



Харківський національний університет радіоелектроніки
Державне підприємство
"Південний державний
проектно-конструкторський та науково-дослідний
інститут авіаційної промисловості"



Kharkiv National University of Radio Electronics
State Enterprise
"Southern National Design & Research Institute of Aerospace Industries"

Сучасний стан наукових досліджень та технологій в промисловості

Innovative technologies and scientific solutions for industries

Щоквартальний науковий журнал

№ 3 (33), 2025

Затверджений до друку
Науково-технічною Радою
Харківського національного університету радіоелектроніки
(Протокол № 8 від 26 вересня 2025 р.)

ЗАСНОВНИКИ

Харківський національний університет радіоелектроніки,
Державне підприємство "Південний державний
проектно-конструкторський та науково-дослідний інститут
авіаційної промисловості"

АДРЕСА РЕДАКЦІЇ:

Україна, 61166, м. Харків, проспект Науки, 14
Інформаційний сайт: <http://itssi-journal.com>
<https://journals.uran.ua/itssi>
E-mail редколегії: journal.itssi@gmail.com

Quarterly scientific journal

No. 3 (33), 2025

Approved for publication
by the Scientific and Technical Council
of the Kharkiv National University of Radio Electronics
(Protocol No. 8 d.d. 26 September 2025)

ESTABLISHERS

Kharkiv National University of Radio Electronics,
State Enterprise
"National Design & Research Institute
of Aerospace Industries"

EDITORIAL OFFICE ADDRESS:

14 Nauky Ave., Kharkiv, Ukraine, 61166
Information site: <http://itssi-journal.com>
<https://journals.uran.ua/itssi>
E-mail of the editorial board: journal.itssi@gmail.com

Ідентифікатор медіа R30-03878

Витяг з реєстру суб'єктів у сфері медіа – реєстрантів від 25.04.2024 № 1410

*Журнал включено до Переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися
результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук
наказом Міністерства освіти і науки України від 16.07.2018 №775 (додаток 7)*

Харків – 2025

© Харківський національний університет радіоелектроніки,
Державне підприємство "Південний державний проектно-конструкторський
та науково-дослідний інститут авіаційної промисловості"

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор

Бодянський Євгеній Володимирович,
д-р техн. наук, професор

Заступник головного редактора

Айзенберг Ігор Наумович,
канд. техн. наук, професор (США);
Шекер Серхат, д-р техн. наук, професор (Туреччина)

Члени редколегії:

Артюх Роман Володимирович, канд. техн. наук;
Бабенко Віталіна Олексіївна,
д-р екон. наук, канд. техн. наук, професор;
Безкоровайний Володимир Валентинович,
д-р техн. наук, професор;
Гасімов Юсіф, д-р мат. наук, професор (Азербайджан);
Гопєєнко Віктор, д-р техн. наук, професор (Латвія);
Го Цян, д-р техн. наук, професор (КНР);
Зайцева Єлена, д-р техн. наук, професор (Словаччина);
Зачко Олег Богданович, д-р техн. наук, професор;
Коваленко Андрій Анатолійович, д-р техн. наук, професор;
Косенко Віктор Васильович, д-р техн. наук, професор;
Костін Юрій Дмитрович, д-р екон. наук, професор;
Левашенко Віталій, д-р техн. наук, професор (Словаччина);
Лемешко Олександр Віталійович, д-р техн. наук, професор;
Малєєва Ольга Володимирівна, д-р техн. наук, професор;
Момот Тетяна, д-р екон. наук, професор (США);
Музика Катерина Миколаївна, д-р техн. наук, професор;
Назарова Галина Валентинівна, д-р екон. наук, професор;
Невлюдов Ігор Шакирович, д-р техн. наук, професор;
Опанасюк Анатолій Сергійович,
д-р фіз.-мат. наук, професор;
Павлов Сергій Володимирович, д-р техн. наук, професор;
Паржнн Юрій, д-р техн. наук, професор (США);
Перова Ірина Геннадіївна, д-р техн. наук, професор;
Петленков Едуард, канд. техн. наук (Естонія);
Петришин Любомир, д-р техн. наук, професор (Польща);
Рубан Ігор Вікторович, д-р техн. наук, професор;
Семенець Валерій Васильович, д-р техн. наук, професор;
Семенов Сергій, д-р техн. наук, професор (Польща);
Сетлак Галина, д-р. техн. наук, професор (Польща);
Терзіян Ваган, д-р техн. наук, професор (Фінляндія);
Тєлєтов Олександр Сергійович, д-р екон. наук, професор;
Тімофєєв Володимир Олександрович,
д-р техн. наук, професор;
Філатов Валентин Олександрович, д-р техн. наук, професор;
Чумаченко Ігор Володимирович, д-р техн. наук, професор;
Чухрай Наталія Іванівна, д-р екон. наук, професор;
Юн Джин,
канд. фіз.-мат. наук, професор (КНР);
Ястремська Олена Миколаївна, д-р екон. наук, професор.

EDITORIAL BOARD

Editor in Chief

Bodyanskiy Yevgeniy,
Dr. Sc. (Engineering), Professor, Ukraine

Deputy Chief Editor

Igor Aizenberg,
PhD (Computer Science), Professor (United States)
Serhat Seker, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Turkey)

Editorial Board Members:

Artiukh Roman, PhD (Engineering Sciences) (Ukraine);
Babenko Vitalina,
Dr. Sc. (Economics); PhD (Engineering Sciences), Professor (Ukraine);
Bezkorovainyi Volodymyr,
Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Gasimov Yusif, Dr. Sc. (Mathematical), Professor (Azerbaijan);
Gopeyenko Vectors, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Latvia);
Guo Qiang, Dr. Sc. (Engineering), Professor (P.R. of China);
Zaitseva Elena, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Slovak Republic);
Zachko Oleh, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Kovalenko Andrey, Dr. Sc. (Engineering), Professor, (Ukraine);
Kosenko Viktor, Dr. Sc. (Engineering), Professor, (Ukraine);
Kostin Yuri, Dr. Sc. (Economics), Professor (Ukraine);
Levashenko Vitaly, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Slovakia);
Lemeshko Oleksandr, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Malyeyeva Olga, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Momot Tatiana, Dr. Sc. (Economics), Professor (USA);
Muzyka Kateryna, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Nazarova Galina, Dr. Sc. (Economics), Professor (Ukraine);
Nevliudov Igor, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Opanasyuk Anatoliy,
Dr. Sc. (Physical and Mathematical), Professor (Ukraine);
Pavlov Sergii, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Parzhyn Yurii, Dr. Sc. (Engineering), Professor (USA);
Perova Iryna, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Petlenkov Eduard, PhD (Engineering Sciences) (Estonia);
Petryshyn Lubomyr, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Poland);
Ruban Igor, Dr. Sc. (Engineering), Professor, (Ukraine);
Semenets Valery, Dr. Sc. (Engineering), Professor, (Ukraine);
Semenov Serhii, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Poland);
Setlak Galina, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Poland);
Terziyan Vagan, Dr. Sc. (Engineering), Professor, (Finland);
Teletov Aleksandr, Dr. Sc. (Economics), Professor (Ukraine);
Timofeyev Volodymyr,
Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Filatov Valentin, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Chumachenko Igor, Dr. Sc. (Engineering), Professor (Ukraine);
Chukhray Nataliya, Dr. Sc. (Economics), Professor (Ukraine);
Yu Zheng,
PhD (Physico-Mathematical Sciences), Professor (P.R. of China);
Iastremska Olena, Dr. Sc. (Economics), Professor (Ukraine)

ЗМІСТ

Інформаційні технології

- 5 **Барковська О. Ю.**
Двофакторна автентифікація на основі методу KWS та голосової верифікації (en)
- 19 **Кікоть М. С., Малєєва Ю. А.**
Модель логістичної інфраструктури двохетапного процесу ресайклінгу складної техніки (ua)
- 33 **Кобилкін Д. С., Зачко О. Б., Мицько Р. І., Захарчишин С. В., Chetin Elmas**
Управління критичними параметрами логістичних та інфраструктурних проєктів засобами комп'ютерного експерименту (на прикладі сектору безпеки та оборони в умовах війни) (ua)
- 45 **Михневич Д. К., Мазурова О. О., Перепичай О. І.**
Метод GRAPHMIGR8 міграції реляційних даних у графову модель NEO4J (ua)
- 58 **Новаковський А. В., Яловега І. Г.**
Визначення ролей агентів великих мовних моделей (LLM) у моделі дизайн-процесу (ua)
- 73 **Петренко Т. Г., Задорожний А. Ю.**
Платформа для інтеграції інструментів і сервісів оброблення метеоданих засобами штучного інтелекту (ua)
- 88 **Погуляєв Ю. С., Смеляков К. С.**
Метод порівняння відбитків пальців, заснований на моделі попереднього вирівнювання (en)
- 102 **Поддубний В. О., Сєверінов О. В.**
Модель автентифікації користувачів з використанням нульового водяного знаку на основі RGB-зображень (ua)
- 111 **Полупан Ю. В., Малєєва О. В.**
Моделі вибору раціональної структури постачання комплектування для виробництва БПЛА в умовах ризику, обмежених логістичних витрат і часу (ua)
- 126 **Рудницький В. М., Семенов С., Лада Н. В., Бабенко В. Г., Ларін В. В., Короткий Т. К.**
Модель побудови множини симетричних двохоперандних сет-операцій, які допускають перестановку операндів (en)
- 137 **Светліньський О. А., Ревенчук І. А.**
Дослідження ефективності віртуалізаційних рішень для розгортання цифрових двійників у системах з обмеженими ресурсами (ua)
- 152 **Соловей О. Л.**
Зважена метрика чутливості для прогнозування затримки в КАФКА-кластері (ua)
- 166 **Тімошин А. С., Каленіченко Л. І., Гнусов Ю. В., Хавіна І. П., Цуранов М. В., Довгань І. А.**
Інтегрована модель управління ризиками інформаційної безпеки на основі АНР та байєсових мереж (ua)
- 180 **Чепурна І. С., Фролов Д. Є.**
Метод підвищення продуктивності розподіленого брандмауера на базі Proxmox у корпоративних комп'ютерних мережах (en)
- 189 **Шкіль О. С., Філіпенко О. І., Рахліс Д. Ю., Філіпенко І. В., Корнієнко В. Р.**
Оптимізація програмного коду для високорівневого синтезу при апаратній реалізації обчислювально-навантажених алгоритмів (en)

Інженерія та промислові технології

- 203 **Пастушенко А. О., Коваль Л. Г.**
Керування роботом-маніпулятором за допомогою сигналів поверхневої електроміографії (ua)
- 213 **Алфавітний показник**

За достовірність викладених фактів, цитат та інших відомостей відповідальність несе автор

CONTENTS

Information Technology

- 5 **Barkovska O.**
Two-factor authentication based on keyword spotting and speaker verification (en)
- 19 **Kikot M., Malieieva Y.**
Models of forming logistics infrastructure for complex equipment recycling (ua)
- 33 **Kobylkin D., Zachko O., Mytsko R., Zakharchyshyn S., Chetin Elmas**
Management of critical parameters of logistics and infrastructure projects
by means of computer experiment (on the example of the security and defense sector in war conditions) (ua)
- 45 **Mykhnevych D., Mazurova O., Perepichai O.**
Method GRAPHMIGR8 for migrating relational data to the NEO4J graph model (ua)
- 58 **Novakovskiy A., Yaloveha I.**
Defining the roles of large language models (LLM) agents in the model of design (ua)
- 73 **Petrenko T., Zadorozhnyi A.**
Platform for integration of meteodates processing tools and services using artificial intelligence (ua)
- 88 **Pohuliaiev Y., Smelyakov K.**
Method for comparing fingerprints based on a previous alignment model (en)
- 102 **Poddubnyi V., Sievierinov O.**
User authentication model using zero watermarking based on RGB images (ua)
- 111 **Polupan Y., Malyeyeva O.**
Models for selecting a rational supply structure of components for UAV manufacturing
under risk conditions, constrained logistics costs and time limitations (ua)
- 126 **Rudnytskyi V., Semenov S., Lada N., Babenko V., Larin V., Korotkyi T.**
The model for constructing a set of symmetric two-operand set operations
that allow perversion of operands by combining one-operand operations (en)
- 137 **Svietlinskyi O., Revenchuk I.**
Research on the efficiency of virtualization solutions for deploying digital twins
in systems with limited resources (ua)
- 152 **Solovei O.**
A weighted sensitivity metric for predicting latency in a KAFKA cluster (ua)
- 166 **Timoshyn A., Kalienichenko L., Gnusov Y., Khavina I., Tsuranov M., Dovhan I.**
Integrated information security risk management model based on AHP and bayesian networks (ua)
- 180 **Chepurna I., Frolov D.**
A method for increasing the productivity of a distributed firewall
based on Proxmox in corporate computer networks (en)
- 189 **Shkil O., Filippenko O., Rakhlis D. Filippenko I., Korniienko V.**
Optimization of software code for high-level synthesis during hardware implementation
of the computationally-loaded algorithms (en)

Engineering & Industry Technologies

- 203 **Pastushenko A., Grigorovich K.**
Control of a robot manipulator using surface electromyography signals (ua)
- 213 **Alphabetical index**

The author is responsible for the accuracy of the facts, quotations and other information

Д. КОБИЛКІН, О. ЗАЧКО, Р. МИЦЬКО, С. ЗАХАРЧИШИН, CHETIN ELMAS

УПРАВЛІННЯ КРИТИЧНИМИ ПАРАМЕТРАМИ ЛОГІСТИЧНИХ ТА ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ ЗАСОБАМИ КОМП'ЮТЕРНОГО ЕКСПЕРИМЕНТУ (НА ПРИКЛАДІ СЕКТОРУ БЕЗПЕКИ ТА ОБОРОНИ В УМОВАХ ВІЙНИ)

Предметом дослідження в статті є управління критичними параметрами інфраструктурних та логістичних проєктів на прикладі сектору безпеки та оборони в умовах війни засобами комп'ютерного експерименту з використанням сучасного інструментарію штучного інтелекту, зокрема мультиагентних систем. **Метою дослідження** є проведення комп'ютерного експерименту з дослідження критичних параметрів функціонування інфраструктурних та логістичних проєктів на базі інтелектуальних моделей, що застосовують теорію мультиагентних систем. У статті вирішуються **завдання**: формалізації технічних параметрів транспортної інфраструктури; формалізації предметної області управління логістичними та інфраструктурними проєктами, моделювання критичних параметрів функціонування інфраструктурних та логістичних проєктів в умовах воєнного стану, формування ризиків логістичних та інфраструктурних проєктів на основі аналізу критичних місць. Використовуються такі **методи**: методи дослідження операцій; методи комп'ютерного моделювання, технології штучного інтелекту, зокрема мультиагентні системи; теорії ризиків. **Результати дослідження**: розглянуто методику проведення комп'ютерного експерименту моделювання критичних параметрів функціонування інфраструктурних та логістичних проєктів в умовах воєнного стану. Проведено аналіз реалізації логістичних проєктів в залежності від таких критеріїв як відстань, час проєкту, вантажопідйомність, критичні зони логістичних проєктів та якісні переваги від реалізації. Розроблено матрицю маршрутів логістичних проєктів в умовах воєнного стану. Проведено якісний та кількісний аналіз ризиків логістичних та інфраструктурних проєктів в умовах воєнного стану. **Висновки**: отримані наукові результати доповнюють методологію управління інфраструктурними проєктами та дають змогу реалізувати логістичні проєкти в умовах воєнного стану та погіршення ситуації з продовольчою безпекою, зокрема як альтернативи Чорноморської зернової ініціативи, а також інфраструктурні та логістичні проєкти у секторі безпеки та оборони в умовах війни. Також отримані результати можуть бути застосовані при плануванні логістичних проєктів постачання озброєнь в умовах воєнного стану.

Ключові слова: інфраструктурні проєкти; логістичні проєкти; управління безпекою; сектор безпеки та оборони.

Вступ

Управління проєктами, як наука є в галузі технічних наук та дає змогу розроблення інструментарію, механізмів, моделей, методів та інформаційних технологій управління складними організаційними соціотехнічними системами [1–3].

Умови воєнного стану кардинально змінили специфіку реалізації логістичних та інфраструктурних проєктів, що в свою чергу вимагає розроблення нових підходів до управління. Зокрема, нові тренди реалізації інфраструктурних проєктів полягають в майбутніх програмах поствоєнного відновлення інфраструктури України, в т.ч. об'єктів критичної інфраструктури, які вимагають нових механізмів бюджетування, проєктного фінансування [4]. Логістичні проєкти є підґрунтям успішної реалізації інфраструктурних проєктів, адже від раціональної спланованої логістики залежить час реалізації

проєктів, їх бюджет [5–7]. Як окрема ланка логістичні проєкти зараз мають нові виклики в ситуації з продовольчою безпекою, секторі безпеки та оборони.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналізуючи існуючі стандарти PMBOK [1] та P2M [3] узагальнено, що в них систематизовані процеси управління проєктами, зокрема є визначеними рамки та параметри для планування, моніторингу і контролю великих інфраструктурних програм, що в свою чергу формує базову методологічну основу управління складними проєктами. Однак дані стандарти недостатньо адаптовані до умов воєнного стану і не враховують вплив динамічних воєнних ризиків на життєвий цикл проєктів.

У своїх дослідженнях А. Івко та С. Бушуєв [4, 8, 9] розробили синкретичну методологію управління для цифрових і відновлювальних інфраструктурних

проектів, що поєднує як гнучкі так і класичні інструменти управління, що в свою чергу дозволяє підвищити ефективність управління у швидкозмінному середовищі.

P. Jiang, H. Zhang, M. Bertolini, R. Guido, S. Liao, M. Tseng у наукових дослідженнях [5–7] розглянуто процес застосування ІТ систем локалізації в режимі реального часу, автоматизації і обробки великого обсягу даних, що в умовах мирного часу підвищує рівень ефективності логістичних операцій. Однак дані результати дослідження не адаптовані для використання у безпековому секторі, і не аналізують відповідну специфіку поведінки і функціонування логістичних проектів в умова війни.

У наукових працях B. Flyvbjerg, N. Bruzelius, W. Rothengatter [10, 11] обґрунтовано підходи до оцінки ризиків у мегапроектах, зокрема в контексті системних відхиленнях у термінах і вартості, що стало основою для розвитку карт ризиків та їх інтеграції в процес управління. Однак недоліком є те, що недостатня увага приділена просторово-часовій динаміці ризиків, а ризик розглядається переважно статично, тоді як у воєнних умовах критичні параметри інфраструктурних проектів можуть швидко змінюватися.

Науковці K. Nayat, M. Hafeez, K. Bilal, M. Shabbir у праці [12] особливо виокремлюють ролі організаційних структур та роботи команди проекту у забезпеченні успіху проектів, що в свою чергу є важливим для управління складними логістичними процесами та проектами.

У роботах O. Зачка [13–15] досліджувалися процеси інтелектуального моделювання інфраструктурних проектів, процесам управління безпекою та портфельного управління. Це сформувало базу для розробки інструментарію аналізу параметрів інфраструктурних проектів у системі цивільному захисті, однак без інтеграції зі сценаріями воєнних дій.

Як підсумок, на сьогодні науковцями проведено ґрунтовні дослідження та напрацьований значний доробок у галузі управління інфраструктурними та логістичними проектами. Однак дані наукові і практичні результати не адаптовані до умов сектора безпеки та оборони в умовах війни, що і становить актуальність проведення дослідження процесу управління критичними параметрами логістичних та інфраструктурних проектів засобами комп'ютерного експерименту за даних умов та параметрів.

Аналіз проблеми й наявних методів

Наукова проблема, яка є невирішеною досі – це проведення натурного експерименту, оскільки відгук складної соціотехнічної системи на зміну параметрів управління може сягати багатьох років, що робить таке дослідження економічно не рентабельним та не реалістичним. Особливо це стосується логістичних та інфраструктурних проектів, які характеризуються великим та складним життєвим циклом, масштабним бюджетом, великими ризиками та складністю управління [8, 9].

Під час проведення досліджень використовувалися методи дослідження операцій – для формалізації технічних параметрів транспортної інфраструктури; методи комп'ютерного моделювання – для формалізації предметної області управління логістичними та інфраструктурними проектами, а також технології штучного інтелекту, зокрема мультиагентних систем – для моделювання критичних параметрів функціонування інфраструктурних та логістичних проектів в умовах воєнного стану; теорії ризиків – формування ризиків та проведення їх кількісного та якісного аналізу в логістичних та інфраструктурних проектів [10–12]. Суть комп'ютерного експерименту полягає у описі властивостей продуктів інфраструктурних та логістичних проектів імітаційною моделлю [13–15].

Метою статті є розроблення підходів, методик, алгоритмів та інформаційних технологій з проведення комп'ютерного експерименту моделювання критичних параметрів функціонування логістичних та інфраструктурних проектів в умовах воєнного стану.

Постановка наукового завдання

Для досягнення цієї мети ставляться такі завдання:

- вивчення сучасних технологій та методів, що використовуються для проведення комп'ютерного експерименту в складних соціотехнічних організаційних системах, в т.ч. безпекових, де відгук системи на зміну параметрів управління сягає років та не має можливості провести натурний експеримент;
 - сформулювати гіпотезу та план комп'ютерного експерименту моделювання критичних параметрів функціонування логістичних та інфраструктурних проектів в умовах воєнного стану;
 - на основі результатів комп'ютерного експерименту розробити практичні рекомендації
-

управління критичними параметрами інфраструктурних та логістичних проєктів на прикладі сектору безпеки та оборони в умовах війни;

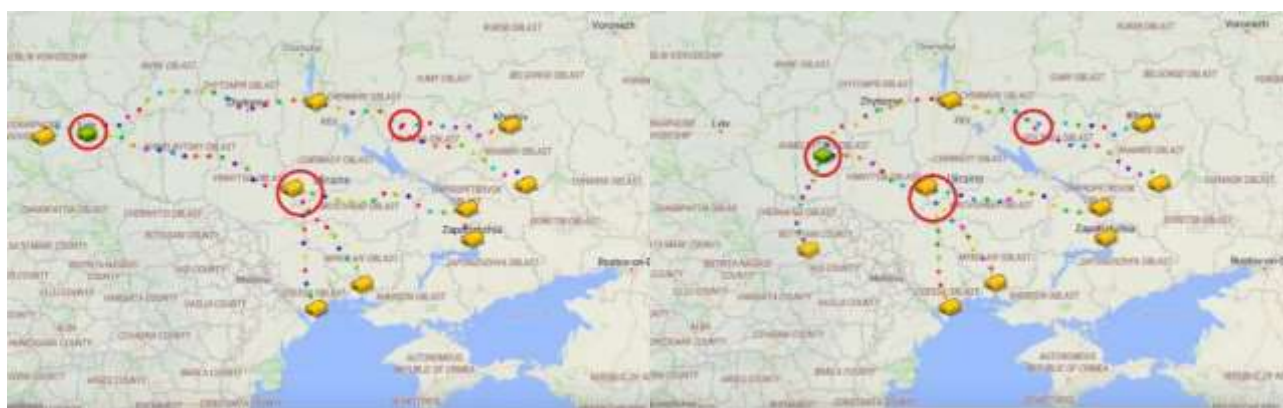
- визначення перспектив розвитку та майбутніх тенденцій у галузі управління логістичними та інфраструктурними проєктами в умовах воєнного стану згідно отриманих наукових результатів.

Результати дослідження та їхнє обговорення

Гіпотеза наукового дослідження, що полягає в проведенні комп'ютерного експерименту дослідження критичних параметрів управління логістичними та інфраструктурними проєктами в умовах воєнного стану полягає в розробленні оптимальних матриць логістичних проєктів, ключовими параметрами яких є вартісні показники, відстань та безпекова компонента.

Що стосується умов воєнного стану, то в пріоритеті залишається саме безпекова компонента та альтернативність ланцюгів постачань. Можливі галузі прикладного застосування розроблених комп'ютерних моделей, які були ідеєю комп'ютерного експерименту – це альтернативність реалізації Чорноморської зернової ініціативи при песимістичних сценаріях, а також логістичні проєкти в секторі безпеки та оборони в умовах воєнного стану.

На рис. 1 представлені розроблені моделі логістичних проєктів засобами автомобільної та залізничної критичної інфраструктури в середовищі інтелектуального мультиагентного моделювання в рамках управління критичними параметрами інфраструктурних та логістичних проєктів на прикладі сектору безпеки та оборони в умовах війни засобами комп'ютерного експерименту.



а

б



в



Рис. 1. Комп'ютерний експеримент управління логістичними проєктами засобами автомобільної та залізничної транспортної критичної інфраструктури в середовищі інтелектуального мультиагентного моделювання:

- а – логістичний проєкт Перемишль-Львів з використанням автомобільної транспортної інфраструктури;
- б – логістичний проєкт Сучава-Хмельницький з використанням автомобільної транспортної інфраструктури;
- в – 3D-модель продукту реалізації логістичного проєкту Львівською залізницею;
- г – логістичний проєкт Холм-Ковель з використанням автомобільної транспортної інфраструктури;
- д – логістичний проєкт Перемишль-Львів з використанням залізничної транспортної інфраструктури;
- е – логістичний проєкт Сучава-Хмельницький з використанням залізничної транспортної інфраструктури;
- ж – логістичний проєкт Холм-Ковель з використанням залізничної транспортної інфраструктури

Вхідні параметри для комп'ютерного експерименту бралися з міжнародних та державних стандартів, що стосуються логістики [16, 17]. Оскільки прикладне застосування розроблених комп'ютерних моделей стосуватиметься як гуманітарної сфери, так і можливо у секторі безпеки та оборони, то пріоритетом була альтернативність потенційних логістичних ланцюгів на прикладі логістичних проєктів наведених на рис. 1. Технічні параметри логістичних проєктів подано в табл. 1.

Комп'ютерна модель кожного логістичного проєкту описується кортежем:

$$L = \langle S, T_x, C \rangle, \quad (1)$$

де S – відстань оцінена з урахуванням реальних масштабів і топології доріг; T_x – час у дорозі, що

враховує тип перевезення, середню швидкість та можливі затримки; D – розрахунковий час перетину кордону, що враховує тип перевезення, середню швидкість та можливі затримки; C – вантажопідйомність (авто: фура ≈ 20 т; залізниця: 1 вантажний вагон ≈ 75 т (залежить від типу), 1 вантажний поїзд в середньому 50-70 вагонів).

На рис. 1 а, б, г, д, е позначені критичні точки червоними колами на картах. Це потенційні загрози безпеці (воєнні, логістичні вузли, вразливі мости та ін.) як для логістичних проєктів по Україні так і потенційних логістичних проєктів перетину кордонів. Аналізуючи якісні переваги, то автомобільна транспортна інфраструктура дає можливість оперативності та можливість доставити вантаж до конкретного об'єкта без перевантаження. Залізнична

транспортна інфраструктура дає вищу ефективність для великих партій, але обмежена маршрутом і станом інфраструктури. Виходячи з аналізу табл. 1 Логістичний проєкт *Перемишль–Львів* має найкращий маршрут за швидкістю та гнучкістю при використанні автомобільного транспорту (коротка відстань, швидкий час у дорозі). Залізниця підходить для великих вантажів, але має суттєві затримки на кордоні. Логістичний проєкт *Холм–Ковель* – оптимальний для автомобільних перевезень середньої відстані з хорошою гнучкістю, але з ризиками через стан

інфраструктури і затримки на кордоні. Залізниця забезпечує велику вантажопідйомність, але з більшими затримками. Проєкт *Сучава–Хмельницький* – маршрут з високими ризиками затримок через відстань, стан доріг та складну логістику на залізниці. Перевага – велика вантажопідйомність залізничного транспорту, але час доставки може бути дуже довгим.

Відповідно до отриманих вихідних даних комп'ютерного експерименту сформулюємо критерії ефективності логістичних проєктів в умовах війни (табл. 2).

Таблиця 1. Вхідні дані для комп'ютерного експерименту (дані з відкритих електронних ресурсів)

Напрямок	Тип транспорту	Орієнтовна відстань (км)	Час у дорозі (без черг/ із технічними затримками)	Вантажопідйомність транспортного засобу	Якісні переваги / ризики
Перемишль – Львів	Авто	~97 км	~2 год / ~2 – 6 год	~20 т (фура)	Гнучкість, затори на кордоні
	Залізниця	~95 км	~3–4 год/ ~6 – 30+ год	~75 т (вагон)	Велика пропускна здатність, складна логістика на кордоні (перестановка візків)
Холм – Ковель	Авто	~115 км	~2–2,5 год/ ~3 – 8 год	~20 т (фура)	Добра гнучкість маршруту; затримки на переході, ризики з поганою інфраструктурою
	Залізниця	~90 км	~3–6 год/ ~6 – 36+ год	~75 т (вагон)	Більші обсяги перевезень, критичні вузли з низькою пропускною здатністю
Сучава – Хмельницький	Авто	~270 км	~4–5,5 год/ ~5 – 20 год	~20 т (фура)	Гнучкість маршруту, можливість обрання альтернативних КПП, довга відстань, стан доріг
	Залізниця	~290 км	~8–11,5 год/ ~24 – 72+ год	~75 т (вагон)	Висока вантажопідйомність, складний маршрут із кількома вузлами, складна логістика на кордоні (перестановка візків)

Таблиця 2. Критерії ефективності логістичних проєктів в умовах війни

Критерій	Автомобіль (фура)	Залізничний вантажний потяг
Середня довжина маршруту	~ 161 км	~159 км
Швидкість транспорту	Вища (швидкий рух без черг 2–5,5 год)	Нижча (рух без черг 3–11,5 год)
Середній час доставки	2–20 год з урахуванням кордону	6–72+ год з урахуванням кордону та перестановок
Вантажопідйомність одного рейсу	~20 тонн	~75 тонн (1 поїзд ≈ 50–70 вагонів)
Пропускна здатність маршруту	Обмежена кількістю фур, пунктами пропуску	Висока, але залежна від інфраструктури залізниці
Гнучкість маршруту	Висока – можна змінювати маршрут	Низька – залежність від колії, логістики станцій
Вартість транспортування (за тону)	Вища (~1.5–2× ніж залізнична)	Нижча на великі обсяги, економія масштабу
Критичні точки	Митниці, черги, вузькі дороги та їх стан, перевантаження	Залізничні вузли, стиковки колій, зміна візків, нестача локомотивів
Якісні переваги	Гнучкість, швидкість на коротких дистанціях, можливість термінових перевезень	Обсяг, економічність, безпека
Основні ризики	ДТП, затримки, погодні умови, митний контроль, обмежена вантажопідйомність	Стиковки колій, дефіцит рухомого складу, обмежена маневровість, великі простої

В табл. 3 наведені результати порівняльного багатокритеріального аналізу ефективності реалізації логістичних проєктів засобами залізничної та

транспортної інфраструктури в умовах війни за критеріями довжини логістичного маршруту, часу проєкту, критичних точок та ризиків.

Таблиця 3. Порівняльний багатокритеріальний аналіз ефективності логістичних проєктів залізничною та автомобільною транспортною інфраструктурою

Логістичний проєкт <i>Перемишль → Львів</i>		
Критерій	Авто	Залізниця
Довжина	~97 км	~95 км
Час	~2 год без черг; 2–6 год з урахуванням кордону	~3–4 год без черг; 6–30+ год з кордоном та перестановками
Критичні точки	2 (кордон, можливі затори)	3 (кордон, перестановка вагонів)
Ризики	Затори на кордоні, обмежена вантажопідйомність	Тривалі затримки на кордоні, складна логістика
Логістичний проєкт <i>Холм → Ковель</i>		
Критерій	Авто	Залізниця
Довжина	~115 км	~90 км
Час	~2–2,5 год без черг; 3–8 год з урахуванням кордону	~3–6 год без черг; 6–36+ год з кордоном і перестановками
Критичні точки	3 (кордон, інфраструктура, затримки)	4 (кордон, низька пропускна здатність вузлів)
Ризики	Затримки на переході, погана інфраструктура	Великі затримки на критичних вузлах, складність логістики
Логістичний проєкт <i>Сучава → Хмельницький</i>		
Критерій	Авто	Залізниця
Довжина	~270 км	~290 км
Час	~4–5,5 год без черг; 5–20 год з урахуванням кордону	~8–11,5 год без черг; 24–72+ год з кордоном та перестановками
Критичні точки	4 (довга відстань, кордон, стан доріг, КПП)	5 (довгий маршрут, кордон, перестановки, вузькі місця)
Ризики	Довга відстань, поганий стан доріг, затримки	Дуже тривалі затримки, складна логістика, великі простой

Використовуючи сценарний підхід змодельємо можливі сценарії реалізації логістичних проєктів в умовах війни. Відповідно до безпекової ситуації та в залежності від того чи це гуманітарний логістичний проєкт чи в секторі безпеки та оборони, потенційних ракетних та дронів атак, руйнувань залізничної та автомобільної транспортної інфраструктури (табл. 4).

Умови війни принципово змінили підходи до управління логістичними та інфраструктурними проєктами. Так, класичними критеріями успішності логістичних проєктів були вартість та час доставки (рис. 2), в той час як зараз це безпекова ситуація.

За результатами комп'ютерного експерименту розроблено матрицю логістичних проєктів по Україні (табл. 5), враховуючи найбільші вузлові пункти транспортної інфраструктури України та на основі концептуальної параметричної моделі:

$$x = \begin{cases} \langle S, T, W, R \rangle \rightarrow \min \\ \langle V, C, P \rangle \rightarrow \max \end{cases}, \quad (2)$$

де x – унікальний логістичний проєкт; S – відстань (км); T_x – час (год); V – швидкість (км/год); C – вантажопідйомність (т); W – вартість (грн/т); R – ризики ($\uparrow$ високі, $\rightarrow$ помірні, $\downarrow$ низькі); P – переваги.

Таблиця 4. Потенційні сценарії реалізації логістичних проєктів в умовах війни

Сценарій	Рекомендований тип транспорту
Швидка адресна доставка	Автомобіль
Великі обсяги, менша вартість	Залізниця
Уникнення заторів/черг	Залізниця
Складні погодні умови (зима)	Залізниця
Доставка з можливістю маневрування	Автомобіль

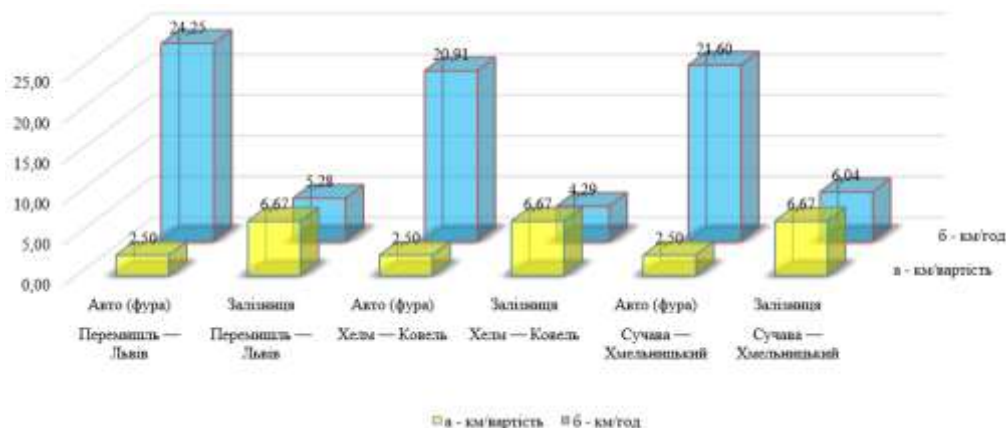


Рис. 2. Класичні критерії ефективності логістичних проєктів у довоєнний період:
а – вартість доставки за км; б – швидкість доставки за км

Таблиця 5. Матриця логістичних проєктів по Україні

Матриця логістичних проєктів по Україні							
Напрямок / Транспорт	S	T	V	C	W	R	P
<i>Холм – Ковель → цілі по Україні (автомобільна та залізнична інфраструктура)</i>							
Харків / Авто	1025	17	60	20	410	↑↑	Гнучкість доставки, прямі маршрути
Харків / Залізниця	1002	22	45	75	150	↑	Велика пропускна здатність, дешевше на великі відстані
Лозова / Авто	1062	18	60	20	425	↑	Door-to-door, об'їзди
Лозова / Залізниця	1081	24	45	75	162	→	Великі обсяги, нижча ціна/т
Дніпро / Авто	1107	18	60	20	443	↑	Гнучкі маршрути
Дніпро / Залізниця	1133	25	45	75	170	→	Дешевше на довгі відстані
Запоріжжя / Авто	1170	20	60	20	468	↑↑	Гнучкість, прямі поставки
Запоріжжя / Залізниця	1195	27	45	75	179	↑	Великі обсяги
Миколаїв / Авто	968	16	60	20	387	→	Прямі поставки
Миколаїв / Залізниця	988	22	45	75	148	→	Великі обсяги
Одеса / Авто	959	16	60	20	384	→	Гнучкі маршрути
Одеса / Залізниця	983	22	45	75	147	↓	Дешевше на великі обсяги
<i>Сучава – Хмельницький → цілі по Україні (автомобільна та залізнична інфраструктура)</i>							
Харків / Авто	1061	18	60	20	424	↑	Гнучкість, пряма доставка
Харків / Залізниця	1156	26	45	75	173	↑	Масове перевезення, дешевше
Лозова / Авто	1093	18	60	20	437	↑	Швидкість, керованість
Лозова / Залізниця	1235	27	45	75	185	→	Централізоване постачання
Дніпро / Авто	955	16	60	20	382	→	Хороша динаміка
Дніпро / Залізниця	1037	23	45	75	156	→	Регулярне масове перевезення
Запоріжжя / Авто	1040	17	60	20	416	↑	Можливість обходу
Запоріжжя / Залізні.	1100	24	45	75	165	→	Менш затратне перевезення
Миколаїв / Авто	815	14	60	20	326	↓	Гнучкість маршруту
Миколаїв / Залізні.	887	20	45	75	133	↓	Централізована доставка
Одеса / Авто	807	13	60	20	323	↓	Прямий доступ до порту
Одеса / Залізниця	881	20	45	75	132	↓	Висока ефективність, регулярність
<i>Перемишль–Львів → Україна (автомобільна та залізнична інфраструктура)</i>							
Харків / Авто	1127	19	60	20	451	↑↑	Гнучкий маршрут, пряме сполучення
Харків / Залізниця	1193	27	45	75	179	↑	Великі обсяги, менші витрати на великі партії
Лозова / Авто	1159	19	60	20	464	↑	Обхід критичних зон, оперативність
Лозова / Залізниця	1271	28	45	75	191	→	Масові вантажі, нижчі витрати
Дніпро / Авто	1048	17	60	20	419	→	Оптимальна відстань, надійна інфраструктура
Дніпро / Залізниця	1040	23	45	75	156	→	Стабільна логістика, дешевше на обсягах
Запоріжжя / Авто	1111	19	60	20	444	↑	Пряма доставка
Запоріжжя / Залізні.	1101	24	45	75	165	→	Обсяги, менше блокувань
Миколаїв / Авто	908	15	60	20	363	→	Порт, хороша логістика до Одеси
Миколаїв / Залізні.	895	20	45	75	134	↓	Масові вантажі, зменшення навантаження на дороги
Одеса / Авто	899	15	60	20	360	↓	Портовий вузол, швидке реагування
Одеса / Залізниця	890	20	45	75	134	↓	Залізнична логістика з виходом на порти

На рис. 3 представлений порівняльний аналіз логістичних проєктів за 4 параметрами ефективності. В умовах воєнного стану на відміну від звичних підходів, на перше місце виходить безпекова компонента. Тому крім параметрів відстані, вартості та часу проєкту (рис. 3 а, б, в), що в умовах війни

при реалізації проєктів в секторі безпеки та оборони, які не є критичними, необхідно пріоритезувати 4-й параметр – рівень ризиків (рис. 3г).

Нами розроблено матриці відстаней в логістичних проєктах від прикордонних вузлових станцій до ключових цілей в Україні (табл. 6).

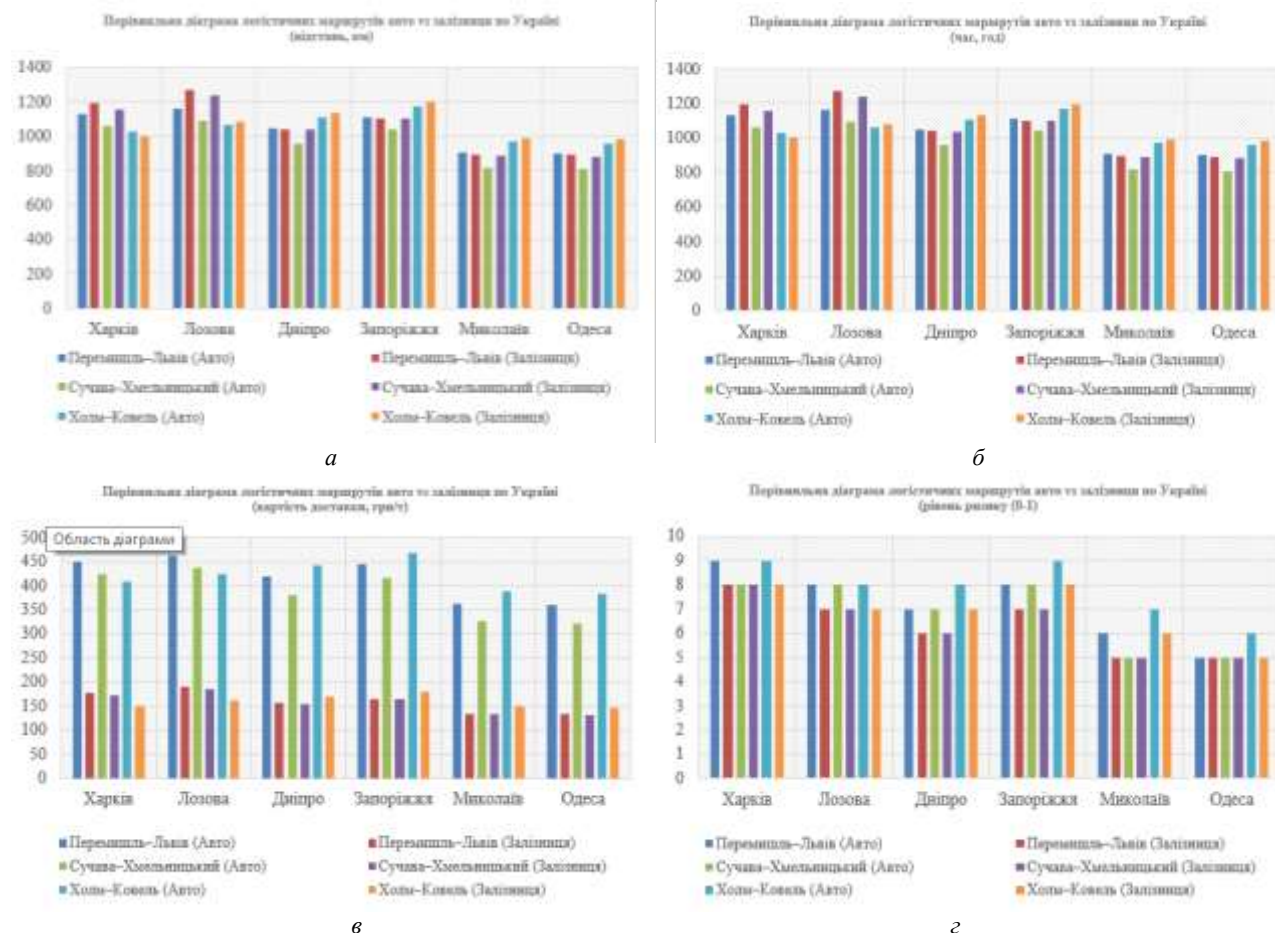


Рис. 3. Порівняльна діаграма логістичних проєктів за параметрами:
а – відстань; б – час проєкту; в – вартість проєкту; г – рівень ризиків

Таблиця 6. Матриця відстаней в логістичних проєктах від прикордонних вузлових станцій до ключових цілей в Україні

Напрямок, відстань, км	Харків	Лозова	Дніпро	Запоріжжя	Миколаїв	Одеса
Перемишль–Львів (Авто)	1127	1159	1048	1111	908	899
Перемишль–Львів (Залізниця)	1193	1271	1040	1101	895	890
Сучава–Хмельницький (Авто)	1061	1093	955	1040	815	807
Сучава–Хмельницький (Залізниця)	1156	1235	1037	1100	887	881
Холм–Ковель (Авто)	1025	1062	1107	1170	968	959
Холм–Ковель (Залізниця)	1002	1081	1133	1195	988	983

На основі даних табл. 6 найкоротший маршрут до основних цілей в Україні є логістичний проєкт Сучава–Хмельницький автомобільною транспортною інфраструктурою. Зазвичай залізничні логістичні проєкти загалом довші на ~20–80 км через інфраструктурні особливості. Логістичний проєкт Холм–Ковель є найдорожчим з розрахунку відстані

та витрат на транспортування до цілей в Україні (незалежно від транспорту).

Тому на основі кумуляції показників часу, вартості, ризику та швидкості (табл. 7) нами розроблено кумулятивний показник успішності логістичного проєкту в умовах воєнного стану, для визначення якого було здійснено 4 етапи.

Таблиця 7. Кумулятивний показник успішності логістичного проекту

№	Маршрут	μS	μT_x	μW	μR	K_{sw}
1	Перемишль – Львів (Залізниця)	1065,00	41,67	159,75	6,33	0,717
2	Сучава – Хмельницький (Авто)	961,83	29,03	384,67	6,83	0,663
3	Сучава – Хмельницький (Залізниця)	1049,33	71,32	157,33	6,33	0,630
4	Холм – Ковель (Залізниця)	1063,67	44,64	159,33	6,83	0,575
5	Перемишль – Львів (Авто)	1042,00	21,37	416,80	7,17	0,423
6	Холм – Ковель (Авто)	1048,50	22,48	419,50	7,83	0,288

Тут μS – середнє значення відстаней логістичного проекту по Україні (км); μT_x – середнє значення часу логістичного проекту по Україні із врахуванням коефіцієнту затримок (год); μW – середнє значення вартості транспортування продукту логістичного проекту по Україні (грн/т); μR – середнє значення ризику логістичного проекту по Україні [0;10]; K_{sw} – кумулятивний показник успішності логістичного проекту в умовах воєнного стану.

На першому етапі проведено нормалізацію $Y_{norm,j}$ мінімізувальних критеріїв ($\mu S, \mu T_x, \mu W, \mu R$) за формулою 3.

$$Y_{norm,j} = \frac{\max(Y) - Y_j}{\max(Y) - \min(Y)} \quad (3)$$

На другому та третьому етапах розраховані показники зваженої суми Ws_j , формула 4 та первинний індекс Ksw_{nj} , формула 5.

$$Ws_j = 1 \cdot \mu V_{norm,j} + 1 \cdot \mu T_{x,norm,j} + 1 \cdot \mu W_{norm,j} + 2 \cdot \mu R_{norm,j} \quad (4)$$

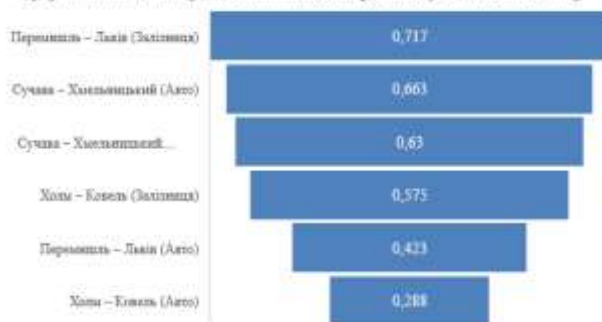
$$Ksw_{nj} = Ws_j / 5 \quad (5)$$

На четвертому етапі за формулою 6 розраховані значення кумулятивного показника успішності логістичних проектів в умовах воєнного стану, що наведені у табл.7 та відображені на рис. 4.

$$Ksw = \frac{Ksw_{nj} - \min(Ksw_n)}{\max(Ksw_n) - \min(Ksw_n)} \quad (6)$$

Згідно даних табл. 7 та рис. 4 найефективнішим є логістичний проект Перемишль–Львів засобами залізничної транспортної інфраструктури через оптимальне співвідношення вартості, часу і ризиків. Найбільш збалансованим за критеріями часу, помірної вартості і середнього рівня ризиків є Сучава–Хмельницький автомобільною транспортною інфраструктурою. Найменш ефективним є Холм–Ковель автомобільною транспортною інфраструктурою через найвищі в умовах воєнного стану ризики і високу вартість при середніх показниках відстані.

Кумулятивний показник успішності логістичних проектів в умовах воєнного стану



Кумулятивний показник успішності логістичних проектів в умовах воєнного стану

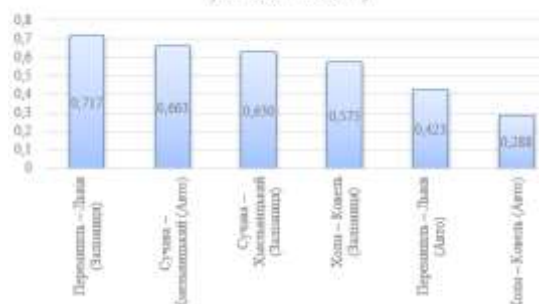


Рис. 4. Кумулятивний показник успішності логістичних проектів в умовах воєнного стану

Висновки

В науковій статті проведено комп'ютерний експеримент з управління критичними параметрами функціонування інфраструктурних та логістичних проектів в умовах воєнного стану з застосуванням технологій штучного інтелекту, зокрема теорії мультиагентних систем.

Отримані такі нові результати:

1. Здійснено формалізацію технічних параметрів транспортної інфраструктури та предметної області управління логістичними та інфраструктурними проектами.
2. Створено сценарний підхід реалізації логістичних проектів в умовах воєнного стану, що враховують параметри відстані логістичних проектів, часу реалізації та якісних переваг.

3. Проведено комп'ютерний експеримент з реалізації логістичних проєктів автомобільною та залізничною інфраструктурою з детальним аналізом кількісних та якісних параметрів ризик-менеджменту в умовах воєнного стану.

4. На основі комп'ютерного експерименту розроблено матриці логістичних проєктів, що враховують вартісні параметри, оцінку ризиків, технічні параметри логістичних проєктів (вантажопідйомність, швидкість, відстань).

5. Проведено моделювання критичних параметрів функціонування інфраструктурних та логістичних проєктів в умовах воєнного стану та сформовано ризики логістичних та інфраструктурних проєктів на основі аналізу критичних місць.

Напрямки подальших досліджень

Отримані наукові результати доповнюють методологію управління інфраструктурними проєктами

та є перспективним напрямом наукових досліджень в секторі безпеки та оборони, зокрема:

1. Перспективним напрямом управління логістичними проєктами в умовах воєнного стану є розроблення інтелектуальних моделей, що дають змогу реалізувати проєкти у випадку песимістичного сценарію погіршення ситуації з продовольчою безпекою, зокрема як альтернативи Чорноморської зернової ініціативи засобами автомобільної та залізничної зернової ініціативи

2. Отримані результати можуть бути застосовані при плануванні логістичних проєктів постачань озброєнь Україні від союзників в умовах воєнного стану, зокрема по програмі Lend-Lease, де основними проблемами є планування маршрутів та визначення найбезпечніших та найефективніших шляхів доставки вантажів, враховуючи географічні, політичні та безпекові фактори, а також вибір транспортної інфраструктури (морська, залізнична, автомобільна та повітряна інфраструктура).

Список літератури

1. The Standard for Project Management and a Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK® Guide) Seventh Edition / USA. Project Management Institute (PMI), 2021. 250 p.
2. The Standard for Portfolio Management. Fourth Edition / USA. Project Management Institute (PMI), 2017. 127 p.
3. P2M Bibelot (Overview of P2M Third Edition) / Japan. – Project Management Association of Japan (PMAJ), 2017. 20 p. URL: [https://www.pmaj.or.jp/ENG/p2m/p2m_guide/P2M_Bibelot\(All\)_R3.pdf](https://www.pmaj.or.jp/ENG/p2m/p2m_guide/P2M_Bibelot(All)_R3.pdf) (дата звернення: 14.09.2024).
4. Bushuyev S. D., Ivko A. V. Aspects analysis of syncretic project management methodology implementation in self-managed organizations project activities. *Bulletin of Lviv State University of Life Safety*. Lviv, LSULS, Volume 29. 2024. P. 168–178. DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.32447/20784643.29.2024.17>
5. Jiang P., Zhang H. Real-time localization systems in logistics: An overview. *Logistics Research*. 2021. Volume 14(2). P. 109–124. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12159-021-00245-0>
6. Bertolini M., Guido R. Warehouse and Logistics Automation: Achievements and Trends. *Automation in Industry Journal*. 2021. Volume 12(1). P. 40–56. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aiij.2020.12.005>
7. Liao S. H., Tseng M. L. Logistics management using big data. *Journal of Smart Logistics*. 2018. Volume 5(2). P. 88–102. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jslog.2017.11.007>
8. Ivko A. V. Implementation aspects analysis of syncretic methodology in the management of infrastructure restoration projects *Automobile roads and road construction*. 2024. Vol. 115, Issue 2. P. 276–289. DOI: [10.32447/20784643.29.2024.17](https://doi.org/10.32447/20784643.29.2024.17)
9. Bushuyev S. D., Ivko A. V. Values spiral development method in the implementation of digitalization projects in syncretic methodology. *International Journal of Computing*, № 23(2), 2024. P. 177–186. DOI: <https://doi.org/10.47839/ijc.23.4.3535>
10. Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W. Frontmatter. In: Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition. *Cambridge University Press*. 2003.
11. Flyvbjerg B. What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*. 2014. Volume 45. № 2. April-May. P. 6–19. DOI: [10.1002/pmj.21409](https://doi.org/10.1002/pmj.21409)
12. Hayat K., Hafeez M., Bilal K., Shabbir M.S. Interactive Effects of Organizational Structure and Team Work Quality on Project Success in Project Based Non Profit Organizations. *IRASD Journal of Management*. 2022. Volume 4(1), P. 84–103. DOI: <https://doi.org/10.52131/jom.2022.0401.0064>
13. Зачко О. Б. Інтелектуальне моделювання параметрів продукту інфраструктурного проєкту (на прикладі аеропорту "Львів"). *Східно-Європейський журнал передових технологій*. 2013. Т. 1. №-10. С. 92–94
14. Зачко О. Б. Управління безпекою складних інфраструктурних проєктів в системі цивільного захисту. *Управління проєктами: стан та перспективи*: матер. 10 Міжнар. наук.-практ. конф. Миколаїв: НУК. 2014. С. 91–92.
15. Зачко О. Б. Моделі, механізми та інформаційні технології портфельного управління розвитком складних регіональних систем безпеки життєдіяльності. Під заг. ред. Рака Ю.П. Монографія. Львів: Видавництво ЛДУ БЖД, 2015. 177 с.

16. ДСТУ EN 13775-6:2022. Залізничний транспорт. Вимірювання нових і модернізованих вантажних вагонів. Частина 6. Вантажні вагони з кількох взаємно жорстко з'єднаних одиниць та зчленовані вантажні вагони.
17. ДСТУ 2609-94 "Вантажні автомобільні перевезення. Терміни та визначення".

References

1. The Standard for Project Management and a Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK® Guide) – Seventh Edition. USA. Project Management Institute (PMI). 2021. 250 p.
2. The Standard for Portfolio Management. Fourth Edition. USA. Project Management Institute (PMI), 2017. 127 p.
3. P2M Bibelot (Overview of P2M Third Edition) [Electronic resource] / Japan. Project Management Association of Japan (PMAJ), 2017. 20 p. available at: [https://www.pmaj.or.jp/ENG/p2m/p2m_guide/P2M_Bibelot\(All\)_R3.pdf](https://www.pmaj.or.jp/ENG/p2m/p2m_guide/P2M_Bibelot(All)_R3.pdf) (last accessed: 2024-09-14).
4. Bushuyev, S.D., Ivko, A. V. (2024), "Aspects analysis of syncretic project management methodology implementation in self-managed organizations project activities", *Bulletin of the Lviv State University of Life Safety*. Lviv, LSULS. Vol. 29. P. 168–178. DOI: <https://doi.org/10.32447/20784643.29.2024.17>
5. Jiang, P., Zhang, H. (2021), "Real-time localization systems in logistics: A review", *Logistics Research*, 14(2), P. 109–124. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12159-021-00245-0>
6. Bertolini, M., Guido, R. (2021), "Automation of warehouses and logistics: Achievements and trends", *Automation in Industry Journal*, 12(1), P. 40–56. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aiij.2020.12.005>
7. Liao, S. H., Tseng, M. L. (2018), "Logistics management using big data", *Journal of Smart Logistics*, 5(2), P. 88–102. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jslog.2017.11.007>
8. Ivko, A. V. (2024), "Implementation aspects analysis of syncretic methodology in the management of infrastructure restoration projects", *Motorways and Road Construction*, Issue 115. Part 2. P. 276–289. DOI:10.32447/20784643.29.2024.17
9. Bushuyev, S.D., Ivko, A. V. (2024), "Values spiral development method in the implementation of digitalization projects in syncretic methodology", *International Journal of Computing*, No. 23(2), 2024. P. 177–186. DOI: <https://doi.org/10.47839/ijc.23.4.3535>
10. Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. Frontmatter. In: Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition. Cambridge University Press; 2003.
11. Bent, Flyvbjerg, (2014), "What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview," *Project Management Journal*, Vol. 45, No. 2, April-May. P. 6–19. DOI: 10.1002/pmj.21409
12. Hayat, K., Hafeez, M., Bilal, K., Shabbir, M.S. (2022), "Interactive Effects of Organizational Structure and Team Work Quality on Project Success in Project Based Non Profit Organizations". *IRASD Journal of Management*, 4(1), P. 84–103. DOI: <https://doi.org/10.52131/jom.2022.0401.0064>
13. Zachko, O.B. (2013), "Intelligent Modeling of Infrastructure Project Product Parameters (on the Example of Lviv Airport)", *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. Vol. 1. No. 10. P. 92–94.
14. Zachko, O.B. (2014), "Safety management of complex infrastructure projects in the civil protection system". *Project management: state and prospects: materials. 10th International Scientific and Practical Conference*. Mykolaiv: NUK. P. 91–92.
15. Zachko, O.B. (2015), Models, mechanisms and information technologies of portfolio management of the development of complex regional life safety systems. Under the general editorship of Raka Yu.P. Monograph. Lviv: Publishing House of LSULS, 2015. 177 p.
16. DSTU EN 13775-6:2022. Railway transport. Measurement of new and modernized freight cars. Part 6. Freight wagons consisting of several rigidly connected units and articulated freight wagons.
17. DSTU 2609-94 "Freight transportation by road. Terms and definitions".

Надійшла (Received) 05.04.2025

Відомості про авторів / About the Authors

Кобилкін Дмитро Сергійович – кандидат технічних наук, доцент, Львівський державний університет безпеки життєдіяльності, учений секретар, Львів, Україна; e-mail: dmytrokobylkin@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2848-3572>

Зачко Олег Богданович – доктор технічних наук, професор, Львівський державний університет безпеки життєдіяльності, професор кафедри права та менеджменту у сфері цивільного захисту, Заслужений діяч науки і техніки України, Львів, Україна; e-mail: zachko@ukr.net; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3208-9826>

Мицько Ростислав Ігорович – аспірант, Львівський державний університет безпеки життєдіяльності, кафедра права та менеджменту у сфері цивільного захисту, Львів, Україна; e-mail: mytsko@ukr.net, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-4358-4973>

АЛФАВІТНИЙ ПОКАЖЧИК

Бабенко В. Г.	126
Барковська О. Ю.	5
Гнусов Ю. В.	166
Довгань І. А.	166
Chetin Elmas	33
Задорожний А. Ю.	73
Захарчишин С. В.	33
Зачко О. Б.	33
Калєніченко Л. І.	166
Кікоть М. С.	19
Кобилкін Д. С.	33
Коваль Л. Г.	203
Корнієнко В. Р.	189
Короткий Т. К.	126
Лада Н. В.	126
Ларін В. В.	126
Мазурова О. О.	45
Малєєва О. В.	111
Малєєва Ю. А.	19
Михневич Д. К.	45
Мицько Р. І.	33
Новаковський А. В.	58
Пастушенко А. О.	203
Перепичай О. І.	45
Петренко Т. Г.	73
Погуляєв Ю. С.	88
Поддубний В. О.	102
Полупан Ю. В.	111
Рахліс Д. Ю.	189
Ревенчук І. А.	137
Рудницький В. М.	126
Светлінський О. А.	137
Семенов С. Г.	126
Сєверінов О. В.	102
Смеляков К. С.	88
Соловей О. Л.	152
Тімошин А. С.	166
Філіпенко І. В.	189
Філіпенко О. І.	189
Фролов Д. Є.	180
Хавіна І. П.	166
Цуранов М. В.	166
Чепурна І. С.	180
Шкіль О. С.	189
Яловега І. Г.	58

ALPHABETICAL INDEX

Babenko Vira	126
Barkovska Olesia	5
Gnusov Yurii	166
Dovhan Iryna	166
Chetin Elmas	33
Zadorozhnyi Anton	73
Zakharchyshyn Serhiy	33
Zachko Oleh	33
Kalienichenko Lidia	166
Kikot Maksym	19
Kobylkin Dmytro	33
Koval Leonid	203
Korniienko Valentyn	189
Korotkyi Tymofii	126
Lada Nataliia	126
Larin Volodymyr	126
Mazurova Oksana	45
Mal'yeyeva Olga	111
Mal'ieieva Julia	19
Mykhnevych Dmytro	45
Mytsko Rostyslav	33
Novakovskiy Anton	58
Pastushenko Anton	203
Perepichai Oleg	45
Petrenko Tetyana	73
Pohuliaiev Yurii	88
Poddubnyi Vadym	102
Polupan Yuriy	111
Rakhlis Dariia	189
Revenchuk Ilona	137
Rudnytskyi Volodymyr	126
Svietlinskyi Oleh	137
Semenov Serhii	126
Sievierinov Oleksandr	102
Smelyakov Kirill	88
Solovei Olga	152
Timoshyn Anatolii	166
Filippenko Inna	189
Filippenko Oleh	189
Frolov Dmytro	180
Khavina Inna	166
Tsuranov Mykhailo	166
Chepurna Iryna	180
Shkil Oleksandr	189
Yaloveha Iryna	58

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

SCIENTIFIC PUBLICATION

**Сучасний стан
наукових досліджень
та технологій
в промисловості**

**Innovative
technologies and
scientific solutions
for industries**

Щоквартальний науковий журнал

Quarterly scientific journal

№ 3 (33), 2025

No. 3 (33), 2025

Відповідальний секретар журналу *І.Г. Перова*
Відповідальний за випуск *А.А. Коваленко*
Відповідальний за ліцензування *В.В. Косенко*
Редактор *Л.В. Кузьміна*
Комп'ютерна верстка *Л.Ю. Свєтайло*

Responsible secretary of journal *I. Perova*
Responsible for release *A. Kovalenko*
Responsible for licensing *V. Kosenko*
Editor *L. Kuzmina*
Computer layout *L. Svietailo*

Формат 60×84/8. Умов. друк. арк. 23,25.
Тираж 150 прим.

Format 60×84/8. Conventional printed sheets 23,25.
Edition of 150 copies.

Віддруковано з готових оригінал-макетів
в типографії ФОП Андреев К.В.
Єдиний державний реєстр юридичних осіб
та фізичних осіб-підприємців.
Запис №24800170000045020 від 30.05.2003.

Printed from ready-made original layouts
in the printing house
of Individual Entrepreneur Andreev K.V.
Unified State Register of Legal Entities
and Individual Entrepreneurs.
Entry No. 24800170000045020 of 30.05.2003.

61157, Харків, вул. Акад. Богомольця, 9, кв. 50,
тел. +38 (063) 993-62-73
e-mail: ep.zakaz@gmail.com

fl. 50, 9, Acad. Bogomolets Str., Kharkiv, 61157,
тел. +38 (063) 993-62-73
e-mail: ep.zakaz@gmail.com