



ISSUE
Nº82



EUROPEAN OPEN
SCIENCE SPACE

COLLECTION OF SCIENTIFIC PAPERS



8TH INTERNATIONAL
SCIENTIFIC
AND PRACTICAL
CONFERENCE

GLOBAL DIRECTIONS
IN SCIENTIFIC RESEARCH
AND TECHNOLOGICAL
DEVELOPMENT

APRIL 6-8, 2026, VALENCIA, SPAIN





**EUROPEAN OPEN
SCIENCE SPACE**

**Proceedings of the 8th International Scientific
and Practical Conference
"Global Directions in Scientific Research and
Technological Development"
April 6-8, 2026
Valencia, Spain**

Collection of Scientific Papers

Spain, 2026

UDC 01.1

Collection of Scientific Papers with the Proceedings of the 8th International Scientific and Practical Conference «Global Directions in Scientific Research and Technological Development» (April 6-8, 2026, Valencia, Spain). European Open Science Space. 2026.

ISBN 979-8-89704-955-4 (series)
DOI 10.70286/EOSS-06.04.2026



The conference is included in the Academic Research Index ReserchBib International catalog of scientific conferences.



The conference is registered in the database of scientific and technical events of UkrISTEI to be held on the territory of Ukraine (Certificate №1059 dated 22.12.2025).



The materials of the conference are publicly available under the terms of the CC BY-NC 4.0 International license.

The materials of the collection are presented in the author's edition and printed in the original language. The authors of the published materials bear full responsibility for the authenticity of the given facts, proper names, geographical names, quotations, economic and statistical data, industry terminology, and other information.

ISBN 979-8-89704-955-4

CONTENT

Section: Accounting and Taxation

Проскуріна Н.М., Коновалова А.В., Цуканова Д.В.

ДОКАЗИ ПРИ АУДИТІ ФОРМУВАННЯ СТАТУТНОГО КАПІТАЛУ: СУЧАСНІ ПІДХОДИ В УМОВАХ РИЗИКІВ ВИКРИВЛЕННЯ.....	11
---	----

Section: Architecture and Construction

Магас О.В., Петровська Ю.Р.

ШРИФТИ В ІНТЕРЕСНОМУ ДИЗАЙНІ: ВИДИ, СТИЛЬ ТА ПСИХОЛОГІЯ.....	14
---	----

Section: Art History and Literature

Левадний О.М., Вергунова Н.С., Коришуніна К.В.

МЕТОДИКИ ГЕНЕРАЦІЇ КОНЦЕПТУ В ДИЗАЙНІ.....	18
--	----

Харченко В., Яланський А., Григор'єв С.

ХУДОЖНЯ ОСВІТА В УМОВАХ ВОЕННОЇ ТРАВМИ: ТРАНСФОРМАЦІЯ ПЛАСТИЧНОЇ МОВИ СТУДЕНТСЬКИХ РОБІТ	21
---	----

Мацієвська Л., Підгаєцька І., Поліщук В.

СТИЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВИКОНАННЯ КАМЕРНО- ВОКАЛЬНИХ ТВОРІВ КОМПОЗИТОРІВ-ІМПРЕСІОНІСТІВ.....	26
---	----

Тітова О., Одайник С., Травкіна Н.

РОЛЯЛЬ ЯК ОРКЕСТР: МИСТЕЦТВО ОРКЕСТРОВОГО МИСЛЕННЯ ПІАНІСТА.....	29
---	----

Section: Biology and Microbiology

Arabova G.

CHARACTERISTICS OF NUTRIENT AND MICROELEMENT UTILIZATION IN FUNGI.....	36
---	----

Section: Economy

Фокіна-Мазенцева К.В., Полозук Д.Р.

ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ БІЗНЕСУ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ.....	39
---	----

Ястребний В.М.СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТРОЛЬ У СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ... 41**Section: Finance and Banking****Usherenko S.V.**WORLD TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF FINANCIAL
TECHNOLOGIES (FINTECH)..... 45**Solianyuk L., Bobkova Yu.**TRANSFORMATION OF CRISIS MANAGEMENT UNDER
CONDITIONS OF WARTIME RISKS..... 48**Section: Geography, Geology and Geodesy****Доброходова О., Кириленко А.**ВИКОРИСТАННЯ GNSS ТА БПЛА В ІНЖЕНЕРНО-ГЕОДЕЗИЧНИХ
ВИШУКУВАННЯХ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ..... 51**Section: History and Cultural Studies****Соколова Н., Попова О., Олексин І.**РОЗВИТОК АВТОСПОРТУ В ХАРКОВІ НАПРИКІНЦІ ХІХ – НА
ПОЧАТКУ ХХ ст. (НА ОСНОВІ МАТЕРІАЛІВ ГАЗЕТИ «ЮЖНЫЙ
КРАЙ»)..... 54**Section: Information Technology, Cyber Security and Computer
Engineering****Литвиненко Р.Г., Пільов К.В., Тімошин А.С.**ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ АВІАЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ
ДЛЯ ВИЯВЛЕННЯ ТА ЛОКАЛІЗАЦІЇ НЕСАНКЦІОНОВАНИХ
ТОЧОК РАДІОДОСТУПУ ТА WI-FI МЕРЕЖ..... 58**Леонова А., Митцева О.**ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДІВ МАШИННОГО НАВЧАННЯ ДЛЯ
ВИЯВЛЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ІНЖЕНЕРНИХ АТАК, ЩО
СПИРАЮТЬСЯ НА КОГНІТИВНІ УПЕРЕДЖЕННЯ
КОРИСТУВАЧІВ..... 64**Khamitov V., Boltenkov V.**METHOD FOR EXCHANGE OF CONFIDENTIAL IMAGES TO A
GROUP OF TRUSTED USERS..... 68

Section: History and Cultural Studies

РОЗВИТОК АВТОСПОРТУ В ХАРКОВІ НАПРИКІНЦІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX ст. (НА ОСНОВІ МАТЕРІАЛІВ ГАЗЕТИ «ЮЖНЫЙ КРАЙ»)

Соколова Наталія

к.і.н., доцент

Попова Оксана

к.філос.н., доцент

Олексин Ігор

к.філос.н., доцент

Кафедра соціально-гуманітарних дисциплін

Національний університет фізичного виховання і спорту України

Україна

Межа XIX та XX ст. стала періодом стрімкої технічної модернізації українських міст, серед яких Харків посідав одне з чільних місць як потужний індустріальний та інтелектуальний центр. Поява перших автомобілів на вулицях міста не лише змінила міський ландшафт, а й заклала фундамент для формування нової спортивної культури – автоспорту.

Згідно з повідомленням газети «Южный край» від 18 лютого 1897 р., перший автомобіль у Харкові з'явився 16 лютого. Власником транспортного засобу був місцевий підприємець І. А. Рубінштейн [1].

На початку XX ст. власники автотранспорту та аматори автоспорту ініціювали створення перших профільних громадських організацій – автомобільних товариств і клубів. Зокрема, у Харкові впродовж 1911–1918 рр. діяв Південно-руський автомобільний клуб. Статут клубу затверджено 13 серпня 1911 р. Документ визначав ключову мету діяльності організації: консолідацію осіб, зацікавлених у розвитку, вдосконаленні та популяризації автомобілізму в усіх його формах. Під цим терміном тогочасні правотворці розуміли будь-які засоби пересування з використанням двигунів, що не потребували спеціальних рейкових шляхів [2, с. 1]. Основними напрямками діяльності клубу були: організація спортивних змагань та екскурсійних виїздів; розбудова технічної інфраструктури (утримання гаражів, майстерень для будівництва та ремонту автомобілів); освітньо-просвітницька робота через проведення лекцій, формування бібліотеки та функціонування курсів для підготовки механіків і водіїв. Організація також мала право на проведення науково-спортивних виставок, видавничу діяльність (часописи, картографія) та представлення інтересів автомобілістів перед урядовими інституціями, зокрема у питаннях покращення стану доріг та реєстрації транспортних засобів. Окрему увагу приділяли забезпеченню дозвілля членів клубу та сприянню в імпорті техніки і

комплектуючих [2, с. 2-3]. Джерела фінансування клубу формувалися за рахунок членських внесків, добровільних пожертв, а також зборів від проведення громадських і розважальних заходів. Додатковий дохід забезпечувався комерційною діяльністю, зокрема реалізацією автомобілів та запчастин до них [2, с. 4-5]. Фінансова політика організації передбачала диференційовану систему внесків: вступний внесок у перший рік членства становив 100 крб., а подальші щорічні виплати – 50 крб. Особливою категорією були «члени-змагателі» (особи, що солідаризувалися з цілями клубу), для яких суми внесків були знижені до 25 та 15 крб. відповідно. Варто зауважити, що статут клубу мав демократичний характер, адже передбачав право на членство як для чоловіків, так і для жінок [2, С. 6-7]. Головою клубу обрано О. Орлова [3]. Всього за період існування клубу нараховувалось 73 дійсних членів та 93 – «членів-змагателів».

На шпальтах газети «Южный край» детально висвітлено перебіг Севастопольського міжнародного автомобільного пробігу на приз імператора Миколи II – велику вазу з імперським гербом. Змагання, що проходили у вересні 1911 р. за маршрутом Санкт-Петербург – Твер – Тула – Орел – Курськ – Харків – Катеринослав – Севастополь, стали знаковою подією, участь у якій брали й представники новоствореного Харківського автомобільного клубу. Зокрема, 12 липня 1911 р. часопис повідомляв про візит до міста члена Імператорського російського автомобільного товариства А. Нагеля. Здійснюючи інспекційну поїздку за маршрутом Санкт-Петербург – Харків, він надав експертну оцінку стану шляхів: ділянку від Санкт-Петербурга до Москви було визнано відмінною, від Москви до Харкова – задовільною. Найбільш критичні зауваження стосувалися відрізка від Харкова до Севастополя, який через переважання ґрунтового покриття становив підвищену небезпеку для учасників. Загалом у пробігу планувалася участь 50 автомобілів [4], серед яких були й представники Харківського автомобільного клубу – А. Пок на машині фірми Бразье, О. Ільєнко на авто фірми Фіат та А. Дунін на машині паризької фірми Даррак [3].

Попри масштабність і статусність запланованого заходу, Харківська міська управа самоусунулася від підготовки події: вона відхилила пропозиції щодо організації урочистого прийому учасників пробігу та відмовилася фінансувати ремонтні роботи на відповідних ділянках траси [5]. Такі дії міських органів влади можна пояснити економічним прагматизмом – пріоритетністю фінансування трамвайного та кінного транспорту над дорогою модернізацією шляхів для «елітарних» автопробігів; інституційним консерватизмом – сприйняттям автоклубів як приватних ініціатив, що не потребували державної підтримки без прямої вказівки Міністерства внутрішніх справ; соціальним скепсисом – упередженим ставленням гласних думи до автомобіля як до шумного й небезпечного засобу пересування, що загрожував міському укладу.

На противагу позиції міської влади, члени Харківського автомобільного клубу 11 вересня 1911 р. організували на іподромі урочисту зустріч учасників пробігу. Активісти підготували два почесні жетони: перший – для автомобіліста,

який прибув до Харкова без штрафних балів, другий – для харківського учасника, який першим фінішував на іподромі [6].

Газета детально висвітлювала перебіг пробігу, акцентуючи, що прибуття екіпажів до Харкова очікувалося в другій половині дня 11 вересня. Транспортні засоби розміщували на іподромі під охороною військової варти; транзитне пересування містом не передбачалося. Загалом у змаганнях взяли участь 63 автомобілі потужністю від 18 до 100 к. с. (найбільш представницькою була категорія 40 к. с.).

Напередодні старту харківські інженери провели ревізію дорожнього покриття за визначеним маршрутом. У межах Харківського повіту колона прослідувала за напрямком: вул. Семінарська – Основа – с. Пилипове – Мерефа – Утківка. На відміну від міської влади, Повітова управа виявила сприяння, встановивши дорожні знаки та призначивши сигнальників на небезпечних поворотах і залізничних переїздах.

Перші екіпажі, зокрема М. фон Мекка та представників часопису «Автомобиль», дісталися міста близько 17:00. Серед місцевих спортсменів лідером став А. Пок, який і отримав почесний приз клубу. Через незадовільний стан доріг два автомобілі достроково припинили участь у перегонах. 13 вересня, після перевірки на витривалість, із Харкова на південь вирушив 51 екіпаж [7; 8; 9; 10; 11].

Варто наголосити, що 12 вересня в залах готелю «Версаль» відбувся урочистий банкет на честь учасників пробігу. Захід був організований виключно зусиллями членів Харківського автомобільного клубу, що вкотре підкреслило їхню роль як одних із головних модераторів спортивного життя міста [10].

Переможцем автопробігу Санкт-Петербург – Севастополь у командному заліку став Перший російський автомобільний клуб (Москва). Спеціальну нагороду отримав Рейнський автомобільний клуб (Німеччина). Командора пробігу, голову правління Московсько-Казанської залізниці М. К. фон Мекка, було відзначено почесним золотим кубком [12].

Протягом 1912 р. члени клубу організовували регулярні автомобільні прогулянки за маршрутами: Харків – Белгород – Харків, Харків – Полтава – Харків та Харків – Москва – Харків. Харківські автомобілісти також продовжували активну участь у спортивних перегонах. Зокрема, у квітні 1914 р. було зорганізовано масштабний пробіг за маршрутом Харків – Москва – Харків, у якому взяв участь 21 автомобіль. Екіпажі, декоровані квітами, зеленню та стрічками, налічували 60 пасажирів, серед яких була 21 жінка, що свідчило про демократизацію автоспорту. Командорами пробігу виступили О. Акименко та Т. Пок, а медичний супровід колони забезпечував лікар Патліс. Захід тривав з 6 до 8 квітня [13; 14].

Із початком Першої світової війни діяльність автомобільного клубу набула гуманітарного спрямування: організація надавала транспортні засоби для транспортування поранених. Згодом, у межах реалізації військово-автомобільної повинності, приватні автомобілі було відчужено для потреб діючої армії. Це

призвело до фактичного припинення активної роботи товариства, яке надалі функціонувало суто формально. Південно-російський автомобільний клуб у Харкові продовжував свою діяльність до 1918., ініціювавши створення профільних фінансово-господарських структур. Зокрема, на базі клубу функціонували два кооперативні об'єднання: позичково-ощадне товариство «Автокредит» (засноване у 1918 р.) та кооператив «Автодопомога» (діяв з 1916 р.).

Отже, розвиток автоспорту в Харкові наприкінці XIX – на початку XX ст. пройшов шлях від появи першого автомобіля у 1897 р. до формування потужного Південно-російського автомобільного клубу (1911 р.), діяльність якого стала ключовим фактором технічної модернізації регіону. Аналіз матеріалів газети «Южный край» свідчить, що попри бюджетний прагматизм та консерватизм міської управи, прогресивна спільнота забезпечила успіх масштабних міжнародних і регіональних пробігів, продемонструвавши високу технічну культуру та демократичність (участь жінок-автомобілісток). Соціально-політичні потрясіння 1914–1918 рр. зумовили трансформацію діяльності клубу зі спортивного вектора у площину військової допомоги та фінансово-господарської кооперації товариства «Автокредит» та «Автодопомога», що дозволило зберегти професійний осередок автомобілістів у кризовий період.

Список використаних джерел

1. Южный край. – 1897. – 18 лютого.
2. Устав Южно-русского автомобильного клуба в Харькове - Харьков: Типо-литогр. М. Сергеева и К. Гальченко, 1911. – 19 с.
3. Южный край. – 1911. – 18 августа.
4. Южный край. – 1911. – 12 июля.
5. Южный край. – 1911. – 6 сентября.
6. Южный край. – 1911. – 7 сентября.
7. Южный край. – 1911. – 10 сентября.
8. Южный край. – 1911. – 11 сентября.
9. Южный край. – 1911. – 12 сентября.
10. Южный край. – 1911. – 13 сентября.
11. Южный край. – 1911. – 14 сентября.
12. Южный край. – 1911. – 22 сентября.
13. Южный край. – 1914. – 9 апреля.
14. Южный край. – 1914. – 12 апреля.