

**А.М. Хахлюк**

**ПРИВАТИЗАЦІЙНІ ТА КОРПОРАТИЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ  
В ЗАЛІЗНИЧНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ  
НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ**

*У статті досліджуються процеси приватизації та корпоратизації в ході реформування підприємств та організацій галузей залізничного комплексу. На основі вивчення зарубіжного та аналізу вітчизняного досвіду виявляються позитивні та негативні наслідки реформування, пропонуються рекомендації щодо поліпшення цієї роботи.*

*Ключові слова: реформування, приватизація, корпоратизація, реприватизація, монополія.*

**А.Н. Хахлюк**

**ПРИВАТИЗАЦИОННЫЕ И КОРПОРАЦИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ  
В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ УКРАИНЫ  
НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

*В статье исследуются процессы приватизации и корпоратизации в ходе реформирования предприятий и организаций железнодорожного комплекса. На основе изучения зарубежного и анализа отечественного опыта выявляются положительные и негативные последствия реформирования, предлагаются рекомендации по улучшению этой работы.*

*Ключевые слова: реформирование, приватизация, корпоратизация, реприватизация, монополия.*

**A.M. Khakhliuk**

**THE PROCESSES OF PRIVATIZATION AND CORPORATIZATION  
IN A RAILWAY COMPLEX OF UKRAINE ON MODERN STAGE**

*In this article the processes of privatization and corporatization in a context of reforming of enterprises and organizations of the railway complex of Ukraine are studied. On a base of foreign and Ukrainian experience positive and negative consequences of reforms for the railway complex of Ukraine are highlighted. Recommendations for these processes to be improved are given.*

*Keyword: reforms, privatization, corporatization, reprivatization, monopoly.*

---

© А.М. Хахлюк, 2009

**Актуальність проблеми.** Приватизація та корпоратизація в галузях залізничного комплексу сприймається відповідними фахівцями неоднозначно. Якщо корпоратизація та акціонування більшості підприємств залізничного машинобудування проведені успішно й не викликають особливих зауважень, то корпоратизація, а, тим більше, наміри приватизації залізниць породжують низку питань: їх доцільності, обґрунтованості обраних напрямів, пріоритетів, повноти та темпів розвитку самого процесу. Зумовлюється це тим, що ефект від приватизації в окремих галузях проявляється впродовж різної за терміном перспективи. При цьому даний ефект не завжди, як свідчить зарубіжний досвід, є однозначним і позитивним. Так, процеси приватизації підприємств залізничного машинобудування, як і в багатьох галузях народного господарства, позитивно вплинули на економічне середовище, сприяли ліквідації державної монополії, формуванню конкурентної ринкової економіки. Крім того, вони дозволили закласти основи корпоративного сектора економіки та фондового ринку, зменшити навантаження на державний бюджет.

Стосовно ж приватизації в такій системній галузі (природній монополії), як залізничний транспорт, то однозначної позитивної відповіді світовий досвід поки що не дає. Мають місце як позитивні так і негативні результати, особливо в країнах із перехідною економікою.

**Ступінь вивченості теми.** Процеси реформування галузі, корпоратизації та приватизації в різних аспектах розглядали вітчизняні вчені А.Н. Пшинько, Ю.Ф. Кулаєв, А.А. Покотилов, Л.А. Позднякова, А.Г. Дейнека, В.В. Скалозуб та ін. Першим з Міністрів транспорту про необхідність реформування та реструктуризації залізниць заявив Г.М. Кірпа. Була розроблена й програма реструктуризації, яка передбачала три етапи її реалізації. Проте процес йшов неоднозначно, з великими похибками. Програми розвитку залізничної галузі не включалися до програм розвитку економіки держави в цілому. Потрібна подальша аналітична, теоретична й практична робота з удосконалення процесів реформування. На це й спрямована дана наукова праця.

**Мета дослідження.** На основі вітчизняного та зарубіжного досвіду корпоратизації та приватизації розглянути наслідки та перспективи цих процесів у галузях залізничного комплексу України: залізничному машинобудуванні та залізничному транспорті, а також у підприємствах, що здійснюють матеріально-технічне постачання залізниць.

**Основні результати дослідження.** Аналіз законодавчих та нормативних документів (законів України «Про приватизацію державного майна», «Про залізничний транспорт»), положень Державних

програм приватизації як механізму реформаторських заходів перехідного періоду свідчить про велике значення, яке надає держава ринковому реформуванню економіки. Питома вага державного сектора в другому десятилітті нинішнього століття повинна зменшитись до оптимального рівня — 8–10%. Реалізація української програми приватизації має, з одного боку, підтвердити світовій спільноті незмінність курсу на поглиблення ринкових перетворень, а з іншого — шляхом встановлення стабільних правил на приватизаційному ринку України сприяти підвищенню інвестиційної привабливості й залученню до економіки серйозних іноземних інвестицій, результатом яких стане якісне оновлення та ефективне функціонування галузі.

Слід відзначити, що за роки незалежності України підприємства залізничного комплексу не отримували належної державної підтримки. А залізничний транспорт, якому належить провідна роль у транспортній інфраструктурі країни та на який припадає 76% усіх вантажних перевезень, виконував навіть роль донора державного бюджету. До 2009 р. попит на вантажні залізничні перевезення зростав, а відновлення рухомого складу відбувалося вкрай повільно. Так, за 14 років незалежності флагман українського локомотивобудування ВАТ Холдингова компанія «Луганськтепловоз» не поставив вітчизняним залізницям жодного тепловоза [3], а гігант вагонобудування Крюківський вагонобудівний завод за цей самий час виготовив лише 100 вагонів [11]. Тому проблема відродження й подальшого розвитку основних галузей залізничного комплексу бачиться шляхом приватизації й корпоратизації його складових.

У залізничному машинобудуванні України є кілька профільних підприємств, які ще з радянських часів зберегли чималі номінальні виробничі потужності. Всі вони нині працюють упівсили та гостро потребують інвестиційної підтримки. Типовим представником цієї групи підприємств є ХК «Луганськтепловоз». Свого часу цей завод забезпечував весь Радянський Союз магістральними тепловозами та комплектуючими до них. За рік на підприємстві вироблялося до 1300 секцій залізничної продукції. Нині коефіцієнт використання виробничих потужностей становить близько 10%. Фактично всі останні роки рахунок вироблених локомотивів вівся на одиниці.

За роки незалежності «Луганськтепловоз» усього лише один раз (2004 р.) вийшов на показники прибутковості виробничої діяльності, решту часу він балансував на межі виживання. Згортання виробництва, скорочення трудового колективу (із 37 до 8 тисяч), випадіння з коопераційних схем, критичне зношення виробничих фондів (основних — до 65%, в тому числі обладнання — до 85%) перетворили про-

блему приходу на завод інвестора на питання життя й смерті. Дійшло до того, що на ЛТЗ були змушені брати банківські кредити для погашення заборгованості по зарплаті.

Нагальною потребою постала приватизація, прихід на завод профільного інвестора із завданням забезпечити зростання виробництва за рахунок технічного переозброєння й доступу на перспективні ринки збуту. Адже внутрішній ринок постійно звужувався. У 2005 р. від Укрзалізниці надійшло замовлення на виготовлення лише 13 локомотивів (тепловозів та електровозів) [10]. Зрозуміло, що це не відповідало потужностям підприємства й не могло наповнити ні фонду зарплати, ні допомогти у виконанні бюджетних зобов'язань підприємства. Потрібен був профільний інвестор, що мав би сучасну технологічну базу. Серед вітчизняних та зарубіжних претендентів на цю роль найбільшою мірою відповідав «Трансмашхолдінг» – материнська компанія Брянського машинобудівного заводу, який у 2006 р. купив один із найстаріших європейських інжинірингових центрів «Fahrzeutechnik Dessaus AG», а також отримав ексклюзивний контракт на обслуговування російських залізниць приблизно на 2 млрд дол. Це додавало впевненості в тому, що «Луганськтепловоз» буде повноправним учасником російського ринку залізничної техніки – найбільшого ринку в світі. Крім того, магістральні тепловози, що випускаються луганчанами, українському ринку не цікаві – не та довжина доріг. А тому в подібній ситуації можна стверджувати, що «Луганськтепловоз» отримав практично максимум вигоди за підсумками конкурсу. Та й Фонд держмайна продав підприємство майже за 800 млн грн., що вдвічі перевищувало прогностичні оцінки на той час. До цієї суми входить ціна продажу підприємства – 292,5 млн грн., інвестиційні зобов'язання – 300 млн грн. та зобов'язання щодо погашення заборгованості підприємства майже на 200 млн грн. [10].

На час приватизації (23 березня 2007 р.) незадоволені її підсумками були конкуренти Брянського машинобудівного, насамперед ВАТ «АвтоКрАЗ», що входить до групи «Фінанси та кредит», а також структури, афільовані з групою «Приват». Вони назвали приватизацію непрозорою й некоректною, а представництво Світового банку в Україні в економічному огляді за перший квартал 2007 р. зазначило, що метод проведення приватизації «Луганськтепловоза», поряд із іншими урядовими діями, є «кроком назад» у ході структурних економічних реформ в Україні [7].

Зазначалось, що Україна втратила один з найпотужніших на теренах СНД локомотивобудівний завод, який став власністю Російської Федерації, яка своїх цілей не приховувала. Цитувався документ

«Стратегія розвитку транспортного машинобудування РФ на період до 2015 р.», у якому, зокрема, йшлося про загрозу витиснення російських виробників продукції транспортного машинобудування з традиційних зовнішніх ринків збуту (країни СНД) зарубіжними виробниками продукції транспортного машинобудування, передусім українськими й китайськими [9]. Звинувачувався Фонд Державного майна України, завдяки діям якого держава втратила конкурентоспроможне підприємство залізничного комплексу та ін. Проте «Авто-КраЗ» можна з повним правом вважати структурою, що мало не поховала приватизацію ВАТ «Луганськтепловоз» у процесі тривалих судових розглядів. Саме це підприємство шість років судилося з ФДМУ, намагаючись придбати тепловозобудівельні активи за ціною 2001 р. – 41,8 млн грн. Щодо «Привату», то серед його структур немає виробничих підрозділів, що спеціалізуються на випуску тягового складу. Таким чином, не можна виключати, що єдиною метою участі в конкурсі цієї групи могла бути тільки спекулятивна купівля з подальшим перепродажем підприємства профільному інвестору.

На наш погляд, переваги на боці росіян цілком об'єктивні тому, що, по-перше, «Трансмашхолдінг» є провідним російським підприємством залізничного машинобудування з оборотом понад 1 млрд дол. [8, с. 11], а по-друге – російський ринок вважається найперспективнішим у світі через його місткість. При населенні Росії в 146 млн чол., вже незабаром їй потрібно буде оновити близько 5 тис. тепловозів (це – 300 тепловозів щороку). Їх може випускати «Луганськтепловоз», який є єдиним виробником такого роду в СНД.

З огляду на розрахунок потужностей «Луганськтепловозу» та прогнозований попит на його продукцію на внутрішньому ринку, якщо ситуація з інвестором не зміниться, то до 2010 р. завантаження заводу не перевищить 29%. У разі ж виходу на ринки країн СНД завантаження підприємства до цього ж строку буде майже максимальним – 93,4%. Збільшення виробничого завантаження, природно, сприятиме створенню додаткових робочих місць (на підприємстві та на супутніх виробництвах) і збільшенню податкових відрахувань.

На наш погляд, переваги інвестиційного проекту загалом очевидні. По-перше, у підприємства з'явиться можливість підвищення завантаження наявних потужностей. По-друге, залучення коштів у науково-технічні розробки дозволить виробляти нову наукомістку продукцію. По-третє, вихід на ринки близького й далекого зарубіжжя забезпечить гарантований довгостроковий попит на продукцію підприємства.

Залучення інвестора дозволить у короткі терміни задовольнити потреби «Укрзалізниці» в електровозній тязі й у відновленні залізничного парку. Проте за умови браку коштів розв'язання цієї проблеми лише силами ХК «Луганськтепловоз» видається малоімовірним. У цьому зв'язку потрібно підключити до її вирішення всі локомотиво- і вагонобудівні заводи залізничного комплексу держави та ремонтні підприємства залізничного транспорту.

Виважено, на наш погляд, вчинив Антимонопольний комітет України, коли дав згоду на придбання 25% акцій ВАТ «Крюківський машинобудівний завод» АТ «Skinest Finants» (Естонія). Хоча естонська компанія й не веде господарської діяльності, її досвід роботи щодо надання консультацій у сфері фінансів та інвестицій, здійсненні операцій із цінними паперами, нерухомістю, в управлінні підприємствами, торговельній та посередницькій діяльності може бути з користю використаний українськими вагонобудівниками [6].

Якщо приватизація машинобудівних підприємств залізничного комплексу може бути виправданою й корисною, то приватизація Укрзалізниці – галузі, що виконує нині в державі роль локомотива економіки – вельми спірна. В усякому разі неприпустимою є приватизація базових об'єктів залізниць. Крім того, Укрзалізниця належить до об'єктів, які заборонені до приватизації законодавством України. На цьому наголошується в Законі України «Про залізничний транспорт»: «Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України. Майно закріплене за залізницями, підприємствами та установами залізничного транспорту загального користування є загальнодержавною власністю» [2, с. 6–7]. Навряд чи є необхідність нині змінювати це законодавство. На думку фахівців Мінтрансзв'язку та Фонду державного майна України, деякі об'єкти інфраструктури Укрзалізниці, які не заборонені до приватизації та приватизація яких не позбавить державу можливості керувати та впливати на діяльність залізничної галузі, можна підготувати до приватизації.

Здійснюючи реформування залізничного комплексу на основі приватизації й корпоратизації його об'єктів, структур і підрозділів, слід керуватися загальноєвропейськими принципами та міжнародним досвідом. На наш погляд, залізниці повинні залишатися в державній власності. Необхідно зберегти та постійно поліпшувати існуючий порядок обслуговування, експлуатації й фінансування будівництва нових ділянок та ремонту діючих, переважно на конкурентних засадах. Під час створення міжнародних транспортних акціонерних компаній особливо в межах міжнародних транспортних коридорів, залізницям слід входити до складу їх засновників. На окремих нерентабельних,

але соціально-необхідних ділянках залізниць у разі відповідного обґрунтування можлива зміна форми власності – корпоратизація та приватизація.

Міжнародний досвід приватизації залізниць свідчить як про позитивні, так і про негативні її наслідки. Так, приватизація залізниць у Великій Британії викликала негативні наслідки для економіки держави та життєдіяльності людей. Отримавши у власність стальну магістраль, приватні підприємці постарались видавити з неї все, що можливо, не вкладаючи кошти в розвиток інфраструктури, яка з часом занепадала. Це призвело до серії залізничних катастроф в Англії. У Швейцарії приватизація залізниць супроводжувалась злетом у декілька разів тарифів і паралічем руху поїздів. Але в Європі країни в основному багаті та порівняно невеликі за територією. Їм поки що вдається компенсувати збитки, завдані приватизацією.

Естонія виставила на аукціон свою залізницю, 66% акцій якої купила компанія Rail Estonia. Новий власник відмовився від ремонтних потужностей й закупив локомотиви, які до цього були в експлуатації. В результаті постраждали трудящі Естонії. Міністр економіки та комунікацій Едгар Савісар назвав приватизацію залізниці найбільшою посадовою халатністю за весь час незалежності Естонії. Виправляючи помилку, уряд Естонії готовий викупити 66% акцій у компанії-власника. Проте остання запросила коштів у три рази більше, ніж було заплачено під час приватизації залізниці. При цьому інтерес до акцій естонської залізниці проявили п'ять міжнародних інвесторів.

Приватизаційний процес у Литві розпочався ще в 1999 р. Перший етап передбачав приватизацію лише 30% майна через те, що більшого не допускав закон про акціонерні товариства спецпризначення. Нині ж все майно литовських залізниць, частина з якого належить державі, оцінюється у 300 млн дол. Проте уряд не повною мірою виділяє необхідні кошти, скоротив частину дотацій на пасажирські перевезення, чим поставив залізницю у скрутне становище.

У Німеччині залізниці знаходилися у власності концерну. З літа 2001 р. влада почала розпродавати найбільш прибуткові підприємства концерну приватним власникам. Безперервна реструктуризація та зміна керівництва призвели до скорочення кількості робочих місць, особливо у шляховому господарстві. Уряд обіцяв, що реформа забезпечить зростання заробітної плати та покращення залізничного сполучення. Насправді ж багато спеціалістів втратили свої робочі місця. На їх посади прийшли управлінці з авіатранспорту та автомобілебудування. Їхня некомпетентність у питаннях залізничного транспорту призвела до створення багатьох консультативних фірм.

Поступово залізничне сполучення Німеччини скочується до рівня Великої Британії. Ідея створити на залізниці таку саму конкуренцію, як на автомобільному та авіаційному транспорті, зазнала краху. В процесі реалізації ця ідея показала, що приватні фірми, орієнтовані виключно на отримання прибутків, не в змозі забезпечити ні безпеки руху, ні дотримання точного графіка руху поїздів. Більше того, нові приватні власники отримують нині більше державних субвенцій із бюджету, ніж раніше державні залізниці. За оцінкою профспілок Німеччини, «Курс на приватизацію залізниць був помилковим» [4, с. 3].

У процесі реструктуризації білоруських залізниць розглядалися варіанти їхнього акціонування та приватизації. Білоруська залізниця являє собою десятки розрізнених структур і підприємств, об'єднаних в межах шести областей. Така структура є неефективною. Необхідно, щоб магістраль була єдиною юридичною особою, здатною проводити господарсько-фінансову та організаційно-управлінську діяльність, розвивати й оновлювати основні виробничі фонди, встановлювати економічно-обґрунтовані тарифи, активніше залучати національних і зарубіжних інвесторів [5].

Залізничні профспілки багатьох країн світу вважають, що приватизація залізниць невпинно веде до зростання тарифів, децентралізації управління, подальшого зношування основних фондів. Негативними є й соціальні наслідки приватизації – зростання безробіття, збільшення травматизму, інтенсифікація праці робітників, скасування соціальних пільг для користувачів залізничним транспортом тощо. Якщо ж питання приватизації буде поставлене на порядок денний, то всі ці негаразди стануть актуальними й для України. У зв'язку з цим виникне проблема визначення ціни. Нині, якщо враховувати балансову вартість Укрзалізниці, то достатньо 3 млрд дол., щоб заволодіти галуззю. При цьому слід зауважити, що річний доход Укрзалізниці перевищує цю суму. А ринкова вартість інфраструктури вітчизняних сталевих магістралей є, як мінімум, у п'ять разів більшою. Що ж до ринкової вартості локомотивів, то вона в 14–15 разів вища за балансову.

Такий стан речей, з одного боку, приховує небезпеку того, що вітчизняний олігарх або іноземний інвестор може за невелику плату отримати одну із найпотужніших галузей економіки держави, а з іншого, що протягом багатьох років залізниці не зможуть повною мірою здійснювати необхідні їм амортизаційні відрахування. Адже вони розраховуються виходячи з балансової, а не ринкової вартості. Відповідно, не повністю фінансується оновлення парка рухомого складу. Недостатньо коштів виділяється на ремонт і модернізацію інфраструктури. Укрзалізниця цю роботу виконує за рахунок власного прибутку.

Цей чинник та відсутність державної підтримки оновлення основних фондів залізниць а також компенсації за перевезення пільговиків не дозволило задовольнити потреби галузі в капітальних інвестиціях у всі попередні роки незалежності. Так, за рахунок власних і залучених коштів у останні п'ять років було освоєно лише третину капіталовкладень від потреби. Укрзалізниця ж необхідно принаймні 9 млрд грн. щорічно. В результаті потреби в закупівлі та модернізації рухомого складу задоволені лише на 17%, у модернізації шляхів – на 81%, в електрифікації магістралей – на 47%, у будівництві та реконструкції мереж зв'язку, телекомунікацій, інформаційних систем – на 3% [1]. Проте й за цих складних умов Укрзалізниця намагається виконувати свої обов'язки головного перевізника в країні. Питома вага залізниць у загальному вантажообороті всіх видів транспорту становить нині 89%, а в загальному обсягу пасажирських перевезень – 47%.

Щорічно послугами залізниць користуються понад 500 млн пасажирів. Це дозволяє стверджувати, що залізнична галузь не тільки виконує роль найбільшого перевізника, а й наповнює коштами бюджет держави. Щорічно до державної скарбниці та цільових фондів перераховується понад 6 млрд грн. При цьому у вигляді компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів із бюджетів усіх рівнів повертається лише близько 100 млн грн., що становить 5% від суми збитків від пасажирських перевезень. За приватизації залізниця не отримають і цих коштів.

Державна підтримка залізничної галузі була б значно суттєвішою та вагомішою, коли б до бюджету перераховувалось 12%, а не 50% від прибутку, як тепер. Різницю (38% прибутку) можна було б спрямувати на закупівлю нового рухомого складу та на реалізацію проекту з розвитку галузі. Залізничники значно б виграли, якби працював «Закон про залізничний транспорт»: щоб на кошти держбюджету закуповувалися нові локомотиви та вагони, як це робиться в країнах Європи. У нашій же країні все відбувається навпаки: залізниця виступає донором держави.

Приватизація залізниць несе загрозу соціальним правам самих залізничників. Реально може бути скорочено 150 тис. службовців. Припиниться реалізація діючих нині програм з надання матеріальної допомоги мало захищеним пенсіонерам – залізничникам, яких в країні майже 250 тис. чол. Загальна сума такої допомоги становить більше 230 млн грн. Не отримають повною мірою фінансування галузеві лікувальні, оздоровчі, освітні та спортивно-культурні заклади.

Тому в процесі реформування Укрзалізниця має намір звільнитися від соціальних об'єктів, які складають вагому статтю витрат. В

подальшому можуть бути приватизовані й дочірні підприємства, які виготовляють супутні товари або надають супутні послуги. Кандида-  
тами на приватизацію можуть стати деякі ремонтні заводи, депо,  
пральні, підприємства харчової та легкої промисловості.

**Висновки.** Приватизаційні процеси в залізничному комплексі  
України будуть розвиватися, і це об'єктивний процес. Проте він по-  
требує виваженого, вибіркового підходу, законодавчого забезпечення,  
державного регулювання з тим, щоб забезпечити максимальні вигоди  
як державі, так і залізничній галузі.

У концепції Державної програми реформування залізничного  
транспорту закладено багато позитивних намірів. За їх успішної реалі-  
зації залізнична галузь отримає нові можливості для розвитку. В той  
самий час результативність та ефективність реформування держмоно-  
полії залежатиме від здатності керівництва галузі не допустити втягу-  
вання її в різні тіньові бізнес-схеми.

Фахівцям Укрзалізниці і Міністерству транспорту та зв'язку  
України слід постійно працювати над удосконаленням тарифної полі-  
тики, особливо за нинішніх умов. Вона повинна бути максимально  
гнучкою, своєчасно реагувати на зміни кон'юнктури ринку під час  
його нестабільності.

1. *Залевский С.* Отрасль хотят купить по дешевле? / С. Залевский // *Магістраль*. — 2006. — № 8. — С. 4.
2. *Залізничний транспорт в Україні.* Нормативна база / Упоряд. О. М. Роїна. — К. : КНТ, 2005. — 480 с.
3. *Карачаєва С.* Заяви про світле майбутнє тепловозобудування поки що залишаються добрими побажаннями / С. Карачаєва // *Дзеркало тижня*. — 2006. — № 7. — С. 13.
4. *Коленченко О.* Частные руки тянутся к колее / О. Коленченко // *Магістраль*. — 2006. — № 7. — С. 3.
5. *Ланковой Н.* На коммерческие рельсы / Н. Ланковой // *Магістраль*. — 2008. — 19–25 листопада.
6. *Надін С.* Естонці вподобали Крюківський завод / С. Надін // *Магістраль*. — 2006. — № 8. — С. 3.
7. *Продаж «Луганськтепловоза»* — крок назад // *День*. — 2007. — 17 квітня.
8. *Слияния и поглощения* // *Инвестгазета*. — 2006. — № 8. — С. 11.
9. *Столяров К.* «Луганськтепловоз» на задньому ходу / К. Столяров // *Дзеркало тижня*. — 2007. — 21 квітня.
10. *Федорцев С.* Чим керувався ФДМУ при продажі «Луганськтепловозу» / С. Федорцев // *День*. — 2007. — 31 березня.
11. *Швайко Ю.* Опережая время / Ю. Швайко // *Магістраль*. — 2006. — № 7. — С. 2.

Одержано 20.07.2009.