



## ФІНАНСИ ТА БАНКІВСЬКА СПРАВА

УДК 347.247:336

**БОДЮК Адам**, к. е. н., ст. науковий співробітник, доцент Київського університету управління та підприємництва

### РЕНТНА ПЛАТА ЗА ТРАНСПОРТУВАННЯ ВОДНЕВИХ ТОВАРІВ

*Обґрунтовано сутність і перспективи плати за транспортування водневих ресурсів та відповідних доходів держави і користувачів магістральної водневої транспортної системи.*

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

*Бодюк А. Фискальная плата за транспортировку водородных товаров. Обоснованы суть и перспективы платы за транспортировку водородных ресурсов и соответствующих доходов государства и пользователей магистральной транспортной системы.*

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

**Постановка проблеми.** В економіці будь-якої країни результативність виробничої діяльності значною мірою залежить від забезпеченості потреб її суб'єктів господарювання водневими енергетичними ресурсами. До них належать вуглеводневі (нафта, нафтопродукти, природний газ), вода, аміак та деякі інші хімічні продукти.

До користувачів в Україні чи за її межами ці природні ресурси надходять у вигляді сировини або переробленими у різноманітні товарні форми всіма видами транспорту: автомобільним, залізничним, водним, трубопровідним. Із них трубопровідний вважається найбільш вигідним за економічними (собівартість перевезення, капітальні вкладення, витрати пального тощо), екологічними, часовими (швидкість поставлення) та іншими показниками.

В Україні експлуатується мережа продуктопроводів, зокрема найбільший у Європі (протяжністю близько 25 тис. км) аміакопровід "Тольятті – Горлівка – Одеса", етиленопровід "Чепіль (Угорщина) – Калуш".

Господарське використання магістральних трубопроводів охоплює не тільки сам процес переміщення відповідних товарів з отриманням державою певних доходів, а й використання земельних площ, здійснення природоохоронних заходів, закачування вуглеводнів у підземні сховища тощо, тобто як "економічне природокористування".

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню доходів держави від надкористування, зокрема у формі ренти, присвячені праці І. Андрієвського, О. Боброва, Б. Данилишина, М. Красножона, Б. Малюка, В. Міщенко [1–4] та ін. Науковцями досліджено механізми справляння рентних платежів, проблеми рентного регулювання економічного механізму надкористування, але питання вдосконалення понятійного апарату щодо переміщення цих речовин на відстань як товарів, відповідно товарно-грошові відносини між суб'єктами господарювання і державою залишаються недостатньо висвітленими.

**Метою дослідження** є обґрунтування сутності та фінансово-економічної доцільності запровадження воднево-фіскального платежу як доходу державної скарбниці, що справлятиметься з суб'єктів господарювання – користувачів вуглеводнотранспортної системи. Предметом дослідження є фіскальне відображення господарської результативності підприємницької діяльності з транспортування водневих товарів у формі ренти (доходів держави) від цієї підприємницької діяльності.

**Результати дослідження.** Сучасний тлумачний словник української мови трактує ренту як 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 із твердим курсом або держателями облігацій рентних позик [5, с. 621].

Транзитне переміщення трубопроводами природного газу, аміаку, нафти і нафтопродуктів слід розглядати як перспективну підприємницьку діяльність із передачі на відстань особливого товару з метою задоволення певних потреб його споживачів та отримання прибутку, в тому числі державою у формі ренти, адже цей досить поширений вид підприємницької діяльності лишається одним із найбільш економічно вигідних.

Законами України про Державний бюджет України щорічно передбачалося, що суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють транспортування трубопровідним транспортом територією України природного газу, нафти та аміаку, вносять до держбюджету рентні платежі за визначеними Законом ставками. Але ставки нарахування рентної плати не були незмінними. Розмір ставки визначався на державному рівні відповідно до потреб наповнення державної скарбниці. Сума рентної плати, яка нарахована за звітний період і не була внесена в установлений строк (протягом 30 календарних днів, наступних за останнім календарним днем звітного місяця), сплачувалася до Державного бюджету України із нарахуванням пені у порядку, встановленому Законом України.

Таким чином, транзит трубопровідним транспортом окремих видів водневих продуктів Уряд України вважає джерелом ренти.

Постанова Кабінету Міністрів України від 4 лютого 2005 р. "Програма діяльності Кабінету Міністрів "Назустріч людям" передбачає: "...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".

Однак транспорт чи його використання не може бути об'єктом нарахування ренти, 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 офіційно рента безпосередньо залежить від відстані. Логічно, що сума ренти за транспортування водневих товарів має залежати від відстані, від кількісних параметрів товарів та їх якості. Однак якісні показники водневих товарів офіційною методикою обчислення суми ренти не враховуються.

За Податковим кодексом 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" [6, с. 39–40]. У цьому визначенні не визначений надавач послуг: мається на увазі держава, оскільки вона отримує ренту, чи суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення водневих речовин? Об'єктами трубопровідного транспорту є магістральні трубопроводи [7]. При цьому закачування нафти чи природного газу здійснюється за межами України, їх споживач також може знаходитися поза її межами.

Згадувані законами про Державний бюджет України суб'єкти господарювання, що контролюють і процеси переміщення водневих речовин, належать до обслуговуючих магістральні трубопроводи, за що отримують певні доходи, можуть мати і прибутки.

Потрібно зауважити, що транспортування цих продуктів із Росії в Україну і через її територію здійснюється за міждержавними угодами. Таким чином, послуги з транспортування газу природного або нафти з Росії на територію і через територію України у Західну Європу надає держава. Отже, платежі до державного бюджету в такій ситуації назвати рентою не можна. Міждержавне переміщення товарів трубопроводами логічно називати фіскально-транспортними послугами. Відповідно плату за такі послуги правильно називати, наприклад, фіскально-магістральним доходом.

Суб'єкти господарювання, що спеціально уповноважені Кабінетом Міністрів України, сплачують державі цей платіж, оскільки вони уособлюють державу як надавача послуг і отримувача коштів за транзит товарів від їх споживачів. За своєю сутністю чинна рента – відрахована державі на законодавчій основі частина цієї суми за встановленими державою транспортно-магістральними тарифами, як пропонується їх називати.

Слід наголосити, що за ПКУ поняття ставки застосовується до процесу нарахування безумовного платежу – податку. Доцільно розглянути офіційні визначення, що стосуються поняття ренти і ставки оподаткування, наведені у 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 [6, ст. 14, п. 1.217].

Ставкою податку визнається розмір податкових нарахувань на (від) одиницю (одиниці) виміру бази оподаткування [6, ст. 25, п. 1].

Податком є обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку відповідно до цього Кодексу [6, ст. 6, п. 1].

Збором (платою, внеском) є обов'язковий платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників зборів, з умовою отримання ними спеціальної вигоди, у тому числі внаслідок вчинення на користь таких осіб державними органами, органами місцевого самоврядування, іншими уповноваженими органами та особами юридично значимих дій [6, ст. 6, п. 2].

Отже, чинна рента – це платіж за вигоду (точніше, за послуги з переміщення вуглеводневих ресурсів як товарів), а не "безумовний платіж", тому її не можна називати податком, відповідно застосовувати поняття ставки податку, бази оподаткування тощо.

Поняття "рента" і "податок" суттєво відрізняються. Щоб підтвердити наведене вище трактування дефініції рента доцільно порівняти особливості надання аналізованих послуг трубопровідним і автомобільним транспортом. Потрібно відзначити, що у разі перевезення цих товарів автомобілями чітко визначається надавач транспортних послуг – транспортне підприємство.

Переміщення водневих товарів залізничним чи автомобільним транспортом не обкладається рентою. Хоча цими транспортними засобами переміщують водневі товари в значних обсягах, навіть на великі відстані, до широкого кола територіально віддалених споживачів тощо. Наприклад, у 2008 р. автомобільним транспортом перевезено 30 млн т, у 2009 р. – 27 млн т нафти і нафтопродуктів. Трубопроводами у 2008 р. перекачано цих речовин 41 млн т, у 2009 р. – 39 млн т [8, с. 231–235]. Наведені цифри свідчать, що обсяги переміщення цих товарів трубопроводами не суттєво перевищують показники автомобільного транспорту.

Отже, справа (щодо сутності доходів) не в транспорті, не у вуглеводнях, а в економічному сприйнятті законодавцями різних видів транспортування. Відповідно до статті 14 Закону України "Про систему оподаткування", рентні платежі належали до загальнодержавних податків та зборів. У Податковому кодексі України поняття, що стосуються рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами і нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу й аміаку, також пов'язуються із загальнодержавними податками і зборами.

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, але поняття "вантаж" означає об'єкт перевезень. За показниками об'єкта визначається плата за перевезення відповідно до транспортних тарифів.

Потрібно зазначити, що за чинною термінологією, вантаж трактується як усі 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. Вантажодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [9]. Таким чином, ця термінологія не має податкової орієнтації, хоча і трубопровідним, і автомобільним транспортом переміщуються на великі відстані одні й ті самі вуглеводневі товари.

У літературі, наприклад, із питань морських перевезень для визначення плати (винагорода) за перевезення вантажу застосовуються терміни: ціна перевезення, тариф, фрахт і провізна плата, які не є тотожними. Фрахт трактується як винагорода, яка встановлюється угодою сторін за фрахтування судна [5, с. 747]. Щодо винагорода за перевезення вантажу, яка нараховується згідно зі встановленими тарифами, використовується термін "провізна плата". За Цивільним кодексом України, провізна плата – це плата за перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі, що визначається за домовленістю сторін або за затвердженими тарифами [10, с. 263]. Аналізоване поняття треба розуміти як ціну транспортної продукції, тобто продукції, отриманої як результат транспортування, яка включає плату за перевезення вантажів і плату за виконання робіт, пов'язаних із перевезенням.

В юридичній літературі висловлюється думка про те, що поняття фрахту значно ширше, ніж винагорода за перевезення. Зміст поняття "фрахт" охоплює будь-яку плату за перевезення вантажу на морському судні, незалежно від того, в якому порядку визначається розмір цієї плати. Сума провізної плати визначається традиційно за такими показниками, як вага (кількість), цінність вантажу, спосіб перевезення, відстань

і швидкість перевезення та ін. Крім того, можуть передбачатися, наприклад, і певні умови щодо зберігання, плата за транспортне експедирування, штрафи [10, с. 261–272]. Тому відправники вимагають правильно зазначати наведені показники у перевізних документах. До речі, ціна перевезення вантажу морським транспортом може визначатися за тарифами, які діють на морському транспорті, або за згодою сторін.

Таким чином, поняття вантажу неправомірно вживати у визначенні об'єкта для обчислення аналізованого фіскального платежу чи по відношенню до платника.

За ПКУ, платником ренти, наприклад, за транзит природного газу територією України є уповноважений Кабінетом Міністрів України суб'єкт господарювання, який надає (організовує) послуги з його транзиту територією України. Логічно, що платником ренти за перевезення водневих товарів мають стати і автотранспортні підприємства – оскільки сума рентної плати залежить від показників переміщення вуглеводнів. До того ж показники фінансового результату від звичайної діяльності та рентабельності операційної діяльності транспорту і зв'язку, за даними Державного комітету статистики України, щорічно значно вищі за показники інших видів економічної діяльності в Україні. Тому база нарахування фіскальної плати за перевезення водневих товарів автотранспортними підприємствами є значущою. Цей вид платежу пропонується називати "авто-фіскальний платіж".

Вище згадуваний "фіскально-магістральний платіж" і "авто-фіскальний платіж" можна об'єднати під загальною назвою "вуглеводно-фіскальний дохід". Об'єктом нарахування цієї фіскальної плати за переміщення нафти та нафтопродуктів мають бути їх фактичні обсяги, що транспортуються територією України у звітному періоді.

Плата за переміщення природного газу та аміаку повинна нараховуватися як сума добутоків відстаней відповідних маршрутів їх транспортування (переміщення), узгоджених між платником чинної рентної плати та замовником на відповідний звітний період, на обсяги природного газу та аміаку, транспортованих (переміщених) кожним маршрутом.

За базові нормативи нарахування фіскально-магістрального платежу (чинної ренти) на першому етапі його запровадження варто прийняти їх величини, зазначені у ПКУ: 1.67 грн за транзитне транспортування 1000 м<sup>3</sup> 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 нафтопродуктопроводами; 5.1 грн за транзитне транспортування однієї тонни аміаку за кожні 100 км відстані відповідних маршрутів його транспортування. Для всіх згаданих видів транспорту слід враховувати положення ПКУ: зі зміною тарифів до нормативів плати застосовується коригувальний коефіцієнт. Він має

обчислюватися у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (крім "ставки" чинної рентної плати за транзитне транспортування природного газу) [6, с. 362].

Порядок обчислення фіскальної плати за автоперевезення водневих товарів має відповідати визначенням ПКУ. За базовий звітний період для нарахування приймається календарний місяць. Платники самостійно обчислюють суму грошових зобов'язань із фіскальної плати. Сума плати обчислюється як добуток відповідного показника бази нарахування (за ПКУ – об'єкта нарахування) на відповідний норматив та з урахуванням коригувального коефіцієнта, визначеного в установленому порядку.

Також за ПКУ виконується розрахунок фіскальної плати за звітний період (календарний місяць) за встановленою формою і подається платником органу державної податкової служби за місцем його реєстрації протягом 20 календарних днів, що настають за останнім календарним днем звітного періоду, а сума 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. При цьому плата (за вимогами ПКУ), визначена у звітному періоді з урахуванням фактично сплачених авансових платежів, вноситься платниками до державного бюджету протягом 10 календарних днів, що настають за останнім календарним днем граничного строку подання такого розрахунку.

Якщо сума плати, нарахована її платником за звітний період, не сплачена протягом 10 календарних днів, що настають за останнім календарним днем граничного строку подання розрахунку, на неї нараховується пеня в порядку, встановленому ПКУ. Тобто платник зобов'язаний самостійно вносити основну суму плати і плату за порушення строків її перерахування на казначейські рахунки. Суму фіскально-магістрального платежу (рентної плати) від перевезення нафти, нафтопродуктів і аміаку пропонується обчислювати за нормативами і кількістю (у тоннах).

Відповідно до ПКУ платник несе відповідальність за правильність обчислення суми плати, повноту і своєчасність її внесення до бюджету, а також за своєчасність подання органам державної податкової служби відповідних розрахунків згідно з нормами цього Кодексу та інших законів України. Контроль за правильністю обчислення, своєчасністю і повнотою внесення плати до бюджету здійснюють органи державної податкової служби.

**Висновки та пропозиції.** Отже, дефініцію "плата за міждержавне переміщення (перекачування, перевезення) водневих товарів" необхідно трактувати як воднево-фіскальний дохід (у тому числі фіскально-

магістральний і авто-фіскальний платежі, відповідно), варто також змінити механізм її нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Для розробки такого механізму необхідні спеціальні дослідження за підтримки Кабінету Міністрів України.

Доцільно запровадити фіскальну плату за транзитне переміщення водневих ресурсів, яку необхідно обчислювати залежно від виду транспорту (трубопровідного, автомобільного, залізничного) за комплексом показників: кількість та якість товару, час, магістральні тарифи і відстані переміщення. Сума може коригуватися з допомогою коефіцієнтів, встановлених Кабінетом Міністрів України.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Сучасні проблеми геолого-економічної оцінки та розвитку вітчизняної мінерально-сировинної бази* // Збірник статей за матеріалами постійно діючого семінару. — К. : Обрії, 2010. — 134 с.
2. *Данилишин Б. М. Рентна політика в Україні* / Б. М. Данилишин, В. С. Міщенко. — К. : ЗАТ "НІЧЛАВА", 2004. — 68 с.
3. *Малюк Б. І. Надрокористування у країнах Європи і Америки* : довід. вид. / Б. І. Малюк, О. Б. Бобров, М. Д. Красножон. — К. : Географіка, 2003. — 197 с. : іл. 90. — Бібліогр.: С. 196–197.
4. *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.
5. *Сучасний тлумачний словник української мови: 50000 слів* / за заг. ред. В. В. Дубічинського. — Х. : ВД "ШКОЛА", 2006. — 832 с.
6. *Податковий кодекс України*. — К. : Юрінком Інтер, 2010. — 496 с.
7. *Про трубопровідний транспорт* : Закон України від 15.05.1996 № 196.
8. *Статистичний щорічник України за 2009 рік*. — К. : ДП "Інформаційно-аналітичне агентство", 2010. — 566 с.
9. *Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні* : наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20.02.1998 за № 128/2568.
10. *Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 16 верес. 2011 р. (офіц. текст)*. — К. : Вид. Паливода А.В., 2011. — 380 с. — (Кодекси України).

*Стаття надійшла до редакції 07.08.2012.*

#### ***Bodyuk A. Fiscal fees for the transportation of hydrogen goods.***

*For Ukraine, the economic of hydrogen energy resources is perspective. Hydrocarbons (oil, oil products, natural gas), water, ammonia and some other chemical products are referred to them. Therefore it is necessary to distinguish this group of products in separate objects of taxation.*

*Analysis of recent research and publications showed that the issue of improving the conceptual apparatus on transit movement of goods analyzed under commodity-money relations between entities and the state are not addressed by the scientists.*

*The aim of the article is to substantiate the nature and financial and economic feasibility of the introduction of hydrogen-fiscal payments as income of the treasury.*



*The presentation of the main material. The essence and fiscal feasibility of introducing fees for transporting hydrogen resources and related state revenue and users of the hydrogen transport system have been substantiated.*

*The terms "fiscal-transportation payment" and "auto-fiscal payment" have been substantiated. These payments must be given to the state treasury for the carriage of goods by means of transport, as it is needed to generate funds for the operation of roads, pipelines and other transportation infrastructure needs.*

*Having separated oil and petroleum products, natural gas as a commodity groups, it is logical to introduce a generalized definition of fiscal payment for their transit movement. Therefore it is reasonable to combine the concept under the name "hydrogen-fiscal income." The object of these fiscal charges for moving oil and petroleum products must be their actual volumes transported through Ukraine in the reporting period.*

*Offer. It is advisable to introduce a fiscal charge for transit transportation of hydrogen resources calculated depending on the type of transport (pipeline, road, rail) according to the set of indicators.*

*Key words:* carbohydrate, pipelines, transportation, resources, payer, payment, rate.

#### REFERENCES

1. *Suchasni problemy geologo-ekonomichnoi' ocinky ta rozvytku vitchyznjanoi' mineral'no-syrovynnoi' bazy // Zbirnyk statej za materialamy postijno dijuchogo seminaru. — K. : Obrii', 2010. — 134 s.*
2. *Danylyshyn B. M. Rentna polityka v Ukrai'ni / B. M. Danylyshyn, V. S. Mishhenko. — K. : ZAT "NICH LAVA", 2004. — 68 s.*
3. *Maljuk B. I. Nadrokorystuvannja u krai'nah Jevropy i Ameryky : Dovidnykove vydannja / B. I. Maljuk, O. B. Bobrov, M. D. Krasnozhon. — K. : Geografika, 2003. — 197 s. : il. 90. — Bibliogr.: S. 196–197.*
4. *Osnovy ekonomichnoi' geologii' : navch. posib. dlja stud. geol. spec. vyssh. navch. zakl. osvity / M. M. Korzhnev, V. A. Myhajlov, V. S. Mishhenko ta in. — K. : Logos, 2006. — 223 s. : il. — Bibliogr.: S. 218–222.*
5. *Suchasnyj tlumachnyj slovnyk ukrai'ns'koi' movy: 50000 sliv / za zag. red. V. V. Dubichyns'kogo. — H. : VD "ShKOLA", 2006. — 832 s.*
6. *Podatkovyj kodeks Ukrai'ny. — K. : Jurinkom Inter, 2010. — 496 s.*
7. *Pro truboprovodnyj transport : Zakon Ukrai'ny vid 15.05.1996 № 196.*
8. *Statystychnyj shhorichnyk Ukrai'ny za 2009 rik. — K. : DP "Informacijno-analitychne agentstvo", 2010. — 566 s.*
9. *Pro zatverdzhennja Pravyl perevezen' vantazhiv avtomobil'nym transportom v Ukrai'ni : nakaz Ministerstva transportu Ukrai'ny vid 14.10.1997 № 363. Zarejestrovano v Ministerstvi justycii' Ukrai'ny 20.02.1998 za № 128/2568.*
10. *Cyvil'nyj kodeks Ukrai'ny: chynne zakonodavstvo zi zminamy ta dopov. stanom na 16 veres. 2011 r. (ofic. tekst). — K. : Vyd. Palyvoda A.V., 2011. — 380 s. — (Kodeksy Ukrai'ny).*