

необхідні алгебраїчні аналоги відповідних графів, де $a_{ij} = 1$, якщо взаємодії має бути відпрацьована, $a_{ij} = 0$, якщо взаємодія не потрібна.

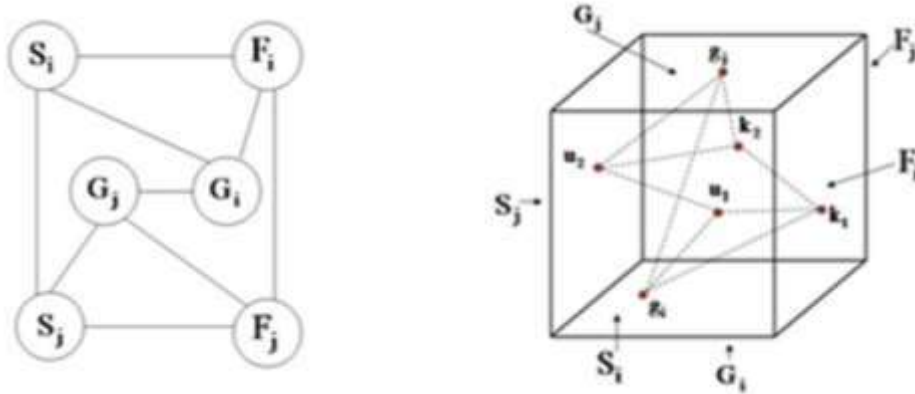


Рис. 1 – Граф структурно-функціональної моделі взаємодії: S_i – множина структурних елементів СбВ1 (r_1); S_j – множина структурних елементів СбВ2 (r_2); F_i – множина функціональних елементів СбВ1 (p_1); F_j – множина функціональних елементів СбВ2 (p_2); G_i – множина завдань СбВ1 (m); G_j – множина завдань СбВ2 (n)

Джерела та література

1. Семененко О., Митченко С., Добровольський Ю., Ремез А., Ярмольчик М., Твердохліб Є. Еволюція форм і способів застосування угруповань військ (сил): тенденції збройної боротьби. Social Development and Security. 2024. 14(3), С. 33-52. URL: <https://doi.org/10.33445/sds.2024.14.3.3>
2. Цивільно-військове співробітництво у захисті населення під час війни в Україні. Аналітична доповідь Центра Разумкова. Київ, 2023. 73 с. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2024/02/2024-Sunhurovskyi-CIVIL-WAR-1-F.pdf>
3. Будур І.М., Бойко С.А. Мультиагентна модель системи підтримки прийняття рішення по управлінню розподіленими об'єктами. Системи озброєння і військова техніка. 2020. № 3(63). С. 54-61. DOI: <https://doi.org/10.30748/soivt.2020.63.08>.
4. Olga Konovalenko, Vitalij Brusentsev. Мультиагентні системи управління та підтримки прийняття рішень Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Машинознавство та САПР. 2019. №1. С. 18-27. DOI: <https://doi.org/10.20998/2079-0775.2019.1.03>
5. Гута С.С. Структурно-функціональна модель системи державного управління в умовах кризових ситуацій, зумовлених воєнно-політичними чинниками. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2020. № 2. DOI: 10.32702/2307-2156-2020.2.100

УДК: 338.4

Репак О., здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти; Дмитрів Д., канд. техн. н., доц.

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

ОЦІНКА ВПЛИВУ ЗАХОДІВ МОБІЛІЗАЦІЇ НА АВТОПІДПРИЄМСТВА, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Анотація. Досліджується вплив заходів мобілізації військовозобов'язаних з числа водіїв автотранспортних підприємств задіяних в перевезеннях вантажів у міжнародному сполученні на ефективність функціонування як самих підприємств, так і ринку міжнародних автомобільних перевезень України. Відзначено важливість сегменту міжнародних автомобільних перевезень

вантажів з огляду на військове та тилове забезпечення збройних сил України. Теоретично обґрунтовано необхідність спрощення бюрократичних процедур щодо визнання автотранспортних підприємств, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів, критично важливими для функціонування вітчизняної економіки.

Ключові слова: мобілізація, бронювання військовозобов'язаних, міжнародні перевезення.

Repak O., Postgraduate Student; Dmytriv D., PhD (Tech.), Assoc. Prof.

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ukraine

ASSESSMENT OF THE IMPACT OF MOBILISATION MEASURES ON ROAD TRANSPORT COMPANIES ENGAGED IN INTERNATIONAL TRANSPORT

Abstract. The article examines the impact of mobilisation of persons liable for military service from among drivers of motor transport enterprises involved in international road freight transport on the efficiency of functioning of both the enterprises and the international road freight transport market of Ukraine. The importance of the segment of international road transport of goods is noted in view of the military and logistical support of the Armed Forces of Ukraine. The author theoretically substantiates the need to simplify bureaucratic procedures for recognising road transport enterprises engaged in international freight transport as critical for the functioning of the national economy.

Keywords: mobilisation, reservations for persons liable for military service, international transportation.

Три роки триває повномасштабна війна фашистської росії проти українського народу, який відстоює свою незалежність та прагнення жити в демократичному світі. В цих умовах, всі галузі економіки, в тому числі і транспортна, зазнали значних руйнувань та збитків, але продовжують працювати. Функціонування будь-якої галузі економіки в умовах війни надзвичайно складне, і галузь міжнародних автомобільних перевезень не є виключенням. Щоденні обстріли української території, окупаційними військами російської федерації, призводять до загибелі працівників автопідприємств, знищення автопарків та руйнування автотранспортної інфраструктури.

Але незважаючи на це, українські перевізники, усвідомлюючи важливість своєї роботи, щоденно везуть в Україну військову і гуманітарну допомогу, а вивозять великі об'єми експортної агропродукції, яку раніше доставляли морським шляхом. Українські водії проявляють справжній героїзм, оскільки ризикуючи власним життям, здійснюють перевезення в регіонах, які піддаються масованим обстрілам.

Однією з головних проблем, з якою стикнулись вітчизняні перевізники, є гостра нестача кадрів, а саме логістів, водіїв, ремонтників. За даними Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України [1], дефіцит водіїв на автопідприємствах, на сьогодні складає від 30 до 50% і ця тенденція погіршується. З початку війни велика кількість чоловіків, які працювали на автопідприємствах, добровільно долучились до лав збройних сил України, що викликало кадровий голод у транспортній галузі, особливо на сході України [3]. Із моменту активного запровадження, на загальнодержавному рівні, заходів щодо посилення мобілізації, ситуація з кадровим забезпеченням автопідприємств погіршується, оскільки всі чоловіки віком від 18 до 60 років, які не підпадають під процедуру бронювання, підлягають мобілізації.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України з реалізації положень Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» щодо бронювання військовозобов'язаних на період мобілізації та на воєнний час [2], військовозобов'язані працівники автопідприємств підлягають бронюванню, якщо відповідне підприємство визначене як критично важливе для функціонування економіки та забезпечення життєдіяльності населення в особливий період. У Постанові Кабміну, чітко прописані критерії та порядок визнання критичності підприємства для економіки, що повинно зняти будь які питання з боку зацікавлених сторін, зокрема перевізників. Однак, на практиці автотранспортні компанії

стикаються з випадками як безпідставного зняття водія з рейсу, так і бюрократичної тяганини щодо отримання статусу критично важливого підприємства.

Міжнародні вантажні автомобільні перевезення відіграють для вітчизняної економіки надзвичайно важливого значення, оскільки забезпечують валютні надходження до державного бюджету та постачання у збройні сили України іноземної військової допомоги. Також, доцільно відзначити, що водії, які працюють на міжнародних маршрутах є висококласними фахівцями, які потребують спеціальної підготовки та великого досвіду, що робить цей сегмент перевезень особливим на предмет кадрового забезпечення. У зв'язку з великим попитом на таких водіїв у Європейському Союзі, до повномасштабної війни, з України виїхало багато українських висококласних водіїв, яких лише на польських транспортних компаніях працює понад 120 тисяч осіб. За прогнозами експертів, нестача водіїв в Європі до 2030 року складе до 50% [3], що стане загрозою післявоєнної міграції українських водіїв з метою пошуку високооплачуваної роботи.

Тому, враховуючи стратегічну важливість сегменту міжнародних автоперевезень вантажів у військовому та тиловому забезпеченні збройних сил України, необхідно на законодавчому рівні максимально спростити процедуру визнання критичності автопідприємств, які здійснюють міжнародні перевезення вантажів, а також вжити заходів щодо запобігання бюрократичній тяганні.

Ефективна робота вітчизняних автопідприємств, які здійснюють міжнародні перевезення, є важливим елементом забезпечення обороноздатності країни, тому підтримка таких підприємств з боку держави, є безумовною необхідністю сьогодення. І якщо, матеріальна підтримка вітчизняних перевізників, які несуть збитки внаслідок руйнувань та кадрового голоду, на сьогоднішній момент з боку держави, неможлива, то захист інтересів транспортників на законодавчому рівні, цілком посилює задачу для українського Уряду.

Джерела та література

1. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: веб-сайт. URL: <http://www.asmap.org.ua>
2. Деякі питання реалізації положень Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» щодо бронювання військовозобов'язаних на період мобілізації та на воєнний час: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.01.2023 р. № 76/ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/76-2023-%D0%BF#n14> (дата звернення: 7.03.2025).
3. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. Соціально-економічні проблеми і держава. 2023. Вип. 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>

УДК: 621.7:502:519.8

Стрілецький М., здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти
Західноукраїнський національний університет, Україна

МОДЕЛЬ ВИКИДІВ ПАРНИКОВИХ ГАЗІВ МАЛИМИ ПРОМИСЛОВИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ ПІД ЧАС ЕКОЛОГІЧНИХ, ТЕХНОГЕННИХ КАТАСТРОФ І ВОЄННИХ ДІЙ

Анотація. Розрізняють природні екологічні катастрофи (стихійні лиха, природні катаклізми пов'язані з ними причинно-наслідковим зв'язком) та техногенні (антропогенні) катастрофи (як правило, викликаються і промисловими аваріями, і війнами, і їх можливим поєднанням). Війни (як і конфліктні ситуації) тривають у світі неперервно, а значить йде постійна боротьба фауни, флори і населення за виживання.

Основні джерела викидів парникових газів (вуглекислий газ, метан, оксид азоту і фторовані гази) на малому промисловому підприємстві під час катастроф і воєнних дій (як короткотривалих, так і затяжних), відображають всю гаму функціонування підприємства.