

УДК 656:339.565

Ю.Р. Ярмолович, Д.Ю. Ярмолович

**РАЗВИТИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В СВЕТЕ КОНЦЕПЦИИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ЕС ДО 2050 ГОДА**

В статье приведен анализ развития транспортной политики Евросоюза, рассмотрены вопросы возможности соответствия уровню европейских требований транспортными отраслями Украины, освещен ряд положений и требований логистического, экономического и правового характера, предложенных Еврокомиссией, изучена необходимость интегрирования морских отраслей Украины в Транс'европейскую транспортную систему.

Ключевые слова: транспорт, транспортный коридор, транспортная логистика, международные перевозки, глобализация, европейская транспортная система.

У статті надано аналіз розвитку транспортної політики Євросоюзу, розглянуто питання можливості задовольнити європейські вимоги українськими транспортними галузями, висвітлено ряд положень та вимог логістичного, комерційного, економічного та правового характеру які запропоновано Єврокомісією, проаналізовано необхідність інтегрування морських галузей України до Транс'європейської транспортної системи.

Ключові слова: транспорт, транспортний коридор, транспортна логістика, міжнародні перевезення, глобалізація, європейська транспортна система.

The article is devoted to EU transport policy analysis. The level of the Ukrainian transport branches and European demands level was compared, logistical, economical and low demands and conditions generated by European commission was eliminated. Pos-

sibility to integrate Ukrainian marine branches into Trans European transport system was investigated. Transport is an important link between the producer and consumer, which is connecting different countries economics. Ukraine is involved into the transit of goods between Europe and Asia as a part of international transport corridor. There are following corridors which are crossing Ukrainian territory – Pan-European № 3, – Pan-European № 5, Pan-European № 7, Danube river, Pan-European № 9 and International Gdansk-Odessa. The scope of marine transportation is 89,6 % of world trade in mt and 70,1 % in USD and increasing constantly. At the same time the main problem for transit increasing is Ukrainian tariff policy. European Union intermodal transportation policy is directed to infrastructure modernization with coordination for whole continent unification. As a main problems of EU was eliminated social and economics equilibrium, ethnic and religious conflicts, International terrorism, out of USA control international strategy. Despite of EU economic inhomogeneity it is common field due to common infrastructure, free movement of people, goods and funds, the same currency and international management. Trans-European transport network is a result of common efforts and high quality coordination of all participants inside EU and the neighbors.

Keywords: transport, transport corridor, transport logistics, international transportation, globalization, European transport system.

Постановка проблеми. Транспортная отрасль является важным звеном каждой национальной экономики, несущим функцию связи различных отраслей производственно-хозяйственного комплекса с национальными экономиками других стран. Для Украины, где одной из наиболее важных задач является интеграция экономики страны в европейские структуры, организация взаимовыгодного сотрудничества с европейскими партнерами, поднятие стандартов производства и обслуживания до конкурентоспособного европейского уровня ей следует уделять дополнительное внимание. Для успешного развития нашей страны

важно гармонично розвивать все види транспорта и супуттєвуючіє сервисные службы

Обзор последних исследований и публикаций задача вывода транспортной системы страны на международный уровень и возможность ее интегрирования в единую транспортную систему Европы, а значит и европейскую экономику является темой многих публикаций.

Задачи исследования. Целью данной статьи является обзор рекомендаций Еврокомиссии по развитию транспортной системы стран Евросоюза, оценка возможностей Украины включиться в единую транспортную систему Европы в качестве одного или нескольких звеньев транспортных коридоров, анализ шагов, необходимых для вывода транспортной системы Украины на европейский уровень

Основной материал исследования. В настоящее время транспорт является одним из самых важных компонентов экономики государства, как развивающегося, так и с высокоразвитой экономической и социальной базой. Транспорт обеспечивает функционирование экономики, повышение эффективности общественного производства, создает условия для рационального размещения производственных сил по территории страны с учетом наиболее целесообразного приближения предприятий различных отраслей экономики к источникам сырья и районам потребления продукции, специализации и кооперации производства, позволяет развивать такие отрасли, как торговля, сельское хозяйство и другие.

Велика роль транспорта в решении социальных проблем, обеспечении деловых, культурных и туристских поездок населения, развитии культурного обмена внутри страны и за рубежом.

Транспорт обеспечивает развитие международных экономических отношений, способствуя осуществлению взаимовыгодного обмена между различными странами. Исторически на формирование транспортных систем различных государств оказывало влияние их географическое расположение, природный потенциал, климатические, и ландшафтные характеристики. Это

привело к формированию транспортных коридоров, которые наиболее рационально используются в условиях конкретного региона и государства. Через территорию нашей страны проходят Панъевропейский № 3, Панъевропейский № 5, Панъевропейский № 7, Дунайский (водный), Панъевропейский № 9, а также Международный транспортный коридор Гданьск-Одесса [1]. Украина, находящаяся в непосредственной близости от стран Евросоюза, обладает значительным транзитным потенциалом и заинтересована в максимальном использовании возможностей по развитию рынка сервисных услуг.

Развитию транспорта как составной части инфраструктуры постоянно уделяют большое внимание правительства практически всех стран мира.

Морской транспорт работает в своем собственном пространстве, географические и физические свойства которого определяют стратегию его управления и коммерческого использования. В то время как географические обстоятельства подвержены минимальным изменениям, коммерческая и законодательная составляющие динамичны и требуют постоянного внимания. Морские перевозки являются одной из самых глобализированных отраслей с точки зрения собственности и операций где интересы сопредельных стран постоянно пересекаются. В 2011 году на морские перевозки пришлось 89,6 % объема мировой торговли в натуральном выражении и 70,1 % в стоимостном выражении с тенденцией к росту. В то же время, как утверждают аналитики, недостатки существующей в Украине тарифной системы тормозят рост транзитных перевозок [2].

Экономическое пространство ЕС, хотя и существенно неоднородно, является по-настоящему общим, благодаря единым инфраструктурным системам, свободному перемещению людей, товаров, услуг и капиталов, единой валюте (евро), согласованию национальных экономических политик и наднациональному управлению по значительному числу государственных функций. В этой связи трудно недооценить значение развития единой транспортной системы для успешного функционирования

ния общего экономического пространства ЕС. Кроме того, транспорт является одним из ключевых факторов развития современной экономики. Несмотря на то, что в начале XXI в. мы вступаем в эру информационного общества и виртуальной торговли, значение транспорта не уменьшается, хотя информационные технологии могут обеспечить в ряде случаев снижение спроса на физические транспортные перевозки. Продолжительный рост спроса на транспортные услуги объясняется несколькими основными факторами. Для грузоперевозок рост обусловлен в значительной степени переменами в экономике и системе производства. Этот феномен был усилен перемещением некоторых производств, особенно с высокими затратами труда, с целью снижения производственных затрат, даже если место производства находится в сотнях, а то и тысячах километров от места окончательной сборки, или же вдали от потребителя. Наконец, транспортная деятельность имеет огромное значение для обеспечения эффективного динамического использования пространства с учетом обострения дефицита пространства как такового в последнее время.

Объективной потребностью экономического развития ЕС в 1990-е годы стало открытие единого транспортного рынка ЕС, что способствовало значительному падению потребительских цен, которое сочеталось с улучшением качества предоставляемых услуг и более широким их выбором, таким образом изменив стиль жизни и потребительские привычки европейцев. В свою очередь, интенсификация взаимодействия в транспортной области создала дополнительные стимулы к развитию промышленности. Интеграция в сфере транспорта принесла выгоду и самому сектору, который к концу 1990-х годов насчитывал около семи миллионов рабочих мест и составлял 6 % от внутреннего валового продукта. Наибольшее число предприятий железнодорожного транспорта функционирует в Германии (132) и Италии (131), морского и воздушного транспорта – в Великобритании (1027 и 971 соответственно), автомобильного транспорта – в Испании (131225) [3].

В настоящее время стратегия развития транспорта в ЕС подразумевает уже не только беспрепятственное функционирование единого рынка. На первый план выдвинута задача создания современных транспортных систем, соответствующих достигнутым уровням и изменениям в структуре европейского и мирового хозяйства. В качестве инструмента реализации данной стратегии разрабатываются конкретные мероприятия транспортной политики в рамках определенных временных интервалов. В настоящее время подобные мероприятия опираются, прежде всего, на так называемую Белую книгу по транспорту.

Одно из важнейших направлений современной транспортной политики ЕС заключается в решении актуальных проблем в транспортной области, обусловленных отсутствием гармоничного развития общей транспортной политики. Перевозки автотранспортом составляют 44 % рынка грузоперевозок, тогда как морским транспортом – 41 %, железнодорожным – 8 % и внутренним водным транспортом – 4 %.

В ЕС постоянно принимаются меры по более рациональному использованию всех видов транспорта. Еще большая нагрузка будет сконцентрирована на главных сквозных магистралях, которые уже сегодня перегружены. Быстрый экономический рост, ожидаемый в странах – кандидатах в ЕС, и лучшие связи с отдаленными регионами также увеличат транспортные потоки, что дает Украине шанс на скорейшую евроинтеграцию транспортной отрасли. В условиях стремительного роста перевозок растет и число так называемых «узких мест» на главных международных маршрутах. Возникающие на окраинах агломераций или в районе естественных барьеров и границ, они влияют на все виды транспорта. Со стороны стран, стремящихся войти в инфраструктуру, необходимо направить усилия на обеспечение взаимосвязей, устранение «узких мест», чтобы обеспечить физическое движение грузов и пассажиров, реализации идеи внутреннего рынка и территориального сплочения ЕС.

Отдельно рассматривается политика развития интермодальных коридоров. Для ее успешного осуществления требуется

достижение высокого качества железнодорожной инфраструктуры. Физические характеристики железных дорог в Европе не позволяют эффективно осуществлять массовые грузовые перевозки, эшелонировать контейнеры или составлять длинные составы с учетом того, что напряженное движение пассажирских поездов осуществляется по той же инфраструктуре, что и грузовых. Украина, в ее теперешнем состоянии сталкивается с теми же проблемами. Учитывается, что в ближайшем будущем невозможно организовать железнодорожную сеть, целиком предназначенную для грузоперевозок, поэтому предполагается использовать существующие линии в большей степени для транспортировки грузов.

Неотъемлемым звеном мультимодальных коридоров является доступ к портам. Это – необходимое условие развития морских перевозок. Большое значение имеют и терминалы окончательного назначения грузов. В целях повышения пропускной способности планируется открыть их для привлечения инвестиций в парк функционирующих судов и осуществления трансъевропейских перевозок. Предполагается осуществление специфических мер по управлению движением автотранспорта, скоординированных на европейском уровне, с целью общего улучшения условий перевозки в основных городах, независимо от причины перегруженности [4. С. 327]. В целом политика ЕС в области интермодальных перевозок направлена главным образом на совершенствование объектов инфраструктуры, обеспечивающих сплочение европейского континента в области международных перевозок, что дает Украине шанс на привлечение инвестиций.

Украинским транспортникам стоит обратить внимание на транспортную политику ЕС. Подход, на который опирается Белая книга в сфере адаптации общей транспортной политики, подразумевает ряд ценовых мер, а также действий, связанных с оживлением альтернативных автомобильному видов транспорта (чему способствует значительная роль железнодорожного транспорта в странах-кандидатах) и целевым инвестированием в трансъевропейские сети. Внедрение шестидесяти дополнитель-

ных мер, содержащихся в Белой книге, направлено на связь между транспортной политикой и экономическим ростом, без действий по ограничению мобильности людей и товаров. Помимо программы, предложенной в Белой книге, предполагается осуществление ряда последовательных мер на национальном и локальном уровнях [5]. Для нашей страны имеет значение принятие так называемой процедуры *transport acquis* (приведение законодательно-правового массива в области транспорта в соответствие со стандартами ЕС). Для стран-кандидатов на вступление в ЕС, являющихся участниками международных соглашений, особенно в области международных грузоперевозок и воздушного транспорта такая процедура не создает дополнительных проблем. Первый критерий оценки проведения расширения – это осуществление успешного присоединения участников к трансъевропейской сети, что является предварительным условием их экономического развития и их интеграции в мировой рынок. Интенсивное техническое сотрудничество стран-кандидатов и Комиссии уже привело к созданию нескольких транспортных коридоров, а также к осуществлению проекта глобальной оценки потребности в инфраструктуре стран-кандидатов (*Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA*). Процесс осуществления проекта TINA начался еще в 1996 г. с целью пересмотреть и скоординировать развитие интегрированной транспортной системы в странах-кандидатах. Основная идея проекта заключается в координации инфраструктурных проектов этих стран с проектами, принятыми в ЕС с целью продления на них единой трансъевропейской сети.

Становление транспортной политики ЕС происходит в соответствии с общей логикой поступательного развития Европейского Союза, тенденциями усложнения и укрепления хозяйственно-экономических связей в Европе, процессами закономерной институционализации и гармонизации сфер регуляции и управления транспортной отраслью. Экономически мотивированное продвижение к единому рынку и единому политическому пространству при обилии разнообразных интересов в условиях

высокой демократической политической культуры вылилось в формирование сложной, но эффективной системы институтов и инструментов управления ЕС, в том числе – в транспортной сфере.

Сформировавшиеся за время существования Европейского Союза институты и инструменты транспортной политики обеспечивают координацию действий стран-членов ЕС в этой сфере, проведение эффективной единой политики, учитывающей общесоюзные и национальные интересы. Существующая система предполагает деятельность постоянных и периодических механизмов координации, развернутую концептуальную, правовую, финансовую базу деятельности, возможность для гибкого реагирования и своевременной корректировки направлений и содержания транспортной политики ЕС [6]. Обилие организационных и финансовых инструментов реализации транспортной политики отвечает потребности в использовании как можно более широкого ряда субъектов, хозяйственно-экономической и финансовой деятельности для обеспечения наиболее эффективного приложения всех имеющихся возможностей осуществления проектов в области транспорта и согласования всех существующих здесь интересов. В целом функционирование управленческого аппарата ЕС в сфере транспортной политики эффективно обеспечивает развитие транспортной сферы стран ЕС на уровне высоких мировых стандартов. «Белая книга» ЕС, в которой излагаются принципы и содержание транспортной политики ЕС, подвергается непрерывной корректировке в соответствии с возникающими задачами и вызовами времени. Этот документ является базовым концептуально-стратегическим документом транспортной политики ЕС, который дает ориентиры на продвижение к новым стандартам и уровню развития.

Идея построения единой трансъевропейской транспортной сети, была выдвинута на заседании Европейского совета в Маастрихте в 1991 г. Реализация проекта трансъевропейской транспортной сети стала возможной' благодаря развитию транспортных технологий, институционализации партнерства стран ЕС

на высоком организационном уровне, выстраиванию сложной системы организационно-правовых и финансовых институтов, политической воле старых и новых членов, кандидатов вступление в ЕС, стратегических партнеров ЕС. Трансъевропейская транспортная сеть стала образцом и результатом сложной координации и высокого качества отраслевой политики внутри ЕС и на его рубежах.

Критика транспортной политики ЕС со стороны экологических НПО и профсоюзов показывает наличие определенного круга проблем развития транспорта и транспортной инфраструктуры в Европе, которые являются закономерным следствием как экстенсивного роста, так и усложнения, повышения качественных характеристик европейской транспортной системы. Критика экологов и профсоюзов демонстрирует преимущественно открытый стиль регулирования развития транспортной отрасли в Европе и открытый характер поиска направлений этого развития, возможность заявления своих интересов и прав различным субъектам экономических и гражданских отношений, готовность со стороны институтов, реализующих транспортную политику ЕС, выслушивать критику и реагировать на нее [7].

Эволюция транспортной политики ЕС во второй половине XX и начале XXI вв. показывают ее подчиненность логике постепенной демонополизации и либерализации, постепенной интеграции экономик, связанным с этим задачам, осуществления крупных инфраструктурных проектов в масштабах общей территории ЕС (трансъевропейская транспортная сеть) и за ее пределами (Панъевропейские транспортные коридоры, главные транспортные оси), углубления транспортной интеграции, гармонизации транспортной сферы, продолжения работы по созданию высокоэффективной, высококачественной, высокотехнологичной, экологически безопасной единой европейской транспортной системы, отвечающей наивысшим стандартам, существующим в теории и практике транспортной индустрии.

По мере углубления европейского интеграционного процесса в транспортной политике, как и в политике ЕС в целом,

произошел переход от негативной интеграции (простое устранение барьеров при трансграничном перемещении товаров, услуг и факторов производства, что усиливает конкуренцию, повышает качество товаров, услуг и факторов производства, стимулирует рост эффективности экономики) к интеграции позитивной (создание единой правовой и институциональной системы, обеспечивающей дальнейшее увеличение мобильности товаров, услуг и факторов производства) [8].

Транспортная политика ЕС нацеливает на широкое использование энергосберегающих и экологических видов транспорта и технологий, обеспечивает наивысшие стандарты безопасности и услуг благодаря объединению транспортных сетей, развитию мультимодальных и интермодальных перевозок, непрерывной модернизации оборудования, координации научных исследований, разработке новых транспортных технологий, постоянному улучшению качества обслуживания потребителей и условий труда. Современная транспортная система ЕС – это единая транс- и межконтинентальная мультимодальная сеть, обеспечивающая непрерывный грузо- и пассажиропоток во всех направлениях и за пределы ЕС, высокотехнологичная техника и оборудование, гарантирующие потребителям комфорт, скорость и своевременность доставки, высокие стандарты качества обслуживания, условий труда, общей и экологической безопасности. Транспортная отрасль ЕС создает 10 % ВВП Европейского Союза, в ней заняты более 10 млн. человек, транспортный сектор обеспечивает около 5 % занятости ЕС. Мобильность не просто незаменимый компонент конкурентоспособной экономики, но и право всех граждан [9. С. 475].

В качестве наиболее важных глобальных вызовов, встающих перед Европейским Союзом перечислены обеспечение равновесия в социально-экономической стратегии развития, усиление религиозно-этнической и культурной конфликтности, угрозы терроризма, сложность проведения независимой от США внешнеполитической стратегии и т.д.). В 2010 Европейский Совет принял новую европейскую стратегию, «Европа-2020». В

итоговом заявлении саммита говорится, что необходимо обеспечить «стабильный экономический рост», а «повышение конкурентоспособности европейских товаров и социальной интеграции европейских граждан должны основываться на развитии новых экологических технологий». ЕС поставил задачу увеличения почти вдвое инвестиций в разработку новых, прежде всего «зеленых» технологий (с нынешних 1,9 до 3 процентов от ВВП), сокращение числа людей, живущих за чертой бедности, по меньшей мере на 20 млн. (<http://ec.europa.eu>. European Council 17 June 2010, Conclusions). Евросоюз намерен повысить занятость в возрасте с 20 до 64 лет с нынешних 69 до 75 процентов. Стратегия «Европа-2020» предполагает большое внимание уделить экологии. Выбросы двуоксида углерода должны быть сокращены на 20 % по сравнению с уровнем 1990 года, доля возобновляемых источников энергии в конечном энергопотреблении должна составлять не менее 20 %, на 20 % должно снизиться и энергопотребление [10].

Министры транспорта стран-членов ЕС одобрили предварительный план по созданию на территории Евросоюза единой транспортной системы (БФМ.РУ) План рассчитан на срок до 2030 года с заделом проведения модернизации до 2050 года. Инвестиции до 2020 года оцениваются в 500 млрд. евро, их предполагают направить европейские правительства, Евро-комиссия, Европейский инвестиционный банк и частные инвесторы. В рамках развития сети предполагается обустройство 10 транспортных коридоров. К 2030 году 15 тысяч километров железных дорог должны быть модернизированы для скоростного сообщения, 86 главных европейских морских портов соединены авто- и железнодорожными дорогами.

Выводы. В рамках выделения средств на развитие транспортной сети Евросоюзом у Украины появляется шанс подключиться к программам целевого инвестирования в транспортную инфраструктуру.

1. Географическое положение Украины позволяет развивать сервисные услуги и наращивать транзитный потенциал.

2. Для приведения украинской транспортной системы в соответствие с требованиями Евросоюза необходимо принять меры по повышению экологических стандартов, стандартов качества и безопасности.

3. Присоединение Украины к трансъевропейской транспортной сети возможно при приведении к европейским требованиям правовых, экономических и экологических законодательных актов.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Международные транспортные коридоры МТК, проходящие по территории Украины, их создание, маршруты, протяженность, описание, технические характеристики.* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aviorlogistics.com/globalization/international-transport-corridorsine.html>
2. *Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, проблемы, перспективы для Украины* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://refrend.ru/9721.html><http://refrend.ru/9721.html>
3. *Port Benchmarking for Assessing Hong Kong's Maritime Services and Associated Costs with other Major International Ports* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/port_bm_study.pdf
4. *COMPETITION IN PORTS AND PORT SERVICES // Organisation for Economic Cooperation and Development / DAF/COMP(2011)14, 2011, 327 p.*
5. *Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельности / Г.К. Войтоловский // Морской сборник. – № 5. – 2008. – С. 26-32.*
6. *Корнеев А. Материалы экспертизы общей концепции и обоснования целесообразности строительства «Трансконтинентальной транспортно-энергетиче-*

- ской магистрали Азия-Северная Америка» (ТТЭМ) / А. Корнеев. – М.: Институт США и Канады РАН, 2007.*
7. *Теория и практика морской деятельности: Серия научных публикаций / Под ред. проф. Г.К. Войтоловского. – Вып. 17. – М., 2010.*
 8. *Intesco Research Group «рынок морских и речных грузоперевозок: комплексный анализ и прогноз до 2016 года» 16.01.2014 г. – С. 170-172.*
 9. *Зеркалов Д.В. Международные перевозки грузов / Д.В. Зеркалов, Е.Н. Тимошук. – К.: Изд-во «Основа», 2009. – 475 с.*
 10. *Financial Times (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.*

REFERENCES

1. *Mezhdunarodnye transportnye koridory MTK, prohodjashhie po territorii Ukrainy, ih sozdanie, marshruty, protjazhennost', opisanie, tehniczeskie harakteristiki.* <http://www.aviorlogistics.com/globalization/international-transport-corridorsine.html> [in Russian]
2. *Gruzovoj tranzit na morskome transporte: sostojanie, problemy, perspektivy dlja Ukrainy «Gruzovoj tranzit na morskome transporte: sostojanie, problemy, perspektivy dlja Ukrainy» Istochnik:* <http://refrend.ru/9721.html><http://refrend.ru/9721.html> [in Russian]
3. *Port Benchmarking for Assessing Hong Kong's Maritime Services and Associated Costs with other Major International Ports // http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/port_bm_study.pdf* [in English]
4. *COMPETITION IN PORTS AND PORT SERVICES // Organisation for Economic Cooperation and Development / DAF/COMP(2011)14, 2011, 327 p.* [in English]

5. *Vojtolovskij G. K. Ob jevoljucii gos. upravlenija morskoy dejatel'nosti // Morskoy sbornik. – № 5. – 2008. – 26-32 p. [in Russian]*
6. *Korneev A. Materialy jekspertizy obshhej koncepcii obosnovanija celesoobraznosti stroitel'stva «Transkontinental'noj transportno-jenergeticheskoy magistrali Azija–Severnaja Amerika» (TTJeM). – M.: Institut SShA i Kanady RAN, 2007 [in Russian]*
7. *Teorija i praktika morskoy dejatel'nosti: Serija nauchnyh publikacij // Pod red. prof. Vojtolovskogo G.K., Vypusk 17. – M., 2010 [in Russian]*
8. *Intesco Research Group «rynok morskikh i rechnykh gruzoperevozok: kompleksnyj analiz i prognoz do 2016 goda» 16.01.2014 g – 170-172 p. [in Russian]*
9. *Zerkalov D.V. Timoshhuk E.N. Mezhdunarodnye perevozki gruzov. – K.: Izd-vo «Osnova», 2009. – 475 p. [in Russian]*
10. *Financial Times (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June [in English]*

Стаття надійшла до редакції 20.02.2015

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, заступник директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, завідувач відділу ринку транспортних послуг **О.М. Котлубай**

доктор економічних наук, професор, завідувач відділу ринкових механізмів і структур Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **В.М. Лисюк**