



NATIONAL INSTITUTE
OF REGIONAL DEVELOPMENT
ESTD 2001



Erasmus+



AG
GR University



ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

Третьої Міжнародної науково-практичної
онлайн-конференції

«АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ, ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ТА СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ»

Київ-2021

Актуальні проблеми, пріоритетні напрямки та стратегії розвитку України: тези доповідей III Міжнародної науково-практичної онлайн-конференції, м. Київ, 13 жовтня 2021 року/ редкол. О.С. Волошкіна та ін. – К.: ІТТА, 2021. – 1463 с.

Конференція проводиться за підтримки Проекту Еразмус+ «Multilevel Local, Nation- and Regionwide Education and Training in Climate Services, Climate Change Adaptation and Mitigation / Багаторівнева освіта та професійне навчання з питань кліматичних послуг, адаптації до змін клімату та їх пом'якшення в локальному, національному та регіональному масштабах – ClimEd», № 619285-EPP-1-2020-1-FI-EPPKA2-SVNE-JP (15.11.2020 – 14.11.2023)



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Збірник містить тези доповідей учасників Міжнародної науково-практичної конференції з широкого кола питань, пов'язаних із актуальними проблемами, пріоритетні напрямки та стратегіями розвитку України.

Були охоплені наступні напрямки:

- екологія;
- економіка підприємства та управління;
- освіта;
- право;
- соціальні комунікації, медіа;
- сучасні інформаційні технології;
- технічні науки.

Редакційна колегія: О.С. Волошкіна, д-р техн. наук, професор кафедри охорони праці та навколишнього середовища, (головний редактор); А.В. Гончаренко, асистент кафедри охорони праці та навколишнього середовища (заступник головного редактора); О.Г. Жукова, канд. техн. наук, доцент кафедри охорони праці та навколишнього середовища (відповідальний секретар).

ІТТА, 2021

Організаційний комітет:

Волошкіна Олена Семенівна, доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва та архітектури

Гончаренко Артем Валдимович, аспірант, Київський національний університет будівництва та архітектури

Жукова Олена Григорівна, кандидат технічних наук, Київський національний університет будівництва та архітектури

Кривомаз Тетяна Іванівна, доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва та архітектури

Плоский Віталій Олексійович, доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва та архітектури

Ткаченко Тетяна Миколаївна, доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва та архітектури

Воденніков Сергій Анатолійович, доктор технічних наук, професор, НУ «Запорізька політехніка»

Воденнікова Оксана Сергіївна, кандидат технічних наук, доцент, Запорізький національний університет

Тези представлені в авторській редакції. За достовірність інформації, що викладена в тезах доповідей, відповідальність несуть їх автори. Зміст публікації є виключно думкою авторів та не обов'язково відображає офіційну позицію організаторів.

ЗМІСТ

Пахальчук Н.О. ФОРМУВАННЯ В ДІТЕЙ НАВИЧОК ЗДОРОВОГО СПОСОБУ ЖИТТЯ.....	37
Блашук А.М. ВПРОВАДЖЕННЯ ЕМОЦІЙНО-ПЕДАГОГІЧНИХ ПРИЙОМІВ У ФІЗКУЛЬТУРНО-ОЗДОРОВЛЮВАЛЬНУ РОБОТУ З УЧНЯМИ.....	39
Камінська Л.П. ВИКОРИСТАННЯ АКТИВНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ НАВЧАННЯ	41
Мпруха А.І. ОРГАНІЗАЦІЯ ФІЗКУЛЬТУРНО-ОЗДОРОВЛЮВАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДІТЕЙ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД	44
Гембарська Ю.Б. ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ ДІТЕЙ.....	46
Тонконог І.В., Ювковецька Ю. О. ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF DISTANCE LEARNING IN UKRAINE.....	49
Гапоненко Н.П., Гулієва О.Р. ПРОФЕСІОНАЛІЗМ ФАХІВЦЯ.....	53
Лемешко Д.І. ЗНАЧЕННЯ ПЕДАГОГІЧНОЇ СПАДЩИНИ Я.А. КОМЕНСЬКОГО ДЛЯ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ МАЙСТЕРНОСТІ СУЧАСНОГО ВЧИТЕЛЯ	56
Паньків Г.С. ФОРМУВАННЯ ОСНОВ КОЛОРИСТИЧНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ У МАЙБУТНІХ ВИКЛАДАЧІВ З МИСТЕЦТВА.....	60
Рубінська Б.І. THE THEORY OF SUBJECTIVATION, ITS BASIC CONCEPTS FROM THE POINT OF VIEW OF PHILOSOPHY AND PEDAGOGICS	63
Абдуллаєв А.К., Нестеров О.С., Ребар І.В. ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ ОСОБИСТОСТІ СТУДЕНТІВ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ.....	67

Добровольська О.Г. ФОРМУВАННЯ КОМПЕТЕНТНОСТІ З ПРИРОДНИЧИХ НАУК В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ МІЖПРЕДМЕТНИХ ЗВ'ЯЗКІВ НАВЧАЛЬНИХ ДИСЦИПЛІН.....	328
Хамська Н.Б. ПРАКТИКО-ЗОРІЄНТОВАНИЙ ПІДХІД В ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТЬОГО ВЧИТЕЛЯ	332
Христова Т.Є. СУЧАСНІ ОЗДОРОВЧІ ТЕХНОЛОГІЇ У ФІЗИЧНОМУ ВИХОВАННІ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ З БРОНХІТОМ	337
Черішко С.І. ПРОБЛЕМИ ВИКЛАДАННЯ УКРАЇНСЬКОЇ МОВИ ЯК ІНОЗЕМНОЇ	342
Шатравко Н.С. ИННОВАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ АГРАРНОГО ВУЗА	345
Яковець О.С. СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНА АДАПТАЦІЯ КУРСАНТІВ	349
Скуйбіда О.Л. ОРГАНІЗАЦІЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ З БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ, ОХОРОНИ ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ	351
Гришко С.В., Іванова В.М. НОВІ ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ У ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ ГЕОГРАФІЇ У ПЕДАГОГІЧНИХ ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ ...	356
Бессараб О.О., Дичко О.П., Ковальчук О.В. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ЦІНІСНОГО СТАВЛЕННЯ СТУДЕНТІВ ЗВО ДО ЗДОРОВ'ЯЗБЕРІГАЮЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	360
Духвій М.Я. ОХОРОНА ПРИРОДНИХ ЗАПОВІДНИКІВ	365
Білявський Ю.В., Білявська Л.Г. СОЯ ЯК АЛЬТЕРНАТИВНЕ ДЖЕРЕЛО ЕНЕРГІЇ	367

Bejanidze I., Pogrebennik V., Kharebava T., Didmanidze N., Nakashidze N. INTENSIFICATION OF TECHNOLOGICAL PROCESSES FOR PROCESSING WASTE OF CITRUS PRODUCTIONS	371
Нестер А.А. ДОСВІД ПЕРЕДОВИХ КРАЇН СВІТУ ДЛЯ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ З ВІДХОДАМИ	373
Шелудченко Л.С., Фтемов Р.А. ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ	379
Telyma S.V. ABOUT THE OXYGEN INFLUENCE ON THE EFFICIENCY OF THE WASTEWATERS TREATMENT FROM ORGANIC POLLUTIONS IN BIOREACTORS	382
Бондаренко А.Ю. АНАЛІЗ СТАНУ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МАЛИХ МІСТ УКРАЇНИ	386
Бакумова К.С. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ ВИКОРИСТАННЯ СОНЯЧНОГО ВИПРОМІНЮВАННЯ	390
Блохин В.Н. ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ СЕЛЬСКИХ РЕГИОНОВ	395
Бондаренко С.І. ЕКОЛОГІЧНІ МАРКЕРИ В РЕГІОНАЛЬНІЙ СИСТЕМІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ	399
Бузіна І.М. ОЦІНКА ЕКОЛОГІЧНОГО СТАНУ ВОДОЙМИ ЗА МАКРОФІТАМИ.....	402
Гуша А.А. РОЗГЛЯД АСПЕКТУ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПРИ ПОРІВНЯННІ ЕЛЕКТРОКАРІВ І АВТОМОБІЛІВ З ВИКОРИСТАННЯМ ДВЗ	404
Головань Л.В. БІОІНДИКАЦІЯ СТАНУ ЗАБРУДНЕННЯ УРБООДАФОТОПВ	408

За особливостями просторового розподілу фітоценозів можна визначити характерні екологічні зміни, що відбуваються у водному об'єкті. Даний розподіл формується унаслідок комплексної дії багатьох чинників.

Розрізняють чотири пояси макрофітів [2]. Розглянемо характерні риси, притаманні кожному з них. Перший пояс розташований на березі водного об'єкта та у прибережній зоні. Його формують гелофіти з невеликою висотою. Серед них зустрічаються такі види, як: осока, хвощ, стрілолист.

Другий пояс зазвичай формують високі гелофіти. Вони займають ділянки, що мають глибину не більше 50 см. До них належать наступні види: очерет, рогаза та ін.

Третій пояс формують гідрофіти, що розташовуються на глибинах 0,5-1,5 м. Він складається переважно з таких видів макрофітів, як: латаття, водяний горіх, глечики.

Четвертий пояс формують занурені у воду макрофіти. Він характерний для глибин у 0,5-2,5 м. Представниками даного поясу є елодея, рясник та ін. У разі посиленого забруднення поллютантами з'являються водопериця та кушир. Для чистих озер з глибинами до 8-10 м характерні такі види занурених макрофітів як: молодильник, харові водорості та ін.

Високий рівень толерантності певних видів макрофітів унеможливають їх використання в якості індикаторів при проведенні біоіндикаційних досліджень. Здатність до екологічної пластичності (ЕП) виявляється у більшості груп водних рослин і надає їм можливість існувати навіть у досить забрудненій екосистемі. Серед видів рослин розрізняють наступні біоіндикатори екологічних умов: індикатори реофільних та лімнофільних умов, індикатори заболочування та засолення водного середовища, індикатори трофності.

Біоіндикаційну оцінку екологічного стану водойми за макрофітами можна здійснювати двома способами [1;3]. Перший підхід потребує інформації

про наявні види-індикатори водного об'єкта. Другий спосіб вимагає даних щодо просторового розподілу біоіндикаторів у екологічному профілі водойми.

Проведення біоіндикаційного дослідження першим способом вимагає встановлення переліку усіх видів рослин-індикаторів у водному, що характерні для даного водного об'єкта. На першому етапі проводять вибір ділянок з характерними для даної екосистеми біотопами. При проведенні дослідження річки особливу увагу звертають на видове різноманіття у затоках та плесах.

Визначення рівня забруднення водойми та зміни класу якості води водного об'єкта здійснюється за макрофітним індексом. Дана методика дозволяє провести біоіндикаційну оцінку стану водного середовища, що зазнає значних змін внаслідок надходження зі стічними водами органічних біогенних сполук з урахуванням трофічного стану досліджуваного об'єкта.

Література:

1. Мальцев В.Г., Карпова Г.О., Зуб Л.М. Визначення якості води методами біоіндикації: наук.-метод. пос. Київ: Науковий центр екомоніторингу, 2011, 112с.
2. Меннинг У. Дж., Федер У. А. Биомониторинг загрязнения атмосферы с помощью растений. Львов: Гидрометеиздат, 1985. 243 с.
3. Методи гідроекологічних досліджень поверхневих вод / О.М. Арсан та ін.; за заг. ред. В. Д. Романенка. Київ: ЛОГОС, 2006. 408 с.

Гуша Анастасія Андріївна
студент 4 курсу, спеціальність 126 «Інформаційні системи та технології»
Харківський національний університет радіоелектроніки
ЕКОЛОГІЯ (Екологічна безпека)

РОЗГЛЯД АСПЕКТУ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПРИ ПОРІВНЯННІ ЕЛЕКТРОКАРІВ І АВТОМОБІЛІВ З ВИКОРИСТАННЯМ ДВЗ

Транспорт – одна з найважливіших складових економіки будь-якої країни. Однак, його функціонування в цілому супроводжується значним

споживанням енергоресурсів та негативним впливом на навколишнє середовище.

Дана робота ставить перед собою мету сформулювати уявлення про екологічну безпеку та небезпеку електрокарів, конкретизувати знання на питанні: «Чи дійсно «зелена альтернатива» має майбутнє?».

Транспортні коридори найбільш наближені до середовища існування людини є потужним джерелом хімічного, шумового і механічного забруднення. Спостереження показали, що в будинках, розташованих поруч із великою дорогою (до 10 м), жителі хворіють на рак в 3-4 рази частіше, ніж у будинках, віддалених від дороги на відстань 50 м.

У містах і за їх межами транспорт споживає більше половини рідкого палива нафтового походження. Якщо на початку 70-х років частка транспортних викидів в середньому складала 13% загального обсягу викидів, то на даний час вона досягає 50% і продовжує зростати. Відомо, що викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря упродовж останніх років становлять близько 2,3 млн т. щорічно або майже 35% від загального обсягу викидів забруднюючих речовин [1]. А для міст і промислових центрів частка викидів автотранспорту в загальному обсязі викидів перевищує 80%, що становить серйозну еколого-соціальну проблему [2]. На рис. 1 приведена структура викидів забруднюючих речовин та парникових газів за видами транспорту. Найбільший вклад у забруднення атмосферного повітря здійснює саме автотранспорт. При цьому кількість автомобільного транспорту в Україні з кожним роком зростає, незважаючи на кризові явища та тенденцію до зменшення кількості населення. Це призводить до необхідності вирішення проблем перевантаження вулично-дорожньої мережі населених пунктів, санітарно-гігієнічних і технічних проблем, а також проблем пов'язаних із погіршенням здоров'я людського капіталу.

Сьогодні все більш популярною стає «зелена альтернатива» звичайних авто з двигунами внутрішнього згорання – електроавтомобілі. Однак, чи дійсно вони більш екологічно безпечні, як обіцяють виробники?

Серйозною вадою як електромобілів, так і паливних авто є забруднення довкілля свинцем, так як на більшості встановлено свинцево-кислотні акумуляторні батареї. Виробництво, експлуатація, утилізація таких батарей неминуче впливає на екологічні показники. Акумулятори з урахуванням нікелю ще більше токсичні.

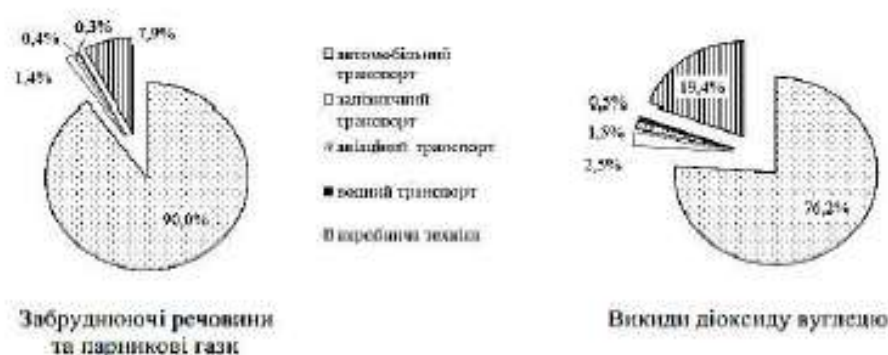


Рис. 1. Структура викидів забруднюючих речовин та парникових газів від пересувних джерел забруднення.

Коефіцієнт корисної дії електродвигуна – 70-95%, тоді як у найсучаснішого двигуна внутрішнього згорання він ледве сягає 50% [3]. Отже, електромобіль здатний перетворити практично всю енергію, яку має в батареї, на корисну роботу, тобто пройдений шлях. Цей вид транспорту розвивається найбільш інтенсивно і є привабливим для українських реалій. Але усупереч думці про високу економічність акумуляторних електромобілів, хімічна енергія палива, спалюваного на електростанціях, використовується для руху транспортних засобів всього на 15% і менше. Це наслідок втрат електроенергії

у лініях електропередач, трансформаторах, перетворювачах, зарядних пристроях для акумуляторів, електромашинах, як в тяговому, і у генераторному режимах, а також в гальмах при неможливості рекуперації енергії. Натомість, дизельний двигун в оптимальному режимі роботи перетворює в механічну енергію близько 40% хімічної енергії палива. При великому поширенні акумуляторних електромобілів їм можливо бракуватиме електроенергії, яка виробляється усіма електростанціями окремого ареалу. Вважають, що на сьогоднішньому рівні техніки широке застосування електромобілів зменшить забруднення атмосфери у містах, але погіршиться екологічна ситуація у місцях виробництва електроенергії.

Переміщення електрокарів призводить до викиду великої кількості небезпечних твердих частинок. Більшої, ніж у випадку з авто, які використовують ДВЗ. Належні дослідження були проведені шотландськими та британськими вченими. Найдрібніші тверді частинки викидаються при розгоні і гальмуванні машини. Джерелами викиду є гальмівна система, покриття (які потроху стираються при русі), а також покриття дорожнього полотна, на яке діє маса автомобіля. Як приклад, датчики детекторів твердих частинок в автомобільному тунелі, через який за добу проїжджає в середньому близько 50 тис. машин зафіксували досить непривабливі показники. Один автомобіль виробляє приблизно 30-50 мікрограм твердих частинок. І лише близько третини від цього обсягу вироблено двигунами, натомість у електрокарів в середньому на 1,5% вище викид твердих частинок від зносу шин, на 2% – від зносу гальмівної системи, і на 10% – від контактів з дорожнім покриттям [4]. Тверді частинки –токсичні і здатні призводити до зростання кількості серцевих нападів, розвитку астми, миттєвого негативного впливу на здоров'я у порівнянні з довгосрочною перспективою накопичення забруднення в атмосфері.

Варто зазначити, що електромобілі – це досить дорога інвестиція, в рази дорожча за авто з ДВЗ. Однак, вони доволі малошумні, більш екологічно

безпечні, так як не виробляють вихлопні гази і тим самим не впливають на створення парникового ефекту, не потребують технічного обслуговування, заміни мастил та зношуваних частин. В них в 2,5 рази менше комплектуючих деталей, а змінювати фільтри потрібно раз на 30 тисяч пробігу.

Сучасний світ важко уявити без великої кількості автотранспорту, тому з метою дотримання еколого-економічного балансу повинно бути розроблено багато заходів спрямованих на поліпшення якості атмосферного повітря, одним із них є запровадження електромобілів на заміну звичайним.

Література:

1. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2012 році. – К.: Міністерство екології та природних ресурсів України, 2013. – 415 с.
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Балацький, О.Ф. Охорона навколишнього середовища/ О. Ф. Балацький. – К. Товариство «Знання» Української РСР, 1997. – 32 с.
4. Чим електрокар кращий за звичайну автівку? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.electrocars.com.ua/faq-updating>.

Керівник: Хондак І.І., старший викладач кафедри Охорони праці

Головань Лариса Володимирівна
кандидат с.-г. наук, доцент, зав. кафедри екології та
біотехнологій в рослинництві
Державний біотехнологічний університет
ЕКОЛОГІЯ (Охорона природних комплексів)

БІОІНДИКАЦІЯ СТАНУ ЗАБРУДНЕННЯ УРБООДАФОТОПІВ

Перетворення органічної речовини відмираючих рослин, включають два взаємопов'язані, невід'ємні процеси – розклад та гуміфікацію, що відбуваються

Актуальні проблеми, пріоритетні напрямки та стратегії розвитку України

Тези доповідей III Міжнародної науково-практичної онлайн-конференції
(м. Київ, 13 жовтня 2021 року)

Тези представлені в авторській редакції. За достовірність інформації, що
викладена в тезах доповідей, відповідальність несуть їх автори. Зміст
публікації є виключно думкою авторів та не обов'язково відображає офіційну
позицію організаторів