

УДК 625.7/.8:338
UDC 625.7/.8:338

РОЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕФОРМУВАННІ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ МЕРЕЖЕЮ МІСЦЕВИХ ДОРІГ

Ліпський Г.Є., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Харченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

THE ROLE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN PUBLIC ADMINISTRATION REFORM NETWORK OF LOCAL ROADS

Lipskij G.E., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Sokolova N.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Kharchenko A.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕФОРМИРОВАНИИ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕТЬЮ МЕСТНЫХ ДОРОГ

Липский Г.Е., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Соколова Н.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина

Харченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми.

Дорожнє господарство України пройшло довгий і складний шлях становлення і розвитку. В останні десятиріччя, в зв'язку з переходом до ринкових умов господарювання і перебудови системи управління, змінилась загальна організаційна структура дорожньої галузі і правовий статус її підприємств.

Існуюча система державного управління автодорожнім комплексом (дорожнім господарством) країни не в повній мірі відповідала вимогам сьогодення як по своїй структурі, так і по оперативності реалізації управлінських рішень підвідомчими структурами. Особливо це відчувалось в структурах, пов'язаних з управлінням мережею місцевих доріг.

Подальший розвиток дорожнього господарства і дорожньої мережі, зокрема, який обумовлений значним зростанням транспортних потоків великовагових транспортних засобів і значним зростанням інтенсивності руху, пов'язується з необхідністю реформування існуючої системи державного управління автомобільними дорогами загального користування для забезпечення надійного функціонування дорожньо-транспортного комплексу, як складової частини народного господарства країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Розгляду питань реформування дорожнього господарства останнім часом приділено достатньо уваги як вітчизняних дослідників, так і державних діячів. Проте, результати аналізу досліджень і публікацій в цій області свідчать, що запропоновані в них шляхи реформування не в повній мірі відповідають сучасним тенденціям розвитку дорожнього господарства в цілому і розвитку мережі місцевих доріг, зокрема.

Постановка завдання.

Метою статті є визначення ролі державно-приватного партнерства в реформуванні системи державного управління мережею місцевих доріг.

Виклад основного матеріалу.

Система державного управління автомобільними дорогами загального користування, в її реформованому вигляді, повинна передбачати як структурні зміни в системі державного управління, так і сприяти вирішенню цілого ряду нагальних проблем для дорожнього господарства, до яких в першу чергу слід віднести :

- стабільне, достатнє і своєчасне фінансування дорожнього господарства;
- розвиток виробничої інфраструктури галузі;
- модернізація і нагальне оновлення існуючої матеріально-технічної бази;
- підвищення кваліфікаційного рівня працівників і посилення вимогливості щодо дотримання нормативів, пов'язаних з організаційними, технічними і технологічними аспектами виробництва, як основи для підвищення якості дорожньо-будівельної продукції;
- підвищення відповідальності і ролі людського фактору в кінцевих результатах виробничої діяльності (ділова активність, відношення до своїх обов'язків, відданість роботі, відповідальність за результати і т.п.)

Для вирішення цих і ряду інших проблем дорожньої галузі за участю Державного агентства автомобільних доріг України «Укравтодор» була розроблена ціла низка законодавчих документів, до яких відносяться:

1. Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами (надалі Концепція реформування) [1].
2. Концепція державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки (надалі Концепція розвитку) [2]
3. Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки (надалі Концепція розвитку ДПП) [3], які схвалені відповідними розпорядженнями Кабінету Міністрів України.

Концепція реформування і Концепція розвитку [1, 2]:

- передбачають ефективні напрями реформування системи державного управління автомобільними дорогами та удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства;

- визначають оптимальні шляхи реформування на основі гармонійного поєднання принципів централізованого управління автомобільними дорогами, розширення повноважень і посилення відповідальності місцевих органів виконавчої влади за управління автомобільними дорогами місцевого значення;

- встановлюють критерії реформування сутністю яких є збереження та забезпечення ефективного функціонування автомобільних доріг, їх розбудови для забезпечення транзитних перевезень і безпеки дорожнього руху.

В Концепції реформування використаний аналітико – економічний підхід для обґрунтування можливого варіанту формування системи державного управління автомобільними дорогами та приводиться порівняльний аналіз можливих трьох варіантів розв'язання проблеми [1].

На основі проведеного аналізу, Концепція реформування рекомендує до реалізації оптимальний варіант, який передбачає гармонійне поєднання централізованого управління мережею автомобільних доріг державного значення та управління автомобільними дорогами місцевого значення на регіональному рівні [1]. Ці положення також дублюються в Концепції розвитку [2].

Він передбачає оптимізацію мережі автомобільних доріг державного значення, передачу доріг місцевого значення, з науково обґрунтованим фінансуванням, органам місцевої виконавчої влади, реорганізацію ПАТ "Державна акціонерна компанія "Автомобільні дороги України" та утворення на її базі державних підприємств, окремі з яких можуть бути приватизовані. Крім цього, велика увага приділяється виконанню робіт з розвитку мережі автомобільних доріг та їх утриманню на конкурсних засадах з поступовим поширенням Європейського досвіду щодо укладання довгострокових контрактів про утримання автомобільних доріг державного значення, в основу яких покладено принцип забезпечення їх експлуатаційного стану відповідно до вимог нормативно – правових актів, норм та стандартів.

Передбачається, що мережа автомобільних доріг загального користування України, протяжність якої становить 169.6 тис.км буде оптимізована таким чином:

- дороги державного значення 52, 2 тис. км.;
- дороги місцевого значення 117.4 тис. км.

Проведення реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування передбачає необхідність виконанню ряду етапів, до найважливіших з них слід віднести [1]:

- передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення до сфери управління місцевих органів самоврядування;

- реструктуризацію ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України» шляхом утворення на базі дочірніх підприємств державних дорожніх підприємств:

– запровадження контрактів з експлуатаційного утримання доріг по кінцевому результату на автомобільних дорогах державного значення.

Сам процес реформування – це велика складна і тривала в часі робота. Він потребує великої уваги і кропіткої роботи як органів державного управління дорожнім господарством країни, так і регіональних органів самоврядування, яким передаються дороги місцевого значення. Це не тільки організаційні питання цієї проблеми, вони у більшій мірі мають виробничо-технологічний, економіко – фінансовий, юридичний, соціальний, кадровий та інший характер. На процес реформування впливають і психолого-моральні фактори, які пов'язані, в деяких випадках, зі сталим поглядом на існуючу систему управління дорожнім господарством, а також відсутністю впевненості щодо позитивного впливу реформування на діяльність дорожніх підприємств, в тому числі і на транспортно-експлуатаційний стан мережі місцевих доріг регіону.

Це в більшій мірі пов'язано з відсутністю достатньої інформації щодо зарубіжного досвіду управління місцевими дорогами, самого процесу реформування і його впливу на результати діяльності дорожніх підприємств. Навіть на регіональному рівні також в неповній мірі визначена його роль і місце в структурі управління господарською діяльністю регіону.

Разом з цим, слід відзначити, що вкрай важливим є сам процес передачі мережі регіональних доріг органам місцевого самоврядування. Це не тільки чисто юридична проблема, яка підтверджує правову основу такої передачі. Мова йтиме про розподіл і передачу основних фондів, особливо фондів виробничого призначення, органам місцевого самоврядування, на баланс яких структур будуть вони знаходитись, яким чином буде здійснюватися фінансове забезпечення дорожніх підприємств в нових умовах реформованої структури управління і т.д.

Це пов'язано з необхідністю оптимізації структур регіональних органів самоврядування з урахуванням входження в них дорожніх структур, розробкою необхідних правових, фінансових, технічних, технологічних документів, необхідних для організації господарської діяльності дорожніх підприємств в нових умовах. Особлива увага при цьому повинна приділятися юридичному оформленню майнових відносин між відповідними регіональними органами самоврядування і структурами, які їм передаються.

Проте, це далеко не повний перелік тих проблем, які потрібно вирішувати у короткі терміни, встановлені в Концепції реформування.

Надзвичайно важливу роль в процесі реформування належить техніко-економічному обґрунтуванню всіх рішень. Особлива увага при цьому повинна приділятися укомплектованості структурних підрозділів дорожнього профілю необхідними, по призначенню і продуктивності, засобами виробництва, їх виробничій потужності і відповідності її програмам робіт по будівництву і експлуатації доріг, виробничій базі цих підрозділів, її потужності і оптимальності розміщення, оптимальності схем постачання для нових умов діяльності і т.п.

Окремою позицією у реформуванні державного управління дорогами загального користування повинні бути рекомендації щодо забезпечення ефективної діяльності дорожніх підприємств (структур) в умовах місцевого самоврядування.

Це повинні бути рекомендації не тільки по використанню новітніх технологій, матеріалів, суворого дотримання стандартів, технічних умов, норм і нормативів і т. ін., а й пропозиції щодо пошуків і впровадженнь ефективних форм організації виробництва, його фінансування та інших новацій, яке забезпечувало б високі кінцеві результати діяльності.

На нашу думку ефективними можуть бути рекомендації щодо впровадження в практику діяльності цих структурних підрозділів методів моніторингу стану місцевих доріг, довгострокових контрактів з експлуатаційного їх утримання, системи державно – приватного партнерства і т. ін.

В останні роки наведені системи і методи широко використовуються в практичній діяльності дорожніх господарств інших країн (США, Англія, Нова Зеландія, Австралія та ін.). В Україні це поки ще новий напрям, в підтримку розвитку якого й були прийняті зазначені Концепції і, зокрема, Концепція розвитку ДПП [3].

Згідно Закону України «Про державно-приватне партнерство» ДПП – це партнерство-співробітництво між представниками державних органів, органів місцевого самоврядування та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами [4]. Для дорожнього господарства така співпраця означає виконання контракту таким чином, щоб задовольнити потреби споживачів в якісних і безпечних автомобільних дорогах, при цьому відбувається задоволення виконавцем власних економічних вигід.

Згідно Концепції розвитку ДПП основними причинами уповільнення розвитку державно-приватного партнерства в Україні є [3]:

- недостатня державна підтримка у сфері ДПП і недосконала система управління розвитком такого партнерства;
- наявність галузевих особливостей і складність умов довгострокового та взаємовигідного співробітництва між державою і приватними партнерами;
- низький рівень інституційної спроможності органів державної влади і приватного сектору до впровадження державно-приватного партнерства;
- низький рівень проінформованості приватного сектору про переваги реалізації інвестиційних проектів на засадах державно-приватного партнерства;
- неузгодженість та недосконалість нормативно-правової бази з питань державно-приватного партнерства.

Вивчення досвіду інших країн, що мають багаторічний досвід застосування ДПП, дозволило сформулювати уявлення про можливі форми і моделі партнерств держави і приватного сектору (рис.1) [5].



Рисунок 1 – Континуум видів ДПП

У правій крайній точці континууму знаходиться чисто державний сектор, у лівій – чисто приватний. Основні види ДПП в дорожньому господарстві знаходяться між цими двома крайніми точками.

Види активів, управління якими покладено на приватну компанію в рамках контрактів ДПП, як правило, такі:

- Дороги (покриття, узбіччя);
- Споруди (мости, підпірні стіни, тунелі);
- Електрична система на дорозі (освітлення, цифрові дисплеї, світлофори, телеспостереження);
- Загальне облаштування (паркани, стіни зниження шуму);
- Елементи безпеки (огорожі, маркування, знаки, ударопоглиначі);
- Дренаж (канави, водопропускні труби).

Аналіз зарубіжного досвіду дозволив сформулювати класифікацію, засновану на розумінні ДПП як інституційного і організаційного альянсу між державою і бізнесом. Ця класифікація має наступні основні елементи: сервісні контракти, управляючі контракти, оренда і тимчасова передача прав, концесійна угода, акціонування, пайова участь приватного капіталу в державних підприємствах (спільні підприємства) [5]. Класифікація за цими ознаками відображає основні аспекти ДПП у дорожній галузі.

Зростаючий інтерес до застосування моделей ДПП у дорожній галузі є результатом пошуку нових форм і методів державного управління, регулювання та оптимізації існуючого стану мережі автомобільних доріг.

Що стосується регіонального рівня, то, на нашу думку, потрібно розробити єдиний управлінський механізм здійснення відбору, експертизи, погодження та реалізації проекту державно-приватного партнерства із залученням фахівців відповідної кваліфікації. Реалізація проектів ДПП на місцевому рівні повинна здійснюватися із залученням фінансових ресурсів місцевих бюджетів, передбачати наявність в органів місцевого самоврядування можливості у межах повноважень

самостійно приймати рішення про доцільність реалізації таких проектів, отримувати консультативну та методичну допомогу та в разі їх реалізації за участю держави.

Висновки.

Реформування дорожньої галузі України, на нашу думку, повинне проходити враховуючи досвід і тенденції розвитку дорожніх господарств інших держав та наступні положення:

1. Формування єдиного підходу до удосконалення, узгодження нормативно-правової бази, враховуючи сучасні потреби, проблеми, тенденції та специфіку дорожньої галузі.

2. Удосконалення механізму державного управління враховуючи передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення до сфери управління місцевих органів самоврядування.

3. Впровадження в дорожнє господарство України сучасних методів моніторингу стану місцевих доріг, довгострокових контрактів з експлуатаційного їх утримання, системи державно – приватного партнерства і т. ін.

4. Формування механізму надання державної підтримки у сфері державно-приватного партнерства.

5. Розробка методик застосування ДПП в дорожній галузі та надання методичної допомоги органам місцевого самоврядування при реалізації проектів зазначеного партнерства на регіональному рівні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування // Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2008 р. № 1096 (у редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 739-р). – Київ, 2008. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-%D1%80>

2. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки // Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 вересня 2012 р. № 719-р. – Київ, 2012. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80>

3. Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки // Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р. № 739-р. – Київ, 2013. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>

4. Про державно-приватне партнерство: [закон України: за станом на 1 липня 2010 року]. – Київ, 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

5. Соколова Н.М., Харченко А.М. Оптимізація стану автомобільних доріг в умовах державно-приватного партнерства. / Н.М. Соколова, А.М. Харченко // Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. Вип.88. – Київ, 2013. – С.196-206.

REFERENCES

1. Kontsepsiya reformuvannya sistemi derzhavnogo upravlinnya avtomobilnimi dorogami zagalnogo koristuvannya [The concept of public administration reform public roadways] // Shvaleno rozporjadzhenjam Kabinety Ministriv Ukraini vid 20 serpnja 2008 r. № 1096 [Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on August 20, 2008 № 1096]. – Kyiv, 2008. – [Electronic resource]. – Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2011-%D1%80> (Ukr)

2. Kontsepsiya Derjavnoi ciljovoi ekonomichnoi programi rozvitku avtomobilnih dorih zahalnogo koristuvannja na 2013-2018 roki [Conception of the economic program of public roads in the years 2013-2018] // Shvaleno rozporjadzhenjam Kabinety Ukraini vid 3 veresnja 2012 r. № 719-r. [Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on September 3, 2012 № 719]- Kyiv, 2012. – [Electronic resource] – Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/719-2012-%D1%80> (Ukr)

3. Kontsepsiya rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukrayini na 2013-2018 roky [The concept of public-private partnership in Ukraine for 2013-2018 years] // Skhvaleno rozporjadzhennyam Kabinety Ministriv Ukrayiny vid 14 serpnja 2013 r. № 739-r. [Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on August 14, 2013 № 739] – Kyiv, 2013. – [Electronic resource] – Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80> (Ukr)

4. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo [On Public-Private Partnerships]: zakon Ukrayiny: za stanom na 1 lypnja 2010 roku [Laws of Ukraine as of July 1, 2010]. – Kyiv, 2010. – [Electronic resource]. – Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (Ukr)

5. Sokolova N.M., Kharchenko A.M. Optyimizatsiya stanu avtomobil'nykh dorih v umovakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Optimization of state highways in terms of public-private partnerships].

РЕФЕРАТ

Ліпський Г.Є. Роль державно-приватного партнерства в реформуванні системи державного управління мережею місцевих доріг. / Г.Є. Ліпський, Н.М. Соколова, А.М. Харченко // Вісник Національного транспортного університету. — К. : НТУ, 2013. — Вип. 28.

Стаття висвітлює шляхи реформування системи державного управління мережею місцевих доріг.

Об'єкт дослідження – система державного управління мережею місцевих доріг.

Мета роботи – визначення ролі державно-приватного партнерства в реформуванні системи державного управління мережею місцевих доріг.

Методи дослідження – статистичний, аналітичний, експертних оцінок.

Виконано аналіз основних проблем дорожнього господарства та прийнятих законодавчих актів щодо реформування системи державного управління автомобільними дорогами. Визначено, що основою такого реформування має бути передача автомобільних доріг загального користування місцевого значення до сфери управління місцевих органів самоврядування. Встановлено, що для успішної реалізації розглянутих реформ необхідно впроваджувати в дорожнє господарство України сучасні методи моніторингу стану місцевих доріг, довгострокові контракти з експлуатаційного їх утримання, систему державно – приватного партнерства тощо.

Запропоновано основні принципові напрямки здійснення реформування системи державного управління мережею місцевих доріг.

Результати статті можуть бути використані при здійсненні реформування системи державного управління у дорожній галузі України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕФОРМУВАННЯ, ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ, ДОРОГИ РЕГІОНУ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО.

ABSTRACT

Lipskij G.E., Sokolova N.M., Kharchenko A.N. The role of public-private partnership in public administration reform network of local roads. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

The article highlights the ways public administration reform network of local roads.

Object of the study – the system of public administration network of local roads.

Purpose of the study- to determine the role of public-private partnership in the reform of public administration network of local roads.

Method of the study – statistical, analytical, expert assessments.

The analysis of the main problems of traffic management and adopted legislation on public administration reform roads. Determined that the basis for such a reform should be to provide public roads of local importance to the management of local government. It is established that for the successful implementation of reforms considered necessary to implement road maintenance Ukraine modern methods of monitoring the condition of local roads, long-term contracts with their operational maintenance, the system of public – private partnerships and more.

The basic principle for the implementation of public administration reform network of local roads.

The results of the article can be used in the implementation of public administration reform in the road sector in Ukraine.

KEY WORDS: REFORM, PUBLIC ADMINISTRATION, ROADS OF REGION, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS.

РЕФЕРАТ

Липский Г.Е. Роль государственно-частного партнерства в реформировании системы государственного управления сетью местных дорог. / Г.Е. Липский, Н.М. Соколова, А.М. Харченко, // Вестник Национального транспортного университета. – К.: НТУ, 2013. – Вып. 28.

Статья освещает пути реформирования системы государственного управления сетью местных дорог.

Объект исследования – система государственного управления сетью местных дорог.

Цель работы – определение роли государственно-частного партнерства в реформировании системы государственного управления сетью местных дорог.

Методы исследования – статистический, аналитический, экспертных оценок.

Выполнен анализ основных проблем дорожного хозяйства и принятых законодательных актов по реформированию системы государственного управления автомобильными дорогами. Определено, что основой такого реформирования должна быть передача автомобильных дорог общего пользования местного значения в сферу управления местных органов самоуправления. Установлено, что для успешной реализации рассмотренных реформ необходимо внедрять в дорожное хозяйство Украины современные методы мониторинга состояния местных дорог, долгосрочные контракты по эксплуатационному их содержанию, систему государственно-частного партнерства и т.п.

Предложены основные принципиальные направления осуществления реформирования системы государственного управления сетью местных дорог.

Результаты статьи могут быть использованы при осуществлении реформирования системы государственного управления в дорожной отрасли Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕФОРМИРОВАНИЕ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ, ДОРОГИ РЕГИОНА, ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО.

АВТОРИ:

Ліпський Григорій Євгенович, кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри організації виробництва, тел. +380442805212, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.201.

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри організації виробництва, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

Харченко Анна Миколаївна, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри організації виробництва, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

AUTHOR:

Lipskij Gregory E., Ph.D., professor, National Transport University, head of the department of organization of production, tel. +380442805212, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.201.

Sokolova Natalia M., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of department of organization of production, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

Kharchenko Anna N., Ph.D., National Transport University, associate professor of department of organization of production, e-mail: anna-x3@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

АВТОРЫ:

Липский Григорий Евгеньевич, кандидат технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой организации производства, тел. +380442805212, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.201.

Соколова Наталья Михайловна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры организации производства, e-mail : nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

Харченко Анна Николаевна, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры организации производства, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, вчений секретар Національного транспортного університету, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Жданюк В.К., доктор технічних наук, професор, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри будівництва і експлуатації автомобільних доріг, Харків, Україна.

REVIEWER:

Melnichenko A.I., Ph.D., professor, National Transport University, academic secretary of NTU, professor of department of transport law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Zhdanyuk V.K., Ph.D., professor, Kharkov National Automobile and Highway University, head of department of the construction and maintenance of roads, Kharkov, Ukraine.