УДК 336.22

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ТАКСИ И ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Калачев М.А.

к.э.н., доцент,

Российский университет транспорта (МИИТ),

Москва, Россия

Колмыков Э.С.

студент 3 курса,

Российский университет транспорта (МИИТ),

Москва, Россия

Аннотация

Цель исследования — определить, как налоговые обязанности распределяются между перевозчиком и оператором цифровой платформы при организации перевозок легковым такси. На основе объектно ориентированного подхода рассмотрены правовые статусы перевозчика, пассажира, оператора платформы и налогового органа. Проанализированы условия применения налога на профессиональный доход, упрощенной системы налогообложения и общего режима, изменения порядка исчисления налога на добавленную стоимость с 2026 г., требования к контрольно-кассовой технике, информационное взаимодействие платформ с налоговыми органами и критерий систематичности работы через платформу, действующий с 1 октября 2026 г. Показано, что использование цифрового сервиса само по себе не определяет налоговую обязанность участников: налоговый статус перевозчика и оператора платформы устанавливается по фактической договорной модели и выполняемым функциям, а превышение критерия систематичности не означает

автоматической переквалификации отношений в трудовые. Нормативная база приведена по состоянию на 6 октября 2026 г.

Ключевые слова: налогообложение такси, налог на профессиональный доход, упрощенная система налогообложения, налог на добавленную стоимость, цифровая платформа, служба заказа легкового такси, контрольно-кассовая техника, налоговый агент, налоговые риски.

TAXATION OF TAXI SERVICES AND DIGITAL PLATFORMS IN THE RUSSIAN FEDERATION

Kalachev M.A.
PhD in Economics, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Kolmykov E.S.
3rd-year student,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract

The study aims to determine how tax obligations are distributed between the carrier and the digital platform operator in taxi services. Using an object-oriented approach, it examines the legal statuses of the carrier, the passenger, the platform operator and the tax authority. It analyzes the conditions for applying the tax on professional income, the simplified taxation system and the general regime; changes in value added tax calculation from 2026; cash register equipment requirements; information interaction between platforms and tax authorities; and the systematicity criterion for platform work, effective October 1, 2026. It is shown that using a digital service does not itself determine participants' tax obligations: the tax status of the carrier and the

platform operator depends on the actual contractual model and functions performed, and exceeding the systematicity criterion does not automatically requalify the relationship as employment. The regulatory framework is current as of October 6, 2026.

Keywords: taxation of taxi services, tax on professional income, simplified taxation system, value added tax, digital platform, taxi ordering service, cash register equipment, tax agent, tax risks.

Введение

Цифровизация рынка пассажирских перевозок существенно изменила организацию деятельности легкового такси [14]. Заказ поездки, взаимодействие пассажира и перевозчика, расчет стоимости перевозки и передача информации о заказе все чаще осуществляются посредством цифровых платформ. При этом цифровой характер взаимодействия сам по себе не устраняет самостоятельность участников возникающих правоотношений и не означает, что оператор платформы становится перевозчиком либо приобретает обязанности налогоплательщика за всех участников расчетов.

Для налогового права принципиальное значение имеет установление фактической модели отношений: кто осуществляет перевозку, кому принадлежит транспортное средство, кто заключает договор с пассажиром, кто получает доход от оказания услуги и какую функцию выполняет оператор цифровой платформы. Ошибочное отождествление указанных субъектов может приводить к неправильному определению налоговой базы, обязанностей по применению контрольно-кассовой техники (далее — ККТ) и статуса налогового агента.

Актуальность исследования определяется изменениями законодательства, вступившими в силу в 2026 г. С 1 января 2026 г. основная ставка налога на добавленную стоимость (далее — НДС) составляет 22 %, а для налогоплательщиков, применяющих упрощенную систему налогообложения

(далее — УСН), изменены правила определения обязанности по НДС [6]. С 1 октября 2026 г. действует Федеральный закон от 31.07.2025 № 289-ФЗ, регулирующий деятельность посреднических цифровых платформ, и применяется установленный Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.06.2026 № 760 критерий систематичности и продолжительности выполнения работ и оказания услуг через такие платформы [10; 11]. Цель статьи — определить, как налоговые обязанности распределяются между перевозчиком и оператором цифровой платформы при организации перевозок легковым такси.

Объект, предмет и методология исследования

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе налогообложения деятельности по перевозке пассажиров легковым такси при использовании цифровых платформ.

Предмет исследования составляют нормы российского налогового, транспортного и трудового законодательства, а также законодательства о платформенной экономике, регулирующие налоговый статус перевозчиков и операторов цифровых платформ, порядок определения налоговой базы, фискализацию расчетов и информационное взаимодействие платформ с налоговыми органами.

Методологическую основу исследования составляют формально-юридический, системный и функциональный методы. Формально-юридический метод использован для анализа содержания налоговых и транспортных норм, системный — для рассмотрения налоговых отношений во взаимосвязи с регулированием перевозок легковым такси и платформенной экономики, функциональный — для разграничения фактических функций перевозчика и оператора цифровой платформы. Нормативная база приведена по состоянию на 6 октября 2026 г.

Объектно ориентированный подход предполагает выделение четырех основных элементов исследуемой системы: перевозчика, пассажира, оператора

цифровой платформы и налогового органа. Права и обязанности каждого из них определяются не самим фактом использования мобильного приложения, а совокупностью юридических фактов: заключением договора, осуществлением перевозки, получением дохода, выбором налогового режима и способом осуществления расчетов.

1. Налоговый статус перевозчика и применение налога на профессиональный доход

Правовое регулирование перевозок пассажиров и багажа легковым такси осуществляется прежде всего Федеральным законом от 29.12.2022 № 580-ФЗ. В соответствии со ст. 3 этого закона деятельность по перевозке осуществляется на основании разрешения, которое предоставляется юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю или физическому лицу и подтверждается записью в региональном реестре перевозчиков легковым такси; при этом физическое лицо вправе осуществлять перевозки после заключения со службой заказа легкового такси договора, предусмотренного ст. 20 данного закона [9].

Следовательно, статус лица в системе регулирования такси и его налоговый статус необходимо рассматривать во взаимосвязи, но не отождествлять. Наличие разрешения и записи в реестре не означает автоматического применения конкретного налогового режима, а выбор налогового режима не заменяет разрешительных требований транспортного законодательства.

Одним из вариантов легализации деятельности физического лица является специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» (далее — НПД), применяемый в порядке эксперимента на основании Федерального закона от 27.11.2018 № 422-ФЗ; эксперимент проводится с 1 января 2019 г. по 31 декабря 2028 г. [8]. Для доходов, полученных от физических лиц, установлена ставка 4 %, для доходов от индивидуальных предпринимателей и юридических лиц — 6 %. Применение режима связано, в частности, с ограничением годового дохода суммой 2,4 млн руб.

и отсутствием работников, состоящих с налогоплательщиком в трудовых отношениях [2; 8].

Особенность НПД состоит в отсутствии обязанности приобретать и применять ККТ: чек формируется налогоплательщиком с использованием приложения «Мой налог». Однако освобождение от ККТ не означает освобождения от документирования дохода: плательщик НПД обязан сформировать чек по каждому поступлению денежных средств и передать его покупателю (заказчику) в установленном порядке [2; 8].

2. Упрощенная система налогообложения

Для индивидуального предпринимателя, осуществляющего перевозки и не применяющего НПД, одним из вариантов является УСН, установленная гл. 26.2 Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ). Базовая ставка налога составляет 6 % при объекте «доходы» и 15 % при объекте «доходы, уменьшенные на величину расходов»; законами субъектов Российской Федерации могут быть установлены пониженные ставки при соблюдении условий, предусмотренных ст. 346.20 НК РФ [3; 5].

В 2026 г. предельный размер дохода, позволяющий сохранить право на применение УСН, составляет 490,5 млн руб., предельная остаточная стоимость основных средств — 218 млн руб. [3]; средняя численность работников не должна превышать 130 человек (ст. 346.12 НК РФ) [5]. Превышение установленных ограничений влечет утрату права на применение УСН (ст. 346.13 НК РФ) [5].

Представление об УСН как о режиме, полностью освобождающем налогоплательщика от НДС, с 2026 г. утратило актуальность. С 1 января 2026 г. для налогоплательщиков, применяющих УСН, действует новый порядок определения обязанности по НДС: порог дохода для освобождения на 2026 г. установлен в размере 20 млн руб., при его превышении возникает обязанность по исчислению и уплате НДС [3; 6].

Для налогоплательщиков, применяющих УСН и утративших право на освобождение, предусмотрены специальные ставки НДС — 5 и 7 %. Их применение зависит от размера дохода (для ставки 5 % в 2026 г. — не более 272,5 млн руб.) и иных условий, установленных ст. 164 НК РФ [3; 5].

3. Общий режим налогообложения

Общий режим налогообложения применяется индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами в случаях, когда отсутствуют основания либо возможность использования специального налогового режима. Для индивидуального предпринимателя он предполагает налогообложение предпринимательской деятельности по правилам НК РФ, включая налог на доходы физических лиц (далее — НДФЛ), который с 2025 г. исчисляется по прогрессивной шкале (ст. 224 НК РФ), и НДС. Для юридического лица соответствующая налоговая модель включает, в частности, налог на прибыль организаций и НДС [5].

Представление общего режима как простой комбинации фиксированных ставок является методологически неверным. Налоговая нагрузка определяется совокупностью элементов налогового обязательства: объектом налогообложения, составом доходов и расходов, налоговыми вычетами и статусом налогоплательщика.

В отличие от НПД общий режим требует более сложного налогового учета. Для предпринимателя, осуществляющего перевозки в небольшом масштабе, это повышает административные издержки. Вместе с тем для более крупных субъектов общий режим не может оцениваться исключительно как невыгодный, поскольку он позволяет учитывать расходы и использовать предусмотренные законодательством налоговые вычеты, в том числе по НДС.

4. Налоговый статус оператора цифровой платформы

Цифровая платформа не должна автоматически отождествляться с перевозчиком. Федеральный закон № 580-ФЗ использует специальное

понятие «служба заказа легкового такси» — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которым предоставлено право на осуществление деятельности по получению заказов от лиц, имеющих намерение стать фрахтователями, и (или) по их передаче (ст. 2); такое право возникает с момента внесения сведений о службе заказа в региональный реестр (ч. 1 ст. 14). Отношения службы заказа и перевозчика оформляются договором в простой письменной форме (ст. 20) [9].

Федеральный закон № 289-ФЗ устанавливает правовые основы деятельности посреднических цифровых платформ, в том числе информационного взаимодействия их операторов с налоговыми органами, и вступил в силу 1 октября 2026 г. (ст. 23) [10]. Квалификация конкретной службы заказа такси как оператора посреднической цифровой платформы зависит от соответствия платформы установленным законом критериям и включения ее в соответствующий реестр, а не от самого факта использования мобильного приложения.

Для налогового анализа необходимо установить фактическую договорную модель. Возможны ситуации, при которых оператор платформы оказывает перевозчику информационные или посреднические услуги, а сама перевозка осуществляется перевозчиком; в таком случае доход перевозчика от перевозки и доход оператора платформы от оказания услуг имеют различную правовую природу.

Поэтому нет оснований считать, что платформа во всех случаях исчисляет налог на прибыль со всей суммы, уплаченной пассажиром: налоговая база оператора определяется применяемой им договорной моделью и нормами налогового законодательства. Аналогичным образом любую платформу нельзя автоматически признавать налоговым агентом по НДФЛ только потому, что через нее осуществляется выплата физическому лицу. Налоговыми агентами признаются лица, на которых соответствующие обязанности возложены НК РФ (ст. 24, 226) [4; 5]; необходимо установить статус получателя, содержание договора и наличие предусмотренных НК РФ оснований. В частности, доходы,

облагаемые НПД, освобождены от НДФЛ (ст. 217 НК РФ), поэтому при выплатах плательщикам НПД обязанности налогового агента по НДФЛ не возникает [5; 8].

5. Информационное взаимодействие цифровых платформ с налоговыми органами

Развитие платформенной экономики привело к формированию специальных механизмов информационного взаимодействия операторов цифровых платформ с налоговыми органами. В соответствии со ст. 20 Федерального закона № 289-ФЗ такое взаимодействие осуществляется в порядке и в соответствии с требованиями, которые утверждаются Правительством Российской Федерации [10]; Правила осуществления информационного взаимодействия операторов посреднических цифровых платформ с налоговыми органами утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2026 № 766 [12].

Для сферы такси это имеет принципиальное значение, поскольку цифровая платформа располагает информацией о заказах, исполнителях, продолжительности работы, стоимости услуг и иных параметрах взаимодействия. Наличие такой информации, однако, не означает автоматического возникновения у платформы обязанности уплачивать налоги за перевозчика: информационная функция платформы и налоговая обязанность перевозчика представляют собой различные элементы правового механизма. Состав и порядок передачи сведений налоговым органам определяются указанными Правилами [12].

6. Критерий систематичности работы через цифровую платформу

Согласно п. 5 ч. 1 ст. 17 Федерального закона № 289-ФЗ оператор посреднической цифровой платформы обязан установить ограничения на систематическое и продолжительное выполнение работ, оказание услуг партнером-исполнителем, являющимся физическим лицом, в интересах одного

пользователя-заказчика; критерии систематичности и продолжительности устанавливаются Правительством Российской Федерации [10]. Таким образом, обязанность по установлению ограничений возложена законом на оператора платформы.

Критерий утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.06.2026 № 760, действующим с 1 октября 2026 г. до 1 октября 2032 г. Критерием является выполнение работ либо оказание услуг одному пользователю-заказчику через посредническую цифровую платформу более 60 часов в каждом месяце в течение шести месяцев подряд. Он применяется в четырнадцати перечисленных в постановлении сферах деятельности, определенных по ОКВЭД, в том числе в сфере сухопутного и трубопроводного транспорта (класс 49) [11]. Такси в тексте постановления отдельно не названо, однако деятельность легкового такси классифицируется в этом классе (подкласс 49.32 ОКВЭД 2). Поскольку критерий определяется применительно к одному пользователю-заказчику, в сфере такси, где заказы обычно поступают от разных пассажиров, он, как представляется, может быть достигнут преимущественно при регулярном обслуживании одного и того же заказчика, например корпоративного клиента.

Смысл механизма, как представляется, состоит в выявлении ситуаций, в которых длительные и систематические отношения, оформленные как гражданско-правовые, могут обладать признаками трудовых отношений, предусмотренными ст. 15 Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ) [13].

Превышение установленного временного показателя само по себе не означает автоматической переквалификации отношений в трудовые. Признание отношений, возникших на основании гражданско-правового договора, трудовыми осуществляется в порядке, предусмотренном ст. 19.1 ТК РФ, с оценкой совокупности обстоятельств конкретных отношений [13]. Критерий следует рассматривать как предусмотренный законодательством

инструмент выявления соответствующего риска, а не как самостоятельное основание для переквалификации.

7. Фискализация расчетов

Особенности документирования расчетов плательщиками НПД рассмотрены в разделе 1. Для иных субъектов, осуществляющих расчеты в рамках предпринимательской деятельности, требования о применении ККТ определяются Федеральным законом от 22.05.2003 № 54-ФЗ с учетом способа осуществления расчетов и предусмотренных законом исключений [7].

Неверно утверждать, что все водители такси обязаны использовать ККТ, равно как неверно считать отсутствие ККТ универсальным освобождением для всех водителей. Решение зависит прежде всего от налогового и организационно-правового статуса конкретного перевозчика и от способа расчетов с пассажиром.

Ответственность за нарушение законодательства о применении ККТ предусмотрена ст. 14.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [1].

8. Основные налоговые риски

Наиболее существенные налоговые риски в рассматриваемой сфере связаны не столько с самим использованием цифровой платформы, сколько с несоответствием фактической модели деятельности ее юридическому оформлению.

Первый риск заключается в неправильном выборе налогового режима. Применение НПД при отсутствии установленных условий либо при превышении лимита дохода (2,4 млн руб. в год) влечет утрату права на применение специального режима [2; 8]; аналогичные последствия для УСН наступают при превышении установленных ею ограничений [5].

Второй риск связан с неполным отражением доходов. Использование платформы создает цифровой след операций [14], вследствие чего

несоответствие фактических расчетов сведениям, отраженным налогоплательщиком, может быть выявлено посредством предусмотренного законом информационного взаимодействия операторов платформ с налоговыми органами [10; 12].

Третий риск представляет собой неправильное определение субъекта, получающего доход от перевозки. Для его устранения необходимо исследовать договоры между пассажиром, перевозчиком и оператором платформы, порядок формирования стоимости поездки и распределения денежных средств.

Четвертый риск связан с возможной подменой трудовых отношений гражданско-правовыми. Налоговые последствия, в том числе в части НДФЛ и обязанностей налогового агента, могут возникнуть не из-за самого превышения временного критерия, установленного Постановлением № 760, а вследствие установления совокупности обстоятельств, свидетельствующих о наличии трудовых отношений [11; 13].

Результаты исследования

Проведенный анализ позволяет сформулировать следующие положения. Во-первых, цифровая платформа и перевозчик являются самостоятельными субъектами правового регулирования. Использование приложения для заказа поездки не изменяет налоговый статус перевозчика и не переносит налоговые обязанности перевозчика на оператора платформы.

Во-вторых, НПД представляет собой самостоятельный специальный налоговый режим, применяемый непосредственно физическим лицом или индивидуальным предпринимателем при соблюдении условий Федерального закона № 422-ФЗ. Его применение не переносит налоговые обязанности перевозчика на оператора цифровой платформы [2; 8].

В-третьих, применение УСН в 2026 г. требует учета изменений законодательства о НДС. Порог дохода для освобождения от НДС в 2026 г. составляет 20 млн руб., что непосредственно влияет на фактическую налоговую нагрузку части субъектов малого бизнеса; при его превышении исчисление

НДС осуществляется по специальным ставкам 5 и 7 % либо по общим ставкам в предусмотренных НК РФ случаях [3; 6].

В-четвертых, налоговый статус оператора платформы должен определяться исходя из его фактической функции и договорных отношений. Нельзя автоматически признавать всю денежную сумму, перечисленную пассажиром через приложение, доходом самой платформы, а любую платформу — налоговым агентом. Информационное взаимодействие с налоговыми органами, предусмотренное ст. 20 Федерального закона № 289-ФЗ, не заменяет налоговой обязанности перевозчика [10; 12].

В-пятых, цифровизация одновременно упрощает организацию деятельности перевозчика и повышает прозрачность налоговых отношений, поскольку значительная часть экономических операций фиксируется информационными системами [14]. Критерий систематичности, действующий с 1 октября 2026 г., добавляет к налоговым рискам трудоправовой аспект, требующий оценки фактических признаков отношений, а не только формального превышения 60 часов [11; 13].

Заключение

Налогообложение деятельности такси в условиях цифровой экономики представляет собой комплексную систему правоотношений, в которой пересекаются нормы налогового, транспортного, трудового законодательства и законодательства о платформенной экономике.

Ключевое значение для правильного определения налоговых последствий имеет разграничение субъектов и выполняемых ими функций. Перевозчик отвечает за налоговые обязательства, связанные с полученным им доходом, в соответствии с применяемым налоговым режимом. Оператор цифровой платформы исполняет собственные налоговые обязанности в отношении получаемого им дохода и иные обязанности, установленные законодательством, включая информационное взаимодействие с налоговыми органами.

В 2026 г. особое значение приобрели изменения, связанные с НДС и УСН, а также формирование нового механизма регулирования взаимодействия физических лиц, в том числе плательщиков НПД, с посредническими цифровыми платформами. Основная ставка НДС с 1 января 2026 г. составляет 22 %, тогда как для налогоплательщиков, применяющих УСН, действует специальный порядок определения обязанности по НДС [6]. С 1 октября 2026 г. дополнительным элементом правового регулирования стал критерий систематичности и продолжительности выполнения работ и оказания услуг через посреднические цифровые платформы; для сферы сухопутного транспорта он имеет значение прежде всего как инструмент выявления потенциальных случаев подмены трудовых отношений гражданско-правовыми [10; 11].

Таким образом, дальнейшее совершенствование регулирования должно быть направлено не на создание единого налогового режима для всех участников рынка такси, а на более точное разграничение налоговых обязанностей перевозчика и оператора цифровой платформы, повышение прозрачности расчетов и обеспечение согласованности налогового, транспортного, трудового и платформенного законодательства.

Библиографический список:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

2. Налог на профессиональный доход [Электронный ресурс] : официальный информационный ресурс / Федеральная налоговая служба. – URL: https://npd.nalog.ru/ (дата обращения: 06.10.2026).

3. Налоги 2026 [Электронный ресурс] : официальный информационный ресурс / Федеральная налоговая служба. – URL: https://www.nalog.gov.ru/new2026/ (дата обращения: 06.10.2026).

4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) : Федеральный закон от 31.07.1998 № 146-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 31. – Ст. 3824.

5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) : Федеральный закон от 05.08.2000 № 117-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. – № 32. – Ст. 3340.

6. О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации, отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу законодательных актов (отдельных положений законодательных актов) Российской Федерации : Федеральный закон от 28.11.2025 № 425-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2025. – № 48 (ч. I). – Ст. 7236.

7. О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации : Федеральный закон от 22.05.2003 № 54-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 21. – Ст. 1957.

8. О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» : Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 49 (ч. I). – Ст. 7494.

9. Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации : Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2023. – № 1 (ч. I). – Ст. 27.

10. Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации : Федеральный закон от 31.07.2025 № 289-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2025. – № 31. – Ст. 4643.

11. Об утверждении критерия систематичности и продолжительности выполнения работ, оказания услуг, предусмотренного пунктом 5 части 1 статьи 17 Федерального закона «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации» : Постановление Правительства Российской Федерации от 19.06.2026 № 760 // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru). – 24.06.2026. – № 0001202606240002.

12. Об утверждении Правил осуществления информационного взаимодействия операторов посреднических цифровых платформ с налоговыми органами : Постановление Правительства Российской Федерации от 20.06.2026 № 766 // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru). – 26.06.2026.

13. Трудовой кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.

14. Калачев М.А., Бодур М.Д. Ожидаемые эффекты внедрения цифрового документооборота на транспорте // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии. Труды национальной научно-практической конференции. – Москва, 2025. – С. 129-133.