

УПРАВЛІННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИМИ СТОРОНАМИ В ПРОЕКТАХ СТРАТЕГІЧНОГО  
ПАРТНЕРСТВА ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ  
В РОЗВИТКУ СИСТЕМ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ПОТОЧНОГО РЕМОНТУ  
ПАРКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Воркут Т.А., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна  
Білоног О.Є., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна  
Дмитриченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,  
Україна  
Лушай Ю.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

STAKEHOLDERS' MANAGEMENT OF STRATEGIC PARTNERSHIPS PROEJECTS IN  
PROVIDING MAINTAINCE FUNCTION FOR ROAD TRANSPORT CARRIERS

Vorkut T.A., Sh.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine  
Bilonog O.E., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine  
Dmitrychenko A.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine  
Luschay Y.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

УПРАЛЕНИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ В ПРОЕКТАХ  
СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТА  
В РАЗВИТИИ СИСТЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА  
ПАРКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Воркут Т.А., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,  
Украина  
Білоног О.Є., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,  
Украина  
Дмитриченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет,  
Киев, Украина  
Лушай Ю.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

**Постановка проблеми.**

Технічну підготовку парків автомобільних транспортних засобів (АТЗ) в Україні забезпечують різні підприємства автомобільного транспорту (ПАТ), які, залежно від виконуваних функцій, як правило, поділяють наступним чином: автотранспортні, автосервісні (автообслуговуючі) й авторемонтні. Серед автотранспортних підприємств (АТП), в свою чергу, виокремлюють комплексні АТП, які домінували в економіці України до середини 1990-х рр. Умовами заснування, функціонування та розвитку комплексних АТП передбачалось поєднання основної діяльності – перевезення пасажирів і/або вантажів, а також допоміжних – технічного обслуговування (ТО) та поточного ремонту (ПР) парків АТЗ і експедиційного обслуговування (ЕО). За умовами організації виробничої діяльності комплексні АТП можуть поділятися на, так звані, самостійні (незалежні) або автономні, які, зокрема, вирізняє виконання всього комплексу робіт із ТО та ПР власними силами, і кооперовані, які вирізняє повна або часткова спеціалізація і кооперація у забезпеченні ТО та ПР АТЗ.

На сьогодні вартість основних виробничих фондів ПАТ, які складають виробничо-технічну базу (ВТБ), є суттєвою, проте ефективність їх використання залишається низькою. За таких обставин подальший розвиток ВТБ має відбуватися не стільки через будівництво нових ПАТ, стільки за рахунок реконструкції і технічного переоснащення існуючих.

Як наголошується в ряді досліджень, сучасний стан ВТБ на пострадянському просторі має наступні характеристики: відносно висока капіталоємність; достатня консервативність і тривалий фізичний термін життя відповідних активів – протягом якого можуть експлуатуватися кілька поколінь АТЗ і технічного обладнання, суттєво змінюватися умови експлуатації, кваліфікація персоналу, вимоги до ресурсозбереження тощо, що, відповідно, вимагає адаптації ВТБ до зазначених змін; збільшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів і, як наслідок, зростання парків АТЗ при

одночасному загальному обмеженні капіталовкладень в будівельно-монтажні роботи зумовило суттєве відставання ВТБ від сучасних вимог автомобільного транспорту, що все більше негативно відбивається на технічній готовності парку АТЗ, який, в свою чергу, вирізняє ріст частки складних за конструкцією АТЗ великої і особливо великої вантажопідйомності і місткості, автопоїздів, спеціалізованих АТЗ тощо; розвиток ВТБ на основі переважного запровадження комплексних АТП збільшує дефіцит капіталовкладень, оскільки витрати на створення таких АТП є порівняно вищими, а використання технічного обладнання і продуктивність праці персоналу – нижче.

Створення комплексних АТП було необхідним, як зазначає російський дослідник Єрмілов Д.С., проте таким, який триває надмірно довго, етапом у розвитку автомобільного транспорту, що пов'язано з поступовим створенням в містах, районах, регіонах сумарної виробничої потужності, достатньої для переходу до централізованого виробництва, а також набуттям досвіду у розбудові кооперативних зв'язків.

В умовах спостерігаємого на сьогодні в Україні превалювання дрібних, за кількістю АТЗ, АТП, водночас, має місце поступове посилення державного та муніципального регулювання ринків автомобільних перевезень, в першу чергу, пасажирських, зокрема в частині формування і дотримання вимог до ТО та ПР парків АТЗ. При цьому конкурентні позиції дрібних АТП суттєво послаблюються через рівень, який може бути досягнутий останніми у забезпеченні показників витрат і якості ТО та ПР АТЗ. В значній мірі це пов'язано із дією ефекту масштабу, який, як відомо, дослідження не простежують у сфері перевезень, проте виявляють у сфері ТО та ПР.

Таким чином, постає необхідність пошуку, з відповідним методологічним обґрунтуванням, бізнесових рішень (бізнес-моделей), які б дозволили АТП, в тому числі і дрібним, існування яких узгоджується із галузевою (щодо автомобільних перевезень) моделлю ринку [1], суттєво підвищити ефективність процесів ТО та ПР парків АТЗ за умов необхідності впровадження в регуляторній політиці відносно транспорту відповідних стандартам ЄС вимог до параметрів АТЗ щодо надійності, транспортної безпеки, економічності, комфортності та екологічності.

Аналіз попередніх публікацій.

Умови підвищення ефективності використання ВТБ АТП передбачають широке застосування організаційних принципів концентрації, спеціалізації і кооперації. Технічні аспекти проблеми централізації ТО та ПР парків АТЗ розглядалися в роботах Бабіна Л.В., Бідняка М.Н., Біліченка В.В., Говоруценка М.Я., Єрмілова Д.С., Єфимова В.Б., Клейнера Б.С., Кузнецова Є.С., Курнікова І.П., Маркова О.Д., Шевченка М.Є. та багатьох інших дослідників, починаючи з 1970-х рр. до сьогодні. Визнаючи, що методи і моделі, напрацьовані вищезгадуваними дослідниками в контексті централізації ТО та ПР, зберігають свою значущість, водночас, економічні умови їх впровадження, зокрема беручи до уваги відмінність економіки централізованого планування від ринкової, зазнали суттєвих змін.

Визначення опорних підприємств, як передбачається, наприклад, за роботами Єрмілова Д.С., підприємств-лідерів для окремих груп ПАТ або АТП, виокремлюваних, зазвичай, за географічною ознакою з подальшим обов'язковим переключенням на них ТО та ПР в цілому, або за окремими видами робіт, дозволяючи реалізовувати ефект економії масштабу, водночас, залишає під питанням можливість вибору операторами ринку перевезень постачальників послуг із ТО та ПР і, як наслідок, існування ринку для зазначених послуг як такого взагалі. Даний підхід може використовуватися, коли розглядаються ПАТ, які знаходяться в одному відомчому підпорядкуванні.

Таким чином, в загальному випадку, постає наукове завдання розроблення методів і моделей управління системами ТО та ПР АТЗ, які, зберігаючи переваги централізованого забезпечення послуг із ТО та ПР, відповідали б умовам ринкових економічних відносин.

Мета статті – розроблення методичних основ управління зацікавленими сторонами за проектами стратегічного партнерства ПАТ в розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ, в частині ідентифікації зазначених сторін, а також причин (можливостей), які вони вбачають, приймаючи рішення про сприяння або стримування відповідних проектів.

Виклад основного матеріалу.

За перспективний напрям у розвитку методів і моделей управління системами ТО та ПР парків АТЗ можна розглядати стратегічне партнерство ПАТ в певному регіоні щодо сумісного розвитку ВТБ і/або сумісного розміщення замовлень на виконання послуг із ТО та ПР на засадах аутсорсінгу. Проблематика міжорганізаційних партнерств в бізнесі як така на сьогодні отримала методологічне обґрунтування в сфері управління, зокрема логістичного, ланцюгами постачань.

Більша частина відомих на сьогодні визначень партнерства в ланцюгах постачань за ключові характеристики останнього розглядає: довготерміновий характер відносин; спільну діяльність;

впровадження інтеграційних принципів у міжорганізаційних відносинах. Зазначеними принципами зокрема передбачається координація та кооперація, раціональний розподіл вигід, витрат та ризиків, обмін інформацією, функціональна інтеграція, а також розвиток інтеграційних відносин. Можна виокремити ряд елементів, які є характерними саме для відносин інтеграції, – взаємна довіра, співпраця і відповідальність. Ознакою відносин інтеграції є також спроможність керувати конфліктом і забезпечувати його якомога швидше розв’язання. Дані характеристики партнерства, ідентифіковані за умовами функціонування та розвитку систем ланцюгів постачань, можуть бути поширені і на регіональне партнерство ПАТ в сфері ТО та ПР парків АТЗ. За відмінність можна відзначити умови реалізації принципу функціональної інтеграції – вертикальна, як правило, в системах ланцюгів постачань і горизонтальна «м’яка» в розглядуваній системі регіонального партнерства ПАТ.

Умови ефективного управління реалізацією стратегічних партнерств ПАТ, як можна очікувати, мають передбачати застосування методології проектного управління. В зазначеному контексті представляє інтерес виявлення сторін, зацікавлених в проекті стратегічного партнерства ПАТ, і причин (можливостей), які вони вбачають, сприяючи або стримуючи відповідний проект.

Критерії успішності продукту як критерії успішності проекту ідентифікуються сторонами, зацікавленими в проекті, відповідно до їх інтересів.

Як можна очікувати, в проектах стратегічного партнерства ПАТ в розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ має бути багато, в загальному випадку, зацікавлених сторін, аналіз яких, із використанням методу аналізу поля сил К. Левіна [2, с. 60], представлено нижче (рис. 1), а також в таблицях 1 та 2.



Рисунок 1 – Схема поля сил за продуктом проекту стратегічного партнерства ПАТ у розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ: 1.1 – 1.10 – сили (сторони), які рухають;  
2.1 – 2.7 – сили (сторони), які стримують

Таблиця 1 – Сили, які рухають проект стратегічного партнерства ПАТ у розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ – як такі, що вбачають можливості в продукті проекту

Позначення	Група осіб, організація, установа	Причина (можливість)
1	2	3
1.1	Споживачі транспортних послуг (пасажери)	Підвищення якості транспортних послуг (комфортність, транспортна безпека), зниження ціни на проїзд, покращення співвідношення «ціна/якість»
1.2	Власники і менеджери ПАТ-партнерів (за відсутності конфлікту інтересів)	Запобігання падінню і/або ріст добробуту (прибуток, ринкова вартість бізнесу тощо), новий ринок
1.3	Організаційні структури систем ТО та ПР парків АТЗ ПАТ-партнерів	Підвищення продуктивності, зниження трудомісткості, скорочення витрат і/або покращення якості, зокрема в частині надійності, окремих видів робіт із ТО та ПР парків АТЗ ПАТ (АТП)-партнерів, а також можливість отримання доходів безпосередньо від надання останніх

1.4	Менеджери різних рівнів ПАТ-партнерів	Досягнення цільових значень ключових показників діяльності (КПД) ПАТ-партнерів
1.5	Організаційні структури систем перевезень ПАТ (АТП)-партнерів	Підвищення якості послуг із ТО та ПР парків АТЗ і скорочення терміну їх виконання як основи підвищення технічної готовності парків АТЗ до надання послуг із перевезення пасажирів
1.6	Персонал ПАТ-партнерів, незадіяний в ТО та ПР парків АТЗ	Запобігання скороченню робочих місць, ріст заробітної плати
1.7	Висококваліфікований персонал ПАТ-партнерів, задіяний в ТО та ПР парків АТЗ	Запобігання скороченню робочих місць, ріс заробітної плати, можливість подальшого розвитку
1.8	Менеджери проекту	Досягнення цільових значень тих критеріїв успішності проекту, які взаємопов'язані з критеріями успішності продукту
1.9	Органи законодавчої та виконавчої влади	Підвищення рівня вимог до технічної підготовки парків АТЗ/Підвищення рівня контрольованості дотримання вимог до технічної підготовки парків АТЗ/Ріст податкових виплат
1.10	Місцева громада	Зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище, підвищення транспортної безпеки

Таблиця 2 – Сили, які стримують проект стратегічного партнерства ПАТ у розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ – як такі, що вбачають загрозу від продукту проекту

Позначення	Група осіб, організація, установа	Причина (загроза)
1	2	3
2.1	Власники і топ-менеджери підприємств інших видів транспорту, які надають послуги з перевезення пасажирів	Зменшення частки ринку, падіння добробуту власників (прибуток, ринкова вартість бізнесу тощо)
2.2	Власники і топ-менеджери ПАТ, які не ввійшли до партнерства	Зменшення частки ринку перевезень і/або ТО та ПР, втрата існуючих і/або потенційних маршрутів, зниження добробуту
2.3	Організаційні структури систем ТО та ПР парків АТЗ ПАТ-партнерів	Втрата контролю за виконанням окремих видів робіт із ТО та ПР парків АТЗ «своїх» ПАТ (АТП) і/або необхідність виконання окремих видів робіт із ТО та ПР парків АТЗ на засадах «внутрішнього» (для ПАТ-партнерів) та зовнішнього аутсорсінгу (для ПАТ, які не беруть участь в структурах партнерства)
2.4	Персонал ПАТ-партнерів, задіяний в ТО та ПР парків АТЗ	Скорочення робочих місць
2.5	Профспілки ПАТ-партнерів	Скорочення робочих місць
2.6	Персонал ПАТ, які не ввійшли до партнерства	Скорочення робочих місць
2.7	ПАТ-партнери	Конфлікт міжорганізаційних інтересів

На основі аналізу причин (можливостей), які сприяють проекту стратегічного партнерства ПАТ у розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ можуть бути сформовані ті критерії успішності проекту, які відбивають успішність продукту проекту.

Висновок.

Ідентифіковано зацікавлені сторони за проектами стратегічного партнерства ПАТ в розвитку систем ТО та ПР парків АТЗ, а також причини (можливості), які вони вбачають, приймаючи рішення про сприяння або стримування відповідних проектів. Подальші дослідження вимагають розроблення комплексу заходів щодо управління зацікавленими сторонами за визначеними проектами.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Воркут Т.А. Маркетинговий аналіз проектів. Курс лекцій. Т.А. Воркут, О.Є. Білоног, А.М. Дмитриченко / – К.: Пролог, 2014. – 204 с.
2. Грашина М. Основы управления проектами. М. Грашина, В. Дункан / – СПб.: Питер, 2006. – 208 с.

## REFERENCES

1. Vorkut T.A. Marketing analysis projects. Lectures. T.A. Vorkut, O.E. Bilonog, A.M. Dmytrychenko/ – K.: Prologue, 2014. - 204 p.
2. Hrashyna M. Fundamentals management projects. M. Hrashyna, W. Duncan / – SPb.: Peter, 2006. - 208 p.

## РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управління зацікавленими сторонами в проектах стратегічного партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів / Т.А. Воркут, О.Є. Білоног, А.М. Дмитриченко, Ю.В. Лушай // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К.: НТУ, 2014. – Вип. 14

В статті досліджуються підходи до управління зацікавленими сторонами в проектах стратегічного партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів.

Мета статті – розроблення методичних основ управління зацікавленими сторонами за проектами стратегічного партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем транспортного обслуговування та поточного ремонту парків автотранспортних засобів, в частині ідентифікації зазначених сторін, а також причин (можливостей), які вони вбачають, приймаючи рішення про сприяння або стримування відповідних проектів.

Об’єкт дослідження – стратегічні партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та поточного ремонту.

Методи дослідження – метод зіставно-порівняльного аналізу, абстрактно-логічний метод, метод аналогії та порівнянь, метод аналізу поля сил.

За результатами дослідження ідентифіковано зацікавлені сторони за проектами стратегічного партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та поточного ремонту парків автотранспортних засобів, а також причини (можливості), які вони вбачають, приймаючи рішення про сприяння або стримування відповідних проектів.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ПРОЕКТИ СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА, ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ПОТОЧНИЙ РЕМОНТ.

## ABSTRACT

Vorkut T.A. Stakeholders' management of strategic partnerships projects in providing maintenance function for road transport carriers / T.A. Vorkut, O.E. Bilonog, A.M. Dmytrychenko, Y.V. Luschay // Project management, systems analysis and logistics. Science journal: In Part 2. Part 1: Series: "Technical sciences" - Kyiv: NTU, 2014. - Vol. 14

The article examines approaches to managing stakeholders in projects of strategic partnership road transport enterprises in the development of maintenance and repair vehicle parks.

The purpose of the article - the development of methodological foundations of governance stakeholders on projects of strategic partnership road transport enterprises in the development of vehicle maintenance and repair current vehicle fleet, the identification of these parties and reasons (opportunities) that they see when deciding to promote or containment of relevant projects.

Object of study - strategic partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair.

Research methods - the method of contrastive comparative analysis, abstract and logical method, analogies and comparisons, the method of analysis of the field strength.

The study identified stakeholders on projects of strategic partnership road transport enterprises in the development of maintenance and repair fleet of vehicles, as well as cause (if possible) what they see, deciding to promote or deter relevant projects.

**KEY WORDS:** STRATEGIC PARTNERSHIP PROJECTS, GROUND TRANSPORTATION, MAINTENANCE AND SERVICE.

#### РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управление заинтересованными сторонами в проектах стратегического партнерства предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств / Т.А. Воркут, О.Е. Билоног, А.Н. Дмитриченко, Ю.В. Лушчай // Управление проектами, системный анализ и логистика. Научный журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серия: „Технические науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 14

В статье исследуются подходы к управлению заинтересованными сторонами в проектах стратегического партнерства предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств.

Цель статьи – разработка методических основ управления заинтересованными сторонами в проектах стратегического партнерства предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств, в части идентификации указанных сторон, а также причин (возможностей), которые они видят, принимая решение о содействии или сдерживании соответствующих проектов.

Объект исследования – стратегического партнерства предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств.

Методы исследования - метод сопоставимо сравнительного анализа, абстрактно-логический метод, метод аналогии и сравнений, метод анализа поля сил.

По результатам исследования идентифицированы заинтересованные стороны в проектах стратегического партнерства предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств, а также причины (возможности), которые они видят, принимая решение о содействии или сдерживании соответствующих проектов.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ПРОЕКТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА, ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

#### АВТОРИ:

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 433а.

Білоног Оксана Євгенівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 439.

Дмитриченко Андрій Миколайович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, старший науковий співробітник кафедри аеропортів, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 344.

Лушчай Юрій Володимирович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: lushchay\_y\_v@mail.ru, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к. 439.

#### AUTHOR:

Vorkut Tetiana.A., Doctor of Technical Science, Professor, National Transport University, Head of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 433a.

Bilonog Oksana.E., Candidate of Technical Science, National Transport University, reader of the department of transportation law and logistics, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 439.

Dmytrychenko Andrii.M., Candidate of Technical Science, National Transport University, Senior Research Associate, email: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 344.

Lushchay Yurii.V., National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: lushchay\_y\_v@mail.ru, Ukraine, 01010, Kyiv, *Suvorova str. 1, of 439*.

#### АВТОРЫ:

Воркут Татьяна Анатольевна, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 433а.

Билоног Оксана Евгеньевна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 439.

Дмитриченко Андрей Николаевич, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, старший научный сотрудник кафедры аэропортов, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 344.

Лущай Юрий Владимирович, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: lushchay\_y\_v@mail.ru, Украина, 01010, Киев, ул. Суворова 1, к. 439.

#### РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспорт університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Біліченко В.В., доктор технічних наук, професор, Вінницький технічний університет, завідувач кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінниця, Україна.

#### REVIEWER:

Gurnak V.M. Dr., Professor, National Transport University, Professor of Transport Law and Logistics Department, Kyiv, Ukraine.

Bilichenko V.V., Doctor of Technical Science, Professor, Vinnitsa Technical University, Chair Car and Transport Management, Vinnitsa, Ukraine.