

Перелік посилань

1. Про Концепцію розвитку водного господарства України: Постанова Верховної Ради України від 14 січня 2000 року № 1390-XIV // *Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, № 8, ст.54*
2. АО «СПАЭРО Плюс», Укргеодезкартографія.Харьков. План города. М 1:20000 / ред. Вл. Николаев.— десятое издание.— Харьков: СПАЭРО Плюс, 2009.— 120с.
3. Ю.Ю. Лурье, А.И. Рыбникова Химический анализ производственных сточных вод. Химия, Издание 4-е, перераб, М., 1974. 336 с.

СУЧАСНИЙ СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ ТРАНСПОРТНОГО РОЗВИТКУ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ УКРАЇНИ

*Внукова Н.В., проф., д.т.н.,
Козловський О.В., здобувач третього рівня вищої освіти,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Україна
alex.kozlovskiy@gmail.com
vnukovanv@ukr.net*

На сьогоднішній день Міністерство інфраструктури України веде активну роботу по завершенню імплементації європейського законодавства в сфері регулювання морського і річкового транспорту. На теперішній час закінчується публічне обговорення стратегічної екологічної оцінки проекту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів з її реалізації [1]. Наказ Міністерства інфраструктури України від 09.04.2019 № 239 Про реалізацію проекту технічної допомоги Європейського Союзу «Сприяння транспортному розвитку річки Дніпро». Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року з планом заходів з її реалізації (далі – проект Стратегії) [1] розроблено з метою стимулювання розвитку перевезень вантажів та пасажирів внутрішнім водним транспортом (далі – ВВТ), створення конкурентоспроможного, безпечного і привабливого для бізнесу ВВТ, що задовольняє потреби ринку вантажоперевезень. Серед загальних напрямів роботи за Стратегією такі, як: створення модернізованої публічної інфраструктури на ВВШ з одночасним підвищенням ефективності роботи судноплавних шлюзів; оптимізація логістичних систем завдяки розвитку логістичних центрів уздовж судноплавних річок; створення сучасного еколого-енергоєфективного флоту, та надання сучасних освітніх послуг для створення кадрового банку підготовленого та сертифікованого персоналу для роботи на ньому; оновлення та сучасний менеджмент у сфері державного управління, яка забезпечує

стабільний розвиток ВВТ та ВВШ та впровадження системи управління якістю [1].

Результати аналізу свідчать про те, що в Україні мультимодальних послуг «вода-залізниця» не існує на теперішній час, і в коротко- чи середньостроковій перспективі навряд чи вони розвинуться, це питання не вважається пріоритетним для більшості малих портів. Але для транспортних вузлів, про які згадується у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. як пріоритет розвитку, сполучення «вода-залізниця-дорога» є необхідним. У Стратегії передбачено створення декількох інтермодальних логістичних центрів, які мають функціонувати вздовж річки Дніпро у великих економічних і промислово-економічних центрах. Доцільним також було б створення комплексного пілотного центру та розроблення концепції/ методології, яка враховуватиме ситуацію в Україні та слугуватиме інструментарієм / настановою для інших центрів, з врахуванням розвитку ринку.

Приватні термінали, створені за останні роки, відповідають високим стандартам, оскільки вони є частиною міжнародних ланцюгів поставок, особливо в агробізнесі, тому повинні відповідати високим стандартам якості. Вертикальна інтеграція у цьому секторі є дуже поширеною, тому залучені компанії також піклуються про транспортування, обробку та зберігання вантажів, за які вони відповідають, часто використовуючи власні установки та транспортні засоби. Таким чином, забезпечується якість у всьому ланцюгу створення вартості. Незважаючи на те, що Україна має достатню пропускну спроможність річкових портів для обробки великої кількості вантажів в абсолютних величинах, понад 80 млн. тонн у порівнянні з нинішніми 11,25 млн. тонн, перероблених у 2020 році портами/терміналами на Дніпрі, портам бракує певних функціональних можливостей, а на деяких ділянках річки Дніпро не вистачає належних портових споруд.

Дослідження логістичних ланцюгів та потенціалу Дніпровського коридору (проєкт звіту підготовлений у червні 2020 р., Ecorys) [2] показало, що потенціал перевезення вантажів по Дніпру може досягнути 30 млн. тонн до 2030 р. та зрости до понад 45 млн. тонн, завдяки збільшеній пропускну здатності шлюзів та належно збалансованим транспортним потокам.

Реально таких обсягів можливо досягнути лише за умови, коли інфраструктура ВВШ буде розвиненою та сучасною, потужність флоту відповідати попиту сьогодення. Таким чином, серед очікуваних результатів від реалізації проєкту Стратегії можна відокремити основні:

1. Ефективний розвиток річкової логістики, який забезпечить підвищення конкурентоспроможності України у світовому масштабі.

2. Активізація перевезень ВВТ, яка забезпечить інтенсифікацію посилення торгово-економічних міжнародних зав'язків, перенесення частини вантажопотоків з автошляхів.

3. Значна економія коштів дорожнього фонду на ремонт доріг, збільшення надходження до бюджетів всіх рівнів у вигляді податків.

4. Активізація вітчизняного суднобудування з одночасним соціальним ефектом у вигляді створення нових робочих місць.

5. Виконання зобов'язань України в сфері зниження техногенних впливів та запобігання змін клімату, оскільки ВВТ є одним з найменш шкідливих видів транспорту для навколишнього середовища.

Перелік посилань

1. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року з планом заходів з її реалізації (Проект). *Міністерство інфраструктури України*: веб-сайт. URL:<https://mtu.gov.ua/news/33077.html> (дата звернення: 01.10.2021).

2. Звіт про стратегічну екологічну оцінку проекту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року з планом заходів з її реалізації. *Міністерство інфраструктури України*: веб-сайт. URL:<https://mtu.gov.ua/news/33077.html> (дата звернення: 01.10.2021).

ПЕРЕВАГИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ЕКОЛОГІЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В СИСТЕМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ГОТЕЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Коломієць С.В., доц. к.т.н.,
Кованьов М.О., здобувач другого рівня вищої освіти,
Національний транспортний університет, Україна
s.kolomiets@ntu.edu.ua*

Вплив на довкілля закладів розміщення туристичної інфраструктури є досить істотним (передусім, потужних готельно-ресторанних та розважальних комплексів). Діяльність таких закладів часто пов'язана із надмірним споживанням природних ресурсів (прісної води, енергії), забрудненням вод через відсутність досконалих систем очищення стоків, продукуванням великої кількості твердих побутових відходів. Концентрація великої кількості таких об'єктів на територіях з високою рекреаційною цінністю може призводити до погіршення естетичної цінності ландшафту. Визначаючи сутність рекреаційно-туристичного природокористування у сфері гостинності як взаємодія бізнесу і суспільства, економіки і природи, потрібно усвідомлювати наявний взаємозв'язок і взаємозумовленість розвитку економіки від кількості та якості природних ресурсів і враховувати зміни екологічного потенціалу, внаслідок розвитку економіки підприємств гостинності [1].

Аналіз впровадження та сертифікування підприємствами стандартів управління навколишнім середовищем дозволив виявити переваги і можливості, які відкриваються перед готелями: поліпшення стану навколишнього середовища; вдосконалення процедур діяльності підприємства