

1. Мельник В. М. Фіскальна ефективність податку з доходів фізичних осіб в Україні: можливості зростання / В. М. Мельник // Фінанси України. – 2007. – № 12. – С. 38–41.
2. Податковий кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>.
3. Ковалюк О. М. Важливий крок до зменшення податкового тягара в Україні / О. М. Ковалюк // Фінанси України. – 2004. – № 1. – С. 55–62.
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://epravda.postbox.kiev.ua/publications/499bd4b24a43f/>.
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua/control/uk/index>.
6. Безпалько І. Р. Розвиток системи оподаткування доходів фізичних осіб в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.00.08 “Гроші, фінанси і кредит” / І. Р. Безпалько. – Львів, 2011. – 21 с.

УДК 336.2

ББК 65.2

Тимченко О.М.

СУЧАСНІ ІНІЦІАТИВИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ГЛОБАЛЬНОГО ЕКОЛОГІЧНОГО ОПОДАТКУВАННЯ

ДВНЗ “Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана”,
Міністерство освіти і науки,
молоді та спорту України,
кафедра фінансів,
03680, Київ, просп. Перемоги, 57/1,
тел.: 0666917212,
e-mail: timel@hotbox.ru

Анотація. Висвітлено зміст ініціатив Євросоюзу стосовно глобальних екологічних податків, виявлено перешкоди їх запровадження, досліджено відповідність екологічного оподаткування в Україні світовим тенденціям.

Ключові слова: глобальні податки, екологічний податок, податок на вуглець, податок на авіаперевезення.

Annotation. In the article the author analyses the European Union initiative concerning the global ecological taxes, reveals the obstacles on the way of their realization, investigates the correspondence of the Ukrainian ecological taxation to the world tendencies.

Key words: global taxes, ecological tax, carbon tax, tax on aviation.

Вступ. Процеси глобалізації ускладнюють сучасний світ, підсилюють ризики й фактори невизначеності, генерують небезпечні явища, які виходять за рамки національних економік. Це зумовлює необхідність пошуку нових підходів до вирішення наднаціональних проблем, зокрема, за допомогою глобальних податків.

Проблема забруднення навколишнього середовища та глобального потепління зумовила ідею глобального екологічного оподаткування, на основі якої виникли податкові ініціативи Євросоюзу з введення глобальних податків на викиди вуглецю, паливо й авіаперевезення.

Перевагами податку на викиди вуглецю є як висока фіскальна ефективність, так і можливість його використання як інструмента впливу на рівень споживання корисних копалин. Необхідність сплати цього податку має спонукати до використання альтернативних відновлювальних джерел енергії, відтак зменшуватиметься шкідливий вплив викидів вуглецю на клімат планети. Податок на авіаційне паливо або на авіаперевезення також розглядається в контексті зміни клімату. Незважаючи на те, що авіаперевезення генерують лише 3% загальних викидів вуглецю у світі, шкідливий вплив на довкілля саме цього виду транспорту зростає швидкими темпами.

Звернемо увагу, що екологічні податки так і не були введені Директивою ЄС. Отже, необхідно з'ясувати, чому ідея використання глобальних екологічних податків як інструментів впливу на забруднення навколишнього середовища не реалізована і якими є перспективи її реалізації в майбутньому.

Постановка завдання. Ми маємо на меті виявити причини, що перешкоджають запровадженню глобальних екологічних податків, дослідити досвід країн, які виступають екологічні податки для вирішення національних проблем, з'ясувати відповідність моделі екологічного оподаткування в Україні податковим ініціативам Євросоюзу.

Зауважимо, що проблеми екологічного оподаткування досліджуються вітчизняними науковцями О.В.Безпаловою, М.Т.Бець, Г.М.Бурлуцькою, О.О.Веклич, Л.І.Зятковською, Л.А.Ільків, Т.В.Лісіковою, О.П.Маслюківською. Проте у вітчизняній фаховій літературі бракує праць, у яких проблеми екологічного оподаткування досліджувалися в контексті європейських ініціатив із запровадження глобальних податків.

Результати. Податок на авіап перевезення функціонує у Великобританії, а з 2011 року його ввели Німеччина й Австрія.

В обох країнах розмір податку залежить від дальності польотів. У Німеччині – це трьохступінчастий податок. 8 євро авіакомпанії платять з кожного пасажера щодо рейсів на короткі відстані, 25 євро – на середні (від 2 500 до 6 000 км) і 45 євро – на дальні (понад 6 000 км) [1]. В Австрії цей податок двоступінчастий. При польотах на короткі відстані авіакомпанії Австрії платять так само, як і в Німеччині – 8 євро за кожного пасажера та 40 євро за тих, хто здійснює польоти на дальні відстані [2]. Оподаткуванню не підлягають вантажні перевезення, транзитні маршрути й польоти приватних літаків, оскільки цей сегмент ринку активно відновлюється після кризи.

Запровадження податку на авіап перевезення є частиною урядової програми щодо боротьби з бюджетним дефіцитом (зауважимо, що знову на меті не регулювання, а реалізація фіскальних властивостей податку). За допомогою авіаційного податку уряд розраховує поповнити казну на 1 млрд євро. На думку міністра фінансів Німеччини Вольфганга Шойбле, додаткове навантаження є цілком прийнятним для авіакомпаній. В Австрії очікується, що нововведення принесе австрійській казні 60 млн євро у 2011 році й до 90 млн євро в більш успішні роки [2].

Однак цей захід не підтримують авіакомпанії. Представник Lufthansa висловив думку, що йому не зрозуміло, чому для дальніх рейсів податок збільшується вдвічі. Він припустив, що пасажери через збільшення цін на квитки скористаються послугами з авіап перевезень сусідніх країн. Президент Федеральної спілки авіакомпаній Ральф Текентруп, який одночасно є головою авіакомпанії Condor, вважає, що Німеччина втратить до 5 млн євро щороку й матиме місце перетік щонайменше 10 тис. робочих місць в аеропорти та авіакомпанії інших країн, де такого податку немає [1].

Як приклад негативного досвіду оподаткування авіап перевезень, можна навести досвід Нідерландів, де подібний податок було скасовано через рік після його введення. Вартість авіаквитка збільшилася на 11,25–45 євро для пасажера, який вилітав з будь-якого голландського аеропорту, що призвело до послаблення попиту з боку клієнтів. Унаслідок запровадження цього податку економіка втратила 312 млн євро [1]. Крім того, голландські пасажери стали уникати місцеві аеропорти, надавши перевагу аеропортам сусідніх держав – Бельгії та Німеччині.

Отже, “авіаційний податок” покликаний зменшити викиди вуглецю в атмосферу. Проте, щоб досягти такого ефекту, треба зменшити кількість авіап перевезень, а це, у свою чергу, може завдати значної економічної шкоди авіаційній галузі.

Очевидно, що введення такого податку в Україні є недоцільним. Ціна на авіаквитки в Україні й без податку є достатньо високою, так що більшість громадян не можуть користуватися цим видом транспорту. Зазначена проблема загострилася під час кризи: зменшився пасажирооборот на авіалініях навіть при зниженні цін на квитки.

Щодо введення загальноєвропейського “вуглецевого” податку, Єврокомісія вирішила відкласти це питання. Згідно з пропозиціями європейських податкових комісарів, передбачається запровадити таку систему оподаткування, яка буде враховувати шкідливі викиди, що не підпадають під дію вже існуючої системи купівлі-продажу квот. Податок пропонується справляти за єдиною ставкою, яка буде встановлена в діапазоні від 4 до 30 євро за тону [3].

Зауважимо, що в ЄС немає єдиної думки з питання введення загальноєвропейського вуглецевого податку. Франція й Італія в цілому підтримують зазначену ініціативу, проте у 2010 році Франція відмовилася від введення цього податку в односторонньому порядку (основний аргумент – це ризики втрати конкурентоспроможності французьких підприємств) і виявила намір передати це питання на рівень Євросоюзу. Великобританія виступає проти надання ЄС додаткових повноважень у сфері оподаткування, проте визнає необхідність законодавчих заходів, спрямованих на захист навколишнього середовища. Ця країна стала однією з перших, яка вводить систему регулювання викидів парникових газів – схема CRC (Carbon Reduction Commitment). Ця схема вже затверджена Британським урядом і активно обговорюється.

Варто звернути увагу, що основним аргументом на користь вуглецевого податку є використання його як інструмента регулювання в боротьбі з глобальним потеплінням і забрудненням навколишнього середовища. Вважається, що збільшення податкового навантаження на технологічні процеси, які забруднюють природу, сприяє швидшому розвитку природоохоронних технологій. Проте є й інші думки щодо цього. Зокрема, біологи вважають, що процеси глобального потепління не пов’язані з діяльністю людини, і оподаткуванням CO₂ навряд чи можна досягти бажаного ефекту. Розглянемо її більш детально.

Існує думка, що поняття “Глобальне потепління” і “Зміна клімату” – це просто добре спланований хід політиків, які грають на науковій необізнаності населення, знайшовши непоганий вихід стягувати вуглецеві податки, які, по суті, не є необхідними ні для кого, окрім самих політиків. Як визначає “вуглецевий цикл” Вікіпедія, це біохімічний цикл, за якого вуглець переміщується в атмосфері, геосфері та гідросфері Землі [4]. Цей цикл відбувався ще задовго до того, як нога людини ступила на Землю і буде відбуватися ще довго, як людей уже не буде на Землі. Усі форми життя на Землі пов’язані з вуглецем. Майже в усіх предметах, що нас оточують, міститься вуглець. Вулиці, якими ми їздимо, асфальтовані – це довгий молекулярний ланцюжок вуглецю, перемішаний з подрібненим вапняком. Пластмаса, що є практично всюди, також містить молекули вуглецю. Метал та фарба на машинах, споруди, металеві знаки, бруківка тощо – усе містить у своєму складі вуглець. Досить важко знайти щось, що не містить вуглецю. Усі живі чи неживі предмети містять у своїй структурі вуглець. Кольорові метали, такі як мідь або алюміній – одні з небагатьох речей, які не містять вуглецю, проте останній використовується, щоб перетворити ці метали на корисні й потрібні людям речі. Отже, **вуглекислий газ – це не зовсім забруднюючий фактор, а природна й життєво необхідна частина життєвого циклу Землі.**

Вважається, що найбільш активними, ефективними й довговічними “хранителями” вуглецю є дерева, які в процесі свого розвитку дуже швидко абсорбують вуглець і згодом здатні утримувати його сотні років. Фактично ми робимо те ж саме, використовуючи енергію для виробництва машин, доріг, споруд. Вуглець у своїх різноманітних формах використовується для виробництва цих речей, які, можливо, утримують його ще краще, ніж ті самі дерева. Вуглець повертається в природний кругообіг різноманітними способами, а не тільки спалюванням органічного пального: через дихання та розкладання тварин і рослин, вулканічну діяльність, ну й, звісно, через нагрівання поверхні океанів.

Одні вчені підтверджують, інші заперечують концепцію глобального потепління, з якою і пов'язують запровадження вуглецевого податку. Наукова думка, виражена Міждержавною групою експертів по зміні клімату ООН, полягає в тому, що середня температура по Землі піднялася на 0,7 градуса, порівнюючи з початком промислової революції (з другої половини XVIII ст.) і припускається, що це викликано більшою мірою викидом газів, що викликають парниковий ефект, таких як вуглекислий газ і метан. Інші стверджують, що проблема глобального потепління сильно перебільшена, у той час, коли проблема вирубування, спасіння лісів, у яких живуть 2/3 усіх видів тварин і рослин на Землі, дійсно, є важливою проблемою. Знову ж таки, дослідивши довгостроковий період зміни температури Землі, дійшли висновку, що в середньому раніше температура була навіть вищою, ніж нині. Отже, обґрунтування необхідності справляння податку на викиди вуглецю як запобіжного заходу глобальному потеплінню є досить сумнівною. Проте, якщо глобальне потепління пов'язане з викидами вуглецю, то механізм справляння цього податку має бути побудований так, щоб спонукати суб'єктів господарювання зменшувати викиди. Дослідимо досвід країн, які вже ввели податок на викиди вуглецю.

Так, Швеція і Норвегія запровадили податок у 1991 р. За період з 1990 до 2006 рр. викиди CO₂ у Швеції скоротилися на 9%, натомість у Норвегії за 1991–2008 рр. збільшилися на 43% на душу населення.

У Данії податок на викиди вуглецю був запроваджений у 1992 р. і поширюється на всіх споживачів енергії в промисловості. Проте промислові підприємства оподатковуються по-різному, залежно від того, як використовується енергія. Ураховується також факт укладання компанією договору добровільного вживання заходів з підвищення ефективності використання енергії. Наслідком запровадження податку стало зменшення викидів двоокису вуглецю на душу населення у 2005 р. на 15% порівняно з 1990 р. [5].

У 2005 році Нова Зеландія ввела вуглецевий податок з метою до 2020 року стати першою у світі країною, що матиме нейтральний баланс викидів вуглецю в атмосферу, й у такий спосіб домогтися визнання статусу найчистішої країни у світі. За словами міністра, відповідального за питання зміни клімату, Піта Ходжсона, новий податок збільшить плату за електроенергію в домогосподарствах на 6%, а на виробництві – на 9%. Це позитивно відіб'ється на економіці країни в довгостроковій перспективі. Розмір податку становить 11 новозеландських доларів (8,07 долара США) за тону вуглецю. Податок має призвести до того, використання “брудних” джерел енергії, таких як вугілля і нафта, стане дорожчим, ніж використання альтернативних – води, вітру та сонця. Незважаючи на те, що новий податок може принести Новій Зеландії 264 мільйони доларів у рік, представник уряду підкреслив, що податок не принесе додаткової вигоди державі, оскільки інші податки будуть знижені [6]. Отже, насамперед ставиться на меті реалізація не фіскальної, а регулюючої функції податку.

Швейцарія ввела стимулюючий вуглецевий податок у 2008 р. Він охоплює всі види корисних копалин, за винятком тих, що не використовуються для виробництва енергії. Швейцарські компанії можуть звільнитися від сплати податку, якщо вони беруть участь у системі торгівлі викидами.

Індія у 2010 році ввела податок на виробників вугілля. Від цього податку очікується 535 млн доларів надходжень до бюджету та зменшення використання палива [5].

Крім податків на авіап перевезення та викиди вуглецю, у ряді країн існують також податки на паливо – нафту, бензин, мазут тощо.

У контексті глобального податкового регулювання варто дослідити питання, чи можна податки на паливо використовувати як регулюючий інструмент. Скористаємося із цього приводу полемікою, яка мала місце в британських засобах масової інформації стосовно податку на авіаційне паливо (табл. 1).

Таблиця 1

Аргументи “за” і “проти” оподаткування авіаційного палива у Великобританії

- Податок на авіаційне паливо має бути введений, щоб зменшити забруднення навколишнього середовища. Проте цей податок повинен застосовуватися на світовому рівні й відображати обсяги та ефективність використання палива в літаку. - Оподаткування палива буде стримувати людей від легковажних поїздок авіалініями, які субсидуються урядом. - Той факт, що авіаційне паливо не оподатковується, по суті означає, що авіакомпанії отримують значні приховані субсидії, не оплачуючи екологічну шкоду. Необхідно терміново ввести податок на авіаційне паливо, проте його не варто розглядати як плату за забруднення, адже літак може робити дозаправку в інших країнах, де подібний податок не справляється. - Існує гостра необхідність зупинити зростання авіації за багатьох причин. Не останньою з них є захист планети від зміни клімату, збереження запасів нафти для наступних поколінь, а також відшкодування шкоди від торгового дефіциту в розмірі 14 млрд щорічно, спричиненого повітряним туризмом. Потенційний негативний вплив на авіакомпанії від запровадження податку на паливо – це дрібниці, порівняно з означеними проблемами. - Будь-яке використання викопних видів палива має оподатковуватися. Проте податок на авіаційне паливо може працювати тільки тоді, якщо всі країни погодяться запровадити його. - Чому інші види палива оподатковуються, а авіаційне – ні. Так, бідні люди постраждають, проте більшість користувачів авіаційного транспорту – це люди середнього класу. Більшість людей не знає про те, що вони не платять податок на авіаційне паливо. Можливо, вони будуть раді робити це, якщо будуть краще інформовані.	- Ми вже сплачуємо 1 млрд ф. ст. у рік пасажирський збір, який вважається екологічним, проте ніхто не використовує його для покращення стану навколишнього середовища. Торгівля квотами на викиди є значно досконалішою системою, оскільки кошти використовуються безпосередньо на зменшення викидів. - Оподаткування бензину й авіапалива не зменшує їх споживання, тому воно навряд чи доцільне. - Здається, що тільки уряд Великобританії одержимий податком на авіаційне паливо. Він постійно рекламує модні теорії про глобальне потепління, проте не витрачає кошти на розробку альтернативних паливних елементів для автомобілів, сонячних автоматизованих систем водного опалення. Замість цього мільярди використовуються на фінансування марнотратних фінансових відомств. Допоки ми не побачимо вигід від витрачання коштів, зібраних у вигляді зелених податків, жодна людина не погодиться добровільно їх платити.
--	---

Примітка. Складено за [7].

За даними табл. 1 можна зробити такі висновки:

1. Аргументів “за” є більше, ніж аргументів “проти”.
2. І аргументи “за”, і аргументи “проти” є слушними й достатньо обґрунтованими.
3. Ми погоджуємося з думкою, що навряд чи оподаткування авіаційного палива приведе до зменшення забруднення навколишнього середовища. Також навряд чи воно запобігатиме процесам глобального потепління.

Зауважмо, що податок на авіаційне паливо так і не був запроваджений у Великобританії. Замість нього був уведений податок на авіап перевезення, про який ішлося вище.

Узагальнюючи досвід країн зі справляння екологічних податків, Організація економічного співробітництва та розвитку у своєму звіті “Податки, інновації і навколишнє середовище” зробила висновок, що будь-які серйозні спроби вирішити проблеми охорони навколишнього середовища не можуть мати позитивних результатів, допоки вони не стануть безпосереднім чинником, що визначає розвиток технологічних рішень. Презентуючи доповідь, генеральний секретар ОЕСР Анхель Гурріа зауважив: “Для того, щоб досягти більш прийняттого, в екологічному сенсі, майбутнього, ми маємо розробити технології, які знизять витрати на спасіння планети... Збільшення податкового навантаження на технологічні процеси, що забруднюють навколишнє середовище, сприяє швидшому розвитку природоохоронних технологій” [8]. Висновки звіту здебільшого витікають з позитивних наслідків природоохоронних податкових рішень у різних країнах світу. Так, наприклад, у Великобританії статистичний аналіз дає змогу побачити прямий зв'язок між кількістю патентів у галузі розвитку технологій, виданих компаніям, і розміром виплат, здійснених ними ж у рахунок податку на протидію зміні клімату (Climate Change Levy). Запровадження податку на забруднення оксидом азоту в Швеції дало змогу створити в країні нові технології, які зменшили подібні забруднення майже на третину від їх колишніх обсягів. Запровадження податку на летючі органічні речовини в Швейцарії спонукало до використання вже доступних технологій і позбавило необхідності витрачати значні кошти на розвиток нових технологічних процесів. У звіті відмічається, що природоохоронні податки, як і раніше, забезпечують украй низькі доходи бюджетів, але при їх правильному застосуванні вони можуть суттєво впливати на поведінку виробників і споживачів. За даними звіту, найвищі податки встановлені нині в Нідерландах. Їх сумарний обсяг становить 4,49% від рівня ВВП. У середньому в розвинутих країнах рівень екологічних податків становить 1,58% ВВП [8]. Звідси робимо висновок, що екологічні податки виконуватимуть свою регулюючу роль, а саме – сприятимуть зменшенню забруднення навколишнього середовища, якщо на їх сплату треба витратити більше коштів, ніж на використання природоохоронних технологій.

З огляду на модель екологічного податку в Україні, можна стверджувати, що підходи до оподаткування в цій сфері загалом збігаються з ініціативами провідних країн ЄС. З прийняттям Податкового кодексу в Україні було запроваджено податок на викиди двоокису вуглецю, що позиціонується як потужний стимул для скорочення викидів. За розрахунками, Україна отримає з вуглецевого податку не більше 60–70 млн грн за рік, що становить не більше 0,01–0,02% ВВП. Отже, фінансова роль вуглецевого податку дуже слабка. Звідси викликає сумнів можливість використання його використання як регулюючого інструмента. Розрахунки фахівців Ради з вивчення продуктивних сил України (О.О.Веклич, О.П.Маслюківська) доводять, що в умовах України ефективним вуглецевий податок стає при ставці оподаткування 1 грн за тону CO_2 із щорічним підняттям цієї ставки на 90% у 2012–2020 рр. і подальшим зростанням ще на 5% упродовж 2020–2030 рр. При такій ставці оподаткування вуглецевий податок уже у 2011 році становитиме 0,7–0,8% ВВП, у 2015 – до 2% ВВП, у 2020 – від 7 до 14% ВВП,

у 2030 – до 18% ВВП [9]. Тільки тоді вуглецевий податок може стати й серйозним джерелом наповнення бюджету, і важелем впливу на виробництво в бік упровадження чистих технологій.

На думку фахівців, також слід суттєво підняти ставки оподаткування викидів шкідливих речовин та заборонених відходів. Аналогічно, як із вуглецевим податком, слід уже нині передбачити ставки приблизно в 5 разів вищі, аніж зафіксовано в Податковому кодексі, і передбачити подальше щорічне підвищення ставок на 50% [9].

Висновки.

1. Основними перешкодами запровадження глобальних екологічних податків є:

- незбалансованість національних та наднаціональних інтересів. З одного боку, має місце прагнення до вироблення спільних заходів з метою вирішення спільних проблем, породжених глобальними процесами, з іншого боку, до збереження податкового суверенітету. Питання про використання коштів від сплати глобальних податків кожна країна бажає вирішувати самостійно;
- єдина ставка глобального податку може виявитися завищеною для платників певних країн, що негативно позначиться на результатах господарювання.

2. Досвід зарубіжних країн свідчить про неоднозначні результати використання екологічних податків як запобіжних чинників забрудненню навколишнього середовища. Звісно, це не ставить під сумнів регулюючий потенціал екологічних податків, а доводить, що необхідно продумати систему екологічного оподаткування.

3. Регулююча роль екологічного податку в частині оподаткування палива в Україні потребує ґрунтовного осмислення. Якщо споживання палива й зменшиться, то тільки за рахунок того, що громадяни з невисокими доходами вимушені будуть обмежити або відмовитися від користування автомобілями через подорожчання бензину. Щодо громадян із середніми й високими доходами, то підвищення цін на бензин навряд чи суттєво вплине на обсяги його споживання. У зв'язку із цим, виникає питання, чи повинна в соціальній державі (ст. 2 Конституції України) екологічна проблема вирішуватися в такий спосіб, щоб користування автомобілем стало прерогативою лише заможних. На нашу думку, податок на паливо має спонукати до використання більш “економних” марок автомобілів, а не позбавляти можливості користуватися ними взагалі.

1. Авиапассажиры заплатят за налог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zagran.kiev.ua/article.php?new=463&idart=46317>.
2. Австрия тоже вводит экологический налог на авиаперевозки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://aviakvitok.com/rus/news-read/7680>.
3. Еврокомиссия решила отложить решение вопроса о введении общеевропейского “зеленого” налога на выбросы углекислого газа [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.taxationinfonews.ru/2010/06/>.
4. Вуглецевий цикл [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/>.
5. Carbon taxes around the world [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sbs.com.au/news/article/1492651/carbon-taxes-around-the-world>.
6. А “углеродный налог” платит не хотите ли? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://arhiv.bb.lv/index.php?p=1&i=3057&s=106&a=112543&v=print>.
7. Should aviation fuel be taxed? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/article580597.ece>.
8. Taxation, Innovation and the Environment [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://books.google.com.ua/books?id=p-i-0_Urhu0C&pg=PA28&lpg=PA28&dq=Taxation,+Innovation+and+the+Environment&source=bl.
9. Концепція екологічної податкової реформи [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.tonis.ua/tidings/974.html>.