

приятний являється достатньо актуальною темою для дослідження. А експортні операції, як складова зовнішньоекономічної діяльності підприємства, являються важливим джерелом отримання прибутку підприємством і державою в цілому. Розглянуті основні аспекти обліку експортних операцій.

**Ключові слова:** зовнішньоекономічна діяльність, експортні операції, бухгалтерський облік, валютний курс, курсові різниці.

### *Shutka S.E., Kolinko N.I. Some Basic Aspects of the Accounting of Export Operations of Economic Operators*

Foreign economic activity is one of the basic forms of Ukraine's economic relations with foreign states. It plays a considerable role in the increase of economic welfare of the state, improvement standard, living, population and strengthening position of the state in the world arena. Orientation of our state on a market economy, permanent bringing in foreign investors and the development of commercial relations between domestic and foreign enterprises proves that accounting of foreign economic activity of enterprises is an actual enough theme for a research. Export operations as the constituent of foreign economic activity of the enterprise are the major source of income by a separate enterprise and also a state on the whole. The basic aspects of accounting of export operations are suggested as subjects for consideration.

**Keywords:** foreign economic activity, export operation, accounting, exchange rate, exchange rate differences.

#### УДК 65.011.4

### ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ ПАРКУВАННЯ У ЛЬВОВІ НА ШЛЯХУ ДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА І ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО ТУРИСТИЧНОЇ ТА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ

*Х.С. Баранівська<sup>1</sup>*

Визначено поняття паркінг, розглянуто його класифікацію та перспективні види. Проаналізовано наявні проблеми у системі паркування міста Львова, визначено їх основні напрямки та причини існування. Здійснено огляд ринку послуг паркування у Львові, встановлено і порівняно найбільші паркінги в першій зоні міста. Враховуючи світовий досвід, визначено основні кроки на шляху до перетворення системи паркування на економічно ефективну і задоволення зростаючого попиту на паркомісця з боку населення і мешканців міста. Вирішення цієї проблеми можливе лише комплексно, розробивши концепцію паркінгу, а також внівши відповідні законодавчі зміни.

**Ключові слова:** паркінг, зони паркування, містобудування, проект, інвестиції, інфраструктура, органи місцевої влади, громадськість.

**Вступ.** Сьогодні питання паркування є особливо актуальним у проблемі облаштування громадського простору не лише для Львова з його особливостями історичної забудови, а й інших великих міст України. Вирішення цієї проблеми у Львові може стати прикладом для наслідування по всій території держави, враховуючи територіальну специфіку містобудування та економіки. Крім того, ефективна система паркінгу може в перспективі забезпечити істотний внесок у дохідну частину бюджету міста і стати привабливим бізнесом для приватних компаній, підвищити рівень якості життя мешканців, підвищити інвестиційну та туристичну привабливість Львова.

<sup>1</sup> Викл. Х.С. Баранівська – Львівський ДУ фізичної культури

**Метою роботи** – розгляд різних варіантів вирішення наявної проблеми і визначення основних підходів і досвіду передових держав світу, що повинні бути враховані органами місцевої та загальнодержавної влади під час здійснення відповідних заходів.

**Виклад основного матеріалу.** Паркінг – місце для стоянки автотранспорту. Паркінг від гаража відрізняється тим, що його простір не поділений стінами на окремі комірки. Паркінг – єдиний простір з розміткою, що вказує межі кожного машиномісця.

Загалом можна виділити три види паркінгів. Наземний паркінг – це просто розмітка на існуючих поверхнях, дорогах, тротуарах або спеціально відведені території. Надземний – це багатоповерхова будівля, в якій на рівнях, вищих за рівень землі, є можливість ставити авто. Підземний – це кілька поверхів нижче від рівня землі.

Однорівневі наземні паркінги характерні для об'єктів нерухомості, що розташовані в центральній частині міст. На одному наземному паркінгу 3000 м<sup>2</sup> у центрі міста складно розмістити навіть 100 автомобілів. А це мінімальна кількість паркомісць, потрібних для експлуатації офісного центру в центрі класу А, площею 10 000 м<sup>2</sup>. А ось під будівлею, площа якої становить 1500 м<sup>2</sup>, цілком можливо розмістити паркінг такої ж площі, отримавши значну економію землі. Але працюючи над проектом будівництва торгово-розважального центру де-небудь на околиці, забудовник буде розглядати земельну ділянку площею від 20 до 40 га. Земля тут дешевша, ніж у центрі, що дає змогу створювати великий наземний паркінг. Зараз якісний підземний паркінг стає конкурентною перевагою об'єкта, що дає змогу йому отримувати вищі доходи, ніж аналоги з іншим видом паркінгу або з недостатньо містким паркінгом [1].

Аналіз представлених на ринку нерухомості паркінгів свідчить, що в Україні популярні паркінги, запроєктовані не як окремі споруди, а як прикріплені до якої-небудь будівлі: житловий будинок, офісний або торговий центр. Адаже в сучасній містобудівній ситуації паркінг, що окремо стоїть, є великою розкішшю, оскільки він економічно не вигідний. На відведених під забудову майданчиків інвесторам вигідніше будувати житлові будівлі, максимально збільшуючи їх поверховість. До того ж часто інвестори стикаються з проблемою обмеженості майданчика забудови навколишніми будинками, а іноді – і зовсім відсутністю вільного місця в історичній частині міста (наприклад, у Києві, Львові).

За кордоном, окрім названих причин, відбувається переорієнтація поглядів на створення місць для паркування через іншу причину. Наземні паркінги – це по суті "мертвий вантаж" для органів місцевої влади, оскільки вони значно знижують податкову продуктивність забудови. В Україні тільки недавно виникла законодавча норма щодо податку на нерухомість, але рано чи пізно ця проблема набуває нового аспекту.

Під більшістю бізнес-центрів класів А і В, а також житловими комплексами та окремими торговими центрами розташовуються одно- чи дворівневі підземні паркінги. Багаторівневі паркінги будують рідко через витратність, а крім того, в організації підземного паркінгу існують містобудівні обмеження за максимально можливою глибиною будівництва. Сьогодні в Києві побудовано

тільки один чотирирівневий підземний паркінг – в офісному центрі "Парус" на розі вул. Мечникова і бульвару Лесі Українки.

Одним з найбільших підземних паркінгів Львова, що ще й розташований недалеко від центру міста, є підземний паркінг торгового центру "Форум Львів" на 600 місць. Безпосередньо у центрі Львова можна скористатися послугами підземного паркінгу на 49 місць, що належить до багатофункціонального комплексу "RIUS", а вартість місця – 100,00 грн/доба.

Отже, підземний паркінг – це хоч і технічно складна і дорога споруда, відповідно ціна й орендна плата за місця досить висока, але це найбільш актуальний вид паркінгу сьогодні, на який треба орієнтуватися під час створення нових об'єктів інфраструктури Львова. Проте, це не єдина проблема, пов'язана з паркуванням в місті.

Першою проблемою у системі паркування Львова є те, що попит на місця для паркінгу перевищує наявну пропозицію, що призводить до значної кількості заблокованих вулиць, заторів, порушення графіків руху громадського транспорту, незручностей для пішоходів та водіїв, порушення всіх екологічних норм, знищення архітектури міста тощо. За даними статистики, у Львові зареєстровано 180 000 автовласників і кількість їх постійно зростає.

Друга проблема – це те, що існуюча система паркування у Львові не приносить прибутків до міського бюджету. Керівник "Львівавтодору" називає лише один прибутковий об'єкт у цій сфері – на вул. Валовій. Територію Львова поділено на 2 зони паркування: першу (червона) – це центральна частина і друга – за межами центру міста.

Перша зона паркування представлена 13 майданчиками із загальною кількістю паркомісць – 407, які обслуговує ЛКП "Львівавтодор" (табл.). У першій зоні паркування тариф до 01.04.2016 р. становив 4 грн/год. Збір коштів за паркування здійснюють приблизно на 380 паркомісцях, середня тривалість паркування 1-3 год. Графік роботи паркінгів із 8:00 до 19:00 год.

У другій зоні паркування є два платних паркінги від Львівавтодору: на пл. Липневій та Двірцевій. Тариф тут залишається незмінним – 2 грн/год. Крім того, є ще 31 майданчик із 1500 паркомісцями. Крім того, у Львові є 48 гостьових майданчиків, що забезпечують 762 паркомісць. Але цього недостатньо для забезпечення потреб мешканців і гостей міста. Тому виникає потреба у побудові нових паркінгів. Над цією проблемою давно працюють представники органів місцевої влади і неодноразово це питання виносилося на громадське обговорення.

Намагання львівської влади знайти інвесторів для будівництва нових паркінгів наприкінці 2015 р. не дали результатів. Також дуже малими темпами відбувається розширення зон паркування, які обслуговують приватні компанії чи ЛКП. Першопричина – це недосконале законодавство та необгрунтовано низькі тарифи на паркування та штрафи за порушення, що не відповідають вимогам часу.

Проекти нових багаторівневих або підземних паркінгів є доволі масштабними і вартісними. Наприклад, для облаштування одного паркомісця – потрібно 11 м<sup>2</sup>. Якщо рахувати вартість 1 м<sup>2</sup> землі у центрі міста як 330-400 дол., то для облаштування одного паркомісця потрібно до 4000 дол. За роз-

рахунками, в США вартість паркомісця під авто на землі становить 4000 дол., над землею – 20000 дол., і під землею – 40000 дол. У львівських умовах навряд чи цифри будуть нижчими більше ніж у 2,5 раза, що підтверджує значну вартість таких інвестиційних проектів. Крім того, строк окупності таких проектів, враховуючи діючі тарифи на паркування і розміри адмінвідповідальності водіїв за порушення правил, є значним.

Табл. Порівняльна характеристика основних платних паркінгів у центральній частині Львова

Розміщення паркінгу	Тип, особливості	Кількість паркомісць	Вартість за год. (з 01.04.2016 р.)	Кількість автомобілів за день
Вул. Валова	Закритий, наземний, абонементні картки, до 5 хв. безкоштовно	72	8 грн	2000 із урах. транзитних
Вул. Дорошенка	Відкритий, наземний		6 грн	
Вул. Коперника	Відкритий, наземний	15	6 грн	65
Вул. Словацького	Відкритий, наземний	30	6 грн	60
Просп. Шевченка	Відкритий, наземний, можливість розраховуватися платіжною картою	80	6 грн	120
Вул. Гнатука	Відкритий, наземний	24	6 грн	Немає даних
Вул. Чайковського	Відкритий, наземний	37	6 грн	Немає даних
Пл. Міцкевича	Відкритий, наземний, можливість розраховуватися платіжною картою	26	6 грн	Немає даних
Вул. Січових Стрільців	Відкритий, наземний		6 грн	Немає даних
Вул. Винниченка	Відкритий, наземний		6 грн	Немає даних
Вул. Костюшки	Відкритий, наземний	22	6 грн	Немає даних
Вул. Саксаганського	Відкритий, наземний	21	6 грн	Немає даних
Пл. Маланюка	Відкритий, наземний	15	6 грн	Немає даних
RIUS	Підземний	49	100 грн/доба	Немає даних
ТЦ Форум	Підземний, перші 2 год – безкоштовно	600	Від 5 грн за 3 год до 70 грн за 8 год	Немає даних

В історії міста вісім років тому були спроби побудувати автоматизовані паркінги зі сторони компанії "ParkMatik" на трьох об'єктах. Зокрема, на площі Петрушевича можна було побудувати 3-поверховий підземний паркінг на 1200 автомобілів, на вул. Вітовського – підземний паркінг на 450 автомобілів і підземний автоматизований паркінг на перехресті вул. Стефаніка та Коперника. Вартість будівництва одного паркомісця в такому паркінгу становила від 12 до 16 тис. дол. [2]. Проте міська влада не надала відповідних дозволів у зв'язку з бажанням інвестора додатково звести на цій території готель.

І досі в планах місцевої влади будівництво трьох великих паркінгів: двох підземних – біля університету ім. І. Франка і на пл. Петрушевича, а на просп. Чорновола – великого наземного. Вартість робіт може сягати до 10-12 млн євро. Підземні паркінги передбачатимуть від 400 до 800 паркомісць кожен. Але проб-

лемним буде встановлення економічно ефективного тарифу, який би і заодно мотивував водіїв паркувати своє авто під землею.

Також заплановано побудувати за кошти місцевого бюджету автоматизований багатоповерховий паркінг на вул. Вороного. В управлінні транспорту і зв'язку Львівської міськради зазначають, що у центрі міста в цьому році планують загалом створити 219 паркомісць на вулицях Вороного, Грушевського, Драгоманова, Герцена, Фредра, Руданського, Просвіти [3].

Вже прийнято на місцевому рівні влади рішення про створення нового паркінгу (можливого закритого типу) на ях Лесі Українки, Низький Замок, Театральна та Вірменська місткістю 73 паркомісця. У квітні буде проведено конкурс серед компаній на його облаштування та обслуговування.

Але все це наземні паркінги, які поглинають скінченний ресурс, не даючи абсолютно жодної прямої фінансової користі.

Орієнтовно через 9-12 місяців інвестори розпочнуть будівництво першого у Західній Україні багаторівневого паркінгу для "Бізнес-сіті Технопарк" на вул. Федьковича, 55. За проектом Бюро "Паламарчук" це буде чотирирівневий паркінг на 215 автомобілів із двома рівнями громадської забудови: з офісами, конференц-залами, рестораном і бюджетним кафе [5].

Третьою проблемою є недосконала процедура притягнення до відповідальності порушників ПДР, які порушили правила паркування або не заплатили за паркомісце. На цей час це дуже довгий процес (до 2 місяців) відслідковування порушників, написання звернення, складання протоколів, пересилання їх на адміністративну комісію. Варто запозичити в цій справі закордонний досвід впровадження прав певних служб накладати штрафи. Наприклад, інспектори на вулицях міста складають із фотофіксацією акти порушень на водіїв, які не оплатили за паркування автомобіля. Після цього на основі запиту в поліцію та адміністративну службу складають постанову про порушення і стягують гроші. Превентивний ефект буде очевидним, адже водіям доведеться у разі встановленого порушення поїхати, заплатити за послуги евакуатора, за порушення ПДР, витратити час, оформити документи.

Крім того, в багатьох європейських містах в'їхати до центральної частини міста на власному авто можуть лише жителі або інші особи, причетні до центрального району, і треба отримати для цього платний дозвіл. Так, у Відні є платні гаражі на відстані 100-700 м від центру, залишивши машину в яких решту відстані водіїв і пасажери долають пішки.

**Результати.** Щодо змін у системі паркування потрібно зрозуміти, що це не можуть бути якісь односпрямовані ситуативні заходи. Такі дії мають реалізовуватися в рамках стратегії чи концепції містобудування, враховуючи не лише зміни чи появу самих паркінгів, а насамперед план зі сталої мобільності мешканців, зокрема, зміни у системі громадського транспорту, облаштування велоінфраструктури, пропагування спільного використання автомобілів (т. зв. каршерінг) тощо.

Аналізуючи викладене вище, на нашу думку, перспективними напрямами змін у системі паркування у Львові є:

- 1) розроблення концепції паркування в місті. Перші кроки в цьому напрямку вже було зроблено – у грудні за результатами тендеру визначили підприємство, яке розроблятиме схему парковок та автостоянок, для узгодження із генеральним планом міста і враховуватиме потребу створення перехоплювальних майданчиків (паркінгів) на в'їзді до міста, де людині було б зручно залишити за невелику плату своє авто і скористатися громадським транспортом;
- 2) просвітницька і роз'яснювальна робота із населенням для зміни свідомості громадян. У країнах світу власники транспорту не створюють проблем, коли, припаркувавши власне авто, їм доводиться сплатити по тарифу за паркомісце і 7-15 хв пройтися до місця праці. Також виникає потреба перевірки і демонтажу самовільно встановлених стовпців, брам, огорож, які перекрили певні і для руху автомобілів;
- 3) створення "єдиного паркувального простору", тобто онлайн-сервісів, карт, навігаційних інструментів, що поєднують все в єдину систему. Зараз представники міських органів влади озвучили бажання видати в електронному варіанті план вільних місць на паркінгах, щоб водії через мобільний додаток міг би бачити, де є вільні місця та з допомогою яких мав би змогу оплатити паркування. Вартість розробки такого мобільного додатку на телефон прирівнюється до вартості одного паркомату (від 100 тис. грн), а з його допомогою можна вирішити проблему усього паркінгу. Щодо технічної сторони контролю, то у світі вже це питання вирішено з допомогою геолокації та відкритих баз даних автомобілів;
- 4) зменшення потреби мешканцям міста паркуватися у центрі внаслідок перенесення адміністративних та бізнесових центрів у нові райони;
- 5) пошук нових місць для паркінгу, зокрема закинутих, не використовуваних, між будівлями на кожній і міста, і налагодження системи паркування поблизу поліклінік та лікарень, дошкільних закладів та інших закладів освіти та охорони здоров'я. Яскравий приклад проблеми – після ремонту вул. Лисенка так і не з'явилася можливість тут для розміщення авто поблизу лікарні "Охматдит". Тому виникає нагальна потреба надалі під час ремонту вулиць враховувати перспективи паркування на цій ділянці;
- 6) строгий контроль з боку органів місцевої влади за дотриманням вимог щодо наявності гаражів чи паркомісць у новобудовах (офісні центри, готелі, торгово-розважальні центри) при здачі будівлі в експлуатацію;

Усі ці кроки неможливі без внесення певних змін у законодавчих актах, як на місцевому, так і на загальнодержавному рівнях. Так наприклад, потрібно ввести норму щодо обов'язкової наявності паркінгу при введенні в експлуатацію будинку. Інакше, за наявності проблем у забудовника із кількістю потрібного місця за нормами, він сплачує економічно обґрунтовану суму до спеціального фонду місцевого бюджету, із якого фінансується потім будівництво цих площ. Також можна перейняти досвід Росії, Білорусі та Естонії, де уряд дозволив облаштування паркомісць під мостами і шляхопроводами.

Зміни повинні відбуватися в напрямку удосконалення законодавчого механізму відповідальності за несплату паркування (введення відповідних статей в Адміністративному кодексі, Кодексі про адміністративні правопорушення), створення системи автоматичної фотовідеофіксації порушень ПДР тощо. Накладення штрафів, наприклад, можна здійснювати без обов'язкової присутності

водія, а за номерами автомобіля, як це запроваджено у багатьох країнах світу, поєднавши базу даних штрафів із місцевими базами даних оплати паркінгів. Наприклад, у німецькому місті Трір будь-яка людина зі сканером зможе занести інформацію про порушника у базу, а далі система сама надішле "лист" за адресою порушника ПДР [4].

Також серед громадськості існує думка щодо перегляду нормативів заборони на стоянку поблизу пішохідних переходів та зупинок громадського транспорту у бік зменшення, але це повинно бути науково обґрунтовано стосовно правил безпеки і зони видимості на дорозі.

**Висновки.** Отже, вирішення проблеми паркування у Львові є особливо актуальним і потребує задоволення зростаючого попиту з боку мешканців і гостей Львова на паркомісця як у центральних районах, так і на околицях міста. Це неможливо здійснити без поєднання зусиль місцевих органів влади і громадськості, а також відповідних законодавчих змін на загальнодержавному рівні. Напрацьовувати концепцію вирішення цієї проблеми потрібно в комплексі, а не лише у вигляді ситуативних кроків.

### Література

1. Паркінг: Підземний паркінг: Продаж паркінгу: Комерційна нерухомість. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://stoianka.com/parking-pidzemnij-parking-prodazh-parkingu-komertsijna-neruhomist-meget/>.
2. Чому у Львові немає підземного паркінгу на площі Петрушевича? . [Електронний ресурс]. – Доступний з [http://tvoemisto.tv/news/chomu\\_u\\_lvovi\\_nemaie\\_pidzemnogo\\_parking\\_u\\_na\\_ploshchi\\_petrushevycha\\_pozytsiya\\_budivelnikiv\\_ta\\_chynovnykiv\\_75752.html#sthash.JzO3tghH.dpuf](http://tvoemisto.tv/news/chomu_u_lvovi_nemaie_pidzemnogo_parking_u_na_ploshchi_petrushevycha_pozytsiya_budivelnikiv_ta_chynovnykiv_75752.html#sthash.JzO3tghH.dpuf).
3. У центрі Львова облаштують закриту парковку на понад 70 автомобілів. [Електронний ресурс]. – Доступний з [http://zaxid.net/news/showNews.do?u\\_tsentri\\_lvova\\_oblshutyut\\_zakritu\\_parkovku\\_na\\_ponad\\_70\\_avtomobiliv&objectId=1387428](http://zaxid.net/news/showNews.do?u_tsentri_lvova_oblshutyut_zakritu_parkovku_na_ponad_70_avtomobiliv&objectId=1387428).
4. Як налагодити систему паркування у Львові: 20 пропозицій. [Електронний ресурс]. – Доступний з [http://tvoemisto.tv/news/yak\\_nalagodyty\\_systemu\\_parkuvannya\\_u\\_lvovi\\_20\\_propozitsiy\\_75787.html#sthash.9qjizASL.dpuf](http://tvoemisto.tv/news/yak_nalagodyty_systemu_parkuvannya_u_lvovi_20_propozitsiy_75787.html#sthash.9qjizASL.dpuf).
5. У Львові збудують багаторівневий паркінг. [Електронний ресурс]. – Доступний з [http://tvoemisto.tv/news/u\\_lvovi\\_vyznachyly\\_proekt\\_zayakym\\_buduvatymut\\_bagatorivnevyy\\_parking\\_75181.html#sthash.gUirZUEK.dpuf](http://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_vyznachyly_proekt_zayakym_buduvatymut_bagatorivnevyy_parking_75181.html#sthash.gUirZUEK.dpuf).

Надійшло до редакції 30.03.2016 р.

### **Баранівська Х.С. Решения проблемы парковки во Львове на пути к совершенствованию инфраструктуры города и повышения его туристической и инвестиционной привлекательности**

Определено понятие паркинг, рассмотрены его классификация и перспективные виды. Проанализированы существующие проблемы в системе парковки города Львова, определены их основные направления и причины существования. Проведен обзор рынка услуг парковки во Львове, установлено и подано сравнение самых больших паркингов в первой зоне города. Учитывая мировой опыт, определены основные шаги на пути к превращению системы парковки на экономическую эффективную и удовлетворения растущего спроса на паркоместа со стороны населения и жителей города. Решение этой проблемы возможно только комплексно, разработав концепцию паркинга, а также внеся соответствующие законодательные изменения.

**Ключевые слова:** паркинг, зоны парковки, градостроительство, проект, инвестиции, инфраструктура, органы местной власти, общественность.

### **Baranivska Kh.S. Solving the Problem of Parking in Lviv towards Improving the City Infrastructure and Increasing its Tourist Attractiveness**

The notion of parking is defined; its classification and perspective types of parking are reviewed. The existing parking problems in the system of Lviv city are analysed. Some main trends and causes of their existence are defined. A review of the market for parking in Lviv city is done, and greatest parking area of the city are also established and compared. Taking into account the world experience, the main steps towards transformation of parking to the system that is cost effective and meets the growing demand for parking spaces on the part of the population and residents are distinguished. The solution can only be reached comprehensively developing the concept of parking and making appropriate legislative changes.

**Keywords:** parking, parking zone, urban planning, design, investment, infrastructure, local authorities, public.

УДК 336.82:631.1

## **АНАЛІЗ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ ТА СПОРТУ В УКРАЇНІ**

*Д.Ю. Петришин<sup>1</sup>*

Досліджено систему державного управління фізичною культурою та спортом в Україні та вплив на їх розвиток. Розглянуто функції фізичної культури та спорту. Визначено пріоритетні напрями державної політики щодо розвитку фізичної культури та спорту. Обґрунтовано масштаби державної участі в регулюванні розвитку фізичної культури та спорту в Україні. Проаналізовано стан системи державного управління фізичною культурою і спортом та окреслено напрями розвитку в умовах трансформації соціально-економічної сфери і децентралізації влади.

**Ключові слова:** фізична культура та спорт, державне регулювання розвитку фізичної культури та спорту в Україні, державна політика розвитку фізичної культури та спорту.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Різні аспекти проблеми, яку ми досліджуємо, висвітлені у працях вітчизняних та закордонних науковців і практиків, зокрема: Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, І.К. Залюбовська, М.С. Студенікіна, В.К. Колпаков, В.І. Курило, В.Л. Грохольський, С.Г. Стеценко та ін.

**Мета роботи** – проаналізувати теперішній стан системи державного управління фізичної культури та спорту в Україні та окреслити напрями розвитку в умовах трансформації соціально-економічної сфери і децентралізації влади.

**Виклад основного матеріалу.** Спорт є органічною частиною фізичної культури, особливою сферою виявлення й уніфікованого порівняння досягнень людей у певних видах фізичних вправ, технічної, інтелектуальної та іншої підготовки. Систему державних органів у сфері фізичної культури і спорту залежно від обсягу компетенції поділяють на три види:

- органи загальної компетенції;
- органи міжгалузевої (функціональної) компетенції;
- органи галузевої (спеціальної) компетенції.

Державне управління фізичною культурою і спортом здійснюється:

- на центральному рівні – органи управління з питань фізичної культури і спорту;
- на регіональному рівні – органи управління фізичною культурою і спортом;

<sup>1</sup> викл. Д.Ю. Петришин – Львівський Державний університет фізичної культури