

УДК 338.47:330.34(477)

ДЯТЛОВА В. В.^{1*}, ДЗЮБА Б. В.^{2*}

^{1*} Завідувач каф. «Менеджмент зовнішньоекономічної та інноваційної діяльності», Донецький державний університет управління, вул. Карпінського, 58, м. Маріуполь, 87513, Україна, тел. +38 (095) 1582533, ел. пошта: k_mzid@i.ua ORCID: [0000-0003-3414-8225](https://orcid.org/0000-0003-3414-8225)

^{2*} Помічник директора, ТОВ «ЕФІ-ТРАНС», вул. Богданівська, 1, м. Київ, 03049, Україна тел. +39 (096) 7472877, ел. пошта: bohdan7dz@gmail.com

АВТОТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ НА ЗАСАДАХ СТАНДАРТИЗАЦІЇ І СЕРТИФІКАЦІЇ

Мета. Статтю присвячено розробці підходу і побудові моделі використання стандартизації й сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу на засадах систематизації зарубіжного досвіду та їх стану в Україні. **Методика.** Для вирішення завдань в роботі застосовано системний підхід, методи порівняльного аналізу і узагальнення для вивчення досвіду та стану систем, системний аналіз і синтез для формулювання підходів і розробки моделі управління. **Результати.** В роботі сформульовано підхід до побудови моделі використання стандартизації й сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу, а саме обов'язкової її компоненти в механізмі державного управління та добровільної – в ринковому механізмі. **Наукова новизна.** Запропоновано удосконалену модель використання стандартизації та сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу України на принципах розподілу обов'язкової і добровільної компонент. Обов'язкова компонента виходить з вимог у технічних регламентах, добровільна – з модульної системи підтвердження відповідності. **Практична значимість.** Використання підходу до виділення обов'язкової та добровільної компонент у механізмі державного управління й ринковому дозволить приймати науково обґрунтовані управлінські рішення щодо розвитку автотранспортного комплексу на перспективу.

Ключові слова: автотранспортний комплекс; розвиток; механізми управління; стандартизація; міжнародні й європейські стандарти; гармонізація вимог; сертифікація.

Постановка проблеми

Роль транспорту в розвитку економіки важко переоцінити. У транспортному комплексі України вагоме місце займає автомобільний транспорт, активізація участі якого у внутрішніх і міжнародних перевезеннях обумовлена низкою проблем. Одними з таких, що гальмують розвиток автотранспортного комплексу, обмежують використання автопарку в міжнародних перевезеннях, призводять до імпорту застарілих моделей і відсутності забезпечення безпеки при транспортуванні, перш за все, є: низький рівень гармонізації вітчизняних стандартів з міжнародними й європейськими, що обумовлює невідповідність вимог, які містяться в національних стандартах і підтверджуються сертифікатами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемам розвитку автотранспортного комплексу присвячено праці видатних вітчизняних і зарубіжних вчених – І. Голянд, В. Диканя,

Д. Зеркалова, Г. Конової, А. Редзюки й ін., організаційно-економічним механізмам його регулювання – П. Левковця, О. Ложачевської, М. Пеньшина й ін. Проблеми стандартизації та сертифікації в економіці досліджували такі науковці, як В. Версан, Л. Віткін, Г. Елькін, зокрема в автомобільній галузі – В. Бондаренко, І. Іванов, І. Павлов, М. Прокоф'єв, А. Рябчинський і ін. Недостатня вивченість проблеми використання стандартизації і сертифікації в управлінні автотранспортним комплексом, гостра потреба в розвитку цієї важливої галузі економіки України на засадах застосування сучасних методів і механізмів управління з урахуванням зарубіжного досвіду та сучасних інтеграційних процесів, визначили актуальність теми й необхідність дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Метою статті є розробка підходу і побудова моделі використання стандартизації й сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу на засадах

систематизації зарубіжного досвіду та їх стану в Україні.

Виклад основного матеріалу

Як свідчать результати аналізу вітчизняного та зарубіжного досвіду, виникла нагальна необхідність в удосконаленні й розвитку технічного регулювання, зокрема його складових – стандартизації й сертифікації, як системи організаційно-технічного впливу на виробничі процеси в різних галузях економіки [1, с. 25]. Це повною мірою стосується транспортної галузі, зокрема автотранспортного комплексу.

Використання методів та інструментів стандартизації й сертифікації для розвитку автотранспортного комплексу, наприклад виробництва транспортних засобів, є загально визнаним і широко використовується на практиці та в сфері технічних наук. З точки зору управління автотранспортного комплексу України питання почали вирішуватися тільки в останнє десятиріччя.

Науковцями обґрунтовано введення поняття «управління автотранспортним комплексом», під яким запропоновано розуміти вплив на діяльність суб'єктів господарювання, який орієнтований на позитивну динаміку їх показників для забезпечення збалансованого розвитку галузей комплексу з метою покращення його техніко-економічного стану, підвищення безпеки перевезень автомобільним транспортом та збереження навколишнього середовища [2, с. 74]. Сутність наданого поняття враховує специфіку функціонування та розвитку автотранспортного комплексу в сучасних умовах, вимоги щодо безпеки й якості перевезень, на які акцентовано увагу в документах Світової Організації Торгівлі та Директивах і Технічних регламентах Європейського Співтовариства. Виходячи з цього, вагомими складовими механізму управління розвитком автотранспортного комплексу повинні стати стандартизація та сертифікація.

Стандартизація в автомобільному транспорті застосовується в механізмі державного управління з часів адміністративно-планової економіки з метою упорядкування діяльності з встановлення та дотримання обов'язкових вимог до показників транспортних засобів, що формуються при виробництві і взаємопов'язаних з ним процесів їх забезпечення. З переходом до ринкових умов

господарювання Україною враховано досвід країн з розвинутою економікою, в яких сертифікація застосовується для підтвердження дотримання вимог стандартів, і було створено державну систему сертифікації (УкрСЕПРО).

Державне управління автотранспортним комплексом здійснюється центральним органом виконавчої влади шляхом реалізації економічної й соціальної політики [3, с. 60]. Інструментами стандартизації в сфері автомобільного транспорту забезпечується реалізація науково-технічної політики з питань його виробництва, експлуатації та технічного обслуговування, підвищення безпеки й якості відповідно до розвитку науки й техніки, потреб національного господарства і населення. Сертифікація ж створює умови, по-перше, для запобігання використанню транспортних засобів і послуг, небезпечних для життя і здоров'я людей, довкілля, по-друге – для участі суб'єктів господарювання у міжнародній торгівлі, однак видані сертифікати повинні визнаватися в інших державах.

Система УкрСЕПРО засновувалася переважно на застарілих ГОСТах 70-80 років і вітчизняних ДСТУ, розроблених в 90-і, а тому гальмувала розвиток промисловості і технологій. У країнах ЄС обов'язкову державну сертифікацію скасували ще в 80-і роки, розуміючи, що такі підходи в управлінні затримують розвиток технологій. Було введено Директиви «Нового підходу» ЄС, які надають можливість вибору конкретного способу підтвердження відповідності постачальнику (виробнику), на основі переліку можливих модулів. Модулі доповнюють один одного, але їх можна використовувати незалежно один від іншого, тому модульний підхід забезпечує гнучкість систем підтвердження відповідності. Введені Технічні регламенти містять основні показники для підтвердження відповідності.

Починаючи з середини 2000-х років, профільними технічними комітетами в Україні проводилася робота по переходу вітчизняної системи сертифікації на більш сучасну модульну систему оцінки відповідності Технічним регламентам. В Україні до переходу до модульної системи оцінки відповідності довгий час діяв Перелік з 39 товарних груп, що підлягають обов'язковій державній сертифікації, були затверджені правила обов'язкової сертифікації за кожною групою. Так, «Правила обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових

та приладдя» затвержені наказом Держспоживстандарту України від 25.01.2002 року №48, як одна з 39 товарних груп. З кожним введенням в дію Технічного регламенту скорочувався перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, а з 2018 року цей перелік скасовано.

У теперішній час стандартизація в Україні здійснюється відповідно Закону України «Про стандартизацію» від 2014 р. [4]. Стандартизацію автотранспортної галузі здійснює технічний комітет «Дорожній транспорт», який бере участь у діяльності Міжнародної організації стандартизації, однак тільки окремих технічних комітетів і здебільшого як член-спостерігач, що не дає можливості приймати участь у розробці міжнародних стандартів. В Україні у сфері автотранспортного комплексу чинними є більше 300 стандартів, і тільки половина з них гармонізовані. Заходи з гармонізації національних стандартів реалізувалися із запізненням (наприклад, у 2010 р. із запланованих до розроблення 42 стандартів затверджено 12, у 2011 р. – із 60 тільки один стандарт), однією з причин є недостатнє фінансування. Гармонізація вимог, встановлених у стандартах, стала необхідною у зв'язку зі зростанням глобальних і регіональних ринків транспортних засобів і послуг.

Відповідно зобов'язань, взятих перед СОТ і ЄС, Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» [5], розроблено та запроваджено:

Технічний регламент з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів (2013 р.) [6];

Технічний регламент затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів (2011 р.) [7].

Технічний регламент з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів розроблено на основі таких правових актів Європейського Союзу: Регламент 1400/2002 Комісії ЄС від 31.07.2002 р. про застосування статті 81(3) Договору Європейського Союзу до вертикальних угод і договірної практики в автомобільному секторі; Регламент 715/2007 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 20.06.2007 р. про затвердження типу транспортних засобів щодо газових викидів легких пасажирських та вантажних

транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та про доступ до інформації з ремонту й обслуговування транспортних засобів; Директива Європейського Парламенту і Ради ЄС 2009/40/ЄС від 06.05.2009 р. щодо перевірки технічного стану колісних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування на дорогах.

Технічний регламент затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів розроблений з урахуванням Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2003/37/ЄС від 26.05.2003 р.

Вимоги в цих технічних регламентах є обов'язковими до виконання, як і ті, що встановлено ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання» [8].

З 1 січня 2016 р. приймати сертифікати, видані в державній системі сертифікації УкрСЕПРО, заборонено. Сертифікація у сфері автомобільного транспорту щодо дотримання обов'язкових вимог на цей час є проблематичною, оскільки державні підприємства – регіональні центри стандартизації, метрології і сертифікації, а також науково-технічні центри здійснюють добровільну сертифікацію (підтвердження відповідності).

Між тим, для транспортних засобів обов'язковій оцінці відповідності підлягає 12 показників, тоді як у ЄС, США і Японії – від 46 до 100. Повільними темпами впроваджується й сертифікація систем якості автопідприємств: в Україні видано тільки декілька десятків, а загалом у 83 країнах світу – більше 41 тис.

З 2001 року в Україні було створено Національне агентство з акредитації (НААУ), яке, за аналогією з європейськими країнами, наділяє органи сертифікації повноваженнями на проведення робіт з оцінки відповідності продукції. З 2016 р., у зв'язку зі змінами, приймаються сертифікати, видані акредитованими органами. Однак перелік призначених органів із сертифікації колісних транспортних засобів невеликий: ДП «Науково-дослідний інститут метрології вимірjuвальних і управляючих систем», м. Львів (з 2016 р.); ТОВ «Рівнестандарт», м. Рівне (з 2016 р.); ТОВ «Центр Авто», м. Київ (з 2017 р.); ТОВ «Укр-Тест-Стандарт», м. Київ (з 2017 р.); ТОВ

«Автотехносервіс», м. Чернігів (з 2017 р.); ТОВ «ДП Стандартметрологія ООБ», м. Рівне (з 2018 р.); ТОВ «ЄВРОЦЕНТР АВТО», м. Київ (з 2018 р.); ПП «АЕС Стандарт», м. Одеса (2019 р.). Отже, функціонує 8 уповноважених органів сертифікації. Крім зазначених, для п'яти органів (у містах Київ, Запоріжжя, Одеса, Львів і Харків) вже анульовано повноваженнями на проведення робіт з оцінки відповідності дорожньо-транспортних засобів. Крім того, на цей час єдиних зразків сертифікатів типу та сертифікатів відповідності нормативними документами на даний час не визначено.

Отже, в останні декілька десятиріч підходи до організації систем стандартизації й сертифікації перетерпіли зміни, і в управлінні транспортним комплексом широко застосовуються технічні регламенти як новітні інструменти, запроваджені Європейським Союзом при створенні спільноєвропейського ринку та підтриманні СОТ як засіб усунення торгових бар'єрів за рахунок

включення тільки обов'язкових (здебільшого мінімальних) вимог, виконання яких забезпечує збереження життя й здоров'я споживачів товарів і послуг, а також довкілля.

Враховуючи це, вважаємо обґрунтовано необхідним є використання стандартизації та сертифікації в управлінні автотранспортним комплексом як взаємопов'язаних елементів, які дозволяють враховувати рівень вимог, що містяться в технічних регламентах і стандартах, та ступінь їх дотримання через добровільну та обов'язкову компоненти оцінку відповідності, що дозволяє виявляти потенційні резерви розвитку галузей комплексу і створювати відповідні передумови для їх реалізації, застосовуючи зарубіжний досвід.

Запропоновано модель використання стандартизації та сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу України на принципах розподілу обов'язкової і добровільної компонент (рис. 1).

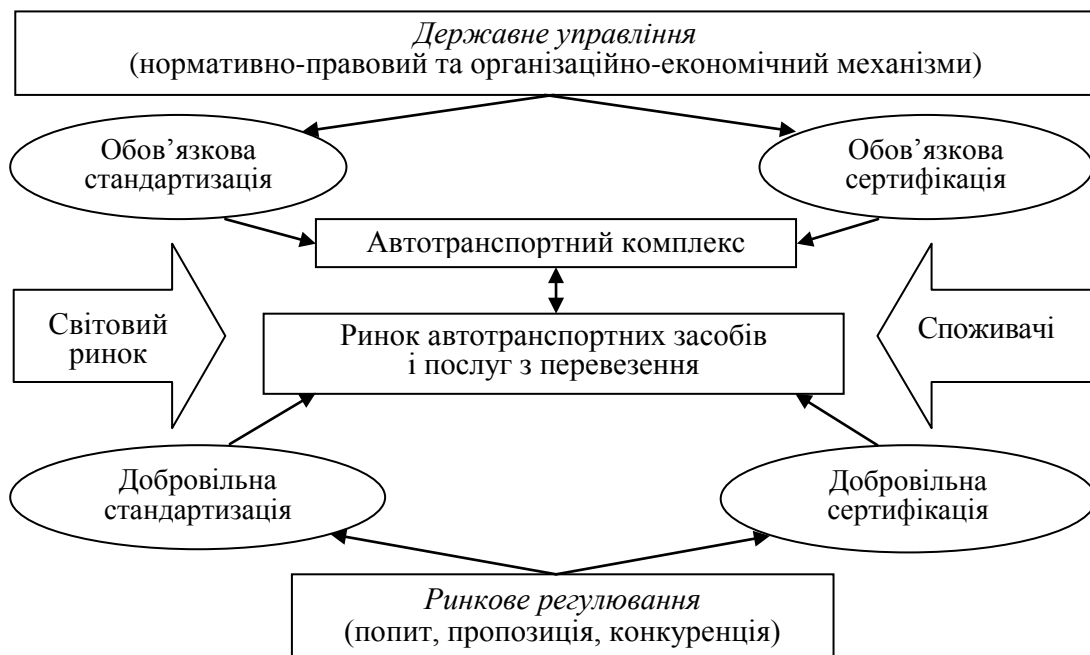


Рис. 1. Модель використання стандартизації й сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу

Встановлено, що обов'язкова компонента стандартизації та сертифікації використовується в складі механізму державного управління, добровільна – ринкового регулювання, що обумовлює участь не тільки держави, але й бізнесу в розвитку стандартизації на засадах визначення необхідних для його діяльності стандартів і розроблення їх на замовлення з

частковою чи повною оплатою, а також формуванні ринку послуг з сертифікації.

У запропонованій моделі враховано, що розбудова систем стандартизації та сертифікації направлена на розвиток компонент, пов'язаних з встановленням в стандартах добровільних для застосування й дотримання вимог, проведення оцінки відповідності таким вимогам щодо транспортних засобів і послуг, інших об'єктів

(систем управління, персоналу) в акредитованих недержавних лабораторіях і центрах, що дозволяє формувати ринок послуг сертифікації. Саме на це спрямовані трансформаційні процеси в системах стандартизації та сертифікації України, пов'язані з реорганізацією державних органів у національні, розробкою гармонізованих технічних регламентів і стандартів, визначенням сфер добровільної та обов'язкової компонент стандартизації та сертифікації.

Висновки

Стандартизації й сертифікації є складовими технічного регулювання як системи організаційно-технічного впливу на виробничі процеси в різних галузях економіки, в тому числі й автотранспортного комплексу. У результаті систематизації стану стандартизації і сертифікації встановлено, що стандартизація в сфері автомобільного транспорту застосовується в механізмі державного управління з часів адміністративно-планової економіки з метою упорядкування діяльності з встановлення та дотримання обов'язкових вимог до показників транспортних засобів, що формуються при виробництві і взаємопов'язаних з ним процесів їх забезпечення. Створення системи сертифікації розпочато в Україні з

переходом до ринкових умов господарювання. Довгий час стандартизація і сертифікація орієнтувалися тільки на встановлення та дотримання обов'язкових вимог. За досвідом розвинутих країн, на виконання взятих обов'язків перед СОТ і ЄС в Україні сформовано законодавчу базу для розвитку добровільної стандартизації й сертифікації.

Сформульовано підхід до побудови моделі управління розвитком автотранспортного комплексу України з використанням обов'язкової та добровільної компонент стандартизації та сертифікації. Запропоновано модель використання стандартизації та сертифікації в управлінні розвитком автотранспортного комплексу України на принципах розподілу обов'язкової і добровільної компонент. Обов'язкова компонента стандартизації виходить з вимог у технічних регламентах. Добровільна компонента сертифікації – з модульної системи підтвердження відповідності. Обов'язкова компонента стандартизації та сертифікації використовується в складі механізму державного управління, добровільна – ринкового регулювання. В управлінні автотранспортним комплексом стандартизація й сертифікація повинні використовуватись як взаємопов'язані елементи.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дятлова В. В. Система організаційно-технічного регулювання економіки: трансформаційні процеси в Україні: монографія. Донецьк: ВІК, 2011. 399 с.
2. Король Д. В. Розвиток автотранспортного комплексу з урахуванням вимог СОТ та ЄС. *Держава та регіони: науково-виробничий журнал Класичного приватного університету. Серія «Економіка та підприємництво»*. 2010. № 3. С. 73-76.
3. Дегтяр О. А., Мурашев С. П. Механізми державного управління природокористуванням в автотранспортному комплексі. *Публічне урядування*. 2016. № 3. С. 60-71.
4. Про стандартизацію: Закон України від 05.06.2014 р. № 1315-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18>.
5. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15.01.2015 р. № 124-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19>.
6. Про затвердження Технічного регламенту з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.07.2013 р. № 643. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643-2013-п>.
7. Про затвердження Технічного регламенту затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2011 р. № 1367. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1367-2011-п>.
8. ДСТУ 3649:2010. Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. Чинний від 28.12.2010 р. за наказом Держспоживстандарту України № 630. URL: https://dnaop.com/html/33994/doc-ДСТУ_3649_2010.

ДЯТЛОВА В. В.^{1*}, ДЗЮБА Б.В.^{2*}

^{1*} Заведующий кафедрой. «Менеджмент внешнеэкономической и инновационной деятельности», Донецкий государственный университет управления, ул. Карпинского, 58, г. Мариуполь, 87513, Украина, тел. +38 (095) 1582533, эл. почта: k_mzid@i.ua ORCID: 0000-0003-3414-8225

^{2*} Помощник директора, ООО «ЭФИ-ТРАНС», ул. Богдановская, 1, г. Киев, 03049, Украина, тел. +38(096) 747-28-77, эл. почта bohdan7dz@gmail.com

АВТОТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС УКРАИНЫ: УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ НА ОСНОВЕ СТАНДАРТИЗАЦИИ И СЕРТИФИКАЦИИ

Цель. Работа посвящена разработке подхода и построению модели использования стандартизации и сертификации в управлении развитием автотранспортного комплекса на основе систематизации зарубежного опыта и их состояния в Украине. **Методика.** Для решения задач в работе использованы системный подход, методы сравнительного анализа и обобщения для изучения опыта и состояния систем, системный анализ и синтез для формулирования подходов и разработки модели управления. **Результаты.** В работе сформулирован подход к построению модели использования стандартизации и сертификации в управлении развитием автотранспортного комплекса, а именно обязательной их компоненты в механизме государственного управления и добровольной – в рыночном механизме. **Научная новизна.** Предложена усовершенствованная модель использования стандартизации и сертификации в управлении развитием автотранспортного комплекса Украины на принципах распределения обязательной и добровольной компонент. Обязательная компонента исходит из требований в технических регламентах, добровольная – из модульной системы подтверждения соответствия. **Практическая значимость.** Использование подхода к выделению обязательной и добровольной компонент в механизме государственного управления и рыночном позволит принимать научно обоснованные управленческие решения по развитию автотранспортного комплекса на перспективу.

Ключевые слова: автотранспортный комплекс; развитие; механизмы управления; стандартизация; международные и европейские стандарты; гармонизация требований; сертификация.

DIATLOVA V. V.^{1*}, DZIUBA B. V.^{2*}

^{1*} Dep. «Management of Foreign Economic and Innovative Activity», Donetsk State University of Management, Karpinskogo st., 58, Mariupol, 87513, Ukraine, tel. +38 (095) 1582533, e-mail: k_mzid@i.ua ORCID: 0000-0003-3414-8225

² ETI-TRANS LLC, Bogdanivska st., 1, Kyiv, 03049, Ukraine, tel. +38(096) 747-28-77, e-mail: bohdan7dz@gmail.com

AUTOTRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE: DEVELOPMENT MANAGEMENT ON THE BASIS OF STANDARDIZATION AND CERTIFICATION

The purpose. The article is dedicated to the development of the approach and the construction of a model for the use of standardization and certification in managing the development of the autotransport complex on the basis of the systematization of foreign experience and their condition in Ukraine. **Methods.** In order to solve tasks, a systematic approach, methods of comparative analysis and generalization for studying the experience and state of systems, system analysis and synthesis for the formulation of approaches and the development of a management model were applied in the work. **The results.** In this work, an approach to construction of a model of using standardization and certification in managing the development of the autotransport complex, namely, their mandatory component in the mechanism of public administration and voluntary component in the market mechanism is formulated. **Scientific novelty.** An improved model of the use of standardization and certification in the management of the development of the autotransport complex of Ukraine on the principles of the distribution of

mandatory and voluntary components is proposed. The mandatory component proceeds from the requirements in the technical regulations, the voluntary component proceeds from the modular system of confirmation of conformity. **The practical significance.** Using the approach to the allocation of a mandatory and voluntary components in the mechanism of public administration and in the market mechanism will allow making scientifically based management decisions on the development of the autotransport complex in the future.

Keywords: autotransportation complex; development, management mechanisms; standardization; international and European standards; harmonization of requirements; certification.

REFERENCES

1. Diatlova, V. V. (2011). *Systema orhanizatsiino-tekhnichnoho rehuliuвання ekonomiky: transformatsiini protsesy v Ukraini* [The system of organizational and technical regulation of the economy: transformation processes in Ukraine]. Donetsk: VIK [in Ukrainian].
2. Korol, D. V. (2010). Rozvytok avtotransportnoho kompleksu z urakhuvanniam vymoh SOT ta YeS [Development of the autotransport complex taking into account requirements of the WTO and the EU]. *Derzhava ta rehiony: naukovy-vyrobnychiy zhurnal Klasychnoho pryvatnoho universytetu. Seriya «Ekonomika ta pidpriemnytstvo» – State and Regions: Scientific and Production Magazine of the Classic Private University. Series «Economics and Entrepreneurship»*, 3, 73-76 [in Ukrainian].
3. Diehtiar, O. A., Murashev, S. P. (2016). Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia pryrodokorystuvanniam v avtotransportnomu kompleksy [Mechanisms of the state management of nature use in the autotransport complex]. *Publichne uriaduvannya – Public administration*, 3, 60-71 [in Ukrainian].
4. Pro standartyzatsiiu: Zakon Ukrainy vid 05.06.2014 r. № 1315-VII [About standardization: Law of Ukraine dated 06.05.2014 No. 1315-VII]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18> [in Ukrainian].
5. Pro tekhnichni rehlamenty ta otsinku vidpovidnosti: Zakon Ukrainy vid 15.01.2015 r. № 124-VIII [On Technical Regulations and Conformity Assessment: Law of Ukraine dated January 15, 2015 No. 124-VIII]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19> [in Ukrainian].
6. Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu z tekhnichnoho obsluhovuvannia i remontu kolisnykh transportnykh zasobiv: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03.07.2013 r. № 643 [On approval of the Technical Regulation on maintenance and repair of wheeled vehicles: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 03.07.2013 No. 643]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643-2013-p> [in Ukrainian].
7. Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu zatverdzhennia typu silskohospodarskykh ta lisohospodarskykh traktoriv, yikh prychepiv i zminnykh prychipnykh mashyn, system, skladovykh chastyn ta okremykh tekhnichnykh vuzliv: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 28.12.2011 r. № 1367 [On approval of the Technical Regulation for approval of type of agricultural and forestry tractors, their trailers and variable trailer machines, systems, components and separate technical units: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 28.12.2011 № 1367]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1367-2011-p> [in Ukrainian].
8. DSTU 3649:2010. Kolisni transportni zasoby. Vymohy shchodo bezpechnosti tekhnichnoho stanu ta metody kontroliuvannia. Chynnyi vid 28.12.2010 r. za nakazom Derzhspozhyvstandartu Ukrainy № 630 [Wheeled vehicles. Requirements for technical safety and control methods. Effective from 28.12.2010 on the order of Derzhspozhyvstandart of Ukraine No. 630]. Retrieved from https://dnaop.com/html/33994/doc-DSTU_3649_2010 [in Ukrainian].

Надійшла 07.05.2019 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Солохою Д.В., д-ром екон. наук, доц. Чімшитом С.І.