

АВТОМОБИЛЬНОЕ ЛОББИ В ЕВРОСОЮЗЕ: КАК ГРУППЫ ИНТЕРЕСОВ ПОВЛИЯЛИ НА ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ПОЛИТИКУ ЕС ПОСЛЕ DIESELGATE?

Аннотация

Настоящая работа раскрывает процесс продвижения частных интересов в разработке экологического законодательства в ЕС. Целью работы является рассмотрение особенностей взаимодействия групп интересов и институтов ЕС. Исследование проводилось на примере реформирования системы тестирования автомобилей на выбросы NOx после скандала Dieselgate, произошедшего в 2015 г., когда компания Volkswagen занижала реальное количество выбросов своих автомобилей. Приводится анализ процесса принятия по данному кейсу в ключевых институтах ЕС: Еврокомиссии, Европарламенте и Совете. Выводы данного исследования подкреплены теорией доступа П. Боуэна, которая объясняет влияние той или иной группы интересов на разных этапах принятия решений в ЕС.

Ключевые слова: Европейский союз, экологическая политика, автомобильное лобби, институты ЕС, Dieselgate, теория доступа.

Автор

Ишназарова Виктория Нурисовна

Бакалавр политологии, выпускница факультета сравнительных политических исследований СЗИУ РАНХиГС при Президенте РФ; магистр европейских исследований, выпускница факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета (Санкт-Петербург, Россия)



Экологическая политика Евросоюза является одной из важнейших сфер деятельности сообщества. Вовлеченность экономических интересов в реализацию политики объясняет особую роль лоббизма в принятии экополитических решений. Настоящая статья посвящена раскрытию влияния автомобильного лобби на принятие экологического законодательства на уровне союза по части тестирования автомобилей на выбросы NOx.

Повышенное внимание к автомобильной отрасли связано с произошедшим в 2015 г. скандалом Dieselgate. Компания Volkswagen на протяжении многих лет устанавливала на свои автомобили программное обеспечение, которое позволяло дизельным автомобилям проходить испытания

на выбросы загрязняющих веществ, в то время как фактический уровень выброса превышал предельные уровни загрязнения ЕС более чем в десять раз [2; 6; 8]. Правительства многих стран обязали компанию отозвать большое количество уже проданных автомобилей и пригрозили огромными штрафами, а сам концерн понес не только финансовые, но и репутационные потери. После этих событий стало очевидно, что систему проверки автомобилей на выбросы необходимо менять. Результаты данных реформ вызвали много вопросов по поводу вмешательства автопроизводителей в процесс принятия решений в ЕС. В связи с этим необходимо обратить внимание на то, как принималось решение по новым тестированиям выбросов и на каких

этапах могли быть задействованы группы интересов.

Европейская комиссия представила свои предложения по реформированию текущей системы тестирования транспортных средств в 2016 г. Рассмотрим эти предложения в отдельности и то, как на них отреагировали Парламент и Совет.

Голосование в институтах проходило по семи направлениям реформирования системы проверки на выбросы.

1) Независимая выборочная проверка машин после продажи. Парламент проголосовал «за». В Совете «за» выступили Франция, Великобритания, Люксембург и Дания, «против» — Германия, Италия, Испания, Швеция, Болгария, Румыния и Чехия.

2) Наложение штрафов (на европейском уровне) на производителей автомобилей, которые обманули систему проверки на выбросы. Парламент — «за», Совет ослабил предложение, наложение штрафов на компании должно оставаться в компетенции государств.

3) Введение надзора за национальным регулированием. Парламент предложил усилить это предложение, добавив независимые аудиторские проверки, Совет ослабил предложение.

4) Введение надзора за внутренним рынком государства. Парламент усилил предложение (20% новых моделей обязательно должны тестироваться), Совет ослабил (1 на 50 тысяч новых транспортных средств должно тестироваться).

5) Совместная проверка тестирующих компаний Комиссией и правительствами стран членов. Парламент — «за», Совет ослабил предложение.

6) Возможная продажа устаревших транспортных средств. Парламент — «за», Совет ослабил предложение.

7) Проведение тестов на выброс CO₂ в реальных условиях. Парламент — «за», Совет не рассматривал предложение [3].

По результатам голосования видно, насколько отличаются позиции Совета

и Парламента по поводу ужесточения системы контроля автопроизводителей.

Реформы, предложенные Комиссией, существенно затрудняют доступ государственных органов к контролю за соблюдением правил в отношении национальной промышленности. До реформирования системы контроля, по существующим правилам в ЕС можно было продавать автомобили, одобренные любым из 28 национальных органов одобрения транспортных средств (type approval authorities). Производители выбирали орган одобрения, которому необходимо заплатить за оказание услуг. Тесты обычно выполнялись в собственных лабораториях автопроизводителей, единственными свидетелями являлись технические службы, деятельность которых оплачивалась. Таким образом, соблюдение правил являлось ответственностью исключительно национального органа, который одобряет транспортные средства, при этом Комиссия не имеет права доступа к контролю за тестами и одобрением транспортных средств. В такой ситуации возможен сговор между автопроизводителями и контролирующими органами. Для того чтобы избежать такой ситуации в дальнейшем, Комиссией было предложено ввести новые полномочия для проведения выборочных проверок на выбросы для автомобилей и наказание нарушителей на уровне ЕС. Парламент поддержал предложения Комиссии. На своем пленарном заседании подавляющее большинство депутатов Европарламента проголосовали «за» и усилили полномочия Европейской комиссии по проведению проверок и наказанию автопроизводителей, не соблюдающих правила. Однако многие государства-члены продолжили возражать против независимого контроля Комиссии. Такая проверка является заменой контроля на национальном уровне, поэтому усиливает наднациональный институт. Против этого высказались такие страны, как Германия,

Италия, Испания, Румыния, Болгария и Чешская Республика [3]. Эти страны утверждают, что проверки на национальном уровне достаточны, несмотря на то, что немецкий контролирующий орган не смог обнаружить обман Volkswagen, что и привело к скандалу с сокрытием реальных данных по выбросам. Это ставит под сомнение способность подобной системы эффективно бороться с серьезными нарушениями в сфере автомобильной промышленности. Volkswagen не был оштрафован Германией, Skoda — Великобританией, а Seat — Испанией (в соответствии со странами, национальными органами которых автомобили этих компаний были одобрены).

Для решения проблем несоблюдения правил по автомобильным выбросам государствами-членами Комиссия предложила систему надзора за выбросами, где страны будут контролировать друг друга. Депутаты Европарламента проголосовали за замену такой системы независимым аудитом национальных органов контроля. Такой аудит должен был проводиться внешними экспертами, которых бы координировала Комиссия. В дополнение к этому Комиссии давалась возможность приостановить полномочия властей по одобрению автомобилей при обнаружении серьезных нарушений. Однако здесь Совет опять высказался «против». В частности, Германия, Испания, Италия, Швеция, Польша, Финляндия и Чешская Республика высказались против проверок органами других государств, когда технические службы, проводящие тесты автомобилей, аккредитованы национальными органами. Таким образом, правительства выступили против любых проверок, направленных на обеспечение усиления полномочий ЕС.

Одной из проблем, существование которой признают все институты, является отсутствие эффективного надзора за рынком услуг по проверке транспортных средств. Ни один национальный

орган в Европе не проводил независимые проверки надзора за подобными услугами до скандала 2015 г. Ответственность за проведение проверок за предоставлением таких услуг лежит исключительно на государствах-членах. Однако большинство из них не выполняют никаких проверок, делегируя ответственность самим автопроизводителям. Комиссия попыталась устранить этот пробел в нынешней системе, сделав обязательным наблюдение за рынком, но не предложила конкретные количественные цели. Парламент проголосовал за укрепление этого положения. Позиция Парламента заключалась в том, чтобы государства-члены внедряли ежегодные программы надзора за рынком для проверки не менее 20% типов транспортных средств на их территории. Такие программы должны были утверждаться Комиссией. Этот уровень амбиций сопоставим с количеством проверок транспортных средств в США, где Агентство по охране окружающей среды США тестирует 15–20% автомобилей на дороге каждый год. Совет выступил с предложением тестировать 1 из 50 тысяч новых автомобилей, зарегистрированных на их территории. Безусловно, такой показатель является очень низким, особенно по сравнению с предложениями Парламента [3].

Даже после вступления в силу новых правил по выбросам автопроизводителям разрешается продолжать продажу автомобилей, которые больше не соответствуют этим новым правилам. Срок этого разрешения является предметом спора. Таким образом, производители вынуждены производить больше автомобилей за последний год, зная, что они могут продолжать продавать их, даже когда новые правила вступают в силу. Для ясности для потребителей Комиссия предложила согласовать положения о сроках и ограничить их до 12 месяцев для всех автопроизводителей. Чтобы воспользоваться этим сроком, они должны обратиться в национальный орган, где автомобиль

был одобрен. Однако другие государства-члены могут принять решение не допускать на свою территорию транспортные средства, которые не соответствуют новым правилам, если они считают их небезопасными. Европейский парламент оставил в силе такие сроки в своей окончательной позиции. Тем не менее Совет хочет исключить существующие полномочия отдельных государств-членов прекратить распространение таких старых транспортных средств на их территории.

Хотя последний компромиссный текст новых правил тестирования, предложенный председателем Совета, стал менее критичным, чем предыдущие тексты, в нем все равно содержится отказ установить какой-либо эффективный надзор на уровне ЕС для обеспечения последовательного применения правил.

Таким образом, по результатам обсуждения предложений Комиссии, видно, как отличались позиции Совета и Парламента, это позволяет сделать некоторые предположения об уровне влияния лоббистских групп в данных институтах.

В Совете особенно активно свои позиции отстаивали Германия, Италия и Испания, которые хотят продолжать защищать своих производителей и не хотят введения строгого надзора на европейском уровне. Только Франция, Великобритания, Нидерланды и Дания поддерживают значимые реформы. Стремление Совета защитить национальные органы проверки и национальную экспертизу объясняются, во-первых, самой природой института. Как межправительственный орган Совет будет противодействовать стремлению усилить наднациональность путем перенесения компетенций по проверке автомобилей на европейский уровень и расширения полномочий Комиссии по данному вопросу [14]. Во-вторых, такую тенденцию можно объяснить тесной связью национальных правительств и представителей автомобильной про-

мышленности. Особенно ярким примером в данном контексте является Германия. После скандала с Volkswagen в 2015 г. члены правительства в Германии провели 325 встреч с лоббистами автомобильной промышленности по вопросу о загрязнении воздуха, 90 встреч с профсоюзами и всего лишь 49 — с экологическими группами и группами потребителей. Глубоко укоренившаяся близость между политиками и производителями автомобилей также подчеркивается так называемыми «вращающимися дверями» между правительством Меркель, а также связями между более широкой политической элитой Германии и представителями автомобильной промышленности. Примером может служить координатор переизбирательной кампании Меркель Й. Кошницеке, который раньше был главным лоббистом для автопроизводителя Opel / Vauxhall. Аналогичным образом бывший глава канцлера Германии и бывший заместитель госсекретаря теперь работают в качестве лоббиста для Volkswagen [6].

Европейский парламент занял абсолютно противоположную позицию по данному вопросу. Комитет Европейского парламента по измерениям выбросов в автомобильном секторе выступил с призывом к большей прозрачности в процессе принятия решений по регулированию выбросов автомобилей и с критикой Европейской комиссии государств-членов по поводу их неспособности надлежащим образом обеспечить соблюдение правил. Парламент также подчеркнул вредное влияние захвата автопроизводителями процесса регулирования, что вызвало длительные задержки с внедрением усовершенствованных методов испытаний на выбросы. Более того, депутаты Европарламента пришли к выводу о том, что Комиссия и государства-члены уже более десяти лет знали о том, что выбросы оксидов азота (NOx) дизельных автомобилей в лабораторных испытаниях значительно

отличаются от показателей, измеренных на дорогах. Однако они не приняли никаких действий для защиты качества воздуха и здоровья граждан. Институт видит необходимость в проведении всеобъемлющей реформы. На пленарном заседании подавляющее большинство всех депутатов Европарламента проголосовало за проверки ЕС для транспортных средств, а также за независимый контроль национальных властей. Таким образом, видно, что влияние автомобильной промышленности в Европейском парламенте гораздо ниже. Более того, критика и обвинения депутатов привели к существенным репутационным издержкам для представителей автомобильной промышленности. При подготовке запросов и расследований Европарламента по делу Dieselgate большим влиянием пользовались экологические организации. Особенно активно по данному вопросу вела работу организация Transport&Environment. Позиция Европарламента представляла интересы экологических НКО и общественности, а не производителей автомобилей [3].

Однако, наиболее значимой для анализа является позиция и действия Европейской комиссии, которая обладает исключительным правом законодательной инициативы. Здесь следует остановиться на особенностях принятых технических правил, которые регламентируют новые правила тестирования автомобилей. 1 сентября 2017 г. в силу вступили новые правила тестирования на уровень выбросов вредных веществ для новых автомобилей. Резюмируя содержание нововведений, выбросы NOx и выбросы твердых частиц, которые являются основной причиной загрязнения воздуха, будут более измеряться в реальных условиях движения. Этот тест будет дополнять новую, более реалистичную процедуру лабораторных испытаний для всех выбросов, включая потребление CO₂ и топлива, а также NOx и других загрязнителей воздуха. Оба теста стали

обязательными с сентября 2017 г. и будут введены в эксплуатацию для всех новых автомобилей в период с 2018 по 2019 г. Пересмотренный регламент также должен обеспечить более высокое качество и независимость испытаний транспортных средств, более тщательное наблюдение за уже запущенными автомобилями и введение контроля над системой в ЕС. Пересмотренный регламент содержит обязательство для государств-членов о соблюдении предельных значений ЕС для ряда загрязняющих веществ, включая NO₂ и об установлении планов улучшения качества воздуха для зон или агломераций, где эти предельные значения превышены.

Однако в новых правилах существуют пути обхода, они также позволяют дизельным автомобилям нарушать установленный законный предел выбросов более чем в два раза (210%) еще три года.

Помимо этого, тест, проводящийся в реальных условиях движения (Real Driving Emissions — RDE), не устраняет риск того, что автопроизводители будут обманывать и повторят скандал с дизельным топливом. На самом деле законодатели ЕС еще до подобного скандала знали о том, что выбросы NOx были намного выше в реальных условиях на дороге, чем в лаборатории при официальном тестировании. До 2015 г. уже существовали подозрения о том, что некоторые автомобили были приспособлены только для прохождения официального теста и не соответствуют ограничениям ЕС во время реального вождения. В связи с этим ЕС приступил к разработке теста RDE еще в 2011 г. Тем не менее в рамках RDE все еще возможен обман на предмет выбросов. Один из возможных способов обмана базируется на системе GPS. Большинство современных автомобилей оснащены системами глобального позиционирования. Поскольку для теста RDE существует только ограниченное количество испытательных установок,

гипотетическая компания, которая хочет обмануть, может настроить программное обеспечение таким образом, чтобы автомобиль казался более чистым в отношении выбросов, когда он приближается к официальному испытательному объекту. Также тест RDE имеет некоторые пределы, за границами которых измеренные значения выбросов не включаются в результаты испытаний. Например, NO_x, выпускаемый при движении более 145 км в час или при температурах ниже -7°C и выше 35°C , не учитывается. Такие границы были добавлены в тестирование, чтобы исключить самые редко встречающиеся 5% всех условий вождения, однако их комбинация, безусловно, увеличивает этот процент. Помимо этого, правила обновленного регламента применяются только к новым автомобилям, а не к несоответствующим автомобилям, которые уже на дорогах. Более того, после того как Европейская ассоциация производителей автомобилей выразила обеспокоенность в связи с тем, что производители автомобилей не смогут адаптироваться к новым правилам проведения испытаний на выбросы в реальном времени, было решено разбить новые тесты на выбросы на два этапа. В результате выбросы от новых дизельных автомобилей теперь начнут испытывать в реальных условиях движения только с сентября 2019 г. Таким образом, предложенные Комиссией правила тестирования не устраняют возможность обмана и занижения реальных выбросов автопроизводителями. Более того, они дают компаниям преимущество во времени [5].

Внедрение новых, более эффективных правил для испытаний для выбросов от использования дизельного топлива постоянно откладывались, в том числе из-за политических приоритетов, которые состояли в концентрации внимания Комиссии и государств-членов на предотвращении негативных последствий для промышленности после финансового

кризиса. Можно заметить нарушения в представительстве в экспертных группах Комиссии. Несмотря на новые правила для этих консультативных групп, представители корпоративных интересов продолжают доминировать в ключевых консультативных группах по регулированию автомобильной промышленности. Одним из таких органов является влиятельная экспертная группа Real Driving Emissions-Light Duty Vehicles (RDE-LDV), предоставляющая экспертные знания по новым правилам тестирования выбросов автомобилей. Почти 80% членов группы (32 из 41) связаны с корпорациями или их лоббистскими фирмами, а остальные участники представляют НКО (6), научные круги (1) и организации стандартизации (2). Группа RDE-LDV была задействована в скандале 2015 г., поэтому вопрос о ее корпоративной предвзятости остается открытым. Другая группа, предоставляющая экспертизу для составления норм, касающихся автомобильной промышленности, — GEER2030 High Level Group. Из 18 членов (включая наблюдателей) 13 представляют корпоративные интересы, 3 — НКО, 1 — малый бизнес и 1 — профсоюзы. Однако членство в соответствующей рабочей группе, которой поручено составление отчетов и предложений, еще больше показывает превосходство корпоративных интересов. Там почти 90% из 61 представителя связаны с крупным бизнесом, НКО имеют 4 места, профсоюзы — 2 и академические круги — 1 [1; 4; 6]. Когда автомобильной промышленности уделяется столь значимое место в разработке законодательства, которое должно регулировать саму автомобильную промышленность, неудивительно, когда данные экспертные группы консультируют разработку политики, она будет подвержена собственным интересам [1; 7].

Таким образом, анализ направлений реформы и действий трех ключевых акторов в политическом процессе ЕС — Еврокомиссии, Европарламента

и Совета, показывает, что влияние лоббистских групп на процесс принятия решений в области экологии существенно отличается по институтам. Во-первых, отличаются типы лоббистских групп, интересы которых защищаются в том или ином институте. Позиция экологических НКО нашла отражение только в действиях Европарламента, который критиковал Комиссию и государства-члены за защиту корпоративных интересов в ущерб экологии и здоровью граждан ЕС. Процесс принятия реформ не изменил данное положение дел. Комиссия в технических правилах нового тестирования автомобилей сохранила возможность занижения реального количества выбросов и дала компаниям временное преимущество. Представители государств-членов в Совете также отстаивали национальные экономические интересы в пользу производителей [5].

Такое положение дел отсылает к теории доступа П. Боуэна и показывает ее релевантность для объяснения процесса принятия решений в ЕС. Теория Боуэна основывается на том, что разные группы интересов имеют доступ в разные институты ЕС. Экологические НКО имели возможность продвигать свои интересы только через Европарламент. Это отразилось в критике Комиссии и государств-членов и в стремлении ужесточить реформы. Таким образом, на данном примере подтверждается один из выводов теории П. Боуэна о том, что из всех групп интересов НКО имеют наибольший доступ в Европарламент. НКО в данном контексте выражают общеевропейские интересы. Они заключаются в ужесточении норм для большего контроля над автомобильными выбросами с целью защиты окружающей среды. Теория Боуэна объясняет доступ НКО в Европарламент наличием информации об агрегированном европейском интересе. Депутатам необходимо защищать данную позицию, прежде всего, в целях дальнейшего

переизбрания на европейском уровне [9; 10; 11].

Другая ситуация наблюдается в Комиссии. Анализ показал, что здесь наибольшим доступом обладают бизнес-группы. Анализируя принятый регламент о новых тестах на автомобильные выбросы, можно говорить о влиянии автомобильной промышленности. Производители заинтересованы в возможности обхода тестов для снижения собственных издержек от внедрения нового оборудования, которое бы снижало вредные выбросы. Согласно теории Боуэна, доступ бизнес-групп в Комиссию объясняется запросом этого института на экспертные знания, без которых невозможна разработка законодательства. Действительно, анализируя состав экспертных групп комиссии, которые в том числе работали над реформами тестирования автомобилей, можно заметить высокий уровень представительства корпоративных интересов [9; 10; 11].

В отношении Совета выводы оказались менее однозначными. Представители государств-членов в Совете отстаивали национальные экономические интересы, которые совпадали с интересами производителей. В концепции Боуэна бизнес-группы имеют низкий уровень доступа в Совет. Однако можно говорить о том, что компании имеют возможность лоббировать свои интересы на национальном уровне. Примером может являться Германия, которая традиционно имеет тесные связи с автомобильным лобби на национальном уровне. П. Боуэн говорит о том, что Совет запрашивает у групп интересов информацию о национальных интересах в обмен на доступ к процессу принятия решений. Такой информацией обычно обладают национальные ассоциации, а не компании. Однако в данном случае можно говорить о выстраивании стратегии влияния через национальные правительства. В данном случае показательным является голосование в Совете

по вопросу реформ, где наиболее заметными были представители стран с высокой долей автомобилестроения в промышленном секторе.

Выводы настоящего исследования демонстрируют противоречивую тенденцию. С одной стороны, Евросоюз стремится в своих программных документах к защите окружающей среды, а на практике сама институциональная структура способствует защите интересов больших компаний. Высокие полномочия Комиссии фактически делают ее основным институтом в процессе принятия решений [13; 15]. Теория и

практика деятельности лоббистских групп показала, что НКО имеют очень низкий уровень доступа в институт с исключительной законодательной инициативой, а значит, могут только повлиять на законопроекты, уже вынесенные на рассмотрение. Безусловно, мир движется к повышению экологических стандартов, внедрению возобновляемых источников энергии, сокращению выбросов и т.д. Однако данный процесс в Евросоюзе существенно осложнен влиянием промышленного лобби, и пока в соперничестве групп интересов лидирует бизнес.

Литература

1. Corporate interests continue to dominate key expert groups. — URL: <https://corporateeurope.org/expert-groups/2017/02/corporate-interests-continue-dominate-key-expert-groups> (дата обращения 19.10.2019).
2. Fixing Dieselgate in Europe. — URL: <https://www.transportenvironment.org/publications/fixing-dieselgate-europe> (дата обращения 19.10.2018).
3. For member states Dieselgate never happened: Council opposes strengthening of vehicle testing reform. — URL: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2017_04_Briefing_TAFR_Council_final.pdf (дата обращения: 19.10.2019).
4. Leak exposes Commission attempt to delay policing of diesel emissions. — URL: <https://corporateeurope.org/environment/2016/11/leak-exposes-commission-attempt-delay-policing-diesel-emissions> (дата обращения 19.10.2019).
5. New on-road car emissions test cannot prevent all cheating. — URL: <https://euobserver.com/dieselgate/138842> (дата обращения 19.10.2018).
6. Power of car industry lobby makes scandal inevitable. — URL: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2015/09/power-car-industry-lobby-makes-scandal-inevitable> (дата обращения 12.10.2019).
7. Report on the inquiry into emission measurements in the automotive sector (2016/2215(INI)) Committee of Inquiry into Emission Measurements in the Automotive Sector. — URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A8-2017-0049+0+DOC+PDF+V0//EN> (дата обращения 12.10.2019).
8. Two years after Dieselgate: car industry still drives Berlin and Brussels. — URL: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2017/09/two-years-after-dieselgate-car-industry-still-drives-berlin-and-brussels> (дата обращения: 13.10.2019).
9. Bouwen P. Corporate Lobbying in the EU: the logic of access / P. Bouwen // Journal of European Public Policy. — 2000. № 9. — P. 365–390.
10. Bouwen P. Exchange access good for access. A comparative study of business lobbying in the EU institutions / P. Bouwen // European Journal of Political Research — 2004. № 43 — P. 337–369.
11. Bouwen P. The logic of access to the European Parliament / P. Bouwen // Journal of Common Market Studies. — 2002. № 42. — P. 473–496.
12. Белоусов А.Б. Лоббизм в европейском союзе: корпорации vs. НКО / Белоусов А.Б. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/lobbizm-v-evropeyskom-soyuze-korporatsii-vs-nko> (дата обращения: 09.10.2019).
13. Курчевска У. Лоббизм в Европейском Союзе / У. Курчевска // Европа. — 2002. № 3. — С. 120–122.
14. Перегудов С. Лоббизм российского крупного бизнеса в Европейском союзе (макроуровень) / С. Перегудов // Мировая экономика и международные отношения. — 2009. № 9. — С. 49–65.