

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО
ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА**



*МАТЕРІАЛИ VII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ І
МОЛОДИХ УЧЕНИХ*

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ:
ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА.
ПОСТВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ**

16-17 листопада 2023 року

Харків – 2023

УДК 378 (06)

П27

Редакційна колегія: Сухонос М. К., д-р техн. наук, проф., проректор з наукової роботи ХНУМГ ім. О. М. Бекетова; Старостіна А. Ю., канд. техн. наук, проф., начальник науково-дослідної частини ХНУМГ ім. О. М. Бекетова; Вершиніна Д. М., д-р філософії, голова ради молодих учених ХНУМГ ім. О. М. Бекетова; Говорова К. В., аспірант ХНУМГ ім. О. М. Бекетова

Перспективи розвитку територій: теорія і практика. поствоєнне відновлення: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, Харків, 16–17 листопада 2023 р. / Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, Рада молодих вчених при МОН України, Рада молодих вчених при Харківській обласній військовій адміністрації, Varna free university «Chernorizets hrabar», Slovak technical university in Bratislava, Czestochowa university of technology, Одеський національний економічний університет [та ін.] – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2023 – 580 с.

Розглядаються проблемні аспекти розвитку територій та актуальні шляхи їх вирішення. Освітлюються актуальні питання поствоєнного відновлення, міського та регіонального розвитку у системі державного управління та місцевого самоврядування; економічні, інформаційні, екологічні та соціальні аспекти розвитку територій; сучасні напрями розвитку архітектури та містобудування; альтернативні джерела енергії; транспортні системи та технології; управління проектами та програмами розвитку територій.

УДК 378 (06)

© Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова, 2023

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Голова:

Бабаєв В. М. д-р наук з держ. упр., проф., ректор ХНУМГ імені О. М. Бекетова

Заступники голови :

Сухонос М. К. д-р техн. наук, проф., проректор з наукової роботи ХНУМГ ім. О.М.Бекетова

Старостіна А. Ю. канд. техн. наук, доц., начальник науково-дослідної частини ХНУМГ ім. О. М. Бекетова

Вершиніна Д. М. д-р філософії, голова Ради молодих вчених ХНУМГ ім. О. М. Бекетова

Склад оргкомітету:

Ващук Олеся Петрівна – д. ю. н., доц., професор кафедри криміналістики Національного університету «Одеська юридична академія» Голова ради молодих учених при МОН України

Tibor Schlosser – PhD, Associate Professor, Head of Transport Engineering and Traffic department, Slovak Technical University in Bratislava

Paula Bajdor – PhD, Associate Professor, Faculty of Management, Czestochowa University of Technology, Czestochowa, Poland

Rositsa Petkova-Slipets – PhD, Dean of the Faculty of Architecture, Varna Free University “Chernorizets Hrabar“, Bulgaria

Харченко Віктор Федорович – д. т. н., проф., директор Навчально-наукового інституту підготовки кадрів вищої кваліфікації ХНУМГ ім. О. М. Бекетова

Мандич Олександра Валеріївна – д.е.н., проф., голова Ради молодих учених при ХОВА

Кулікова Єлизавета Олександрівна – голова Ради молодих вчених ОНЕУ

Радзінська Юлія Борисівна – к. т. н., доц., ХНУМГ ім. О. М. Бекетова

Не дивлячись на ефективність використання політики у Європі, а саме полегшене перетинання кордонів між країнами-учасниками, вона як і раніше стикається з багатьма проблемами сталого розвитку. Можна відзначити, що на транспортний сектор припадає приблизно чверть усіх викидів парникових газів, що утворюються в наслідок діяльності людей ЄС. Тому транспортному сектору необхідно використовувати менше та більш екологічно чисту енергію, ефективніше використовувати сучасну інфраструктуру та знижувати її вплив на навколишнє середовище.

Незважаючи на недоліки, значимість спільної транспортної політики у розвитку ЄС є надзвичайно важливою, враховуючи вигідне географічне розташування, Україна також має можливість інтегруватися до світової транспортної мережі, та ефективно використовувати транзитний потенціал.

Література

1. Giorgi, Liana & Schmidt, Michael. (2002). European transport policy-a historical and forward looking perspective. German Policy Studies. 2.

БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЯК УМОВА СТІЙКОГО РОЗВИТКУ МЕНЕДЖМЕНТУ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЄКТІВ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

С.О. Крамський, к.т.н., доцент, доцент кафедри публічного управління та менеджменту природоохоронної діяльності

Одеський державний екологічний університет, м. Одеса

У теперішньому турбулентному оточенні - військовий стан в країні, тобто воєнний період різноматні інноваційні теорії технологічних змін лише мають концептуальні проблемні засади воєнного суспільства та сталого післявоєнного відродження і розвитку економіки. Незважаючи на значний розвиток теорії управління логістичними проектами і програмами за останнє десятиліття, слід констатувати практичну достатню відсутність досліджень, присвячених саме проблемам управління проектами щодо проектної логістики у воєнний та повоєнний час [1]. Отже інноваційне управління транспортної діяльності підприємств буде ефективним проектним чинником у період повоєнного відновлення економіки та сталого розвитку країни.

Мета. Для післявоєнного відновлення необхідно застосовувати ясну стратегію впровадження відповідних логістичних транспортних проєктів, екологічних бізнес програм сталого розвитку адаптованих у тому числі, під час повномасштабної війни РФ проти України.

Результати дослідження. Сьогодні, теза щодо торгівлі сировинними товарами, має ряд військових ризик факторів і невизначеності, вантажі можуть декілька разів змінюватися, послідовно продаватися на протязі циклу їх перевезень на приклад інтермодальним або мультимодальним видом їх транспортування [2]. Успішність діяльності природоохоронних підприємств

держави у воєнний період залежить від їх здатності оперативно реагувати на нові запити ринку логістичних послуг, розробляючи випуск конкурентоспроможної продукції товарів і логістичних послуг інфраструктурних підприємств [3]. Проектна логістика – гібрид сервісу із конкретного інвестиційного проекту, що включає у себе усі засоби доставки товарів, розробку транспортної концепції (консалтинг) і послуги стейкхолдерів за для сталого розвитку товарних ринків у повоєнний час [4]. Завдяки проектним трансферам стає можливим відбудова морських портів, аеропортів, заводів, терміналів, хабів та різноматнітних видів підприємств. У транспортних проектах продавець в середині проектного ланцюга виконує свої обов'язки щодо покупця, у здійсненні не відвантаження товару, а надання зі складу відвантаженого товару [5]. Логістичний інвестиційний проект розглядається, наприклад як: проект спорудження складу, терміналу та інших об'єктів логістичної інфраструктури; проектом з логістичним забезпеченням є проект морського, річкового порту, транспортного (вузла) хабу у аспектах його конкурентоспроможності [6]. Базисом цільового формування транспортних проектів у галузі інфраструктурного комплексу економіки різноматнітних за способом, об'єктами та інструментами (автомобільного, залізничного, морського, авіатранспортування, тощо) [7]. Інтеграційних проектних механізмів є їх спільна єдина мета – прискорений розвиток товарних потоків та підвищення ефективності менеджменту даних організацій у повоєнний час [8]. Транспортний проект має відповідати інвестиційній стратегії логістичного або інфраструктурного підприємства і бути максимально інноваційним, економіко-екологічно ефективними саме у повоєнний період [9].

Висновки. Слід зазначити, що логістична система має елементи процесного підходу, з управління технологічними, комерційними та іншими процесами, що забезпечується досягнення цілей проекту в послідовності етапів виконання робіт за інфраструктурним проектом, тому цей аспект стає найбільш актуальним для застосування транспортної логістики у повоєнний період.

Література

1. Буркинський Б. В., Нікішина О. В., Тараканов М. Л. Інституціональні механізми регулювання розвитку логістики товарних ринків. Одеса: ДУ «ІРЕЕД» НАНУ. 2022. 275с.
2. Danchuk V. D., Alkema V. G., Sevostianova A.V., Bakulich O. O. Wheel working system in a team: relationship between different personnel in a marine project. Financial and credit activities: problems of theory and practice. 4 (35), 2020. P.277-286. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v4i35.222093>.
3. Нікольський В. В. Циклічно-генетична методологія управління проектами організації системи інтермодального хабу в умовах невизначеності. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2020. 43. С.40-46.
4. Kramskoy S. O. Method of assessment of professional competence of role for IT-company using fuzzy logic. *Management of Development of Complex Systems*, 2016. (28), 81 – 89.

5. Kramskyi S. O. Institutional support for formation of efficient logistic chains of commodity markets in external dimension. *Innovations economics*. Odesa: IMPEER of NASU, 2021. 4 (81). P. 65–75. [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4\(81\).65-75](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4(81).65-75).
6. Нікольський В. В. Концептуальні основи управління портфелями проєктів і програм на прикладі морської індустрії. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2019. № 39. С. 25–31.
7. Kramskyi S., Kolodinskyi S., & Zakharchenko O. Conceptual model for managing the phases of implementation of infrastructure projects and programmes in the post-war period. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University*. Series “Economics”, 2023. 10(3), 33-40. doi: 10.52566/msu-econ3.2023.33.
8. Крамський С. О., Дарушин О. В., Захарченко О. В. Контент-аналіз логістичного проєкту міжнародного товароруку на прикладі інтермодальних перевезень. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2023. 3(55). С.26-35.
9. Крамський С. О., Захарченко О. В. Організаційна модель управління етапами реалізації програм інфраструктурних проєктів. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2022. 4(52). С. 28–34.

ЦІЛІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО КУРСУ: ВПЛИВ НА ТРАНСПОРТНУ ГАЛУЗЬ У ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

С.В. Кузіна, здобувач 3 курсу бакалаврського рівня вищої освіти інституту Енергетичної, інформаційної та транспортної інфраструктури

А. С. Галкін, д.т.н., професор кафедри транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Європейський зелений курс – це основний документ Європейського Союзу, що закладає основи посиленого переходу країн Європи до сталого розвитку та трансформації всіх основних сфер економіки та врядування, а також впливає на держави, які є важливими стратегічними партнерами ЄС, зокрема Україну. Основною метою Зеленого Курсу є перетворення Європи до 2050 р. на перший кліматично-нейтральний континент, тобто місце, де усі викиди парникових газів, спричинені людською діяльністю [1].

На транспорт припадає близько 25 % викидів парникових газів в ЄС. Щоб досягти кліматичної нейтральності, необхідно до 2050 р. скоротити викиди від транспорту на 90 %. Скорочення мають відбутись в автомобільному, залізничному, авіаційному і водному секторах транспорту. Побудова сталого та розумного транспорту означає надання пасажиром більш комфортних, доступних та “чистіших” альтернатив їхнім поточним засобам пересування. У першу чергу – значна частина з 75 % внутрішніх вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, повинна переміститися на залізницю та внутрішні водні шляхи. Це, в свою чергу, потребує кращого управління та збільшення