

Проблеми оптимізації територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів регіону

Розглянуто актуальні питання оптимізації територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів у Львівській області. Досліджено два варіанти розвитку подій. У першому випадку передбачається збереження малокомплектних навчальних закладів як останнього соціокультурного осередку села. У другому випадку – розглянуто варіант закриття навчальних закладів та організації підвезення до опорних шкіл. Проаналізовано необхідну кількість фінансових ресурсів для реалізації обох варіантів. Показано позитивні та негативні сторони кожного напрямку розвитку подій з удосконалення територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів.

Ключові слова: територіальна організація загальноосвітніх навчальних закладів, проблеми оптимізації, шкільний автобус, малокомплектні навчальні заклади.

За законом України «Про загальну середню освіту» держава зобов'язана забезпечити права громадян на доступність і безоплатність здобуття повної загальної середньої освіти в державних і комунальних навчальних закладах [1]. Це право громадян забезпечується шляхом створення розгалуженої мережі загальноосвітніх навчальних закладів. Однак в останні десятиліття Україна зіткнулася з низкою проблем, які потребують застосування нових підходів у сфері оптимізації територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів.

Депопуляція населення, зменшення народжуваності, зростання смертності та висока міграційна активність негативно впливають на територіальну організацію загальноосвітніх навчальних закладів: зменшується кількість учнів, наповнюваність класів, відповідно зростає кількість малокомплектних навчальних закладів (до малокомплектних навчальних закладів відносять ЗНЗ, де у класі навчається менше 5 дітей) особливо у сільській місцевості, які поступово закриваються, що зумовлено високою вартістю їх утримання. Закриттям малокомплектних закладів вирішується проблема їх утримання, але одночасно створюється нова, ще суттєвіша – забезпечення законного права на доступну загальну освіту для населення регіону. Проблема близькості навчального закладу є найактуальнішою для учнів сільської місцевості, оскільки зазвичай вони проживають за межею пішої доступності. Зважаючи на можливість закриття малокомплектних шкіл сільської місцевості, необхідно комплексно проаналізувати доцільність таких заходів, оскільки школа в сільській місцевості є не лише навчальним закладом, а й своєрідним соціально-культурним центром, який створює можливості для гармонійного розвитку поселення.

Дослідженням проблем оптимізації мережі загальноосвітніх навчальних закладів займалися А. Панкевич, О.В. Пастовенський, В.С. Курець, В.І. Куценко, А.М. Байназаров та ін. Проте на сьогодні залишається невисвітленим питання: що буде економічно доцільніше – закриття малокомплектних шкіл та організація підвезення учнів до опорних навчальних закладів чи збереження чинної мережі навчальних закладів як запоруки розвитку поселення на середньострокову перспективу.

Мета: проаналізувати переваги та недоліки двох варіантів удосконалення територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів – закриття ЗНЗ та організація підвезення або ж збереження чинної мережі навчальних закладів.

Основною умовою якісної освіти на селі є доступна освіта для дітей шкільного віку, яку здатна забезпечити оптимальна територіальна організація загальноосвітніх навчальних закладів. Оптимальна територіальна організація загальноосвітніх закладів – це наявність чинної мережі навчальних закладів в межах пішохідної доступності учнів, які забезпечені висококваліфікованим педагогічним персоналом та нормативними рівнями матеріально-технічного забезпечення. У випадку, якщо учень проживає за межею пішохідної доступності (становить 3 км), держава зобов'язана забезпечити його підвезення до найближчого навчального закладу, де є можливість здобувати якісну середню освіту. У випадку, якщо батьки самостійно доставляють дитину до навчального закладу, доцільно компенсувати витрати, які повинна була взяти на себе держава. Система компенсації витрат працює у Польщі у випадку, коли батьки самі довозять дитину до школи, органи влади гміни компенсують кошти, витрачені на проїзд дитини [2]. Однак, найпершою умовою якісної освіти на селі залишається оптимізація територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів, яка полягає у створенні нових та збереженні наявних шкіл, які здатні створити умови для здобуття повноцінної освіти дітям шкільного віку. З метою збереження чинної мережі навчальних закладів, зменшення кількості шкіл, які підлягають закриттю, та часткового розв'язання проблем, пов'язаних із функціонуванням малокомплектних навчальних закладів. Верховна Рада України наклала мораторій на закриття загальноосвітніх навчальних закладів у сільській місцевості [3], водночас пропонувалося зменшити мінімальну наповнюваність класів до трьох учнів, що дозволило б зберегти значну кількість закладів у сільській місцевості. Сьогодні у зв'язку з постійним збільшенням кількості малокомплектних закладів влада пропонує оптимізувати їх мережу шляхом закриття. У Львівській області у 2008 р. функціонувало 27 шкіл I ступеня, в яких навчалося до 5 учнів, та ще 72 заклади, які відвідувало від 6 до 10 учнів, тобто усі ці школи є малокомплектними.

Потреба оптимізації територіальної організації навчальних закладів набуває актуальності з уваги на постійне скорочення контингенту учнів, яке суттєво впливає не лише на комплектність шкіл, а й на вартість утримання малокомплектних навчальних закладів.

У Львівській області нараховувалося 156 ЗНЗ (загальноосвітній навчальний заклад) I-II ступеня з малою наповнюваністю, в яких навчався 6661 учень, та 175 ЗНЗ I ступеня, в яких навчалося 1606 учнів (у 2008/09 н. р.).

Окрім того, у 219 школах області діти навчаються за індивідуальною формою навчання, оскільки в цих школах неможливо організувати навчання за класною системою. Не зараховано жодного учня у перший клас у 63 школах, у 117 школах в перших класах навчається по 1-2 учні. У 34 школах навчається до п'яти учнів, у 78 школах навчається від 6 до 10 учнів. [4].

Сьогодні надзвичайно важливо економічно обґрунтувати два варіанти розвитку подій, перший – із збереженням чинних навчальних закладів як останнього осередку функціонуючої соціальної інфраструктури села; другий – закриття навчальних закладів та організація підвезення до опорних шкіл, при яких за потреби необхідно організувати пришкільні інтернати для учнів середньої та старшої школи. Вибір правильного варіанту оптимізації територіальної організації надзвичайно важливий, оскільки рівень освіченості населення та можливості для

здобуття якісної середньої освіти визначають перспективи соціально-економічного розвитку регіону у середньо- та довгостроковому періоді.

Окрім того, проблема функціонування малих шкіл не нова, з нею стикалися також і інші європейські держави. Наприклад, у Польщі процес виникнення малих шкіл теж викликає неоднозначне ставлення громадськості. Прихильники вказують на те, що в малих школах зацікавлені насамперед батьки, які відстоюють право дітей на доступну та безпечну школу. Натомість критики вказують на часті конфлікти між батьками, вчителями та місцевою громадою, обмеженість широких контактів з ровесниками та доступу до більш матеріально забезпечених шкіл [5, с. 298].

Варіант 1. Збереження існуючої територіальної організації навчальних закладів. Малокомплектні школи вимагають на утримання у 2–2,5 разу вищих фінансових затрат, які різняться у кожному адміністративному районі області, і з економічного боку їх утримання абсолютно недоцільне. Найдорожче обходилося утримання ЗНЗ I ступеня: наприклад, у Старосамбірському районі на одного учня витрачали 9000 грн. в рік, Золочівському – 8561 грн. учня/рік (у 2009 р.), а подекуди вартість утримання одного учня була вдвічі більшою порівняно із ЗНЗ I-III ступеня. Наприклад, у Буському районі вартість утримання учня у ЗНЗ I-III ступеня становила 2956 грн., у той час як на ЗНЗ I ступеня витрачалося 6385 грн.

За середніми підрахунками, у 2009 р. на утримання 331 навчального закладу I та I-II ступеня з малою комплектністю було витрачено понад 54 млн. грн.

Позитивним моментом при збереженні функціонування навчального закладу стає: збереження робочих місць педагогічного та допоміжного персоналу; відсутність необхідності щоденного проїзду в автотранспорті, що негативно позначається на дитячому здоров'ї, особливо в холодну пору року (холодні автобуси спричинюють часті застуди, що переростають у хронічні захворювання) [6], а відповідно і відсутність витрат на утримання автопарку; збереження навчального закладу як останнього соціокультурного центру поселення.

Негативні сторони: висока вартість утримання малокомплектних шкіл; обмежені можливості для покращення матеріально-технічної бази навчального закладу. У таких школах зазвичай відсутні комп'ютерні класи, немає доступу до мережі Internet, що негативно відбивається на якості освіти та значно зужує можливості для педагогічного розвитку для педагогічних працівників; мала кількість учнів обмежує можливості комунікації для дітей; недостатня кваліфікація педагогів, які змушені викладати суміжні предмети (учитель географії викладає англійську або навпаки), що негативно відображається на якості освіти.

Варіант 2. Закриття шкіл та організація підвезення школярів. На Львівщині діє програма «Шкільний автобус», покликана забезпечити рівний доступ учнів до навчальних закладів та сприяти розширенню мережі освітніх округів, проте наявна кількість автотранспортних засобів не спроможна забезпечити підвезення до навчальних закладів усіх учнів, які цього потребують.

У 2009–2010 н. р. у Львівській області за межею пішої доступності проживало 27 890 учнів (10,7%), з них 30,4% учнів добиралися до школи самостійно, для 69,6% – організовано підвезення, з яких лише 43,6% учнів підвозили шкільними автобусами.

Загалом в області нараховувалося 137 маршрутів шкільних автобусів загальною довжиною 8400 км, на яких працювало 127 автобусів, які щоденно здійснювали 348 рейсів. Зважаючи на недостатню кількість шкільних автобусів, кожному з них за день необхідно здійснити декілька рейсів (у середньому 2,7), що сприяє швидшому зносу транспортного засобу та вимагає постійного оновлення

автопарку. У 2009 р. потреба в оновленні автопарку становила 36%, до прикладу в Яворівському районі така потреба становила 100%. Для оновлення технопарку та задоволення наявних потреб у транспортних засобах у 2009 р. необхідно було додатково закупити 155 шкільних автобусів, для забезпечення 100% підвезення учнів до навчальних закладів області ще 96 автобусів, ці потреби у повному обсязі задоволені не були.

Удосконалення територіальної організації навчальних закладів шляхом їх закриття потребує конкретних і виважених кроків з боку органів управління, які повинні забезпечуватися відповідним фінансуванням.

За умови оптимізації мережі навчальних закладів шляхом закриття малокомплектних шкіл за межею пішохідної доступності опиняться ще щонайменше 8200 учнів у сільській місцевості, що вимагатиме організації підвезення, додаткової закупівлі автобусів, ремонту та облаштування дорожнього полотна. Першою необхідністю постає закупівля автотранспортних засобів для підвезення учнів. Приблизна вартість закупівлі необхідної кількості автобусів та витрати на паливо для наявного автопарку представлена у табл. 1. Ми розраховували необхідну кількість автобусів із середнього розрахунку 1 автобус на 100 учнів, що потребують підвезення, беручи за основу вартість «школярика» А0753 як одного з найдешевших транспортних засобів (середня вартість 245000 грн.). У бюджеті області на 2010 р. за рахунок субвенцій на придбання шкільних автобусів передбачено лише 380 тис. грн. (по 190 тис. грн. на Турківський та Мостиський райони) [7].

Закриття 30% сільських шкіл збільшить загальну протяжність маршруту мінімум на 50%, а отже витрати на пальне зростуть удвічі (до 2651 тис. грн. при незмінних цінах на пальне).

Стан доріг повинен бути одним з основних факторів, які б визначали можливість для повноцінної реалізації програми «Шкільний автобус». Загальна протяжність автодоріг загального користування на Львівщині становить 8372,7 км, станом на сьогоднішній день на більш ніж 95% доріг пропущено 2-3 нормативних терміни проведення капітального ремонту [8]. Із загальної протяжності автодоріг Львівщини 1039 км становлять дороги державного значення, які перебувають у більш-менш задовільному стані, усі інші потребують капітального ремонту, а це – біля 7000 км, а середня вартість ремонту одного кілометра дороги коштує біля 500 тис. євро [9]. Як знаємо з власного досвіду, дороги регіону, особливо у сільській місцевості, перебувають у жахливому стані, що зберігає ймовірність високих рівнів ДТП та травматизму. Оскільки основним об'єктом перевезень у нашому випадку стають діти, то стан доріг повинен стати основним фактором, який визначає можливість здійснення перевезень шкільними автобусами. Окрім того, потрібно зважати на той факт, що незадовільний стан доріг сприяє швидкому зносу транспортного засобу, спричинює часті поломки, що може стати перешкодою для відвідування учнями навчальних закладів, оскільки школи зазвичай мають лише один автобус. Перешкодою для здійснення регулярних транспортних перевезень можуть стати також погодні умови (у теплу пору року – сильні дощі, повені, які спричиняють руйнування дорожнього полотна, мостів, зсуви ґрунту; у зимовий період – сильні снігопади та заметілі), які вимагають вжиття додаткових заходів безпеки. Врахування та аналіз усіх вищеперерахованих факторів є обов'язковою передумовою при скороченні мережі загальноосвітніх закладів.

Облаштування під'їзних автодоріг до навчальних закладів вимагає систематичного виділення коштів на ремонт автодоріг у повному обсязі, а для цього необхідно мільярди гривень, натомість в обласному бюджеті на 2010 р. на видатки зі спеціального фонду, пов'язані з проведенням робіт з будівництва, реконструк-

Таблиця 1

Варіанти оптимізації територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів*

	Варіант 1		Варіант 2					Витрати на паливе для наявного автопарку, тис. грн./рік
	Вартість утримання малокомплектних шкіл I та II-ІІІ ступенів у 2009 р., тис. грн.	Потреба в автобусах та оновленні автопарку	Необхідна кількість автобусів для забезпечення 100% підвезення учнів	Вартість закупівлі автобусів, тис. грн. (сумарно для колонок 2 та 3)	Додаткова потреба в автобусах, зумовлена оптимізацією мережі	Вартість закупівлі додаткових автобусів, тис. грн.		
Бродівський	2838,9	14	1	3675	4	980	60,2	
Буський	1611,3	3	6	2205	3	735	87,7	
Городоцький	2462,4	1	7	1960	5	1225	50,5	
Дрогобицький	1367,2	5	10	3675	4	980	29,4	
Жидачівський	6072,2	4	2	1470	8	1960	149,1	
Жовківський	2859,0	10	5	3675	4	980	184,9	
Золочівський	3483,5	18	6	5880	5	1225	143,1	
Кам'яно-Бузький	837,8	1	1	490	1	245	247,4	
Миколаївський	179,4	2	0	490		0	95,7	
Мостиський	1913,9	19	9	6860	3	735	148,5	
Перемишлянський	4740,4	8	6	3430	9	2205	9,9	
Пустомитівський	5326,1	12	5	4165	8	1960	38,1	
Радехівський		3	1	980	4	980	172,5	
Самбірський	1792,4	20	2	5390	3	735	29,4	
Сколівський	2946,0	2	2	980	4	980	51,9	
Сокальський	1807,2	15	8	5635	2	490	62,3	
Старосамбірський	7827,3	0	9	2205	8	1960	32,4	
Стрийський	2196,2	3	6	2205	3	735	24,2	
Турківський	2115,1	1	3	980	2	490	22,5	
Яворівський	1700,7	14	7	5145	3	735	127,5	
Всього	54077,3	155	96	61495	83	20335	1767,3	

*Розрахунок автора на основі матеріалів Львівського обласного управління освіти.

ції, ремонту та утриманням автомобільних доріг, передбачено 21,75 млн. грн., із державних субвенцій – 1,74 млн. грн. [7]. У 2009 р. на ремонт, реконструкцію та утримання доріг місцевого значення було витрачено 3 млн. грн., із спеціального фонду обласного бюджету надано субвенцію місцевим бюджетам у розмірі 26,1 млн. грн. [11], у 2008 р. – 27,5 млн. грн. [12]. Як бачимо, заплановані обсяги фінансування ремонту доріг зменшено, що не сприятиме покращенню стану дорожнього полотна, яке внаслідок несприятливих погодних умов весни-літа 2010 р. зазнало ще більшої деградації. В даній ситуації допускати суттєве збільшення шкільних автобусів на аварійно небезпечних дорогах не можна, і ціна тут не лише в якості освіти, але в найціннішому – житті та здоров'ї школярів.

Укрупнення освітніх округів (з радіусом доступності до школи до 70 км), скорочення мережі навчальних закладів потребує систематичного фінансування, спрямованого не лише на зміцнення матеріально-технічної бази та педагогічного складу навчальних закладів, але й створення відповідного інфраструктурного забезпечення. На жаль, вищезазначені заходи не мають систематичного характеру, рівень фінансування витрат на освіту суттєво не збільшується, що не сприяє удосконаленню територіальної організації мережі навчальних закладів. Окрім того, згідно з державними нормами максимальний радіус обслуговування учнів шкіл II-III ступенів не повинен бути більшим 15 км, при транспортному забезпеченні дозволяється розміщення шкіл на відстані транспортної доступності: для учнів шкіл I ступеня – 15 хв. (в один бік), для учнів шкіл II і III ступенів – не більше 30 хв. (в один бік) [13]. Як бачимо, укрупнення освітніх округів вимагатиме не лише ґрунтового фінансового підґрунтя, а й зміни відповідної законодавчої бази.

Альтернативою щоденного перевезення школярів автотранспортом може стати організація пришкільних інтернатів. У випадках, коли учні проживають на відстані, більшій за максимально допустимі границі транспортного обслуговування, також при транспортній недоступності до навчального закладу в період негоди, необхідно організовувати пришкільні інтернати з розрахунку 10 відсотків місць від загальної місткості закладу [13]. Однак облаштування пришкільних інтернатів є справою досить дорогою, оскільки на утримання дітей в таких закладах повинні виділятися додаткові кошти, діти повинні частково або повністю перейти на державне забезпечення, а перекладати утримання таких інтернатів на плечі самих батьків є справою безальтернативною, оскільки досить незначне число сільських сімей зможе забезпечити перебування дітей у таких закладах, а відповідно учні, які залишаться поза інтернатом, будуть позбавлені можливості відвідувати школу. На сьогодні пришкільні інтернати облаштовані лише у 4 адміністративних районах (Турківському, Сколівському, Радехівському, Буському) та у м. Дрогобичі. Загальна кількість дітей, які у них проживають, теж незначна – всього 374 учні, що складає 1,3% від кількості учнів області, які проживають за межею пішохідної доступності.

На нашу думку, доцільно провести соціологічне опитування серед населення (особливо молоді) на предмет сприйняття процесів глибокої реорганізації у територіальній організації закладів освіти, яку пропонують державні органи влади. Результати опитування доцільно врахувати при розробці стратегії розвитку освітнього комплексу Львівської області, для максимального забезпечення освітніх та соціально-культурних потреб жителів регіону.

Отже, позитивними сторонами оптимізації територіальної організації ЗНЗ області шляхом закриття малокомплектних шкіл є: ширші можливості для покращення матеріальної бази опорного навчального закладу (створення мережі комп'ютерних класів, оновлення бібліотечного фонду, спортивних та ігрових май-

данчиків), що повинно позитивно впливати на педагогічний процес, а відповідно підвищувати якість навчання. Водночас не слід забувати про незадовільний стан інфраструктурного забезпечення (недостатня кількість автобусів, катастрофічний стан дорожнього полотна, а подекуди його повна відсутність), що негативно позначається як на якості освіти, так і на здоров'ї школярів. Фінансування спрямоване на оновлення інфраструктурного забезпечення, на жаль, здійснюється не в повному обсязі та не має систематичного характеру, тому до скорочення мережі сільських шкіл необхідно підходити досить виважено.

Оптимізація територіальної організації загальноосвітніх навчальних закладів є процесом клопітким та довготривалим, усі наслідки якого економіка та суспільство відчують у середньостроковому та довгостроковому періоді, тому підходити до нього потрібно надзвичайно обережно та виважено, а усі заходи, які спрямовуються на удосконалення територіальної організації ЗНЗ, повинні носити систематичний та послідовний характер. Перш ніж вживати радикальні заходи (фактичне збільшення чи зменшення мережі навчальних закладів), потрібно скрупульозно оцінити не лише економічну складову, тобто фінансові ресурси, які витрачаються на неперспективні заклади, але й демографічні та соціальні тенденції розвитку регіону. Оскільки усі ми розуміємо, що в умовах, коли важко підтримувати на належному рівні матеріальне забезпечення діючих навчальних закладів через постійне недофінансування, утримувати мережу тимчасово або постійно недіючих шкіл, які можна буде знову відкрити при покращенні демографічної ситуації, виглядає безперспективно. Разом з тим не потрібно забувати, що запорукою розвитку економіки сьогодні та в найближчому майбутньому є інтелектуальні трудові ресурси, найціннішим інструментом яких є знання, а держава, що не здатна забезпечити своїм громадян можливості для здобуття базової освіти, позбавляє себе можливостей для динамічного росту в умовах економіки знань.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про загальну середню освіту». – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/>.
2. Дошкільна і шкільна освіта Польщі. – Режим доступу : http://www.migrant.info.pl/pl/edu_ua/przedszkole_i_szkola_ua.
3. Постанова Верховної Ради України «Про впровадження мораторію на закриття загальноосвітніх навчальних закладів у сільській місцевості» від 19 грудня 2008 р. №778-VI . – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/.
4. Одна з болючих проблем освіти Львівщини – школи з малою кількістю учнів. – Режим доступу: <http://zik.com.ua/ua/news/2010/06/03/231347>
5. Василюк А. В. Реформи шкільної освіти у Польщі: історія і сучасність : [монографія] / А. В. Василюк. – Ніжин : Видавництво НДУ ім. М. Гоголя, 2007. – 340 с. – С. 298.
6. Їздити шкільним автобусом холодно. – Режим доступу : http://www.gorod.sp.ua/news_15412.html.
7. Обласний бюджет Львівської області на 2010 рік. – Режим доступу : <http://www.oblrada.lviv.ua/programs.php>.
8. Завійський І. У 2010 році пріоритетом в роботі обласного транспорту стане підготовка доріг до проведення Євро-2012 / І. Завійський. – Режим доступу : <http://www.vgolos.com.ua/economic/82.html?page=1&rubric=15>.
9. Скільки коштують наші ями? – Режим доступу : http://euro2012.ukrinform.ua/analytical/21787/?ID=21787%2F&PAGEN_1=5.

10. Обласний бюджет Львівської області на 2010 рік. – Режим доступу : <http://www.oblrada.lviv.ua/programs.php>.
11. Про виконання обласного бюджету Львівської області за 2009 рік. – Режим доступу : <http://www.oblrada.lviv.ua/programs.php>.
12. Виконання обласного бюджету Львівської області за 2008 рік. – Режим доступу : <http://www.oblrada.lviv.ua/programs.php>.
13. Державні санітарні правила і норми влаштування, утримання загальноосвітніх навчальних закладів та організації навчально-виховного процесу ДСанПіН 5.5.2.008-01. – Режим доступу : <http://mozdocs.kiev.ua/view.php?id=2407>.

Сыниюра-Ростун Н.Р., Шевчук Л.Т. Проблемы оптимизации территориальной организации общеобразовательных учебных заведений региона.

Рассмотрено актуальные вопросы оптимизации территориальной организации общеобразовательных учебных заведений во Львовской области. Исследовано два варианта развития событий. В первом случае предусматривается сохранение малокомплектных учебных заведений как последней социокультурной ячейки села. Во втором случае – рассмотрен вариант закрытия учебных заведений и организации подвоза к опорным школам. Проанализировано необходимое количество финансовых ресурсов для реализации обоих вариантов. Показаны положительные и отрицательные стороны каждого направления развития событий по усовершенствованию территориальной организации общеобразовательных учебных заведений.

Ключевые слова: территориальная организация общеобразовательных учебных заведений, проблемы оптимизации, школьный автобус, малокомплектные учебные заведения.

Syniura-Rostun N.R., Shevchuk L.T. Problems of Optimization of Territorial Organization of General Educational Establishments of Region.

The pressing questions of optimization of territorial organization of general educational establishments are considered in the Lviv region. Two variants of development of events are considered. In first case foreseen a maintainance of incomplete educational establishments as the last social and culture centre of village. In second case – the variant of closing of educational establishments and organization of transport to supporting schools is considered. The necessary amount of financial resources for realization of both variants is analyzed. The positive and negative sides of every direction of development of events from the improvement of territorial organization of general educational establishments are presented.

Keywords: territorial organization of general educational establishments, problems of optimization, school bus, incomplete educational establishments.

Надійшло 28.09.2010 р.