

бюджетних програм, окрім випадків, коли такі запити можна профінансувати за рахунок внутрішнього перерозподілу наявного обсягу коштів розпорядника, уникаючи таким чином необхідності збільшення загального рівня фінансування із загального фонду. Проте такі обмеження, на нашу думку, можна застосовувати в крайніх випадках та протягом короткого періоду часу: лише на період особливо інтенсивного впливу кризових явищ.

Таким чином, розглянуті найвагомші питання щодо актуальності, можливостей, загроз, опору та подальших перспектив запровадження ПЦМ як державно-управлінського нововведення у межах впровадження ресурсно-індикативної концепції управління в практику публічного управління. Сучасний погляд на ПЦМ формування та виконання бюджету докорінно відрізняється від традиційного, який ще десять років тому вважався в Україні прогресивним. Крім того, процес розроблення та втілення методик ПЦМ в Україні дозволяє системно підійти до вирішення питання відповідності кількості ресурсу та рівня довгострокового соціально-економічного ефекту від його використання. Вирішення порушених проблемних питань засновано на подальших дослідженнях з формування та реалізації нової бюджетної політики в межах реалізації сучасних реформ. Реформування має відбуватися цілеспрямовано та рішуче згідно з чітко визначеними заходами та бути рушійною силою в зміні традиційного на нові підходи в бюджетуванні, а також сприйняття «філософії» ПЦМ як інструменту конкурентної боротьби за обмежений ресурс, єдино прийнятний спосіб бюджетно-фінансової децентралізації.

Список використаних джерел

1. **Бюджетний** кодекс України // Відом. Верховної Ради України. – 2010. – № 50 – 51. – Ст. 572 (Редакція станом на 11.08.2013р.). – Режим доступу : zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2456-17.
2. **Голинська О. В.** Механізми державного управління бюджетами через інструменти програмно-цільового методу : [монографія] / Голинська О. В. – О. : ВМВ, 2013. – 272 с.
3. **Гольинская О. В.** Проектное управление бюджетом как высшая степень развития программно-целевого метода бюджетирования в Украине / О. В. Голинская // Studii Economice : Revista Stintifica Universitatea Libera Internatinala din Moldova. – Chisinau : ULIM, 2012. – An. V (nr 3 – 4). – P. 227 – 233.
4. **Попов С. А.** Державно-управлінські нововведення: теорія, методологія, практика : монографія / С. А. Попов. – О. : ОРІДУ НАДУ, 2014. – 296 с.
5. **Про затвердження** плану заходів Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» у 2015 році : розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 берез. 2015 р. № 213-р. – Режим доступу : zakon2.rada.gov.ua/laws/show/213-2015-%D1%80.

List of references

1. **Biudzhetni** kodeks Ukrainy // Vidom. Verkhovnoi Rady Ukrainy. – 2010. – № 50 – 51. – St. 572 (Redaktsiia stanom na 11.08.2013r.). – Rezhym dostupu : zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2456-17.
2. **Holynska O. V.** Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia biudzhety cherez instrumenty prohramno-tsilovoho metodu : [monohrafiia] / Holynska O. V. – O. : VMV, 2013. – 272 s.
3. **Golyinskaya O. V.** Proektnoe upravlenie byudzhedom kak vysshaya stepen razvitiya programmno-tselevogo metoda byudzhetrovaniya v Ukraine / O. V. Golinskaya // Studii Economice : Revista Stintifica Universitatea Libera Internatinala din Moldova. – Chisinau : ULIM, 2012. – An.V (nr 3 – 4). – P. 227 – 233.
4. **Popov S. A.** Derzhavno-upravlinnski novovvedennia: teoriia, metodolohiia, praktyka : monohrafiia / S. A. Popov. – O. : ORIDU NADU, 2014. – 296 s.
5. **Pro zatverdzhennia** planu zakhodiv Prohramy diialnosti Kabinetu Ministriv Ukrainy ta Stratehii staloho rozvytku «Ukraina – 2020» u 2015 rotsi : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 4 berez. 2015 r. № 213-r. – Rezhym dostupu : zakon2.rada.gov.ua/laws/show/213-2015-%D1%80.

Надійшла до редколегії 25.05.15

УДК 35

Оксана САЄНКО, Владислав ОЛЬМЕЗОВ

Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)

Костянтин МАШЕНКОВ

Національна академія державного управління

при Президенті України

Дніпропетровський регіональний інститут державного управління

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Вивчається державна політика в автомобільній галузі. Обґрунтовуються причини, що стримують її розвиток. Встановлюється, що розвиток автомобільної галузі потребує активної участі держави. Досліджується нормативно-правове забезпечення, тарифна, податкова, інвестиційна політика в галузі автомобільних перевезень. Пропонується для розвитку дорожньої інфраструктури удосконалити податкове та митне законодавство, поліпшувати умови отримання кредитів. Показується, що розвиток державно-приватного партнерства сприятиме залученню інвестицій для розвитку дорожньої інфраструктури.

Установлюється, що стандартизація послуг у галузі автомобільних перевезень є важливою умовою задоволення потреб перевізників, експедиторів, вантажовідправників, вантажоодержувачів.

Ключові слова: державне регулювання, автомобільні перевезення, тарифи, послуги, державно-приватне партнерство, стандартизація.

Oksana Saienko, Vladyslav Olmezov, Kostiantyn Mashnenkov. Government regulation of the development of motor transportation in Ukraine

The state policy of the motor-car industry is studied. The reasons which are slowing down its development are substantiated. Regulatory support, tariff, tax, investment policy in the field of motor transportation are investigated.

It is suggested to develop road infrastructure to improve tax and customs legislation, to improve conditions of obtaining a credits. It is shown that the development of state-private partnership will forward the attraction of investments for development of the road infrastructure. It is established that the standardization of services in the field of motor transportation is an important condition to satisfy the needs of carriers, forwarders, consignors, consignees.

Key words: government regulation, motor transportation, tariffs, services, public-private partnership, standardization.

Інтенсивний розвиток науки та техніки, упровадження новітніх інформаційних технологій у повсякденну життєдіяльність, удосконалення технологій перевезень створює передумови для зростання обсягів товарообміну між Європою та Азією. Водночас вигідне географічне положення України зумовлює потребу створення сприятливих умов для розвитку всіх видів транспорту. Вагоме місце під час транспортування вантажу займає автомобільний транспорт, що забезпечує можливість доставки вантажу від дверей до дверей. Не останню роль у зростанні обсягів автомобільних перевезень територією України відіграє держава, яка має всі ресурси для створення сприятливих умов для перевізників, експедиторів, вантажовідправників, вантажоодержувачів. Залучення нових вантажних автомобільних потоків потребує модернізації системи державного регулювання в автомобільній галузі.

Проблеми розвитку автомобільних перевезень розкриті в дослідженнях Н. Івасишиної, Д. Медведєва, Л. Свистун. Питанню залучення інвестицій та розвитку державно-приватного партнерства присвячені праці Н. Діденко, В. Мамонової, О. Ольшанського, О. Сафронової, О. Цогли. Незважаючи на дослідження різних аспектів розвитку автомобільних перевезень, залишаються науково необґрунтованими заходи щодо розвитку державною автомобільної галузі.

Мета статті – обґрунтувати напрями діяльності держави для залучення нових вантажних потоків у галузі автомобільних перевезень.

У світі відбуваються процеси глобалізації та інтеграції, постійної

модернізації технологій та спостерігається тенденція до посилення конкуренції між державами за вантажні потоки як чинника, що забезпечує надходження до державного бюджету та створює нові робочі місця. Це зумовлює потребу визначення ролі держави в залученні автомобільних вантажних потоків на територію України. За офіційними даними, обсяги перевезень автомобільним транспортом щорічно зростають, проте інфраструктура для розвитку автомобільних перевезень є нерозвиненою, а рівень сервісу – низький. Необхідність дослідження автомобільної галузі обумовлена динамічним розвитком світу, негативними процесами, які відбуваються в нашій державі, зокрема політичними подіями, та, як наслідок, імовірністю виникнення непередбачуваних затримок, можливістю втрати вантажу через військові дії в державі тощо. До того ж ситуація погіршується через наявні проблеми в автомобільній галузі та організації і здійсненні самого перевезення.

Основними чинниками, що стримують зростання обсягів автомобільних перевезень, є застарілість рухомого складу, незадовільний стан дорожнього покриття, непередбачуваність у роботі митниці й застосовуваних нею тарифів; відсутність цілеспрямованої політики держави; несприятливий інвестиційний клімат; неприйнятно високі процентні ставки кредитування; значне зниження рівня модернізаційних робіт у транспортній мережі; відсутність належного сервісу. Усе це актуалізує аналіз системи державного регулювання галузю.

За роботу транспортного комплексу України відповідає Міністерство інфраструктури, а за розвиток дорожнього господарства – Державне агентство автомобільних доріг України, яке займається формуванням та внесенням пропозицій щодо розвитку дорожнього господарства; здійсненням управління автомобільними дорогами загального користування; інформуванням та наданням роз'яснень щодо здійснення державної політики у відповідній сфері; організації реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг тощо; здійсненням управління об'єктами державної власності тощо [4]. У свою чергу, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті здійснює організацію роботи та контроль за виконанням загальнодержавних програм, планів заходів з питань безпеки на автомобільному транспорті та ведення дорожнього господарства.

Зараз автодороги місцевого та державного значення перебувають в управлінні Державного агентства автомобільних доріг. Наразі в нашій державі відбувається процес реформування державного управління дорожнім господарством, що передбачає чітке розмежування функцій у частині відповідальності за дороги державного та місцевого значення. Питання необхідності

реформування державного управління дорожнім господарством відображене в Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування.

Передбачається, що Державне агентство автомобільних доріг України має передати управління автомобільними дорогами місцевого значення на місцевий рівень. Фінансування буде здійснюватися відповідно до розподілу доріг за цими функціями. Це дозволить концентрувати фінансові ресурси на місцях, самостійно вирішувати керівнику, куди спрямовувати кошти (визначати черговість модернізації, реконструкції, ремонту та надання фінансування). У світі найбільш поширеною є практика, коли за станом регіональних доріг слідкують місцеві адміністрації.

Основними нормативно-правовими актами у сфері автомобільних перевезень є закони України «Про транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про дорожній рух». Вони визначають загальні засади здійснення перевезень автомобільним транспортом.

Не останню роль у залученні нових вантажних потоків відіграє тарифна політика. Реалізація єдиної тарифної політики передбачає наявність у Міністерстві інфраструктури розробленої та затвердженої методики розрахунку тарифів за видами перевезень. Вона на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів [5].

Сьогодні модернізація та реконструкція українських доріг здійснюється за кошти міжнародних фінансових організацій та вітчизняних банків. Кредити вітчизняних банків надавалися під високі відсотки, сума виплат за ними припадає на 2014 – 2015 рр.; як наслідок, Державне агентство автомобільних доріг не має коштів навіть на ямковий ремонт.

Обмеженість державного фінансування й відсутність можливостей для модернізації інфраструктури потребує створення умов для залучення інвестицій і співпраці державного та приватного секторів. Як наслідок, агентство вимушене розробляти нову концепцію автодоріг, що базується на розвитку державно-приватного партнерства.

Незадовільний стан доріг та обмеженість державного фінансування зумовлюють потребу в залученні інвестицій. Основними нормативно-правовими актами, що регулюють питання фінансування автомобільної галузі, є закони України «Про внесення змін до Закону України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг”», «Про джерела фінансування дорожнього

господарства України», «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності», Постанова Кабінету Міністрів України «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами».

В Україні реалізація проектів державно-приватних партнерств пов'язана з рядом ризиків фінансового, політичного та управлінського характеру, що обумовлено нестабільністю в політиці, економіці, змінами в законодавстві, що потребує створення умов для мінімізації ризиків держави та приватного інвестора. Однією з найбільш поширених у світі форм партнерства держави та бізнесу для розбудови мережі автодоріг є концесія. Така форма співпраці дозволяє досить швидко будувати (ремонтувати) автомобільні дороги з максимальною якістю за прийнятною ціною [2]. Перевагами запровадження концесії під час будівництва автомобільних доріг є перебування стратегічно важливих проектів у державній власності, можливість будівництва великовитратних та довгострокових проектів за участю приватних інвесторів, зменшення навантаження на державний бюджет. Водночас приватний інвестор має високий ступінь свободи у прийнятті інвестиційних, адміністративно-господарських та управлінських рішень. У свою чергу, приватний партнер (концесіонер) відповідає за належний стан доріг та, у разі необхідності, оновлює їх. Функція фінансування, як правило, належить приватній стороні. Концесійні угоди, на відміну від традиційних контрактів, є довготерміновими. Чим довший термін дії контракту, тим привабливішою для приватної сторони стає така форма партнерства, оскільки дозволяє покрити витрати капіталу та максимізувати прибуток [3].

Розроблення практичних механізмів використання державно-приватного партнерства та концесії в будівництві автомагістралей прискорить створення довгострокової програми будівництва доріг з чітко визначеними пріоритетами, етапами, вимогами до класу та якості та розрахунками ресурсного забезпечення будівництва. При визначенні переліку автомобільних доріг, на яких будуть реалізовуватися концесійні проекти, повинна бути врахована можливість альтернативного безкоштовного проїзду відповідно до діючого законодавства.

На сьогодні прийнято три закони та ряд нормативних документів, які регулюють взаємовідносини приватних концесіонерів і держави. Це постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування», «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть

надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умов їх надання», «Про затвердження Порядку встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії».

Проїзд усіма автомобільними дорогами України є безкоштовним, проте наразі ведеться дискусія щодо запровадження платних доріг, що зумовлено відсутністю необхідних обсягів фінансування з боку держави. Питання платності автомобільної дороги залежить від вибраної моделі реалізації проекту, зокрема моделі повернення концесіонеру інвестицій. Рішення про модель повернення інвестицій приймає уряд. Зараз законодавством України передбачено три відповідні механізми. Це, по-перше, безпосереднє стягнення плати за проїзд із користувачів дороги, при цьому максимальний розмір плати за проїзд визначається концесіодавцем для кожної окремої дороги, затверджується Кабінетом Міністрів України. Другий варіант – плата за експлуатаційну готовність дороги вноситься концесіодавцем для повернення витрат концесіонера на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги, при цьому для користувачів автомобільна дорога безкоштовна. Третій – змішаний варіант – дотації та компенсації. Така фінансова модель буде передбачати плату за проїзд з користувачів. Проте на початкових етапах, імовірно, буде застосовуватися плата за експлуатаційну готовність. Після того як проект окупиться, плата за проїзд буде достатньою для фінансування доріг.

На нашу думку, не варто відразу ж запроваджувати платні дороги на Україні, оскільки перевізники, експедитори мають спочатку оцінити сервіс на побудованих/відремонтованих дорогах та якість надаваних послуг, а тільки потім розглянути можливість запровадження платного проїзду. Так, Білорусь спочатку зарекомендувала себе як держава, що дбає про потреби перевізників, експедиторів, а тільки потім почала запроваджувати плату за проїзд.

Міністерство інфраструктури наразі розглядає можливість введення плати за проїзд вантажівок масою понад 12 т з метою компенсації шкоди, завданої автодорогам загального користування.

На наш погляд, введення плати за проїзд та впровадження платних доріг в Україні має бути зваженим рішенням, оскільки, з одного боку, воно може частково вирішити фінансові проблеми, але водночас бути стримувальним фактором під час вибору маршруту перевезення, унаслідок чого виникає імовірність втрати значних обсягів вантажопотоку територією нашої держави.

Запровадження інформаційних технологій в організацію перевізного процесу сприятиме розвитку системи управління дорожньою галуззю, підвищенню безпеки дорожнього руху,

поліпшенню інформаційного забезпечення учасників руху на автомобільних дорогах. У нашій державі є певні напрацювання у сфері інформаційного забезпечення дорожньої галузі. Зокрема, діє технологічний зв'язок, частково налагоджено передачу даних, метео- та відеоспостереження, наявні інформаційно-аналітичні системи, що дозволяють частково вирішувати питання управління автомобільними дорогами [1].

Загалом сучасну інформаційну систему дорожньої галузі України можна охарактеризувати як неуніфіковану, безсистемну й ненадійну, яка потребує вдосконалення, створення надійних захищених каналів зв'язку для передачі інформації, упровадження взаємопов'язаних сучасних інформаційно-аналітичних систем. Важливо враховувати сучасні тенденції розвитку інформаційно-телекомунікаційних технологій з метою забезпечення умов безпеки дорожнього руху, надавати достовірну та своєчасну інформацію експлуатаційним службам та іншим структурним підрозділам Укравтодору. Усебічне впровадження телекомунікаційних технологій у дорожню галузь стане основним інструментом ефективного управління підприємствами та організаціями, підвищить ефективність управління дорожньою галуззю, позитивно вплине на безпеку дорожнього руху, підвищить рівень інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху [1].

Податкова та митна політика держави є вагомим механізмом стимулювання розвитку дорожньої галузі: зменшення податкового навантаження на інвесторів та мінімізація розмірів мита для будівельних матеріалів і технологій з метою модернізації та реконструкції автомобільної галузі.

Здійснюючи транспортування, перевізник бажає отримати якісний сервіс, що виявляється в можливості похарчуватися, відпочити, а також у наданні послуг з ремонту машин та отриманні логістичного сервісу. Відсутність стандартів якості надання послуг також стримують розвиток автомобільних перевезень, зокрема логістичної та митної послуг.

Важливу роль у розбудові мережі доріг відіграє можливість отримання кредитів у вітчизняних банках за мінімальними ставками або взагалі безвідсотковими.

Не останню роль у задоволенні потреб вантажовідправників, вантажоодержувачів відіграє якість надаваних послуг перевізниками. Тому на державному рівні мають систематично переглядатися вимоги до перевізника та вдосконалюватися умови транспортування. Так, упроваджуються європейські стандарти безпеки, екологічності, соціальних умов праці, реформування системи управління тощо. У нашій державі вводяться європейські

вимоги щодо конструкції транспортних засобів та їх обладнання, організації робочого часу осіб, які працюють в автомобільній галузі. Зокрема, встановлення тахографів сприятиме підвищенню безпеки руху та дотриманню робочого часу й відпочинку.

Міністерством інфраструктури України були прийняті нормативно-правові акти, що сприяють упровадженню системи цифрових тахографів. З метою встановлення уніфікованих правил на автомобільному транспорті та організації впровадження і використання контрольних приладів (тахографів), Мінінфраструктури України було прийнято наказ «Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті» від 24 червня 2010 р. № 385 (зі змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури «Про внесення змін до Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті» від 16 листопада 2012 р. № 687).

Наказом Мінінфраструктури України затверджено «Порядок ведення переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах» від 17 квітня 2013 р. № 226. Даним нормативно-правовим актом встановлюються вимоги до пунктів сервісу тахографів, визначається процедура внесення суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, до переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, а також процедури контролю за їх діяльністю та перелік відповідних документів та обладнання, необхідних для функціонування пунктів сервісу тахографів [6]. Для здійснення міжнародних перевезень встановлення тахографів є обов'язковим, а для внутрішніх перевезень передбачається їх поетапне впровадження.

Отже, держава може сприяти зростанню обсягів автомобільних перевезень за рахунок реформування системи державного регулювання автомобільною галуззю, сприяння розвитку державно-приватного партнерства, підвищення вимог до перевізників та процесу транспортування тощо.

Розвиток автомобільної галузі України потребує вдосконалення нормативно-правового забезпечення, тарифної, податкової, інвестиційної, транспортної та земельної політики. Подальшого наукового обґрунтування потребує впровадження системи мотиваційних стимулів для підприємств, задіяних у процесі перевезень, та безпосередньо перевізників, експедиторів,

вантажовідправників, вантажоодержувачів, що сприятиме зростанню обсягів автомобільних перевезень на території України.

Список використаних джерел

1. **Концепція** програми інформатизації дорожньої галузі України : рішення колегії Укравтодору від 25 черв. 2009 р. № 48. – Режим доступу : www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-02-15-24-programi-informatizatsii-dorozhnoi-galuzi.pdf.

2. **Концепсія** як інструмент розвитку мережі автомобільних доріг в Україні. – Режим доступу : www.ukravtodor.gov.ua/zagalna-informatsiya-3/%D1%81_kontsesiya-yak-instrument-rozvitku-merezhi-avtomobilnikh-dorig-v-ukraini.html.

3. **Концепсія** як форма державно-приватного партнерства. – Режим доступу : www.ukravtodor.gov.ua/zagalna-informatsiya-3/%D1%81_kontsesiya-yak-forma-derzhavno-privatnogo-partnerstva.html.

4. **Положення** про Державне агентство автомобільних доріг України : Указ Президента України від 13 квіт. 2011 р. № 456/2011. – Режим доступу : www.ukravtodor.gov.ua/polozhennya.html.

5. **Про автомобільний** транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III. – Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14.

6. **Щодо впровадження** системи цифрових тахографів в Україні. – Режим доступу : www.mtu.gov.ua/uk/show/cinova_tex_polituka.html.

List of references

1. **Kontsepsiia** prohramy informatyzatsii dorozhnoi haluzi Ukrainy : rishennia kolehii Ukravtodoru vid 25 cherv. 2009 r. № 48. – Rezhym dostupu : www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-02-15-24-programi-informatizatsii-dorozhnoi-galuzi.pdf.

2. **Kontsesiia** yak instrument rozvytku merezhi avtomobilnykh dorih v Ukraini. – Rezhym dostupu : www.ukravtodor.gov.ua/zagalna-informatsiya-3/%D1%81_kontsesiya-yak-instrument-rozvitku-merezhi-avtomobilnikh-dorig-v-ukraini.html.

3. **Kontsesiia** yak forma derzhavno-privatnogo partnerstva. – Rezhym dostupu : www.ukravtodor.gov.ua/zagalna-informatsiya-3/%D1%81_kontsesiya-yak-forma-derzhavno-privatnogo-partnerstva.html.

4. **Polozhennia** pro Derzhavne ahentstvo avtomobilnykh dorih Ukrainy : Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 13 kvit. 2011 r. № 456/2011. – Rezhym dostupu : www.ukravtodor.gov.ua/polozhennya.html.

5. **Pro avtomobilnyi** transport : Zakon Ukrainy vid 5 kvit. 2001 r. № 2344-III. – Rezhym dostupu : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14.

6. **Shchodo vprovadzhennia** systemy tsyfrovyykh takhohrafov v Ukraini. – Rezhym dostupu : www.mtu.gov.ua/uk/show/cinova_tex_polituka.html.

Надійшла до редколегії 03.02.15