



AKADEMIA NAUK STOSOWANYCH
WYŻSZA SZKOŁA ZARZĄDZANIA I ADMINISTRACJI W OPOLU

NOWOCZESNE PROCESY ADAPTACJI GOSPODARKI W WARUNKACH KRYZYSOWYCH

MODERN PROCESSES OF ECONOMY ADAPTATION IN CRISIS CONDITIONS

СУЧАСНІ ПРОЦЕСИ АДАПТАЦІЇ ЕКОНОМІКИ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

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

***NOWOCZESNE PROCESY ADAPTACJI
GOSPODARKI W WARUNKACH KRYZYSOWYCH***

***MODERN PROCESSES OF ECONOMY
ADAPTATION IN CRISIS CONDITIONS***

***СУЧАСНІ ПРОЦЕСИ АДАПТАЦІЇ ЕКОНОМІКИ
В КРИЗОВИХ УМОВАХ***

Monograph

Edited by Mykola Ohienko

Tadeusz Pokusa

Opole 2023

ISBN 978-83-66567-54-2

Modern processes of economy adaptation in crisis conditions. Monograph. Opole: Academy of Applied Sciences Academy of Management and Administration in Opole, 2023; ISBN 978-83-66567-54-2; 208 pp., illus., tabs., bibls.

Recommended for publication
by the Academic Council
of Academy of Applied Sciences
Academy of Management and Administration in Opole
(Protocol No. 9 of November 22, 2023)

Editorial Office:

Academy of Applied Sciences Academy of
Management and Administration in Opole
45-085 Polska, Opole, ul. Niedziałkowskiego 18
tel. 77 402-19-00/01
E-mail: info@poczta.wszia.opole.pl

Reviewers

prof. dr hab. Marian Duczmal, prof. dr hab. Volodymyr Lagodiienko

Editorial Board

*Mykola Ohiienko, Tadeusz Pokusa, Alona Ohiienko,
Liudmyla Bezuhla, 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 978-83-66567-54-2

© Authors of articles, 2023

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	6
PART 1	
CURRENT ISSUES OF MANAGEMENT AND EDUCATION: BY TYPE OF ACTIVITY	
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ УПРАВЛІННЯ ТА ОСВІТИ: ЗА ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ	
1.1. Management of the potential of financial infrastructure Ukraine Управління потенціалом фінансової інфраструктури України (<i>Maksym Prymovych, Ivan Kaytanskyi</i>).....	8
1.2. Approaches of academic integrity management in universities of the United States of America (<i>Olha Nesterova</i>).....	16
1.3. The problems of human capital in Poland and the methods used by the current government to solve them Проблеми людського капіталу Польщі і методи, які використовує діючий уряд для їх вирішення (<i>Andrii Skomorovskyi</i>).....	21
1.4. Multicultural education in the modern educational space Полікультурна освіта в сучасному освітньому просторі (<i>Olena Turitsyna</i>).....	35
1.5. Management decisions in the sphere of economic security in the conditions of ecological transformation of agricultural enterprises: analysis and justification Управлінські рішення в сфері економічної безпеки в умовах екологічної трансформації аграрних підприємств: аналіз та обґрунтування (<i>Olena Usykova, Kazimierz Lukawiecki</i>).....	44
1.6. Recovery of the national economy of Ukraine in crisis conditions (<i>Andrii Ohienko, Olena Yakovunyk</i>).....	
1.7. Investment and innovation processes of regional economic development Інвестиційно-інноваційні процеси регіонального економічного розвитку (<i>Iwona Mstowska, Denys Yakovunyk</i>).....	50
	61

PART 2

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

2.1. Reducing the negative impact of transport on the environment Зниження негативного впливу транспорту на екологію (<i>Serhii Kliuiev, Nataliia Chernetska-Biletska, Bohdan Yurov, Serhii Soroka, Mariia Miroshnykova, Apolonia Klepacz</i>).....	70
2.2. Customs clearance of cargo during a state of crisis and martial law example of Ukrainian customs legislation (<i>Mykola Ohiienko, Ivan Morzhov</i>).....	79
2.3. Separate issues of multimodal and mixed cargo transportation Окремі питання мультимодальних та змішаних перевезень вантажів (<i>Alona Ohiienko</i>).....	84
2.4. Transformational processes of development of regional transport and logistics systems Трансформаційні процеси розвитку регіональних транспортно-логістичних систем (<i>Mykola Ohiienko, Oleksandr Burtsev, Tadeusz Pokusa</i>).....	98

PART 3

**HOSPITALITY AND TOURISM INDUSTRY: STATUS AND CHALLENGES
ІНДУСТРІЯ ГОСТИННОСТІ ТА ТУРИЗМУ: СТАН ТА ВИКЛИКИ**

3.1. Ways to restore the Ukraine tourist business in the war (<i>Liudmyla Bezuhla, Mykola Varianychko</i>).....	108
3.2. Restoration of the tourist and recreation attractiveness of destinations on the basis of sustainable development Відновлення туристично-рекреаційної привабливості destinations на засадах сталого розвитку (<i>Mariia Bieloborodova</i>).....	116
3.3. Model of competitiveness of a tourism enterprise from the position of a business-oriented approach Модель конкурентоспроможності туристичного підприємства з позиції бізнес-орієнтованого підходу (<i>Liudmyla Bondarenko, Daniel Palimaka</i>).....	126
3.4. Current trends of international investments of TNC in crisis conditions (<i>Tetiana Herasymenko</i>).....	134

3.5. Current status and development prospects of single-conceptual fast service facilities Сучасний стан і перспективи розвитку моноконцептуальних закладів швидкого обслуговування (Svitlana Peresichna, Stepan Kurylenko).....	143
---	-----

PART 4

DEVELOPMENT AND MANAGEMENT IN THE FIELD OF PHYSICAL CULTURE AND SPORTS РОЗВИТОК ТА УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ ТА СПОРТУ

4.1. Регіональні аспекти розвитку олімпійських видів спорту у Миколаєві (на прикладі кінного спорту) Regional aspects development of Olympic sports in Mykolaiv (using the example of equestrian sports) (Oksana Adamenko).....	156
4.2. Historical aspects of the development of sailing sports in Mykolaiv region in different post-war periods Історичні аспекти розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині в різні повоєнні періоди (Svitlana Biryuk).....	163
4.3. Comparative analysis of the average life expansion of highly qualified sports players with the life expansion of average citizens Порівняльний аналіз середньої тривалості життя висококваліфікованих спортсменів ігрових видів спорту із тривалістю життя пересічних громадян (Martsinkovsky Igor).....	171
4.4. Theoretical prerequisites of the management of stress resistance of badminton players during the war Теоретичні передумови управління стресостійкістю бадмінтоністів під час війни (Oksana Savina).....	177
4.5. The Political Management as a Special Type of Management Relations Політичний менеджмент як особливий вид управлінських відносин (Valerii Komysnyk, Olha Kravchuk)	186
ANNOTATION	195
ABOUT OF AUTHORS.....	202

4.2. Historical aspects of the development of sailing sports in Mykolaiv region in different post-war periods

Історичні аспекти розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині в різні повоєнні періоди

Історично доля Миколаєва тісно переплетена з мореплаванням, завдяки чому вітрильний спорт зародився саме у цьому регіоні, місті моряків та корабелів. Місто Миколаїв знаходиться у сприятливих умовах для існування в ньому вітрильного спорту, завдяки двом судноплавним річкам – Південному Бугу та Інгулу. Вони оточують його з трьох сторін. Течії в річках майже не заважають плаванню та управлінню вітрильними судами[4].

Миколаївська область має велику військову та торгову морську історію, що сприяло швидкому розвитку та розповсюдженню вітрильного спорту в Миколаєві та області.

Багато історичних досліджень проведено з історії вітрильного спорту взагалі та історії вітрильного спорту Миколаєва (Зубов Б.Н.,1990; Кісельов А.Ф., 2004; Первов Г.А.,2001 Траспов Л., 2012 та ін.), яка продовжується і зараз, тому вимагає подальших дослідів. За свою більш ніж 135-річну історію Миколаївський яхт-клуб, а разом з ним і вітрильний спорт Миколаївщини, пережили різні періоди розквіту та занепаду. Як показує історичний аналіз подій, занепад, як правило, приходився на війни та революції, а відродження – на повоєнні роки [1, 3, 4].

Сьогодні експансія Росії проти України завдає значні збитки всій спортивній інфраструктурі України. Миколаїв опинився практично на лінії фронту і зазнає значних втрат в матеріальній сфері, але ще страшніші втрати людські.

Статистика говорить, що Україні потрібно більше як 160 млн. доларів, щоб побудувати нові спортивні об'єкти, що були зруйновані за останні 2 роки війни. Війна продовжується, але вже зараз Україні та миколаївцям треба розробляти плани з відбудови спортивної інфраструктури і в цьому сенсі аналіз розбудови вітрильного спорту в різні повоєнні періоди може бути корисним як в плані досвіду, так і з точки зору історичних аспектів[3].

Розглянути розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині в різні повоєнні періоди.

В роботі проаналізовано проблеми вітрильного спорту Миколаєва в різні повоєнні періоди та окреслено шляхи розв'язання цих проблем сьогодні.

Миколаївський річковий яхт-клуб було засновано 12 серпня 1887 року. 7 травня 1889 року яхт-клуб святкував своє офіційне відкриття. У цей день в гавані яхт-клубу був урочисто піднятий прапор і відбулися перші вітрильні перегони[4].

З 1887 р. починається поступовий розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині. Через нестачу яхт та відсутність єдиних правил вітрильний спорт не зміг відразу отримати високу популярність. Але в регіоні швидко збільшувалася кількість яхт та перегонів.

Період 1914-1920 рр. став часом значних подій та випробувань для яхт-клубу Миколаєва. Перша світова війна, революція - період зміни влади та реформи.

Одна з визначних змін, що відбулася після Першої світової війни, була передача керуванням яхт-клубу під повний контроль влади. Усе майно було націоналізовано. Замість цього яхт-клуб Миколаєва отримав підтримку в розвитку вітрильного спорту, агітації нових членів, невелике грошове фінансування.

15 лютого 1920 року Губернський Революційний комітет ухвалив оголосити в губернії військове становище. 20 березня 1920 року вийшло розпорядження губвоєнкома Худякова, що складалося з 9 пунктів:

«З метою пролетаризації спорту та підняття його на належну висоту, наказую:

1. Всім спортсменам з'явитися у відділ Губвсеобуч для мобілізації:

20 березня – яхтсмени,

21 березня – футболісти та тенісисти і т.ін.

2. Все спортивне майно як приватних власників, так і організацій оголошується мобілізованим. Спортивна література приймається на облік.

3. Всім власникам спортивного майна та спортивним організаціям упорядкувати свої майданчики, клуби, зали, пристані та спортивне майно не пізніше 1 квітня.

4. Всім власникам ботиків, яхт, шлюпок, катерів, вельботів та ін. розпочати ремонт своїх суден і приготувати до спуску на воду до 15 квітня.

5. Усі власники суден, які мають звання досвідченого керманіча, мобілізуються як інструктора зі своїми суднами.

6. Судна, власники яких відсутні, оголошуються націоналізованими. Судна, які не будуть відремонтовані власниками до зазначеного вище терміну, будуть націоналізовані.

7. Усі спортивні організації переходять до Миколаївського повіту всеобуча. Миколаївський яхт-клуб переходить в приналежність Губвсеобуча.

8. День відкриття сезону буде оголошено особливо.

9. Невиконання цього наказу тягне за собою відповідальність за всіма суворостями закону перед військовим ревтрибуналом[4].

Після розв'язання основних проблем із завершенням війни та проведення початкових реорганізацій яхт-клубу, почався період підйому та стрімкого розвитку вітрильного спорту в Миколаєві.

У 1921 році у миколаївському яхт-клубі проходили підготовку до служби на флоті 4 навчальні групи допризовників, у кожній по 12 чоловіків. Також було організовано жіночу групу такої ж чисельності. Навчання проводили досвідчені інструктори з вітрильного судноводіння, навігації, організації змагань, озброєння яхт та парусних традицій.

У 1922 році двері яхт-клубу широко відчинилися для тисяч трудящих міста, розгорнулася навчально-спортивна робота, почали проводитися чисельні змагання.

Але літній сезон 1923 року відзначився складним матеріальним становищем яхт-клубу. Не було коштів на утримання суден. Дуже потрібен був приплив членських внесків, а трудящі заради цікавого проведення особистого дозвілля не бажали розлучатися навіть із малою частиною свого заробітку.

2 липня 1923 року відбулося перше, організаційне засідання робочого правління яхт-клубу, яке поставило своїм завданням зміцнити матеріальну базу, збільшити кількість водоплавних суден, обладнати спортивний майданчик, залучити широкі маси робітників у всі види річкового спорту. Почався ремонт старих яхт та підготовка яхтсменів. Оскільки яхт-клуб було переведено на самоокупність, то основним обов'язком правління стало пошук фінансових коштів.

Яхт-клуб ставав центром не лише спортивного, а й культурного життя Миколаєва. Він притягував до себе мешканців міста у всі дні тижня цілий рік. 1926 році в Миколаєві вперше було проведено чемпіонат області з парусного спорту.

У березні 1931 р. секретар Всеукраїнської ЦВК Василенко писав голові Миколаївського міськвиконкому Конотопу: «Особливу увагу прошу звернути на роботу водної станції, яка має всеукраїнське значення та асигнувати необхідну суму на її обладнання. Зі свого боку повідомляю, що цього року з держбюджету буде виділено асигнування на дообладнання станції» [4].

А 9 квітня 1931 року місцева газета «Путь індустріалізації» опублікувала статтю «Увага до водного спорту – обов'язок Миколаївської громадськості». У ній, зокрема, пропонувалося кожному колективу фізкультури, підприємству, кожній профспілковій та комсомольській організації побудувати хоча б одну шлюпку, що дозволяло б якісніше проводити військово-морську підготовку та сприяло б справі рятування людей на водах.

Всеукраїнська водна станція (начальник Д.Т. Червонооченко) розпочала щоденне обслуговування трудящих міста, виконуючи поставлене перед нею основне завдання: дати можливість трудящим добре відпочити після робочого дня, беручи участь у змаганнях та інших заходах, що проводяться на території та акваторії станції. Там же, у майстерні спортивного суднобудування, кожен мешканець міста міг займатися ремонтом та будівництвом гребних та вітрильних суден.

В період між Першою і Другою світовими війнами руками миколаївських майстрів було створено багато суден. Кораблебудівний інститут в акваторії яхт-клубу мав яхти :«Нева», «Блискавка», «Арктика» перегонові яхти «Райдуга» «Ланай», «Ланай-2», «Ланай-3». На заводі ім. 61 комунара було побудовано яхти - "Снайпер" і «Скат». У гавані яхт-клубу знайшли собі місце швертботи «Норд-Ост», «Металіст» та «Скиталець» та багато інших вітрильників[1,3].

8 червня 1941 року, у неділю, відбувся спортивний день міста. В яхт-клубі урочисто відбулося відкриття водної станції кораблебудівного інституту. Першим її начальником став досвідчений яхтовий капітан Д.Т. Червонооченко.

Період розвитку яхт-клубу зупинився з початком Другої Світової війни. Спортивне життя в місті Миколаєві зупинилося. З 1941 по 1944 р. Миколаїв було окуповано. У цей час про долю яхт-клубу мало що відомо.

Після звільнення Миколаєва від німецько-фашистських загарбників виявилось, що майже весь вітрильний флот було викрадено до Румунії, а деякі судна було спалено. На рейді яхт-клубу не виявилось жодної вітрильної яхти. Перші кроки з відродження вітрильного флоту було зроблено відразу після війни: збудовано перший морський швертбот М 20, та ще одну кильову яхту.

У цей час вже активно проводилася робота з будівництва вітрильного флоту. На Миколаївському суднобудівному заводі імені 61 комунара будувалися швертботи, кілеві яхти Л3, потім Л4, які з'явилися в 1946-1947 роках. В рахунок репарацій, з Німеччини було доставлено 30 швертботів типу «Олімпік» та «Вандеріол» та металеві кильові яхти.

Війна тільки закінчилася, а вже у листопаді 1945 р. Миколаївська обласна планова комісія затвердила п'ятирічний план з будівництва та капітального ремонту спортивних споруд, згідно з яким яхт-клуб підлягав реконструкції і до 1950 р. мав поповнитися понад 50 швертботами та яхтами. 25 травня 1948 року облвиконком, з метою кращого розвитку водних видів спорту, зобов'язав голову облспорткомітету організувати три філіали Миколаївського яхт-клубу у Вознесенську, Очакові та Новій Одесі У лютому 1949 року у майстерні заводу імені 61 комунара під керівництвом Короткова І. Р. завершилося будівництво двадцяти човнів для водних станцій міста, а також семи яхт класу «Л» [4].

За радянського союзу Миколаїв завоював визнання як один з основних центрів вітрильного спорту в СРСР та УРСР. У місті проводилися змагання на першість Країни, на які з'їжджалися спортсмени з десятків міст. Але в історії міста Миколаєва були моменти, коли невдоволена громадськість критикувала владу і до якоїсь міри контролювала її.

Так у 1969 році ветерани вітрильного спорту звернулися з листом до першого секретаря Миколаївського обкому партії Я. П. Погребняку. У ньому зазначалося, що за останні роки в Миколаєві відбувся занепад вітрильного спорту, скоротилася кількість яхтсменів, результати виступів доволі слабкі, коштів на придбання яхт та проведення навчально-спортивної роботи немає; що наявні на міській водній станції вітрильні судна застаріли та не придатні для участі у змаганнях, мости та причали стали непридатними, гарних суден для перегонів немає. Далі ветерани просили сприяти у відкритті вітрильної школи у яхт-клубі, із щорічним фінансуванням 30 тисяч рублів. "Ми хочемо, - сказано на закінчення, - щоб миколаївські здібні юнаки-яхтсмени захищали честь прапора СРСР на XXI Олімпійських іграх" [4].

Згодом прохання ветеранів спорту було задоволене.

Після здобуття незалежності України почався новий етап розвитку вітрильного спорту. Досягнення значних висот у тренуванні спортсменів дозволило у 1998 році на базі миколаївського обласного яхт-клубу створити спеціалізовану дитячо-юнацьку спортивну школу Олімпійського резерву з вітрильного спорту. Яхт-клуб став кузницею підготовки яхтсменів високого класу, які продовжили історичні традиції пращурів.

Головними напрямками роботи ОСДЮШОР з вітрильного спорту стали:

- зміцнення здоров'я дітей і підлітків засобами фізичної культури і спорту за програмою уряду «Здоровій Україні - здорові діти;
- удосконалення спортивної майстерності і підготовка спортсменів високого класу - членів збірної команди України: основного складу, кандидатів, резерв;
- створення умов для розвитку крейсерського яхтингу з метою втілення в життя фізичної культури, спорту та здорового способу життя.

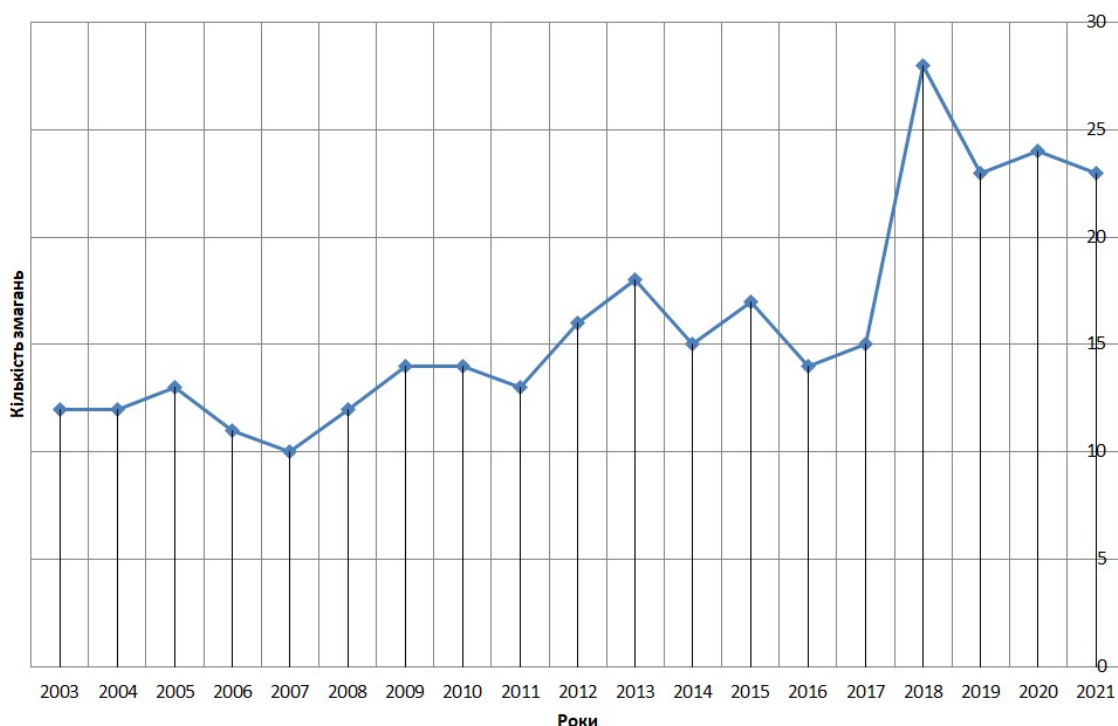


Рис.1. Графік кількості змагань та регат проведених на Миколаївщині в різні роки (2003-2021 рр.)

Потрясіння останніх років негативно вплинуло на розвиток вітрильного спорту та досягнення спортсменів Миколаївщини. Відповідно до статистичних даних [5], кількість змагань повільно зростала до 2014 року (див. рис.1). З початком бойових дій у 2014 році ситуація в спортивній сфері погіршилася. Кількість змагань з вітрильного спорту суттєво почала зростати тільки за 2 роки до Олімпіади 2020 року.

Спеціалісти з вітрильного спорту [2, 5] відмічають, що матеріально-технічна база більшості яхт-клубів Миколаєва не відповідає навіть внутрішнім стандартам країни. Крім цього, простежується брак катерів супроводу і необхідного обладнання. Основним джерелом існування для спортсменів вітрильників залишається держава, а для закупівлі запчастин для яхт вони користуються допомогою спонсорів (а знайти їх непросто), бо з бюджету кошти на це отримуються лише перед олімпіадами. На ситуацію вплинула також руйнація суднобудівної промисловості міста Миколаєва, яка історично опікувалася вітрильним спортом.

Сьогодні, на жаль, ми можемо говорити про певну зневіру в органи влади і неможливість часом «достукатися» до них із проблемами вітрильництва. В цьому питанні наші висновки збігаються з висновками фахівців спорту [2, 3].

Відповідальність за розвиток дитячого, дитячо-юнацького, резервного спорту всередині країни (матеріальна база, кадрове забезпечення, організація тренувальної та змагальної діяльності) сьогодні покладені на центральний орган виконавчої влади у сфері фізичної культури та спорту, добровільні спортивні товариства, спортивні федерації, регіональні та місцеві органи управління. Але необхідно налагодити ефективний державний та громадський контроль за виконанням рішень щодо розвитку вітрильного спорту та олімпійської підготовки.

Міжнародний досвід успішної відбудови спортивної галузі в повоєнні роки також може бути корисним. Він показує, щоб досягти довгострокового успіху, перед будь-якою відбудовою потрібно ґрунтовно готуватися. Ця підготовка може початися з ухвалення законодавчої бази, антикорупційних реформ і стандартів на рівні центральної влади. Але також важливо підготувати спортивну спільноту на місцях: жителів та місцеву владу, прислухатися до членів місцевих громад і максимально децентралізувати ухвалення рішень. Потрібно шукати відгук місцевих спортивних спеціалістів у питаннях того, як має виглядати відновлення вітрильного спорту. Держава має звертати увагу на потреби молоді, зокрема спортсменів ОСДЮСШОР та інших яхт-клубів Миколаївщини: мати можливість тренуватися та брати участь у вітрильних змаганнях світу, Європи, Олімпійських ігор, щоб здобути призові місця. Тому важливим завданням стане також повернення талановитих українських яхтсменів та тренерів з-за кордону.

Історичний досвід показує, що роль держави у розвитку спорту в повоєнні роки завжди була визначальною. Розвиток спорту залежить від економічного та політичного стану в країні. Після Першої світової війни та революції 1917 року своєчасні рішення місцевої влади допомогли звернути увагу на спорт, що стало поштовхом для розвитку багатьох його напрямків. Це також стосувалося вітрильного спорту в Миколаєві, що в довоєнні роки вважався центром вітрильного спорту в Україні. Підтримка держави після Другої світової війни дозволила відновити парусний спорт в Миколаєві, що сприяло зростанню популярності яхт-клубів і розвитку вітрильного спорту як олімпійського. Завдяки розвитку суднобудування в місті, постійній підтримці миколаївців - яхт-клуб отримав швидкий розвиток. З часом йому вдалося почати виховувати спортсменів світового рівня, що зробило вітрильний спорт гордістю міста та країни.

В цей повоєнний період консолідація зусиль спортивної спільноти на загальнонаціональному і регіональному рівні має стати стратегічним завданням Мінмолодьспорту України та всіх зацікавлених організацій, з метою розв'язання проблем спорту в цілому і вітрильного спорту зокрема.

Маємо велику надію, що прийде день, коли розвиток вітрильного спорту залежатиме від активних членів клубів, роботи тренерів, а результати наших спортсменів на міжнародному рівні залежатимуть від кількості і якості яхт національних класів.

Література:

1. Кісельов А. Ф. Історичні аспекти витоків і розвитку вітрильного спорту Миколаївщини / А. Ф. Кісельов, А. А. Чернозуб, О. С. Славітяк, К. В. Абрамов // Фізичне виховання, спорт і культура здоров'я у сучасному суспільстві. - 2013. - № 1. - С. 18-22. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fvs_2013_1_7.
2. Скрипченко І.Т. Підсумки і перспективи розвитку олімпійського вітрильного спорту / І.Т. Скрипченко // Спортивний вісник Придніпров'я. –Дніпропетровськ, 2013. – №3. – С. 91-94
3. Стефанов, В. М. Історія розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині / В. М. Стефанов, С. В. Бірюк // Матеріали міжнар. онлайн-конф. студ., асп. і молодих вчених "Розвиток фізичної культури та спорту: новітні виклики, проблеми та перспективи". – Миколаїв : НУК, 2022. – С. 31–34.
4. Траспов Л. Яхтклуб. Материалы по истории парусного спорта и Николаевского яхт-клуба. / Л. Траспов. – Николаев : издатель Лев Траспов, 2012. – 576 с.
5. ГО «Вітрильна Федерація України». [Електронний ресурс] // Режим доступу: URL: <https://sfu.com.ua/2/>