня 1942 року Л. Берія подає Й. Сталіну звернення щодо проницькі настрої серед спортсменів і отримує дозвіл на арешти. Уже

20 березня 1942-го в Москві були заарештовані відомі футболісти брати Микола, Петро й Андрій Старостіни. Дещо пізніше арештували спартаківців Є. Архангельського, С. Леута, чоловіків сестер Старостіних – П. Попова і П. Тікстона, за якийсь час Олександра Старостіна. Брати Старостіни пізніше стверджували, що їхню справу сфабрикували, а причиною була помста Берії за перемоги їхнього «Спартака» у матчах над московським «Динамо», за яке уболівав шеф НКВС. Насправді ж, ще у 1937 році бігун Серафим Знаменський (один із відомих братів Знаменських) написав донос на одноклубника і засновника товариства «Спартак» – Миколу Старостіна, з яким у той час жив по сусідству, звинувачуючи його у фінансових зловживаннях. Проте, тоді ніхто зі Старостіних не був заарештований. Водночас, згідно з кримінальною справою, у вироку, датованому 18–20 жовтня 1943 року, винесеному на закритому засіданні, звучить: «Предварительным и судебным следствием установлено, что подсудимые Старостины Николай, Андрей, Петр и Александр, Денисов Анатолий, Ратнер Исаак, Сысоев Александр, Леута Станислав и Архангельский Евгений, будучи антисоветски настроены и связаны между собою многолетней дружбой, являлись участниками антисоветской группы, возглавляемой Старостиным Николаем». Усім висувалися звинувачення в антирадянських висловлюваннях. С. Леута засудили на 8 років. Відбував термін покарання у «Востураллаге» у м. Тавда Свердловської області, потім його вислали на спецпоселення до Норильська. Звільнився у 1950-х роках. Помер на 77-му році життя 28 січня 1980 р. в Москві й похований на Ваганьківському цвинтарі [3, 190 – 191].

У Миколаєві 7 (20) травня 1905 р. народився Валентин Феофанович Прокоф'єв – вихованець дворового футболу. У 15 років грав за команду миколаївського заводу «Наваль» (1920), потім у міській команді «МСК» («Миколаївський спортивний клуб»), одночасно входив до складу збірної Миколаєва. Під час одного з регулярних матчів між збірними міст був помічений одеситами. У 1922 р. влаштувався вантажником в одеський порт, а вечорами тренувався та грав (1923 – червень 1924 рр.) у складі команди «Местрана», створеній 1922-го профспілкою робітників-вантажників одеського порту на базі вуличної команди «Чорне море».

У 1924 р. збірна Москви провела декілька матчів із одеською збірною. За москвичів тоді грав уродженець Миколаєва С. Леута, який разом із М. Старостіним умовили Прокоф'єва переїхати до Москви. У 1926 році В. Прокоф'єв був визнаний кращим лівим крайнім нападаючим в СРСР. У різний час грав за московські «Красную Пресню» (червень 1924 – 1925 рр.), «Харчовики» (1926 – 1927 рр.), «Динамо» (1928 – 1930 рр.), «Промкооперацію»

(1931 – 1932 рр.), за київські «Динамо» (1932 – 1934 рр.) й «Локомотив» (1935 – 1936 рр.).

В. Прокоф'єв брав участь у поєдинку збірної СРСР із збіроною Туреччини в Ізмірі. Він був найстрімкішим форвардом у радянському футболі – стометрівку в бутсах пробігав швидше 11 секунд, опанував високу стартову і дистанційну швидкість, володів сильним ударом лівою ногою. Ставав чемпіоном Миколаєва (1922, 1923-весна), Одеси (1923-весна, 1923-осінь, 1924-весна), Москви (1927-осінь, 1928, 1930-осінь), срібним призером чемпіонату РРФСР (1931) та УРСР (1934), визнавався у списку кращих футболістів СРСР (№ 1 у 1926 р. та 1930 р., № 2 у 1933 р.).

В. Прокоф'єв мав складний характер, нерідко порушував дисципліну. Його футбольна кар'єра завершилася у 1934 р. Працював дитячим тренером у Москві. У 1937 р. Прокоф'єв разом з приятелем зайшли у шинок випити та «вспомнить былое», де пригрозив міліціонеру. На підставі проведеного слідства та свідчень двох сумнівних осіб, суд виніс колишньому футболісту вирок – п'ять років виправно-трудоих таборів у Хабаровському краї. Непростий характер Прокоф'єва й погубив його. 9 березня 1939 р., через два роки з часу арешту, він загинув, а убивство оформили як нещасний випадок на лісоповалі. За іншою версією, він помер від зараження крові. 28 грудня 1957 р. В. Прокоф'єва реабілітували, а справу припинили із-за недостатністю звинувачень [6].

Під жорна репресій комуністичного режиму потрапив комбриг, генерал майор авіації РСЧА, колишній миколаївський футболіст, Борис Машенджінов (1897 – 1941). Він родом з Миколаєва. Вихованець дворового футболу. Грав у складі миколаївських клубних команд «Миколаївський атлетичний клуб» (1912 р.), «Діагора» (1913) [3, 25, 40]. У 1935 – 1936 рр. – начальник Військової школи техніків спецслужб ВПС РСЧА.

Репресій зазнав Василь Васильович Потатуров – футбольний арбітр 1920 – 1930-х років. В. Потатуров народився у 1900 р. в Миколаєві. У 1919 р. його мобілізували до армії денікінці. Захворівши на тиф у 1921 р. він опинився в Польщі. Із видужанням Потатуров через кілька місяців звернувся до радянського посольства у Варшаві й отримав дозвіл повернутися додому. У Миколаєві місцеве представництво НКВС арештувало його, у казематі якого він провів три тижні під слідством. Після звільнення влаштувався на роботу, одружився, народилася дочка. У жовтні 1930 р. він знову був арештований зі звинуваченням в добровільній службі в білій армії. Звільнили у квітні 1931 р. У 1920 – 1930-х роках, працюючи електромонтером, В. Потатуров входив до миколаївських футбольних арбітрів, член колегії суддів. Вночі 17 листопада 1937 р. В. Потатурова знову заарештовують зі звинуваченням у добровільній

службі в білій армії, контррозвідці, нелегальному поверненні до СРСР та антирадянській агітації. Після допиту В. Потатуров винуватим себе не визнав. Рішення про розстріл В. Потатурова було прийняте 11 грудня, а сама страта відбулася вночі 27 грудня 1937 р. 17 листопада 1956 р. ВКВС СРСР розглянувши справу винесла постанову про реабілітацію, попередні рішення НКВС і Прокуратури СРСР відмінила, а справу припинила за відсутністю складу злочину. Було встановлено, що крім єдиного допиту, ніякого слідства не проводилося, відсутні були й будь-які матеріали про антирадянську діяльність [3, 211 – 212].

Висновки:

1. Висвітлено біографічні та спортивні матеріали відомих свого часу футболістів, життя яких пов'язані із Миколаївщиною і які зазнали репресій з боку пануючого тогочасного тоталітарного радянсько-комуністичного режиму та були замовчувані в історії розвитку спорту краю.

2. Встановлено, що репресій зазнали не тільки відомі футболісти-миколаївці, але й футбольні арбітри, а також ті особи, які після завершення спортивної кар'єри перейшли на тренерську роботу чи успішно себе реалізували в інших професіях. Причинами арештів стали надумані звинувачення, що послужило їх пізнішій реабілітації та припинення кримінальних справ із-за недостатності доказів.

3. Матеріал статті дозволить ширше дізнатися про історію розвитку футболу в Миколаєві на прикладі відомих спортсменів-миколаївців, які зазнали переслідувань тоталітарною радянсько-більшовицькою системою та послужить поштовхом для розширення подальших подібних досліджень.

Література:

1. [Б.а.]. Корреспонденція // Русский спорт. – 1912, 21 о ктября. – № 43.
2. [Б.а.]. Корреспонденция // Николаевская газета. 1913, 1 июня. – № 2200.
3. Двойнисюк А. Л., Кутовой Б. И. Футбольный Николаев. – Николаев: Атолл, 2008. – 488 с.
4. Декреты Советской власти. Т. III. 11 июля – 9 ноября 1918 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории акад. наук СССР. – М. : Политиздат, 1964. – С. 291 – 292.
5. Марцінковський І. Пилип Рябов. Українські спортсмени – жертви репресій комуністичної системи // Щотижня. – 2014, 28 травня. – Ч. 22. – С. 6.
6. Открытый список. Прокофьев Валентин Феофанович // [https://ru.openlist.wiki/Прокофьев_Валентин_Феофанович_\(1905\)](https://ru.openlist.wiki/Прокофьев_Валентин_Феофанович_(1905))

3.5. Organization of independent classes in physical exercises and sports of students during the entire period of study at the university.

Організація самостійних занять фізичними вправами та спортом студентів протягом усього періоду навчання у ЗВО.

Роль фізичного виховання та інших форм спрямованого використання фізичної культури у вишах багатогранна. Технічний прогрес, стрімкий розвиток науки і зростаюча кількість нової інформації, необхідної сучасному фахівцю, роблять навчальну працю студентів все більш інтенсивною, спрямованою. Відповідно зростає значення фізичної культури як оптимізації режиму життя, активного відпочинку, збереження та підвищення працездатності студентів протягом усього періоду навчання у вузі.

Актуальність. Засобами фізичного виховання забезпечується подальша загальна фізична підготовка стосовно умов майбутньої професії. Підвищення ролі спрямованого використання методів фізичного виховання під час навчання у вузі визначається, зокрема, тим, що робочий режим студентів характеризується найчастіше малорухливістю протягом 10 – 12 годин на добу. Фізичні вправи в цих умовах – основний фактор протидії негативним наслідкам гіподинамії, а також розумового та нервово-емоційного навантаження. Вони є сильним джерелом підвищення загальної працездатності.

Мета: підвищення ефективності фізичного виховання.

Методи дослідження: теоретичний аналіз та узагальнення даних наукової та методичної літератури і джерел інформаційної мережі Інтернет

Поруч із засобами фізичного виховання забезпечується подальша загальна фізична підготовка стосовно умов майбутньої професії.

Підвищення ролі спрямованого використання засобів фізичного виховання під час навчання у вузі визначається, зокрема, тим, що робочий режим студентів характеризується найчастіше малорухливістю протягом 10 – 12 годин на добу.

Фізичні вправи в цих умовах – основний фактор протидії негативним наслідкам гіподинамії, а також розумового та нервово-емоційного навантаження. Вони є сильним джерелом підвищення загальної працездатності.

Відмінною особливістю людини є можливість свідомо та активно змінювати як зовнішні природні, так і соціально – побутові умови для зміцнення здоров'я, підвищення розумової та фізичної працездатності та продовження життя.

Для того щоб фізичне виховання у ВНЗ виконувало свої функції, тобто дієвим засобом зміцнення здоров'я та підвищення фізичної підготовленості, основними принципами повинні бути його регулярність, достатність та гнучка варіативність, що відображає специфіку роботи та побуту студентів. Практика ж показує, що нині вузівське фізичне виховання не реалізує повною мірою жодну з цих вимог. Дворазові заняття (одне з них - факультативне) на перших двох курсах явно не покривають потреб молодого організму в русі. Навчальні заняття проводяться лише 6,5 – 7 місяців на рік. Дві зараховані-екзаменаційні сесії та канікули знецінюють і так скромні результати, досягнуті під час навчальних занять. Після припинення занять різко зростає кількість студентів, які мають відхилення у стані здоров'я, збільшуються пропуски навчальних занять через хворобу.

Вказані обставини змушують шукати резерви підвищення ефективності фізичного виховання.

У зв'язку з цим виникла потреба додаткових самостійних занять фізичними вправами.

Аналіз успішності студентів 1-2 курсів з фізичного виховання показав, що причинами незадовільного складання практичних нормативів (багатьма студентами) є не лише слабка підготовка, а й відсутність теоретичних та практичних знань та навичок проведення самостійних занять.

Дані методичні рекомендації розраховані на те, щоб допомогти студентам 1-2 курсів в організації та проведенні самостійних занять фізичними вправами.

Кожні тренувальні заняття та виступи на змаганнях зазвичай починається з розминки, яка є комплексом фізичних вправ, призначених для підготовки організму до майбутньої роботи.

За допомогою розминки долається інертність різних органів і систем, і створюються більш сприятливі умови для включення роботи великої потужності. Крім того, під час розминки в організмі відбуваються складні фізіологічні процеси. Так досягається оптимальна збудливість центральної нервової системи, посилюється кровообіг, підвищується легенева вентиляція та поглинання кисню, збільшується обмін речовин.

При розминці відкриваються додаткові дрібні артерії, що покращує живлення м'язів.

Головний вплив розминки полягає у підготовці нервової системи людини до навантаження, до регулювання вегетативних функцій, насамперед налагодження регуляції та взаємної узгодженості функції кровообігу, дихання та руху. Розминка також сприяє розвитку процесів терморегуляції в організмі.

Отже, розминка сприяє взаємозв'язку різних фізіологічних функцій, що забезпечують високодосконалу діяльність організму при максимальній фізичній напрузі.

Розминка може бути загальною та особистою. При загальній розминці проводиться комплекс загально розвиваючих вправ, не характерних для даного виду спорту або виду змагань. При особистої розминці виконуються вправи, які включені до тренування чи змагання, тобто. при ній відбувається налаштування організму на цілком певну діяльність. Розминка передбачає не так пробу сил, як пробу техніки.

Характер розминки визначається її індивідуальними особливостями людини, зокрема ступенем збудливості її нервової системи. Наприклад, перед стартом одні спортсмени дуже сильно збуджені, інші пригнічені. За допомогою розминки можна до певної міри регулювати передстартовий стан.

Це досягається підбором вправ та методикою їх проведення. Так, при великому збудженні вправи виконуються у повільному, спокійному темпі, а при певній пригніченості настрою – у швидкому темпі (ривки, спурти, швидка зміна положення тощо)

На змаганнях дуже важливо враховувати час між кінцем розминки та початком змагань. Воно не повинно бути великим, інакше зникне весь фізіологічний ефект розминки і організм по суті виявиться в тому ж стані, в якому був до неї. Якщо ситуація перед стартом складається так, що цей проміжок часу виявився значним, необхідно ще раз провести розминку, але вже коротку.

Слід пам'ятати, що розминка є чудовим засобом попередження травм. Кожне самостійне заняття складається з 3 частин:

1. Підготовча частина.
2. Основна частина.
3. Заключна частина.

У підготовчій частині занять проводиться розминка (описали раніше).

В основній частині занять удосконалюється спортивна техніка та тактика, здійснюється тренування, розвиток фізичних та вольових якостей. При виконанні вправ в основній частині занять потрібно пам'ятати, що після розминки виконуються вправи, спрямовані на вдосконалення техніки рухів, на швидкість, потім вправи для розвитку сили і в кінці основної частини вправи для розвитку витривалості.

У заключній частині занять виконуються вправи на розслаблення, повільний біг, ходьба, які сприяють приведенню організму у порівняно спокійний стан.

Самостійні тренувальні заняття проводяться індивідуально або невеликою групою (3 – 5 осіб).

Займатися рекомендується 3-4 рази на тиждень по 1-1,5 години. Найкращим часом для тренувань є друга половина дня.

При тренувальних заняттях тривалістю 60 (або 90) хвилин можна орієнтуватися на наступний розподіл часу частинами: підготовча 15 - 20 (25 - 30) хвилин, основна - 30 - 40 (45 - 55) хвилин, заключна - 5 - 10 (5 - 15 хвилин).

План тренування та його зміст необхідно узгодити з викладачем фізичного виховання.

Індивідуальні заняття фізичними вправами студентів найчастіше проводяться у вигляді ранкової гігієнічної гімнастики (зарядки) та самостійних тренувальних занять.

Однак у вузівській практиці досить часто застосовуються фізичні вправи протягом навчального дня, які виконуються у перервах між навчальними заняттями у вузі, а також у перервах під час самостійної підготовки до майбутніх занять. [1,5].

Ці вправи можуть проводитись: на відкритому повітрі, гімнастичному містечку, та у спортивному залі (за умови вільного допуску) та куточках здоров'я при гуртожитках.

Зміст та засоби вправ багато в чому подібні до зарядки. Тут можна виконувати вправи із загальної фізичної підготовки і розвитку фізичних якостей (сили, спритності, швидкості).

У процес зайнятій, фізичної культури, можна включити такі додаткові труднощі, як:

- перевищення тренувальних навантажень;
- підвищення загальної моторної щільності;
- підвищення обсягу фізичної роботи;
- проведення занять з більш сильним партнером;
- моделювання нестандартних умов змаганнях (наприклад: команда об'являється, що до кінця гри залишилося три секунди, і вона програє очко);
- здійснення ролі лідера, навіть якщо вона не властива студенту.

Заняття фізичними вправами, які проводяться методично неправильно, не враховуючи стану здоров'я людини, завдають йому часом непоправної шкоди.

З метою попередження подібних випадків у нашій країні запроваджено лікарський контроль для тих, що займаються фізичною культурою та спортом. Студенти проходять лікарські обстеження у лікарсько-фізкультурних кабінетах. [4].

При первинному лікарському обстеженні охочих займатися фізичними вправами або видами спорту, лікар обстежує стан здоров'я, фізичний розвиток, ступінь фізичної підготовленості, вирішує питання про допуск до занять, про величину навантаження під час занять, дає поради щодо загального режиму тощо, а також призначає термін повторного обстеження.

При повторних лікарських обстеженнях визначається вплив регулярних занять фізичною культурою та спортом на стан організму. Такі обстеження всім особам, що займаються фізичною культурою, обов'язкові не рідше одного разу на рік.

Лікарський контроль дає можливість своєчасно виявляти відхилення у здоров'ї студентів, а також планувати оптимальне фізичне навантаження під час занять.

Останніми роками особи, що займаються фізичної культурою, самостійно проводять регулярні спостереження стану свого здоров'я. Ця форма самопостереження називається самоконтролем. Він дозволяє фізкультурнику правильно будувати тренування, що сприяє зміцненню здоров'я та фізичному розвитку. Проте слід пам'ятати, що самоконтроль неспроможний замінити лікарського контролю.

Він є чудовим доповненням до нього, а також має велике виховне та педагогічне значення.

При самоконтролі той, хто займається, повинен стежити за станом свого здоров'я, дотримуватися правил особистої гігієни, аналізувати методику тренування, що проводиться, і дозування фізичного навантаження. Якщо той, хто займається фізичними вправами або спортом, регулярно і акуратно веде щоденник самоконтролю (таблиця 1) він поступово накопичує надзвичайно важливий матеріал, який допомагає в аналізі своїх занять (тренувань). [2].

Самоконтроль необхідно здійснювати у всі періоди тренування та навіть під час відпочинку. Він складається з простих, доступних всім методів спостереження та обліку наступних показників: пульс, самопочуття, сон, апетит та інші. Облік даних самоконтролю проводиться самостійно. Вести щоденник самоконтролю спочатку допомагає лікар або викладач кафедри фізичного виховання (тренер). Надалі вони повинні періодично перевіряти, як здійснюється самоконтроль у веденні щоденника.

Таблиця 1

Самоконтроль у веденні щоденника

показники	20.06	21.06	22.06	23.06
самопочуття	добре	погано	задовільно	добре
виробнича праця та працездатність	8 г. добре	8 г. погане	8 г. задовільно	8 г. добре
апетит	гарний	знижений	помірний	гарний
сон	8 г. міцний	6 г. Довго не засинав, уривчастий	7 ч. чуйний	8 ч. міцний
порушення режиму	не було	напередодні вечірка до 1ч ночі	не було	не було
бажання займатися фізичними вправами	із задоволенням	немає бажання	байдуже	із задоволенням
характер тренування і як воно переноситься	10 хвилин. Розминка, 20 хв. відрізки дистанцій на швидкість, 20 хв. змінний біг, 10 хв. гімнастика. Тренування переноситься добре.	не займався.	10 хв. розминка, 20 хв. відрізки дистанцій на швидкість, 20 хв. змінний біг, 10 хв. гімнастика. Тренування переноситься задовільно.	10 хв розминка, 20 хв крос у парку, 10 хв гімнастика,. Тренування переноситься добре.
Пульс (у спокої 1 хв)	62	64	63	62
вага	71.4	72.1	71.6	71.5
ін. показники	-	біль у ділянці кишечника	-	біль у литкових м'язах.

Висновки 1. Фізичні вправи – дуже сильний засіб впливу на організм людини. Правильне їхнє застосування дає позитивний ефект – зміцнення здоров'я, покращує фізичний розвиток; неправильне – розхитує здоров'я.

2. Фізичні вправи – основний фактор протидії негативним наслідкам гіподинамії, а також розумового та нервово-емоційного навантаження. Вони є сильним джерелом підвищення загальної працездатності.

3. Дворазові заняття на перших двох курсах явно не покривають потреб молодого організму в русі.

4. Для успішного фізичного вдосконалення необхідно передусім бажати вдосконалюватись та працювати для цього. Отже, розвиток якості, що відстає, повинна вирішити найважливіше (і важке) завдання - пробудити у студента інтерес до фізичної культури і долучитися до неї.

Література:

1. Наказ Міністерства освіти і науки України „Про затвердження Положення про організацію фізичного виховання і масового спорту у вищих навчальних закладах” - від 11.01.2006 № 4

2. Головіна В.А. “Фізичне виховання”. / Головіна В.А., Коробкова А.В., К.: “Вища школа”, 2008 р. – 332 с.

3. Ильинич В.И. Физическая культура студента / Ильинич В.И. - К.: Олимпийская литература 2001. – 448 с.

4. Холодов Ж.К. Теория и методика физического воспитания и спорта / Холодов Ж.К. Учебное пособие для ВУЗов. – К.: Олимпийская литература, 2002г. – 235с.

5. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3808-12/page3> - Закон України “Про фізичну культуру і спорт”

ANNOTATION

PART 1. ACTUAL MANAGEMENT PROBLEMS: BY TYPES OF ACTIVITY

1.1. Alona Obozna, Nataliia Shabelnyk, Daniel Palimqka. Innovative human resource management practices in the hospitality industry. The hotel business can be successful only when employees, as human capital, have a high professional level of skills and knowledge to meet the needs of hotel guests. Increasing the potential of the organization's human resources and the practice of their support will encourage more flexible work and innovative thinking. The task of managers of the hotel business is the constant use of new developments and technologies, the introduction of dangerous, modern and promising processes for quality service to their guests. Successful HR innovations using HR management practices deliver employee productivity for guest satisfaction. The authors analyzed the foreign experience of innovative techniques in HR, the main innovative practices in the hospitality industry.

1.2. Anastasiia Poltorak, Svitlana Tyshchenko, Yuriy Volosyuk, Olha Khrystenko, Anna Sukhorukova, Anna Balitska. Management of the financial and economic security system of the state in conditions of global instability. The value of the scientific results of this study lies in deepening the scientific foundations of guaranteeing the financial and economic security of the state in conditions of global instability, which complement the results of the development of securitology as a scientific system that develops security issues, as well as global research on the effectiveness of ensuring financial state security in conditions of global instability.

1.3. Vitaliy Kryvoruchko. Agricultural drones and their application in agriculture of Ukraine. This article considered the feasibility of using agricultural drones for crop spraying in agriculture in order to reduce the cost of future production and increase the net profit from one hectare of land. In the conditions of military status in the country, the shortage and increase in the cost of fuel and lubricants. Alternative resources of energy to ensure the operation of agricultural drones. Using a system of precision agriculture on drones. Using of drones to monitor the development processes of crops, which are grown on the farm. Productivity and efficiency are compared with conventional sprayers, which widely used today in farms.

1.4. Svitlana Parshuk, Alina Yakhnovska. Formation of student entrepreneurship as a key competence for life. The article discusses the methods of forming entrepreneurial competence of students as a key competence for life.

Despite the large number of works devoted to the study of entrepreneurship, the problem is still not fully explored. Today, no one disputes the need to educate students' entrepreneurship. Rather, the dispute concerns the extent to which the school is capable of building this competence, and if so, how to achieve it. Today, entrepreneurship is a competence that a person needs in all spheres of life.

1.5. Svitlana Parshuk, Kazimierz Łukawiecki. Future teachers communicative skills formation in pedagogical activities. According to the theoretical position of the experimental study organisation we have developed lingvodidactical model of future teachers' communicative skills formation in educational activities. Experimental work was carried out in three successive stages. At the present stage of education system modernization in Ukraine the issue of future specialists training is a special urgency. In this article the problem of communicative skills formation of future teachers, the creation of language environment for cooperation between teachers and students is studied. Today, there is a need for communicative teachers, who are able to competently discuss and solve urgent problems, possessing key competencies. The study of this issue will contribute to the formation of future specialists' language environment, their competitiveness on the labor market.

1.6. Svitlana Peresichna, Karina Svidlo. Current state and prospective of the development of agrohoteles in the Volyn region. The study of the hotel and restaurant industry in the Volyn region of Ukraine as a component of the recreation sector is relevant. The presence of an existing network of accommodations in a certain territory is an important factor necessary for determining the ways of designing, functioning, further development of the organization of hotels. The current state of the hotel and restaurant industry in the Shatsky district was analyzed and the prospects for the development of agro hotels in the studied district were characterized.

1.7. Nataliia Terentieva, Svetlana Yashnyk, Natalia Kostrytsia. Medical and humanitarian dimension of the territorial communities development: goal 3 of sustainable development goals (before war 2022). Comparing the data obtained with reports presented at scientific conferences devoted to issues of sustainable development of society or ways of the sustainable development goals and objectives implementation, we get a disappointing situation on the delimitation of the mentality rural and urban territorial communities of representatives. Therefore, we see it necessary to conduct educational activities in rural territorial communities regarding the real possibilities of their members to improve the quality of life not at the expense of waiting for additional funding (although this is an extremely important and sensitive issue), but also due to each

member of the territorial community realizing own capabilities, abilities and real preferences, taking into account the peculiarities of the region where the citizens of Ukraine live.

1.8. Denys Yakovynyk, Jozef Koczmarek jn. The role of foreign capital in the development of the economy of Ukraine. The research is based on a dialectical approach to the study of the modern planning system at the enterprise. In the research process, the following methods are used: analysis, synthesis, induction and deduction, observation, grouping, comparative analysis, statistical methods and graphical representation of data.

1.9. Oleksandr Burtsev, Olena Yakovynyk, Kazimierz Łukawiecki. Management of marketing research during export operations. Modern processes of globalization of world economic development do not bypass Ukraine, which is gradually integrating into the international economy. The main subject of modern international economic relations is the enterprise as a key link of the market economy. The economic activity of the enterprise is an important and integral sphere of economic activity, which, with the effective use of the entire complex of modern forms and methods of international activity, can positively influence the efficiency of production, its technical level, and the quality of the products produced.

Part 2

TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN TODAY'S CONDITIONS

2.1. Mykola Ohiienko, Maksym Kolesnikov, Katarzyna Syrytczyk. Management of multimodal processes in modern economic conditions of Ukraine. The direction of the development of the transport sector of Ukraine can be implemented by forming a transport and logistics system that will ensure the synergy of the participants in the transport and distribution process in organizational, economic, technical, technological and informational aspects, satisfying the needs of the end consumer. The last decades have shown a constant growth of cargo flows on routes connecting Europe with the countries of the Asia-Pacific region. A great advantage for Ukraine is its location in the east of central Europe, which is also the shortest way along such routes.

2.2. Alona Ohiienko, Tadeusz Pokusa. Aspects of transport and shipping service. Competence and competency management in buildup and development of staff capacity. The current state of transport and forwarding services (TEO) in Ukraine

is characterized by the presence of fierce competition in the market of transport and forwarding services. In addition, as mentioned earlier, the activity of Ukrainian freight forwarders is mainly focused on the segment of the international transportation market, which cannot have a positive impact on the state of the domestic transport service market. The above provisions make it necessary to analyze the existing methods of increasing the effectiveness of TEO in order to determine directions for their improvement and further development.

2.3. *Nataliia Chaika. Development of a modern system of transport infrastructure as a stimulating factor in the economic expansion of Ukrainian regions.* The nature and tasks of transport logistics are defined. The state of the transport and logistics system of Ukraine was considered. The organizational and legal subsystem of the transport industry and multimodal transportation in particular has been established. A comparative aspect of the state regulation systems of Ukraine and Germany is proposed. The significance of the multimodal transport network and logistics centers for the optimization of the freight transportation process and the formation of multimodal transport systems is revealed. The main reasons for the insufficient development of the domestic transport system in general and the devastating consequences of a large-scale invasion of Russian troops into Ukraine in 2022 have been identified. The need to develop system proposals for the priority development of alternative logistics systems, taking into account the requirements of the future business needs of Ukraine and the EU, is formulated.

PART 3

HISTORICAL AND SOCIAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE OLYMPIC MOVEMENT AND OLYMPIC EDUCATION

3.1. *Oksana Adamenko. Historical and social aspects of the development of boxing in Mykolaiv.* The study analyzes the historical and social aspects of the development of boxing in Mykolaiv. The historical stages of the formation and development of boxing in Mykolaiv are revealed. The experience of prominent Mykolaiv trainers is summarized. The achievements of Mykolaiv boxers in the European and world arenas are analyzed. The problems were analyzed and the development prospects of Mykolaiv boxing were determined.

3.2. Svitlana Biryuk, Vlada Biryuk. Modern problems of sailing in Ukraine.

The article analyzes the problems of modern sailing in Ukraine and outlines ways to solve these problems. The real level of sailing competitions in Ukraine is considered in more detail. The study showed that the problems of sailing in Ukraine are: a small number of modern sports training bases, a lack of sufficient funding and material and technical support, and a lack of a sufficient number of highly qualified coaching staff. The Ukrainian Sailing Federation should rely on its positive experience and the experience of more successful countries.

3.3. Viktor Derkach, Filip Pokusa. Features of the training process of athletes-paralympians in the competitive periods. The study determined an effective adaptation model for managing the training process of highly qualified track and field athletes with impaired musculoskeletal functions during the competitive period. Modern data on the sports training of highly qualified track and field athletes with impaired musculoskeletal functions in the competitive period have been summarized and systematized.

3.4. Igor Martsinkovsky. Football players repressed by the communist regime with connections with Mykolaivshyna. The history of the birth of football in the Mykolayiv region is inextricably linked with the port life of the city. The first matches of English sailors on the port sites attracted the interest of local youth. First, yard and street football began to develop, and later club football. A football championship was held in the city, local teams and the Mykolaiv national team met in matches with teams from Odesa, Kherson, and foreign clubs. There were a number of bright athletes among Mykolaiv football players. At the same time, the history of the development of sports is connected with the socio-political history of the country, whose people were repressed by the communist regime. In the 1930s and 1940s, a number of football players from Mykolaiv were repressed. Among them are such famous football players as P. Ryabov, S. Leuta, V. Prokofiev, B. Mashenzhinov, football referee V. Potaturov.

3.5. Olga Sokol, Iwona Mstowska. Organization of independent classes in physical exercises and sports of students during the entire period of study at the university. Physical education in universities is very specific. Along with health and practical purposes, it also solves the problems of training highly qualified athletes. Physical exercises are the main factor in counteracting the negative consequences of hypodynamia, as well as mental and neuro-emotional stress.

ABOUT THE AUTHORS

PART 1

ACTUAL MANAGEMENT PROBLEMS: BY TYPES OF ACTIVITY

- 1.1. Alona Obozna**, PhD of Economics, Associate Professor,
Mykolaiv National Agrarian University, Ukraine,
Nataliia Shabelnik,
Mykolaiv Branch of Kyiv National University of Culture and Arts, Ukraine.
Daniel Palimąka,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland
- 1.2. Anastasiia Poltorak**, Doctor of Economics, Professor,
Svitlana Tyshchenko, PhD of Pedagogical, Associate Professor,
Yuriy Volosyuk, PhD of Computer Science, Associate Professor,
Olha Khrystenko, PhD of Economics, Associate Professor,
Anna Sukhorukova, PhD of Economics, Associate Professor,
Anna Balitska,
Mykolaiv National Agrarian University, Ukraine.
- 1.3. Vitaliy Kryvoruchko**,
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Ukraine.
- 1.4. Svitlana Parshuk**, PhD of Pedagogical, Associate Professor,
Alina Yakhnovska,
Mykolaiv V.O. Sukhomlynskiy National University, Ukraine.
- 1.5. Svitlana Parshuk**, PhD of Pedagogical, Associate Professor,
Mykolaiv V.O. Sukhomlynskiy National University, Ukraine.
Kazimierz Łukawiecki, PhD of Economics, Associate Professor,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland.
- 1.6. Svitlana Peresichna**, Ph.D in Technical, Associate Professor,
Kiev National University of Culture and Arts of Ukraine, Ukraine.
Karina Svidlo, Doctor of Technical Sciences, Professor
Kharkiv National University of Municipal Economy named O. N. Beketova

- 1.7. *Nataliia Terentieva*** Doctor of Pedagogical, Professor,
National Pedagogical Dragomanov University (Kyiv, Ukraine)
Svetlana Yashnyk, Doctor of Pedagogical, Professor,
Natalia Kostrytsia, Doctor of Pedagogical, Professor,
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Ukraine
- 1.8. *Denis Iakovunyk***, Postgraduate,
Private Higher Educational Establishment «European University», Ukraine.
Józef Kaczmarek jn, PhD of Economics, Associate Professor,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland
- 1.9. *Oleksandr Burtsev***, PhD of Economics,
Olena Iakovunyk,
Private Higher Educational Establishment «European University», Ukraine.

PART 2

**INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT AND
LOGISTICS SYSTEMS**

- 2.1. *Mykola Ohienko***, Doctor of Economics, Professor,
National aviation university, Ukraine.
Maksym Kolesnikov, Postgraduate,
Zaporizhzhia Classical Private University, Ukraine.
Katarzyna Syrytczyk, PhD of Economics, Associate Professor,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland
- 2.2. *Alona Ohienko***, Doctor of Economics, Professor,
National aviation university, Ukraine.
Tadeusz Pokusa, PhD of Economics, Associate Professor,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland
- 2.3. *Nataliia Chaika***, PhD of Historical, Associate Professor,
National aviation university, Ukraine.

PART 3

**HISTORICAL AND SOCIAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE
OLYMPIC MOVEMENT**

- 3.1. *Oksana Adamenko***, PhD of Pedagogical, Associate Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Ukraine.
- 3.2. *Svitlana Biryuk***, PhD of Sciences Physical Training and Sport,
Associate Professor,
Vlada Biryuk, Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Ukraine.
- 3.3. *Derkach Viktor***, PhD of Sciences Physical Training and Sport,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Ukraine.
Filip Pokusa,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland
- 3.4. *Igor Martsinkovsky***, PhD of medical sciences, Associate Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Ukraine.
- 3.5. *Olga Sokol***,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Ukraine.
Iwona Mstowska,
Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole, Poland

***NAUKOWE POGLĄDY NA STRUKTURALNĄ
REKONSTRUKCJĘ REGIONÓW***

***SCIENTIFIC VIEWS ON THE STRUCTURAL
RECONSTRUCTION OF THE REGIONS***

***НАУКОВІ ПОГЛЯДИ НА СТРУКТУРНУ
РЕКОНСТРУКЦІЮ РЕГІОНІВ***

ISBN 978-83-66567-50-4

Monograph

Academy of Applied Sciences Academy of Management and Administration in Opole
45-085 Polska, Opole, ul. Niedziałkowskiego 18 tel. 77 402-19-00/01.