

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО: ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ
В АВІАБУДІВНОМУ СЕКТОРІ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ****Жуков С. А., Федурця В. П.**

Выяснена важность взаимодействия государства и бизнеса, что является условием развития рыночной экономики любой страны. Установлено актуальность государственно-частного партнерства для стратегических отраслей украинской экономики, к которым относится авиапром. В ходе исследования обоснована необходимость и практическая целесообразность внедрения и активизации государственно-частного партнерства в авиастроении. На основе проведенного исследования автором предложена схема процесса формирования и реализации программы государственно-частного партнерства. Анализ результатов показал, что авиастроение является ведущим сектором промышленности Украины, однако авиапром требует новых трансформационных подходов, направленных на сохранение конкурентных преимуществ и повышения конкурентоспособности на мировом рынке авиастроительной продукции. Таким подходом и может стать использование программ государственно-частного партнерства.

З'ясована важливість взаємодії держави і бізнесу, що є умовою розвитку ринкової економіки будь-якої країни. Встановлено актуальність державно-приватного партнерства для стратегічних галузей української економіки, до яких відноситься авіапром. В ході дослідження обґрунтовано необхідність і практична доцільність впровадження та активізації державно-приватного партнерства в авіабудуванні. На основі проведенного дослідження автором запропонована схема процесу формування та реалізації програми державно-приватного партнерства. Аналіз результатів показав, що авіабудування є провідним сектором промисловості України, однак авіапром потребує нових трансформаційних підходів, направлених на збереження конкурентних переваг і підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку авіабудівної продукції. Таким підходом і може стати використання програм державно-приватного партнерства.

The article clarified the importance of interaction between government and business, which is a prerequisite for the development of market economy of any country. Established the relevance of public-private partnerships for strategic sectors of the Ukrainian economy, to which the aviation industry. In the study proved the necessity and practicality of implementing and enhancing public-private partnership in the aviation industry. On the basis of this study the author proposed a scheme of the process of formation and implementation of public-private partnership. Analysis of the results showed that the aeronautics industry is the leading sector of Ukraine, but the aviation industry requires new transformational approaches to preserve competitive advantage and competitiveness in the global market for aircraft construction products. And this approach may be the use of programs of public-private partnership.

Жуков С. А.

канд. экон. наук, ст. науч. сотр., доц. УжНУ,
zhukov@msu.edu.ua

Федурця В. П.

канд. экон. наук, доц. УжНУ,
fvtt@yandex.ru

УжНУ – Государственное высшее учебное заведение «Ужгородский национальный университет», г. Ужгород.

УДК: 334.01+334.02:629.7

Жуков С. А., Федурця В. П.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО: ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА РЕАЛІЗАЦІЇ В АВІАБУДІВНОМУ СЕКТОРІ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Взаємодія держави і бізнесу є важливою умовою розвитку ринкової економіки кожної країни. Саме тому дослідження державно-приватного партнерства, як основи економічної та соціальної систем, є дуже актуальними, особливо у стратегічно важливих галузях національного господарства. Таке партнерство головним чином має бути засноване на взаємовигідних відносинах між усіма його учасниками.

Однак, незважаючи на популярність в світі системи державно-приватного партнерства, у відомих на сьогодні наукових публікаціях рідко можна зустріти приклади таких процесів у технологічно розвинених галузях, таких як машинобудування, особливо в авіабудуванні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вчених, які займалися дослідженням у цьому напрямку можна відзначити В. Г. Варнавського [1], М. В. Вілісова [2], Л. І. Єфімову [3]. Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття. У сучасних умовах розвитку конкурентних відносин та економічної глобалізації державно-приватне партнерство (ДПП) на пострадянському просторі недостатньо вивчено, не кажучи вже про практичне його використання. Проте, в науковій економічній літературі розвинених країн світу і Європи дана проблематика досить широко висвітлюється і практично широко використовується. В Україні питанням ДПП в авіабудівній галузі приділяється мало уваги, хоча в 2010 році прийнятий Закон України «Про державно-приватне партнерство» [4].

Особливо гостро питання ДПП в Україні постає перед деякими галузями та їх секторами. Однією з таких секторів є авіабудування. Це пов'язано через те, що дана галузь є державною стратегічною, і Уряд вважає недоцільним і ризикованим надавати перевагу такого роду партнерству. Однак останні тенденції та ситуація в економіці країни вимагає перегляду стратегічних підходів щодо розвитку авіабудівних підприємств. З цього випливає і формулювання мети статті та постановка завдань, які необхідно вирішити в статті.

Мета статті є науково-практичне обґрунтування доцільності широкого використання ДПП в реаліях української економіки і зокрема в авіабудівному секторі промисловості на основі розробки концепції та стратегії запровадження концесійної форми партнерських відносин між державними установами та підприємницькими структурами з урахуванням галузевих і регіональних факторів і процесів міжнародної інтеграції, в тому числі й євроінтеграції.

1. Теоретичні аспекти державно-приватного партнерства.

Термін «державно-приватне партнерство» тотожне терміну, який використовується у всьому світі – «public-private partnership». У зарубіжних країнах цей термін вживається практично для будь-яких форм співпраці державної влади і приватного бізнесу.

Світовими лідерами в сфері ДПП визнані США і Великобританія, Франція і Німеччина. Водночас ДПП активно реалізуються і в інших країнах Європи, зокрема, в Іспанії, Італії, Греції, Ірландії, Австрії [5].

Концепція державно-приватного партнерства успішно використовується і в країнах Європейського Союзу, де вона визначається як система договірних відносин, які складаються між державою і приватними партнерами, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі з метою досягнення соціальних і економічних результатів.

Найбільш поширене та особливе практичне значення державно-приватне партнерство має для розвитку та забезпечення нормального функціонування суспільно значущих об'єктів на утримання, яких не вистачає бюджетного фінансування (наприклад, підприємства комунальної сфери, дороги, аеропорти, навчальні заклади).

Різні вчені намагалися дати своє визначення даному терміну. Так одні ДПП визначали і занадто просто – як контракт між приватним і державним сектором для надання певної суспільної послуги. Інші давали більш складне визначення – як правовий механізм узгодження інтересів, забезпечення рівноправності держави і бізнесу в рамках реалізації економічних проектів, спрямованих на досягнення цілей державного управління. На нашу думку В. Г. Варнавський дав найбільш узагальнююче визначення цьому явищу, а саме: «Державно-приватне партнерство – це інституційний та організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації суспільно значущих проектів і програм у широкому спектрі галузей промисловості та НДДКР, аж до сфери послуг» [1].

Таким чином, загальне бачення державно-приватного партнерства може бути представлено як поєднання можливостей і ресурсів контрагентів (своєрідний альянс) – державного і приватного секторів, коли кожна зі сторін виконує те, що їй вдається найкраще.

Основною ознакою державно-приватного партнерства є процес забезпечення найвищих техніко-економічних показників ефективності діяльності, ніж при здійсненні такої діяльності державним партнером без залучення приватного. Також важливими ознаками державно-приватного партнерства є довготривалість відносин (5–50 років), передача приватному партнеру частини ризиків, внесення приватних інвестицій, а також незмінність протягом усього строку дії договору цільового призначення та форми власності об'єкта ДПП.

Напрямами застосування ДПП можуть бути:

- пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування;
- виробництво, транспортування і постачання тепла та природного газу;
- будівництво та (або) експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури;
- машинобудування, збір, очищення та розподілення води;
- охорона здоров'я;
- туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт;
- забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем;
- оброблення відходів;
- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії;
- управління нерухомістю.

Крім перерахованих напрямків державно-приватне партнерство може застосовуватися в інших сферах діяльності, крім видів господарської діяльності, які відповідно до закону дозволяється здійснювати виключно державним підприємствам, установам та організаціям. Державно-приватне партнерство застосовується з урахуванням особливостей правового режиму щодо окремих об'єктів та окремих видів діяльності, встановлених законом.

Для прикладу зазначимо, що експерти Європейської правової групи (European law group) надають послуги з супроводу реалізації проектів ДПП в сфері [6]:

- житлово-комунального господарства (виробництво і транспортування електроенергії, водопостачання, експлуатація та благоустрій);
- будівництва та утримання автодоріг;
- енергозбереження;
- експлуатації будівель бюджетного сектора економіки;
- захисту навколишнього середовища.

Особливе значення для ДПП належить просторово-тимчасового обмеження, так як партнерство створюється під створення або експлуатацію конкретного об'єкта протягом певного періоду часу (порт, аеропорт, автодорога). Також ДПП характеризується серйозною конкурентною боротьбою за право мати партнерські відносини з державою.

У розвинених країнах світу як основоположним елементом функціонування змішаної економіки існують різні форми партнерства держави і приватного сектора, основними з яких є: ліцензія, угода про розподіл продукції, спільне підприємство, адміністративний контракт, оренда, концесія. Кожна з перелічених форм має свої особливості та види.

Для України характерна дещо інша класифікація форм ДПП, яка заснована на розумінні такого партнерства як інституційного та організаційного альянсу між державою і бізнесом. Українська класифікаційна інтерпретація має такі форми: сервісні контракти, управлінські контракти, оренда і тимчасова передача прав, концесійна угода, акціонування, пайова участь приватного капіталу у державних підприємствах (спільні підприємства). ДПП в Україні включає в себе різні спільні проекти державних і підприємницьких структур, у тому числі співфінансування нових виробничих проектів за рахунок поєднання приватних і бюджетних коштів. В останньому випадку держава розширює сферу своєї присутності в економіці, оскільки мова йде про інвестування державних коштів у конкурентні галузі, традиційно пов'язаних з приватним сектором.

ДПП в його загальноприйнятому розумінні передбачає скорочення державної присутності в економіці шляхом приватизації не тільки конкурентних секторів економіки, а й частково об'єктів соціальної, виробничої та комунальної інфраструктури, які виробляють суспільні блага і послуги та мають властивості природних монополій, а тому традиційно відносять до державного сектору. Однак, ДПП не означає, що держава усувається від виконання даних функцій – воно виступає як замовник об'єктів і послуг приватним інвестором чи оператором, визначає правові рамки участі приватних підприємств у реалізації державних повноважень, контролює якість робіт та ін.

Сенс і зміст ДПП полягає в тому, що органи державної влади та приватні підприємства спільно беруть участь у наданні суспільних благ і послуг, розділяючи між собою витрати, доходи, зобов'язання і ризики.

Для приватного партнера спільний проект являє собою комерційне починання і повинен у зв'язку з цим окупити понесені витрати і забезпечити прибуток. Доходи приватного партнера складаються з контрактних платежів і субсидій, що надаються державою, та/або плати, що стягується з одержувачів благ і послуг.

ДПП слід відрізняти від приватизації в широкому сенсі цього слова, коли мова йде про передачу приватному сектору прав власності на виробничі підприємства та інші активи. Особливості ДПП полягають в тому, що, по-перше, йдеться про залучення приватного сектора до надання суспільних благ і послуг, а по-друге, права власності щодо об'єктів ДПП відчужуються цілком на користь приватного інвестора і оператора. Як правило, передача цих прав обмежена функціонально і за часом, і обумовлена дотриманням встановлених державою вимог.

ДПП зводиться ні до аутсорсингу державою своїх функцій приватним підприємствам, ні до тендерів на закупівлі і державним підрядів на виконання будівельних робіт. ДПП поєднує елементи і того, й іншого – як правило, такі партнерства припускають приватні інвестиції у створення, розширення або модернізацію інфраструктурного об'єкта і подальшої експлуатації даного об'єкта протягом певного часу приватним інвестором.

ДПП знайшло поширення в сфері транспорту, телекомунікацій, енергетики, комунального господарства, освіти та охорони здоров'я, а також в інших галузях інфраструктури та соціальних послуг. Однією з причин для залучення в інфраструктурні проекти приватного капіталу є брак власних коштів у бюджетах різних рівнів. Можливість розвивати виробничу і соціальну інфраструктуру без збільшення державних витрат, зростання державного боргу та інше, довгий час вважалася основним достоїнством ДПП. Ця точка зору відображена у назві «Private finance initiative», під яким перші проекти ДПП були реалізовані у Великобританії в 90-х роках минулого століття. Відтоді уявлення про вигоди ДПП зазнали значної еволюції і в своєму сучасному вигляді зв'язуються з оптимальним поєднанням порівняльних переваг приватного та державного секторів [2].

Привабливість ДПП як і раніше часто пов'язується з можливістю мобілізації інвестиційних ресурсів приватного сектора для прискореного і більш масштабного вирішення проблем державного сектора, включаючи розвиток інфраструктури. Така можливість особливо цінується, коли держава прагне скоротити власні витрати з метою макроекономічної стабілізації, скорочення державного боргу і зниження податкового тягаря. Однак поряд з такою здатністю ДПП володіє і іншими важливими перевагами, які полягають у наступному.

По-перше, це стимули для отримання передових технологій, а значить і підвищення виробничої ефективності. У приватному секторі діють більш потужні стимули економії витрат, інновацій та інші, внаслідок чого приватні підприємства, як правило, виявляються ефективніше державних. Перевагою приватного сектора є велика гнучкість і здатність оперативної адаптації до зовнішніх умов. Важливі й переваги доступу до досвіду і технологій приватних компаній, а також вигоди зростаючої віддачі на масштабі при участі в ДПП великих корпорацій.

По-друге, орієнтація на кінцевий результат. Важливою перевагою багатьох проектів ДПП є поєднання в єдиному контракті проектної, інвестиційної та експлуатаційної складових. Так, приватний партнер, знаючи, що йому належить протягом тривалого часу експлуатувати створюваний об'єкт, виходячи з власних інтересів, забезпечить високу якість проектних робіт і будівництва.

По-третє, розподіл ризиків. Наприклад, створення та експлуатація інфраструктурних проектів пов'язані зі значними ризиками (невизначеність щодо умов реалізації проекту, що пов'язано з коливаннями макроекономічної кон'юнктури, труднощами прогнозування попиту, можливими змінами законодавства, відхиленнями витрат будівництва та експлуатації від проектних значень та інші). ДПП дозволяє розподілити ризики між сторонами, виходячи з їхньої здатності контролювати джерела невизначеності і адаптуватися до мінливих умов.

По-четверте, перешкода неефективним проектам. Великомасштабне державне інвестування нерідко супроводжується серйозними прорахунками за видатками, термінів будівництва, потреби в створюваних об'єктах і т. д., в результаті чого споруджуються об'єкти в кінцевому результаті не окупають понесених витрат. Приватний партнер ризикує в таких проектах власними коштами, і це змушує проводити більш ретельний і реалістичний передпроектний аналіз.

Ідея ДПП була висунута і спочатку реалізована в промислово розвинених країнах, але незабаром виявилася підхопленою і в що розвиваються, які відчували гостру потребу в розширенні і модернізації інфраструктури, але не мали необхідних для цього бюджетними коштами. Наприкінці 90-х років щорічні інвестиції в ДПП в країнах, що розвиваються досягали рівня 100 млрд. дол. Але внаслідок недооцінки ризиків ДПП помітна частина початих проектів зіткнулася з серйозними проблемами, зажадали в ряді випадків перегляду контрактів (хоча до зупинки або націоналізації проектів справа доходила рідко).

Основною перешкодою реалізації ДПП в Україні є труднощі відшкодування витрат приватного партнера, що надає послуги, які раніше субсидувалися державою. Разом з тим приватизація інфраструктури не була джерелом проблем, а лише сприяла їх виявленню в умовах контрактної дисципліни і жорсткого бюджетного обмеження, були відсутні в державному секторі.

Більш консервативний підхід до ДПП, який прийшов на зміну буму 90-х років, передбачає ретельну оцінку проектів і уважний вибір приватних партнерів, видів контрактів і методів фінансування. Проблеми, що виникли при реалізації проектів ДПП, долаються заохоченням конкуренції серед потенційних партнерів уряду, адресними субсидіями малозабезпеченим, удосконаленням правового режиму ДПП та участю суспільства через громадські та неурядові організації в обговоренні проектів ДПП та контролі їх виконання. Інтегрування ДПП в стратегії регіонального розвитку дає можливість ефективного вирішення перерахованих проблем.

2. Необхідність і практична доцільність активізації державно-приватного партнерства в авіабудівному секторі української промисловості.

Розвиток авіабудування в рамках реалізації Україною Стратегії підвищення конкурентоспроможності низки секторів економіки може стати прекрасним прикладом ДПП. В основу такого меседжу, представленому міжнародними експертами, вироблена програма створення для інвесторів стимулюючого середовища, заснованого на використанні конкурентних переваг авіабудування, головним принципом якої є визнана конкурентоспроможність продукції галузі на світових ринках. Це – є визначальним фактором привабливості для іноземних інвесторів та, як наслідок, очікуваних економічних вигод для Української економіки [7].

Антоніо Сомма – в. о. глави програми конкурентоспроможності Євразії, організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) в ході презентації стратегії секторної конкурентоспроможності для України, яка відбулася у Верховній Раді в 2012 році, зазначив: «Авіапром – це галузь, де можна найкраще використовувати переваги України В Україні – високий рівень освічених кваліфікованих кадрів. При цьому, вартість праці нижча, ніж в інших країнах, яким вдавалося і в гірших умовах залучити інвестиції у свої економіки. Всі ці фактори призводять до того, що ми можемо сфокусувати увагу української влади на розвитку приватного сектора для залучення інвестицій. Однією з найбільш пріоритетних галузей для залучення інвестицій і розвитку державно-приватного партнерства саме і є авіабудування» [7].

На нашу думку, при проведенні правильних, ціленаправлених реформи, авіапром може продемонструвати яскравий приклад ДПП. Це дозволить вирішити низку проблем, пов'язаних із фінансуванням провідних і перспективних галузей і секторів економіки, зокрема і авіапромисловий сектор. Для цього українській владі необхідно провести в промисловому секторі – авіабудуванні реформи, спрямовані на посилення корпоративного та державного управління.

Статистика Мінекономрозвитку показує, що Уряд робить правильні кроки, спрямовані на розвиток ДПП. Так, у 2013 році було запущено майже 80 проектів ДПП, на початок 2013 року вже було реалізовано понад 150 проектів. Наразі таких реалізованих проектів понад 220. Крім того, близько 500 проектів ДПП знаходиться на різних стадіях реалізації [5].

На нашу думку, на даному етапі активізації проектів ДПП головним завданням для центральних органів влади є спрощення процедури узгодження та підготовки проектів, що зробить механізм ДПП доступним і привабливим. Однак головною перевагою ДПП стане раціональне поєднання можливостей держави та ініціативи, підприємницького досвіду, ефективності приватного капіталу, що проявиться в залученні інвестицій в українську економіку на середньо- і довгострокову перспективу.

Важливим моментом є те, що ДПП – це ефективна альтернатива приватизації об'єктів державної власності. Розвиваючи ДПП, держава, з одного боку, зберігає контроль над тими підприємствами, які мають винятково важливе значення для забезпечення стабільного функціонування економіки, з іншого – залучає для їх розвитку приватний капітал, інтереси якого буде враховано та захищено на законодавчому рівні [8].

Після встановлення у березні 2014 року реального стану української економіки, тобто катастрофічного дефіциту державних коштів Уряду доцільно та навіть необхідно активізувати проекти ДПП як ефективного способу впровадження нових прогресивних механізмів співпраці між державними підприємствами та приватним сектором, сприяти залученню приватних інвестицій в традиційно «закриті» для «приватників» державні сектори і галузі промисловості. Однак, світовий досвід показує, що з точки зору залучення інвестицій, державні підприємства є менш привабливими. Інвестори вважають за краще мати справу з приватним власником, а не з державою.

Для залучення іноземних підприємств до партнерства Уряд весною 2014 року вже відновив довіру до себе, до системи оподаткування, до законодавчої бази та непорушності прав власності. Сучасний економічний стан в Україні як ніколи потребує партнерського «втручання» та залучення приватного іноземного капіталу, а також передового досвіду солідних іноземних компаній, які успішні в реалізації проектів, управлінні різного виду промислових підприємств, здійсненні науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт.

Взагалі процес формування та реалізації програми ДПП є складним і включає в себе багато елементів та етапів (рис. 1).

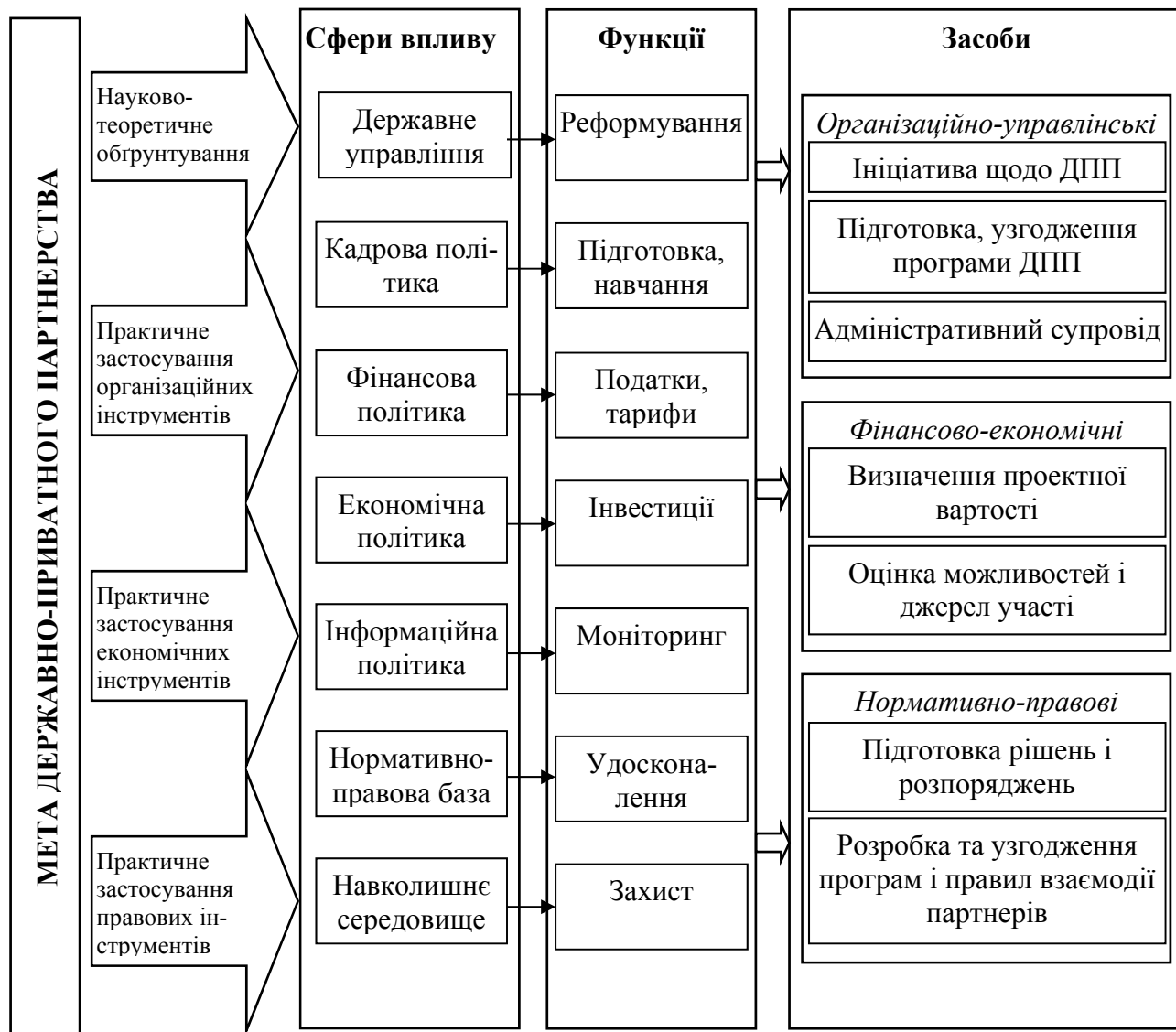


Рис. 1. Схема процесу формування та реалізації програми ДПП (авторська розробка)

Як показує схема на рисунку 1, при формуванні спочатку необхідно встановити мету, потім визначити сфери впливу, функції та засоби реалізації.

ВИСНОВКИ

Таким чином, реалізація механізму ДПП дозволяє вирішувати фундаментальні завдання, а саме:

- підвищити ефективність відносин держави, підприємництва та громадськості;
- підвищити ефективність використання державних ресурсів і ресурсів певної галузі;
- підвищити ефективність виконання державних повноважень центральних органів влади відносно економічної політики;
- підвищити інвестиційну привабливість національної економіки та її галузей.

Тому актуальним напрямком подальших досліджень є поглиблене вивчення фундаментальних принципів ДПП, формування сучасних уявлень у всіх учасників такого роду партнерства про безліч форм і напрямків діяльності, а також активізація розробки механізмів впровадження ДПП в практичну діяльність на рівні країни та її галузей. Отже, ДПП має всі передумови для того, щоб стати дієвим механізмом, спрямованим на вирішення важливих для всього суспільства соціально-економічних проблем.

В ході дослідження було з'ясовано, що авіабудування є провідним сектором промисловості України, однак авіапром потребує нових трансформаційних підходів, направлених на збереження конкурентних переваг і підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку авіабудівної продукції. Необхідно також зберегти статус України як країни із повним циклом виробництва транспортних літаків. Одним із напрямків подолання цього важкого кризового періоду є використання програм державно-приватного партнерства стосовно підприємств галузі.

Отже, при проведенні правильних, цілеспрямованих реформ, авіапромисловість України може продемонструвати яскравий приклад державно-приватного партнерства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Варнавский В. Г. *Партнерство государства и частного сектора : теория и практика: монография* / В. Г. Варнавский. *Ин-т мировой экономики и международных отношений*. – М. : Наука, 2005. – 315 с.
2. Вилисов М. В. *Государственно-частное партнерство : политико-правовой аспект* / М. В. Вилисов // *Власть*. – 2006. – № 7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusrand.ru/public/public_7.html.
3. Ефимова Л. И. *Некоторые модели государственно-частных партнерств: тенденции и зарубежный опыт : доклад на семинаре «Государственно-частное партнерство : новые тенденции развития транспортной инфраструктуры»* / Л. И. Ефимова // *Вестник Евроазиатского транспортного союза*. – 2003. – № 3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.eatc.ru/rus/doc_id_71.book_1.php.
4. Закон України від 01 липня 2010 року № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>.
5. Державно-приватне партнерство успішно розвивається в Україні. Інформаційно-аналітичний бюлетень КМУ. 26.11.2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.info-kmu.com.ua/2013-11-26-000000pm/article/17100808.html>.
6. Європейська правова група Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.lawgroup.com.ua/ua/partnership/>
7. Сомма Антоніо. *Авіапром може стати прикладом державно-приватного партнерства – ОЕСР* / А. Сомма // *Українська правда (Економічна правда)*, 26.01.2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.epravda.com.ua/news/2012/01/26/314061/>.
8. Вдовенко Ю. *Концептуальні засади приватно-державного партнерства у автотранспортній сфері* / Ю. Вдовенко. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://obuch.com.ua/pravo/1285/index.html>.