

УДК 347.247:336

DOI: 10.33813/2224-1213.20.2019.14



---

**Бодюк Адам Васильович**

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник,  
в. о. зав. кафедри Київського університету управління  
та підприємництва, науковий керівник  
Науково-дослідного закладу «Ресурси»,  
ORCID 0000-0003-0010-2675  
g2030@ukr.net

---

## ОБҐРУНТУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ПЛАТИ ДО БЮДЖЕТУ ЗА ТРУБОПРОВІДНЕ ТРАНСПОРТУВАННЯ ВУГЛЕВОДНЕВИХ ТОВАРІВ

**Предмет дослідження** – механізм визначення фіскальної плати за магістральне транспортування вуглеводневих товарів як ресурсного поняття. **Мета написання статті** – обґрунтування сутності та перспективності застосування, замість чинної ренти, вуглеводневого фіскально-магістрального доходу, як фіскального платежу, що вносять до державного бюджету експлуатаційники магістральної вуглеводнево-транспортної системи, як суб'єкти господарювання, за транспортування ними через магістральні трубопроводи вуглеводнів та продуктів їх переробки, належних до природно-економічних требн. **Методологія дослідження** визначається сукупністю методів: а) пізнання: правового аналізу (дослідження нормативно-правової бази застосування ренти); б) обґрунтування: абстрактно-логічного аналізу (визначення понять вуглеводневого фіскально-магістрального доходу); в) узагальнення (обґрунтування висновків і пропозицій). **Результати роботи.** У процесі аналізу нормативно-правових актів, що регулюють застосування чинної ренти як платежу до бюджету за магістральне транспортування вуглеводнів, встановлено, що вона не є податком у тлумаченні ПКУ, оскільки за суттю не відповідає офіційному визначенню податку, не відповідає прийнятому визначенню поняття ренти. Проаналізовано чинні сутність і механізм сплати ренти за транспортування водневих ресурсів та з нею пов'язаних доходів держави і користувачів магістральної водневої транспортної системи та неперспективність її застосування як фіскального платежу. **Висновки.** Плату державі за територіальне перекачування вуглеводневих ресурсів пропонується за нашим принципом тріостості називати вуглеводневим фіскально-магістральним доходом, оскільки відповідає його сутності, і, відповідно, змінити механізм нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Оскільки кошти надходять до дохідної частини державного бюджету, тобто за своєю суттю належать до державних фінансових ресурсів. Створення такого механізму потребує певних досліджень, обґрунтувань та державних рішень. Аналогічне стосується і землекористування, оскільки якісні показники ґрунтів, де прокладені трубопроводи, територіально відрізняються. До того ж, проходить процес зміни земель за призначенням, за власністю. Плата за переміщення вуглеводневих ресурсів має обчислюватися залежно від виду транспорту, у тому числі трубопровідного, за

комплексом показників: кількості та якості товару, часу, магістральних тарифів і відстані його переміщення. Сума може корегуватися з допомогою коефіцієнтів, офіційно встановлених КМУ. Оскільки трубопроводи розміщені в територіальних землях, тому частина цієї плати має перераховуватися до територіальних місцевих бюджетів. Теоретично, господарське використання магістральних трубопроводів необхідно розглядати як вид економічного природокористування. Тому цього виду державний дохід має визначатися за комплексом показників, а також з урахуванням економічних інтересів суб'єктів господарювання, уповноважених КМУ. Таким чином, запровадження пропонованого нами фіскального платежу є актуальним, має наукову новизну і перспективну практичну значимість, тому для державного визнання пропонується включити його до Податкового кодексу України.

**Ключові слова:** *вуглеводні, трубопроводи, транспортування, ресурси, платник, рента, ставка.*

**Бодюк Адам Васильевич,**

*кандидат економічних наук, старший науковий співробітник, і.о. зав. кафедрой Киевского университета управления и предпринимательства; научный руководитель Научно-исследовательского заведения «Ресурсы».*

### **Обоснование механизма платы в бюджет за трубопроводную транспортировку углеводородных товаров**

**Предмет исследования** – механизм определения фискальной платы за магистральную транспортировку углеводородных товаров как ресурсного понятия. **Цель написания статьи** – обоснование сущности и перспективности применения, вместо действующей ренты, углеводородного фискально-магистрального дохода, как фискального платежа, что вносят в государственный бюджет эксплуатационники магистральной углеводородно-транспортной системы как субъекты ведения хозяйства за транспортировку ими через магистральные трубопроводы углеводородов и продуктов их переработки, надлежащих к естественно-экономическим требованиям. **Методология исследования** определяется совокупностью методов : а) познание: правового анализа (исследование нормативно-правовой базы применения ренты); б) обоснование: абстрактно-логического анализа (определение понятий углеводородного фискально-магистрального дохода); в) обобщение (обоснование выводов и предложений). **Результаты работы.** В процессе анализа нормативно-правовых актов, которые регулируют применение действующей ренты как платежа в бюджет за магистральную транспортировку углеводородов, установлено, что она не является налогом в толковании ПКУ, поскольку за сутью не отвечает официальному определению налога, не отвечает принятому определению понятия ренты. Проанализированы принятые сущность и механизм уплаты ренты за транспортировку водородных ресурсов и с ней связанных доходов государства и пользователей магистральной водородной транспортной системы и неперспективность ее применения как фискального платежа. **Выводы.** Плату государству за территориальное перекачивание углеводородных ресурсов предлагается по нашему принципу трюистости называть углеводородным фискально-магистральным доходом, который отвечает его сущности, и соответственно изменить механизм начисления и внесения средств на казначейские счета. Поскольку средства приходят к доходной части государственного бюджета, то есть по своей сути принадлежат к государственным доходам. Создание такого механизма требует определенных исследований, обоснований и государственных решений. Аналогичное касается и землепользования, поскольку качественные показатели почв, где проложенные трубопроводы, территориально отличаются. К тому же проходит процесс изменения земель по назначению, за собственностью. Плата за перемещение углеводородных ресурсов должна исчисляться в зависимости от вида транспорта, в том числе трубопроводного, за комплексом показателей: количества и качества товара, времени, магистральных та-

рифів і розстояння его перемещення. Сумма может корректироваться с помощью коэффициентов, официально установленных КМУ. Поскольку трубопроводы размещены в территориальных землях, потому часть этой платы должна перечисляться территориальным местным бюджетам. Теоретически хозяйственное использование магистральных трубопроводов необходимо рассматривать как вид экономического природопользования. Поэтому этого вида государственный доход должен определяться за комплексом показателей, а также с учетом экономических интересов субъектов ведения хозяйства, уполномоченных КМУ. Таким образом, внедрение предлагаемого нами фискального платежа является актуальным, имеет научную новизну и перспективную практическую значимость, потому для государственного признания предлагается включить его в Налоговый кодекс Украины.

*Ключевые слова:* углеводороды, трубопроводы, транспортирование, ресурсы, плательщик, рента, ставка.

**Bodiuk Adam,**

*Candidate of Science in Economics, Senior Fellow, acting head.*

*Department of the Kiev Management and Entrepreneurship, a scientific leader of Research establishment is "Resources".*

### **Ground of mechanism of pay in a budget for the pipeline transporting of hydrocarbon commodities**

**The subject of the study** is the mechanism for determining the fiscal fee for the main transportation of hydrocarbon goods as a resource concept. **The purpose of this article** is to justify the nature and prospects of using, instead of current rent, hydrocarbon fiscal-main income as a fiscal payment, which is brought into the state budget by operators of the main hydrocarbon-transport system as business entities for their transportation of hydrocarbons and products of their processing through main pipelines appropriate to the economic requirements. **The research methodology** is determined by a combination of methods: a) cognition: legal analysis (study of the regulatory framework for the use of rent); b) justification: abstract logical analysis (definition of the concepts of hydrocarbon fiscal-main income); c) generalization (substantiation of conclusions and proposals). **Results of work.** In the process of analyzing the regulatory legal acts that regulate the use of current annuity as payment to the budget for the main transportation of hydrocarbons, it was established that it is not a tax in the interpretation of PKU, since the essence does not meet the official definition of tax, does not meet the accepted definition of the concept of rent. The accepted nature and mechanism of paying rent for the transportation of hydrogen resources and associated revenues of the state and users of the main hydrogen transport system and the unpromising nature of its use as a fiscal payment are analyzed. **Conclusions.** It is proposed that the state pay for the territorial pumping of hydrocarbon resources according to our triple principle as hydrocarbon fiscal-main income, which corresponds to its essence, and accordingly change the mechanism for calculating and depositing funds to treasury accounts. Since the funds come to the revenue side of the state budget, that is, inherently belong to state revenue. The creation of such a mechanism needs certain studies, justifications and government decisions. The same applies to land use, since the quality indicators of soils, where the laid pipelines are territorially different. In addition, there is a process of changing land for its intended purpose, for the property. The fee for moving hydrocarbon resources should be calculated depending on the type of transport, including pipelines, for a set of indicators: quantity and quality of goods, time, main tariffs and distance of its movement. The amount may be adjusted using factors officially established by the CMU. Since the pipelines are located in territorial lands, part of this fee should be transferred to the territorial local budgets. Theoretically, the economic use of trunk pipelines should be considered as a type of economic environmental management. Therefore, this type of government revenue should be determined by a set of indicators, as well as taking into account

the economic interests of business entities authorized by the CMU. Thus, the implementation of our proposed fiscal payment is relevant, has scientific novelty and promising practical significance, therefore, for state recognition it is proposed to include it in the Tax Code of Ukraine.

**Keywords:** *carbohydrate, pipelines, transportation, resources, payer, rent, rates.*

**Постановка проблеми.** Вуглеводні (нафта, нафтопродукти, природний газ та аміак) належали, належать і будуть належати до стратегічно важливих ресурсів розвитку економіки.

До їх користувача в Україні та за її межами ці ресурси у природному стані або перероблені, як товар, переміщуються усіма видами транспорту: автомобільним, залізничним, водним, трубопровідним. Із них за економічними показниками (собівартості перевезення, капітальних вкладень, витрат пального й інших матеріалів), екологічними та часовими (швидкість доставлення) найбільш вигідним вважається трубопровідний.

Трубопровідними засобами з'єднуються територіально і в часі місця видобування і переробки нафти, природного газу зі споживачами, тому цей транспортний засіб одержав певний розвиток і належить до перспективних. Переміщення речовин по трубах здійснюється за допомогою тиску, створюваного компресорними станціями.

Простішими є процеси управління переміщенням товарної маси (організація, планування, контроль тощо), оскільки воно здійснюється по підземних трубопроводах.

Якщо розглядати ширше, то господарське використання магістральних трубопроводів слід відносити до економічного природокористування, як пропонується його називати.

Бо з ними одночасно з переміщенням названих природних і перероблених продуктів, тобто з логістичними процесами, з отриманням суб'єктами господарювання і державою певних доходів, здійснюється і використання земельних площ, проведення природоохоронних заходів, закачування вуглеводнів у підземні сховища для зберігання, створення робочих місць і т.д.

Використання земель, підземне зберігання вуглеводнів, їх викачування та інші процеси супроводжуються певними затратами, доходами, також зайнятістю населення, фіскальними платежами.

У проекті Закону України «Про Державний бюджет України на 2020 рік» прогнозний обсяг надходжень до бюджету рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами аміаку територією України визначений у сумі 1 427,5 млн грн.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження проблем формування доходів держави від природокористувачів, у тому числі у формі ренти за переміщення вуглеводнів, відображені у працях науковців: І.Д. Андрієвського, О.Б. Боброва, М.Д. Красножона, Б.І. Малюка, В.С. Міщенко, П.М. Нестерова, Б.З. Піріашвілі, Г.І. Рудька, Б.П. Чиркіна, П.М. Чепіля та ін. В їхніх публікаціях, зокрема, проводяться дослідження механізмів справляння офіційно установлених фіскальних платежів. Але питання на предмет вдо-

сконалення понятійного апарату, відображення процесів переміщення цих речовин на відстань як товарів, відповідно, товарно-грошові відносини, ними не розглядаються. В їх наукових працях розглядаються у рамках економічного механізму надрокористування, у тій чи іншій мірі, проблеми з позицій його рентного регулювання.

**Метою** написання статті є обґрунтування сутності та перспективності застосування, замість чинної ренти, вуглеводневого фіскально-магістрального доходу, як фіскального платежу, що вносять до державного бюджету експлуатаційники магістральної вуглеводнево-транспортної системи, як суб'єкти господарювання, за транспортування ними через магістральні трубопроводи вуглеводнів та продуктів їх переробки, належних до природно-економічних требн.

**Виклад основного матеріалу.** Дослідження сучасного технічного забезпечення, його функціонування та вдосконалення, інших проблем і перспектив українського трубопровідного транспорту має здійснюватися з метою і аналізу та формування рекомендацій з перетворення системи його фіскальних оцінок, зокрема, у порівнянні з використанням інших видів транспортування згаданих водневих товарів. Тому за предмет дослідження доцільно прийняти фіскальне відображення господарської результативності, перспективу економічних проблем трубопроводного транспорту України, доходів від його експлуатації у формі ренти.

Розглянемо деякі обґрунтування щодо поняття ренти та її нарахування в різні періоди, опубліковані нами в різних виданнях, з подальшими його коригуваннями, уточненнями тощо.

За словниковим визначенням, рента являє собою дохід «... із капіталу, землі або майна, що його власники регулярно одержують, не займаючись підприємницькою діяльністю; дохід у формі процента, одержаного власниками грошового капіталу, держателями цінних паперів з твердим курсом або держателями облігацій рентних позик» [6, с. 621].

Ренту отримує держава, але вона не є власником вуглеводнів та їх родовищ. Тому, виходячи з даного визначення, чинну ренту, як платіж, не можна називати рентою. Ми вважаємо, що прийнятий платіж названий рентою умовно.

Пунктами 6 та 7 Положення про порядок обчислення і сплати до Державного бюджету України рентної плати за нафту і природний газ, затвердженого ще наказом Міністерства фінансів України від 20.02.1998 р. за № 39, який зареєстровано у Міністерстві юстиції України 11.03.1998 р. за № 160/2600, передбачено, що сума рентної плати за нафту й природний газ визначається нафтогазовидобувними підприємствами, виходячи з фактично оплачених споживачами обсягів нафти й газу та ставок рентної плати у національній валюті України за офіційним валютним курсом долара США на дату зарахування коштів на рахунок нафтогазовидобувних підприємств (крім підприємств, що здійснюють видобуток на родовищах з важко видобувними та виснаженими запасами). Нам не зрозуміло, навіщо орієнтуватися на офіційний валютний курс долара США.

Механізм обчислення рентної плати за транзитне транспортування природного газу, аміаку територією України та транспортування нафти визначає Положення про порядок обчислення і сплати до



державного бюджету рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та транзитне транспортування трубопроводами аміаку, природного газу територією України, що було затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 31.03.2003 р. за № 423.

Законами України про держбюджети традиційно передбачалося, що суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють транспортування трубопровідним транспортом територією України природного газу, нафти та аміаку, вносять до Державного бюджету України за офіційно встановленими ставками ними визначені суми рентних платежів. Зокрема, у 2003 році Законом передбачені ставки:

- рентної плати за транзитне транспортування природного газу в розмірі 1,67 гривні за 1000 куб. метрів газу на кожні 100 кілометрів відстані;

- рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами в розмірі, еквівалентному 0,685 долара США за 1 тону нафти, що транспортується;

- рентної плати за транзитне транспортування аміаку в розмірі, еквівалентному 0,3 долара США за 1 тону на кожні 100 кілометрів відстані.

Але нормативи нарахування рентної плати не були незмінними і не залежали від волі транспортуючого суб'єкта господарювання, тобто від результативності його фінансових показників.

Розмір ставок (як й інших нормативів) визначався потребами наповнення коштами державної скарбниці.

Так, Законом України про Держбюджет на 2005 рік передбачено (стаття 5), що суб'єкти господарювання, які здійснюють транспортування трубопровідним транспортом територією України природного газу, нафти та аміаку, вносять до Державного бюджету України:

- рентну плату за транзитне транспортування природного газу в розмірі 1,67 гривні за 1.000 куб. метрів газу на кожні 100 кілометрів відстані;

- рентну плату за транспортування нафти магістральними нафтопроводами в розмірі, еквівалентному 0,89 долара США за одну тону нафти, що транспортується;

- рентну плату за транзитне транспортування аміаку в розмірі, еквівалентному 1,0 долару США за одну тону на кожні 100 кілометрів відстані.

Внесення зазначених платежів здійснювалося щодавно (15, 25 числа поточного місяця, 5 числа наступного місяця), виходячи з обсягів природного газу, нафти, аміаку, що транспортуються територією України, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Узагальнено зазначимо, що ставки змінювалися періодично, навіть щорічно. Безумовно, у такі короткі періоди не здійснювалося суттєвих технологічних вдосконалень у транспортній системі, в результаті яких зростали б доходи її суб'єктів господарювання та відповідні бази нарахування рентних та інших фіскальних платежів.

Рентна плата за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та рентна плата за транзитне транспортування аміаку сплачувалися у національній валюті України за офіційним курсом

гривні до долара США, встановленим Національним банком України на день, що передує дню внесення платежу. Розрахунки суми рентної плати за транзитне транспортування природного газу, аміаку територією України та рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами подавалися до органів ДПС України щомісячно до 20 числа місяця, наступного за звітним.

Знов-таки, як відомо, курс долара стрімко зростає, а економічні умови суб'єкта господарювання суттєво позитивно не змінювалися.

Сума рентної плати, яка нарахована за звітний період і не була внесена в установлений термін (протягом 30 календарних днів, наступних за останнім календарним днем звітного місяця), сплачувалася до Державного бюджету України із нарахуванням пені у порядку, встановленому Законом України «Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами» від 21 грудня 2000 року № 2181-III.

Таким чином, транзит трубопровідним транспортом окремих видів продуктів наш Уряд вважав джерелом різних значних доходів бюджету, у тому числі названих рентою, податком на прибуток підприємства.

У постанові Кабінету Міністрів України від 04.02.2005 р. «Програма діяльності Кабінету Міністрів «Назустріч людям» передбачається «...установити справедливу ренту (плату) за використання наземного, водного (морського) та трубопровідного видів транспорту, які належать державі або контролюються нею, а також повітряного простору, в тому числі для транзиту продуктів». Але ж транспорт не може бути об'єктом нарахування ренти (до речі, не плати, а відрахування), оскільки рента – це платіж за користування землею чи надрами, а не транспортом.

Крім того, є цікава особливість щодо рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами: вона не залежить від відстані транспортування, на відміну від природного газу чи аміаку. Тобто щодо останніх положень, офіційно рента напряму не залежить від відстані.

На наш погляд, сума ренти за транспортування усіх водневих ресурсів має залежати від відстані, від кількісних параметрів транспортованих товарів та їх якості. Однак якісні показники водневих товарів офіційною методикою обчислення суми ренти взагалі не враховуються.

У чинному Податковому кодексі України (ПКУ) «...рентна плата за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України – загальнодержавний обов'язковий платіж, який сплачується за надані послуги з транспортування (переміщення) вантажу територією України об'єктами трубопровідного транспорту» [3, с. 39 – 40].

У цьому визначенні не вказаний надавач послуг:

- чи держава, оскільки вона отримує ренту;
- чи суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення водневих речовин.

Не вказано і хто отримує послуг, і хто є платником ренти.

Закачування нафти чи природного газу здійснюється і за межами України. На наш погляд, суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення водневих речовин, належать до обслуговуючих магістральні трубопроводи. За це вони отримують певні доходи, можуть мати і прибутки. А послуги по транспортуванню газу природного або нафти з Росії територією України у Західну Європу надає держава. Тому платежі державі у такій ситуації назвати рентою не можна. Міждержавне переміщення товарів трубопроводами логічно називати фіскально-транспортними послугами. Відповідно плату державі за такі послуги правильно називати фіскально-магістральним доходом.

Спеціально уповноважені КМУ суб'єкти господарювання сплачують державі цей платіж, скільки вони уособлюють державу як отримувача коштів за транзит товарів від їх споживачів. За своєю сутністю чинна рента є відрахована державі на законодавчій основі частина цієї суми за встановленими державою транспортно-магістральними тарифами, як пропонується їх називати. Підкреслимо, що за ПКУ поняття ставки застосовується до процесу нарахування безумовного платежу – податку.

Для порівняння платників відмітимо, що у разі перевезення цих товарів автомобілями чітко визначається надавач транспортних послуг – транспортне підприємство.

Нагадаємо, що відповідно до статті 14 Закону України «Про систему оподаткування», рентні платежі належали до загальнодержавних податків та зборів. У ПКУ даються певні визначення понять, що стосуються рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами і нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу і аміаку, також як загальнодержавного платежу.

За ПКУ, платниками рентної плати є суб'єкти господарювання, які експлуатують об'єкти магістральних трубопроводів та надають (організують) послуги з транспортування (переміщення) вантажу трубопроводами України.

Поняття вантажу трактується як об'єкт перевезень. За показниками обсягу перевезень визначається плата за перевезення вантажу відповідно до транспортних тарифів. За чинною термінологією, вантаж також трактується як всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу. Поняття «вантажовідправник» розглядається як будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення. Вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [7]. Таким чином, ця термінологія не має фіскальної орієнтації.

З поняттям вантажу (його ваги, обсягу тощо) застосовується поняття вартості його перевезення. А з поняттям товару застосовується поняття його вартості. Від вартості здійснюються відрахування фіскальних платежів.

Тому у згаданому вище реченні замість слова «вантаж» логічно поставити слово «товару». Тоді воно подається у такій редакції: «За



ПКУ, платниками рентної плати є суб'єкти господарювання, які експлуатують об'єкти магістральних трубопроводів та надають (організують) послуги з транспортування (переміщення) товарів трубопроводами України».

За результат нарахування чинної ренти за переміщення таких товарів, як природний газ та аміак, слугує сума добутків відстаней відповідних маршрутів їх транспортування (переміщення), узгоджених між платником рентної плати та замовником на відповідний звітний період, на обсяги природного газу та аміаку, транспортованих (переміщених) кожним маршрутом транспортування. Така форма прийнятна, але вона ще має враховувати і якісні показники цих речовин, що надаються для користування. Правда, врахування в розрахунках фактора якості потребує досліджень та подальших офіційних рішень.

Розрахунок з рентної плати за звітний період (календарний місяць) виконується за встановленою формою і подається платником рентної плати податковому органу за місцем його реєстрації протягом 20 календарних днів, що настають за останнім календарним днем звітного періоду. Сума рентної плати за звітний період, що дорівнює календарному місяцю, вноситься на казначейські рахунки платником за місцем його податкової реєстрації авансовими платежами щодаки (15, 25 числа поточного місяця, 5 числа наступного місяця), визначеної за:

- фактичними обсягами природного газу та аміаку і показниками відстані відповідних маршрутів їх транспортування територією України у відповідних декадах місяця;

- фактичними обсягами нафти і нафтопродуктів, що транспортуються територією України у відповідних декадах місяця.

Визначена у звітному розрахунку за відповідний звітний період сума фіскальних зобов'язань з рентної плати з урахуванням фактично сплачених авансових платежів вноситься платниками рентної плати до державного бюджету протягом 10 календарних днів, що настають за останнім календарним днем граничного строку подання такого розрахунку.

Якщо сума рентної плати, яка нарахована платником рентної плати за звітний період, але не сплачена протягом 10 календарних днів, що настають за останнім календарним днем граничного строку подання розрахунку, то на неї нараховується пеня в порядку, встановленому ПКУ. Тобто платник зобов'язаний самостійно вносити суму ренти і плату за порушення термінів її перерахування на казначейські рахунки.

Суму фактично фіскально-магістрального доходу (рентної плати) від перевезення нафти, нафтопродуктів і аміаку пропонується обчислювати за ставками і показниками кількості (в тоннах).

За ПКУ, платник несе відповідальність за правильність обчислення рентної плати, повноту і своєчасність її внесення до бюджету, а також за своєчасність подання органам ДПС відповідних розрахунків згідно із нормами цього Кодексу та інших законів України. Контроль за правильністю обчислення, своєчасністю і повнотою справляння рентної плати до бюджету здійснюють органи ДФС (ДПС). Зауважи-

мо, що слово «справляти», за тлумачним словником, означає складати враження, святкувати і т.п. Але його не можна вживати у значенні здійснення певної управлінської функції щодо суб'єкта господарювання як платника ренти.

До речі, взагалі чинну ренту, як вона визначається в ПКУ, логічно розглядати як своєрідний платіж тобто як плату за певні послуги, а не податок і не збір. Оскільки за ПКУ, податок – це «... обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку відповідно до цього Кодексу» [3, с. 5]. Отже, з цього виразу ще випливає, що платників багато, але вони сплачують один податок. На практиці платник сплачує певну кількість податків. Тому дане визначення потребує редакції. До того ж, вираз «справляння податку з платника податку» належить до відомих виразів «масло масляне».

Отже, на наш погляд, згадане слово «справляння» в даному тексті не логічне, оскільки навіть застосовуване у податковій практиці поняття «справляння» відносити до податкових органів не правомірно, бо вони здійснюють лише прийом і перевірку відповідних документів платника податків, а не справляння або зовнішній контроль. Кошти вносять на казначейські рахунки платежу, а не податкових органів. Казначейство контролює фактичні надходження і надає їх податковим органам.

Обчислення і внесення суми чинної рентної плати здійснює транспортуючий суб'єкт господарювання. Він, за ПКУ як платник, вносить відповідну суму коштів на казначейські рахунки, але також їх не справляє. «Справляти» податок, приймати та перевіряти документи – ці три слова навіть не синоніми. Якщо за ПКУ вважати, що податкові органи, як контролюючі, себе ще повинні контролювати, тоді це – нонсенс, бо ж вираз «контроль контролю» знов-таки належить до виразу виду «масло масляне».

Зауважимо, що контроль і відповідальність за сплату чинної ренти перед КМУ покладено на НАК «Нафтогаз України».

Отже, чинна плата у формі ренти є ні теоретично обґрунтованою, ні законодавчо не врегульованою.

Розглянемо за нашим принципом троїстості транзитне транспортування вуглеводнів, як товарів, магістральними трубопроводами.

Вуглеводні, належні до природно-економічних требн, нами розглядаються за принципом двоїстості як:

- природні речовини, які вимірюються натуральними показниками, тонни, куб. м;
- як товари подальшого виробничого використання.

Крім того, магістральне транспортування нами розглядається як виробничий процес переміщення вуглеводнів за потребами як товарів до їх користувача. Товари і виробничі процеси ними з оподатковуються.

Тому пропонується поняття ренти, як абстрактне, замінити на вуглеводневий фіскально-магістральний дохід як конкретизоване поняття.

За базові ставки нарахування вуглеводневого фіскально-магістрального доходу (чинної ренти) слід прийняти їх величини, передбачені ПКУ:

– 1,67 грн за транзитне транспортування 1000 куб. м природного газу за кожні 100 км відстані відповідних маршрутів його транспортування;

– 4,5 грн за транспортування однієї тонни нафти магістральними нафтопроводами;

– 4,5 грн за транспортування однієї тонни нафтопродуктів магістральними нафто-продуктопроводами;

– 5,1 грн за транзитне транспортування однієї тонни аміаку за кожні 100 км відстані відповідних його маршрутів.

**Висновки з даного дослідження.** Отже, чинна рента не є податком у тлумаченні ПКУ, оскільки за суттю не відповідає офіційному визначенню податку.

Плату державі за міждержавне перекачування вуглеводневих ресурсів пропонується за нашим принципом троїстості називати вуглеводневим фіскально-магістральним доходом, що відповідає його сутності, і, відповідно, змінити механізм нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Оскільки кошти надходять до дохідної частини державного бюджету, тобто за своєю суттю належать до державних доходів.

Створення такого механізму потребує певних досліджень, обґрунтувань та державних рішень, з наукової точки зору належить до фіскальної геології, що входить в ресурсоніку надрокористування.

Це стосується і землекористування, оскільки якісні показники ґрунтів, де прокладені трубопроводи, територіально відрізняються. До того ж, проходить процес зміни земель за призначенням, за власністю.

Якщо розглядати питання ширше, то плата за переміщення вуглеводневих ресурсів має обчислюватися залежно від виду транспорту, у тому числі трубопровідного, за комплексом показників: кількості та якості товару, часу, магістральних тарифів і відстані його переміщення. Сума може корегуватися з допомогою коефіцієнтів, офіційно встановлених КМУ.

Оскільки трубопроводи розміщені в територіальних землях, тому частина цієї плати має перераховуватися до територіальних місцевих бюджетів.

Теоретично, господарське використання магістральних трубопроводів необхідно розглядати як вид економічного природокористування.

Тому цього виду державний дохід має визначатися за комплексом показників, а також з урахуванням економічних інтересів суб'єктів господарювання, уповноважених КМУ.

Таким чином, запровадження пропонуваного нами фіскального платежу є актуальним, має наукову новизну і перспективну практичну значимість, тому для державного визнання пропонується включення його до Податкового кодексу України.

## Список використаних джерел.

1. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. – К.: Велес, 2006. – 48 с. (із змінами).

2. Закон України «Гірничий закон України» від 6 жовтня 1999 року № 1127-XIV (зі змінами і доповненнями).

3. Податковий кодекс України. – К.: Юрінком Інтер, 2010. – 496 с.

4. Малюк Б. І., Бобров О. Б., Красножон М. Д. Надрокористування у краї-

нах Європи і Америки: Довідникове видання. – К.: Географіка, 2003. – 197 с. : іл. 90. – Бібліогр: С. 196 – 197.

5. **Основи економічної геології:** Навч. посіб. для студ. геол. спец. вищ. навч. закл. освіти /М. М. Коржнев, В.А. Михайлов, В. С. Міщенко та ін. – К.: Логос, 2006. – 223 с.:іл. – Бібліогр: С. 218 – 222.

6. **Сучасний** тлумачний словник української мови: 50000 слів/ За ред. д-ра філол. наук, проф. В. В. Дубічинського. – Х.: ВД «ШКОЛА», 2006. – 832 с.

7. **Про затвердження Правил** перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 лютого 1998 р. за № 128/2568.

8. **Статистичний щорічник** України за 2009 рік.– К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2010. – 566 с.

## Reference

1. **Konsty`tuciya Ukrayiny`:** Pry`jnyata na p`yatij sesiyi Verxovnoyi Rady` Ukrayiny` 28 chervnya 1996 roku. K.: Veles, 2006. – 48 s. (izzminamy`).

2. **Zakon Ukrayiny`** “Girny`chy`j zakon Ukrayiny`” vid 6 zhovtnya 1999 roku # 1127-XIV (zizminamy` idopovnenyamy`).

3. **Podatkovy`j kodeks Ukrayiny`.** K.: Yurinkom Inter, 2010. 496 s.

4. **Malyuk B. I., Bobrov O. B., Krasnozhon M. D.** Nadrokory`stuvannya u krayinax Yevropy` i Amery`ky`: Dovidny`kove vy`dannya. – K.: Geografika, 2003. – 197 s. : il. 90. – Bibliogr: S. 196 – 197.

5. **Osnovy` ekonomichnoyi geologiyi:** Navch. posib. dlya stud. geol. specz. vy`shh. navch. zakl. osvity` /M. M. Korzhnev, V.A. My`xajlov, V. S. Mishhenko ta in. – K.: Logos, 2006. – 223 s.:il. – Bibliogr: S. 218 – 222.

6. **Suchasny`j tлумachny`j slovny`k ukrayins`koyi movy`:** 50000 sliv/ Za ag red. d-ra filol. nauk, prof.. V. V. Dubichy`ns`kogo. – X.: VD «ShKOLA», 2006. – 832 s.

7. **Pro zatverdzhennya Pravy`l perevezen` vantazhiv avtomobil`ny`m transportom v Ukrayini:** nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny` vid 14.10.1997 r. # 363. Zareyestrovano v Ministerstvi yusty`ciyi Ukrayiny` 20 lyutogo 1998 r. za # 128/2568

8. **Staty`sty`chny`j shhorichny`k Ukrayiny`** za 2009 rik. – K.: DP «Informacijno-anality`chne agentstvo», 2010. – 566 s.