

О. І. НИКИФОРУК (Рада по вивченню продуктивних сил України НАНУ)

ОСНОВНІ ПЕРСПЕКТИВИ І НАСЛІДКИ ВСТУПУ УКРАЇНИ ДО СВІТОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОРГІВЛІ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

В статті розглянуто перспективи та наслідки інтеграції України до СОТ та ЄС для транспортної галузі. Проведено SWOT-аналіз економічних наслідків для транспорту після вступу України до СОТ та ЄС.

В статье рассматриваются перспективы и последствия интеграции Украины в ВТО и ЕС для транспортной отрасли. Проведён SWOT-анализ экономических последствий для транспорта после присоединения Украины к ВТО и ЕС.

The prospects and consequences of integration of Ukraine to the WTO and the EU for transport complex have been considered. The SWOT-analysis of economic after-effects after such an integration has been performed.

Головним завданням участі національної економіки та окремих її галузей в процесах глобалізації економічних відносин слід вважати оптимізацію використання ресурсного потенціалу країни й досягнення нормальної комерційної ефективності функціонування національного виробничого комплексу і транспортно-дорожнього комплексу зокрема та розширення експортного потенціалу країни.

Новим кроком в цьому напрямі стало затвердження Концептуальних засад стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002-2011 роки під назвою «Європейський вибір», в яких поставлено завдання «інтегрування у світовий економічний процес як країни з конкурентоспроможною економікою, здатною вирішувати найскладніші завдання свого розвитку». В Концептуальних засадах визначено, що курс на європейську інтеграцію є природним наслідком здобуття Україною державної незалежності, а «чітка і пріоритетна орієнтація України на інтеграцію в Європейський союз, набуття статусу спочатку асоційованого, а згодом повноправного членства в ньому має розглядатися як основа стратегії економічного та соціального розвитку нашої держави на наступні десять років і більш віддалену перспективу».

Членство України у ГАТТ/СОТ є передумовою для переговорів з ЄС про асоційоване членство. Програма заходів, які необхідно вирішити, для вступу до СОТ затверджена Указом Президента України від 5 лютого 2002 р. № 104/2002 «Про Програму заходів щодо завершення вступу України до Світової організації торгівлі».

Програма інтеграції України до Європейського Союзу, затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2000 р. №1072/2000, вміщує конкретні, розписані по етапах цілі та завдання і механізми їх досягнення.

Головними нормативними документами, що визначають напрями розвитку транспортної галузі в цьому контексті, є Указ Президента України «Про вдосконалення управління транспортним комплексом України» від 11 травня 2000 р., Закон України «Про транспорт» від 21 грудня 2000 р., де дається визначення єдиної транспортної системи, «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» та ін. [1].

Перспективи та наслідки інтеграції України до СОТ для транспортної галузі

Стійкий розвиток транспорту сприяє стабільності держави і його геополітичних інтересів. Тому політика СОТ в галузі транспорту і транспортного машинобудування для України має важливе значення для перспективного розвитку країни. Такий обов'язковий розгляд транспорту як нематеріальної галузі послуг і транспортного машинобудування як товарного ринку цілком відповідають принципам формування ринку в сфері послуг.

Для розгляду цілісності такого впливу, який може мати як позитивний, так і негативний характер, доцільно розділити цей ринок на три окремих структурних елементи, які можна проаналізувати у такий спосіб: транспортні послуги; транспортна мережа (інфраструктура) і парки рухомого складу (флоту). З урахуванням світової практики їх варто розглянути з погляду *державних інтересів, інтересів бізнесу і суспі-*

льства (населення).

Державні інтереси у сфері транспортних послуг. Якщо розглядати пріоритет державних інтересів як перший фактор, то швидкий вступ нашої країни до СОТ призведе до наступних наслідків.

У сфері транспортних послуг через порівняно низьку конкурентоспроможність відбудеться різке звуження вітчизняного внутрішнього ринку і, як наслідок, зменшаться відповідні фінансові надходження до бюджету, відбудеться скорочення чисельності зайнятих. У той же час необхідно враховувати той очевидний факт, що через відомі причини іноземний транспортний ринок для вітчизняного експорту транспортних послуг буде практично закритий через існуючі стандартні обмеження по екологічних параметрах – викидах в атмосферу і шумових характеристиках. А останнім часом ставляться й підвищені вимоги до паливної економічності транспортних засобів. Необхідно також законодавчо вирішити проблему національного прапора для вітчизняних суден, щоб їх власникам економічно вигідно було ходити під українським, а не іноземним прапором. На сьогодні лише 5 % зовнішньоторговельних вантажів перевозяться вітчизняним флотом.

Поява закордонних транспортних компаній з більш високими стандартами перевезення на внутрішньому ринку неминує призведе до зростання внутрішніх тарифів і збільшення частки транспортної складової в остаточній ціні споживання товарів у країні. Державні підприємства, що залишилися, будуть підлягати повній приватизації, яка вимагатиме професійно підготовленого кадрового потенціалу у галузі транспортного менеджменту. Політика держави повинна сприяти розширенню експорту транспортних послуг. Нормативно-правове регулювання держави необхідно спрямовувати на забезпечення вітчизняним транспортом не менше 50 % в експортно-імпортних послугах. Хоча світовий досвід свідчить, що імпорт уже 25 % товарів або послуг свідчить про порушення безпеки країни та її залежності від закордонних поставач.

До позитивних наслідків вступу до СОТ варто віднести збільшення кількості закордонних транспортних підприємств на ринку транспортних послуг, що дозволить поліпшити якість послуг, які надаються.

Державні інтереси у сфері транспортної мережі. Приведення дорожньої інфраструктури до міжнародних стандартів по осьових навантаженнях, швидкостях руху, швидкісній заліз-

ничній колії, системах керування повітряним рухом і пошуку аварійних повітряних суден, гарантованих глибинах тощо потребує значних фінансових затрат. Будуть потрібні довгострокові інвестиції у будівництво розв'язок і платних автомобільних доріг. Причому через тривалість інвестиційного циклу в транспортній інфраструктурі закордонні інвестори не будуть вкладати кошти у вітчизняну транспортну мережу.

З погляду формування транспортної мережі вступ до СОТ матиме позитивні наслідки, при цьому невизначеними залишаться питання залучення коштів іноземних інвесторів.

Державні інтереси у сфері рухомого складу (флоту). На державному рівні необхідно оновити рухомий склад (флот) транспорту шляхом застосування обов'язкових нормативних актів по прискореній амортизації. Адже існуючі відсотки оновлення ОВФ (1-1,2 %) призводять до їх прискореного старіння. Якщо вітчизняне машинобудування не вирішить це завдання, то варто очікувати збільшення імпорту закордонних транспортних засобів. Держава повинна через власні програми підтримати вітчизняного виробника за прикладом США і ЄС. У боротьбі за ринок повітряних судів США надали «Боїнгу» 40 % необхідної суми на НДДКР і дослідні зразки, а країни ЄС – 30 % на «Ейрбас». І це було зроблено для недержавних комерційних фірм.

Таким чином, з погляду державних інтересів вітчизняний транспортний комплекс не готовий для швидкого вступу до СОТ.

Інтереси бізнесу у сфері транспортних послуг. Швидкий вступ нашої країни до СОТ матиме негативні наслідки. Прихід на внутрішній ринок України закордонних логістичних, транспортних, експедиторських і машинобудівних фірм призведе до більш жорсткої між ними конкуренції з невизначеними і важко розрахованими результатами і соціальними наслідками. На практиці можна очікувати збанкрутування насамперед малого транспортного бізнесу, що спричинить зростання кількості безробітних. Прибутки більшості перевізників знизяться за рахунок сильніших західних конкурентів. Комерційні тарифи підвищаться. До позитивних моментів швидкого вступу до СОТ варто віднести те, що транспортно-експедиційний бізнес і транспортне машинобудування стануть конкурентними. Але це буде досягнуто шляхом поступової втрати транспортної безпеки і переходу вітчизняного машинобудування на збирання з імпортних компонентів і

деталей.

Інтереси бізнесу у сфері транспортної мережі. У цій галузі інтереси бізнесу і держави багато в чому не збігаються. Бізнес зацікавлений при вступі до СОТ більш інтенсивно експлуатувати дорожню мережу з підвищеними осьовими навантаженнями (до 13 т на вісь), що приведе до підвищеного зносу дорожнього покриття. Це буде здійснюватися за допомогою більш важких автопоїздів закордонного виробництва. У цьому випадку державі доведеться вводити додаткові податки на перевищення допустимих осьових навантажень на автомобільних дорогах. Але введення швидкісних потягів потребує посилення шляхів, вирішення низки питань з безпеки руху й огороження полотна дороги.

Інтереси бізнесу в області рухомого складу. В області рухомого складу при вступі до СОТ бізнес зацікавлений у використанні вітчизняних парків і флоту, але за умови їхньої відповідності міжнародним стандартам по викидах у навколишнє середовище, шуму, безпеці. Бізнес (оператори) зацікавлені в придбанні і використанні на залізничній мережі власних вагонних парків з метою скорочення штрафних санкцій при простоях вагонів у портах та в інших випадках. Існуючі обмеження по емісії вихлопних газів автомобільних двигунів вимагають їхньої відповідності нормам Євро-4 і 5, хоча 90 % вітчизняного парку мають норматив Євро-0, -1. Для авіаційних двигунів необхідно виконати міжнародний стандарт по емісії відповідно до Додатка 16 до Чиказької Конвенції про «Міжнародну цивільну авіацію ІКАО» і вимогу щодо шуму Глави 3 додатка. У ЄС введений стандарт по шуму, що дорівнює 87,5 дБ, а також вимоги до суден морського судноплавства: до експлуатації придатні судна з терміном служби не більше як 23 роки. Необхідно, щоб до 2010 р. усі міжнародні стандарти були дотримані вітчизняними фірмами транспортного машинобудування. Якщо ця умова не буде виконана, вітчизняний транспортний бізнес поступово перейде на використання закордонного рухомого складу (флоту).

Тут інтереси бізнесу і держави цілком збігаються. Так, за чинним вітчизняним законодавством зберігаються ввізні митні ставки на автокомпоненти (і деталі) для виробництва в інтервалі від 12 до 15 % при 25 % мита на ввіз нових автомобілів. Для спільних підприємств у вільних економічних зонах мита на компоненти для збирання автомобілів уже зараз відсутні. Якщо складальні заводи із закордонним капіта-

лом, що випускають автомобілі, укладають інвестиційну угоду, то для них існує процедура «вільного митного складу», що дозволяє знизити мита на ввезені компоненти. Однак при цих пільгах частка вітчизняних деталей в автомобілях, що випускаються, повинна становити 20-30 % за 5-річний період реалізації проекту в Україні. Тому очікуване при вступі до СОТ зниження ввізного мита на закордонні деталі автомобілів з 12-15 % до 0 % призведе до повної деградації вітчизняного автомобілебудування. Так, Китай і Корея стануть недосяжними за ціновою конкуренцією.

Таким чином, за більшістю позицій транспортний комплекс з погляду бізнесу цілком не готовий для вступу України до СОТ.

Інтереси суспільства (населення) і персоналу транспортних компаній. У сфері транспортних послуг швидкий вступ до СОТ через очікуване поліпшення якості перевезень для населення неминуче обернеться подорожчанням цих перевезень, що знизить мобільність населення і звужить коло платоспроможного населення, що користується транспортними послугами. Будівництво платних автомобільних доріг посилить майнову диференціацію населення країни й одночасно забезпечить збільшення швидкості доставки цих груп пасажирів. Можна очікувати, що персонал логістичних, транспортних і експедиторських закордонних фірм, які працюють в Україні, при вступі до СОТ матиме переваги у сфері підвищення кваліфікації, зростання зарплати порівняно з працівниками українських фірм. Стосовно рухомого складу очікується безконтрольний увіз старих транспортних засобів з низькими екологічними і паливними характеристиками. Природно, що під цим ціновим демпінгом мита будуть постійно знижуватися. Варто очікувати, що в цьому випадку буде знижена або ліквідована існуюча митна ставка 25 % на ввіз нових автомобілів. Однак окремі споживачі, що купують таку техніку, будуть у короткостроковому періоді у вигаді, що не відповідає державним інтересам. Таку суперечність позитивного і негативного впливу вступу до СОТ для суспільства необхідно вирішувати на патріотичній основі. Коли громадяни користуються вітчизняним транспортом, то вони одержують потрібну послугу, а держава – дохід. При користуванні іноземним транспортом кошти отримує іноземна держава. У цьому вся суть поєднання економічних інтересів особистості і держави.

Таким чином, з погляду забезпеченої частини населення вступ України до СОТ варто вва-

жати позитивним фактом. Однак у цілому для держави це не вигідно. Держава поки не готова цілком відкрити свій ринок транспортних послуг для населення іноземним фірмам.

Перспективи та наслідки інтеграції України в ЄС для транспортної галузі

Перспективи розвитку інтеграції України в європейські економічні структури в найближчому десятиріччі можуть багато в чому розширитися внаслідок реалізації офіційно висунутої Європейською Комісією концепції «Ширшої Європи – сусідства: нові рамки для відносин із східними і південними сусідами ЄС»¹. Особливе значення в цьому контексті може мати пункт, який стосується перспектив інтеграції у транспортні, енергетичні і телекомунікаційні мережі та у Європейський науководослідницький простір (European Research Area). Він передбачає створення сумісної і взаємозалежної інфраструктури і гармонізованого регуляторного середовища у відповідних сферах. Мова при цьому йде про збільшення сприяння ЄС у розвитку ринків транспортних і телекомунікаційних послуг, поліпшенні доступу до Інтернету, стимулюванні інновацій, розвитку людських ресурсів і, в цілому, про заохочення росту економіки, що базується на знаннях. Очевидно, що саме названі сектори потенційно можуть стати свого роду центрами розвитку економічної інтеграції, його «локомотивами». Створюючи численні міжгалузеві зв'язки, вони будуть стимулювати залучення в інтеграційний процес виробничої інфраструктури та економіки країни в цілому.

Україна також може розраховувати на розширення фінансування в тому обсязі, в якому фінансуються зазначені сектори нових країн-членів ЄС (Польщі, Угорщини, Чехії та ін.).

Для країн-кандидатів для вступу до ЄС існують програми PHARE, SAPARD, ISPA. В країнах Центральної та Східної Європи програма PHARE розпочалася в 1989 р. і була направлена на фінансування найнеобхідніших проектів розвитку інфраструктури, бізнесу, соціального розвитку. SAPARD (Special Accession Program for Agriculture and Rural Development) – спеціальна програма для аграрного та промислового розвитку (з 2000 р.). ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) – інструме-

¹ Wider Europe – Neighborhood: A new framework for relations with our eastern and southern neighbors: Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. – Commission of the European Communities, Brussels, 11.3.2003, COM (2003) 104 final.

нтарій для структурної політики об'єднання, який з 2000 р. через Фонд Єднання фінансує великі проекти з екології та транспорту. Таким чином, фінансування країн-кандидатів становить приблизно 2,5 млрд. євро щороку.

Найбільш пристосованою до нормативних стандартів ЄС та ринкових умов транспортною галуззю в Україні є авіатранспорт. Значної уваги потребує залізничний транспорт, оскільки він оцінюється як потенційно найбільш рентабельний з усіх видів транспорту в Україні, що зумовлено географічним розташуванням держави, яке робить її транзитні можливості привабливими для Європи. Модернізація залізничного транспорту є спільною проблемою як для України, так і для ЄС. Законодавство в галузі водного транспорту є найменш розвиненим і пристосованим до ринкових умов: тут можна відзначити відсутність великої кількості норм, необхідних для регулювання відносин. Основними правовими проблемами автомобільного транспорту є недостатня урегульованість процедур проведення періодичних технічних оглядів, перевезення вантажів, що швидко псуються, та екологічної відповідальності за шкоду, нанесену докільню автомобільними транспортними засобами [2].

Основними цілями співробітництва України з ЄС в галузі транспорту є: адаптація національного транспортного законодавства до норм та вимог ЄС; утворення вдосконаленої транспортної інфраструктури в Україні, зокрема національної мережі міжнародних транспортних коридорів, яка задовольнятиме усім європейським стандартам та забезпечуватиме належне входження транспортної системи України до загальноєвропейської; вступ України до європейських та міжнародних транспортних організацій і приєднання до міжнародних та європейських Конвенцій та Угод з питань транспорту.

Результати SWOT-аналізу з визначенням слабких і сильних сторін для транспортної галузі від вступу України до СОТ та можливого приєднання до ЄС наведено в табл. 1.

Висновки

Оцінка позитивних та негативних наслідків від вступу до СОТ для транспортної галузі показує наступне. Очевидно, якщо керуватися сучасними реаліями, уникнути світової тенденції глобалізації нашої країни не вдасться. Однак, з погляду сукупного ефекту транспортної галузі і зв'язаного з ним транспортного машинобудування, прискорений вступ України до СОТ варто вважати передчасним. До числа основних проблем, що

вимагають подальшого вивчення, варто віднести неготовність транспортних послуг, транспортної мережі і парків до зміни ринкового середовища при вступі до СОТ. Дотриматися при цьому інтересів держави, бізнесу і суспільства досить проблематично.

Вступ до СОТ, на нашу думку, необхідно бу-

ло б розбити на два етапи, виходячи з реальних умов нашої економіки. Перший етап, до 2010 р., варто було б вважати підготовчим, і зв'язаним з темпами внутрішнього попиту на транспортні послуги і планованим зростанням економіки в цілому.

Таблиця 1

**Сильні та слабкі сторони в SWOT-аналізі економічних наслідків
для транспортно-дорожнього комплексу після вступу України до СОТ та ЄС**

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> - Транспортна інфраструктура за якісними та кількісними параметрами наблизиться до європейських стандартів; - збільшиться кількість закордонних транспортних підприємств на вітчизняному ринку транспортних послуг, що дозволить за рахунок конкуренції підвищити якість цих послуг; - підвищиться частота, регулярність, комфортність, швидкість перевезень, якість сервісного обслуговування; - відкриються перспективи вільної участі приватного транспортного бізнесу в країнах ЄС і СОТ; - очікуються можливості вільного пересування робочої сили в пошуках роботи з гідною оплатою праці; - знизяться ціни на покупку або оренду високоякісної, комфортабельної зарубіжної транспортної техніки; - будуть скасовані прикордонно-митні бар'єри, скоротяться строки перевезень вантажів та пасажирів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Через низьку конкурентоспроможність звузиться вітчизняний ринок транспортних послуг; - зменшаться відповідні надходження до бюджету; - через звільнення робочої сили може посилитись соціальна напруга; - зовнішній ринок транспортних послуг через обмеження за економічними та екологічними параметрами буде недосяжний для вітчизняного транспорту; - знизиться експорт транспортних послуг; - вільний ринок транспортних послуг призведе до зростання внутрішніх тарифів і збільшення частки транспортної складової у ВВП; - дорожня інфраструктура потребує значних інвестицій для приведення її до європейських стандартів, але питання залучення інвестицій залишається відкритим; - вступ до ЄС і СОТ спричинить використання тяжких автопоїздів з підвищеними навантаженнями на вісь, що збільшить знос дорожнього полотна; - необхідним є поновлення вітчизняних парків рухомого складу та прискорення процесу амортизації. Вітчизняне транспортне машинобудування програє за ціновими і якісними параметрами зарубіжним фірмам; - за екологічними параметрами ЄС і СОТ на автомобільному транспорті емісія вихлопних газів повинна відповідати нормам Євро-4 і Євро-5, в той час коли вітчизняний парк на 90 % знаходиться на рівні Євро-1. Не досягають європейських стандартів нормативи по шуму – авіаційні двигуни, за віком – морські судна; - при недостатній обґрунтованості строків та умов вступу до ЄС і СОТ вітчизняне транспортне машинобудування може повністю занепасти, залишаться тільки заводи по збиранню закордонної транспортної техніки з використанням дешевої вітчизняної робочої сили.

1. Поступово, до 2010 р. усе транспортне машинобудування повинно перейти на міжнародні стандарти і вітчизняний ринок у той період повинен бути захищений митними тарифами. «Відмирання» транспортного машинобудування на першому етапі повинне бути зупинено державною підтримкою, тому що відомо, що в умовах «чистого» ринку вітчизняні виробники неконкурентоспроможної продукції і транспортних послуг поступлять-

ся місцем іноземним. На другому етапі, починаючи з 2010-2011 р., українська сторона повинна була б підписати відповідні Документи з усіма країнами по товарах і послугах. До моменту вступу до СОТ частка вітчизняного транспорту в зовнішньоекономічних зв'язках повинна була складати не менш 50 %, а міжнародні транспортні коридори «технічно» повинні бути готові для міжнародного транзиту.

Проте, прискорений вступ до СОТ у травні цього року (адже підписання основних домовленостей вже відбулося у січні-лютому 2008 року) не принесе великої користі для транспортного комплексу. Вітчизняний ринок отримає велику кількість старого металобрухту в якості зношених автомобілів.

2. Вступ до ЄС може бути прискорений через укладання поглибленої угоди про зону вільної торгівлі між ЄС та Україною (перша стадія інтеграційного процесу за Балашем), хоча це є можливим лише після вступу до СОТ та виконання певних вимог (певні показники рівня інфляції, заробітної плати, безробіття тощо). Для транспортної галузі це може призвести до таких негативних наслідків: через низьку конкурентоспроможність звузиться вітчизняний ринок транспортних послуг; зменшаться відповідні надходження в бюджет; звільниться робоча сила, посиляться соціальна напруга; зовнішній ринок транспортних послуг через обмеження по економічних та екологічних параметрах також буде недосяжний для вітчизняного транспорту; знизиться експорт транспортних послуг; вільний ринок транспортних послуг призведе до зростання внутрішніх тарифів і збільшення частки транспортної складової у ВВП; дорожня інфраструктура вже зараз потребує значних інвестицій для приведення її до європейських стандартів, але питання про інвесторів залишається відкритим; вступ в ЄС і СОТ спричинить за собою використання тяжких автопоїздів з підвищеними навантаженнями на вісь, що збільшить знос дорожнього полотна; необхідно поновити вітчизняні парки рухомого складу, прискорити процес амортизації. Вітчизняне транспортне машинобудування програє по цінових і якісних параметрах зарубіжним фірмам. За екологічними параметрами ЄС на автомобільному транспорті емісія вихлопних газів повинна відповідати нормам Євро-4 і Євро-5, в той час коли вітчизняний парк на 90 % знаходиться на рівні Євро-1. Не досягають європейських стандартів нормативи по

шуму – авіаційні двигуни, по віку – морські судна. При недостатній обґрунтованості строків та умов вступу в ЄС і СОТ вітчизняне транспортне машинобудування може повністю занепасти, залишаться тільки заводи по зборі зарубіжної транспортної техніки з використанням дешевої вітчизняної робочої сили.

3. До позитивних наслідків від приєднання до ЄС можна віднести такі фактори: наближення транспортної інфраструктури до європейських стандартів; збільшення кількості зарубіжних транспортних підприємств на вітчизняному ринку транспортних послуг, за рахунок конкуренції підвищення якості транспортних послуг; підвищення частоти, регулярності, комфортності, швидкості перевезень, якості сервісного обслуговування; відкриття перспективи вільної участі приватного транспортного бізнесу в країнах ЄС і СОТ, вільного пересування робочої сили в пошуках роботи з достойною оплатою праці; зниження цін на покупку або оренду високоякісної, комфортабельної зарубіжної транспортної техніки; скасування прикордонно-митних бар'єрів, скорочення термінів перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. www.rada.gov.ua
2. Пашенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції / Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2008. – 192 с.
3. Пашенко Ю. Є. Науково-методологічні основи формування стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу / Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук, Л. Ю. Потапенко, Ю. І. Чернявський // Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектора економіки України / Редкол. Б. М. Данилишин; РВПС України НАНУ. – Черкаси: Брама-Україна, 2007. – С. 197-238.

Надійшла до редколегії 06.05.2008.