

**Адам Васильович БОДЮК**

кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник,  
доцент,

Київський університет управління та підприємництва

**АНАЛІЗ ФІСКАЛЬНОЇ ПЛАТИ ЗА МАГІСТРАЛЬНЕ ТРАНСПОРТУВАННЯ ВУГЛЕВОДНІВ**

Бодюк, А. В. Аналіз фіскальної плати за магістральне транспортування вуглеводнів [Текст] / Адам Васильович Бодюк // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол. : В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2015. – Том 20. – С. 123-127. – ISSN 1993-0259.

**Анотація**

*У публікаціях науковців, зокрема, проводяться дослідження механізмів справляння рентних платежів. Ними також розглядаються проблеми регулювання економічного механізму надкористування. Але визначення системи показників нарахування доходів держави від надкористувачів за надрові товари, відповідно оцінки значущості товарно-грошових відносин між суб'єктами господарювання і державою у відомій нам літературі не розглядаються. Ними проаналізовані рентні платежі як вид доходу держави від переміщення вуглеводнів по підземній магістральній транспортній системі на її території.*

*Аналіз суті чинної ренти показав, що вона є платою за певні послуги, а не податок і не збір у тлумаченні Податкового кодексу України. Оскільки в ньому визначено, що податок становить обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету. Рентна плата вноситься на казначейські рахунки за магістральне переміщення особливого майна, тобто не є безумовним платежем.*

*Міждержавне переміщення водневих ресурсів трубопроводами логічно називати фіскально-транспортними послугами. Відповідно плату за такі послуги правильно називати фіскально-магістральним доходом (ФМД). Замість поняття ставки рентної плати пропонується застосовувати поняття транспортно-магістрального тарифу.*

*До речі, у новій редакції ПКУ, стаття 251, установлено склад (треба писати видів) рентної плати за: користування надрами для видобування корисних копалин; спеціальне використання води і лісових ресурсів; транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України та ін. Але ж природні ресурси не належать державі, тому ці платежі також не можна називати рентними.*

*Отже, пропонується плату державі за міждержавне перекачування вуглеводневих ресурсів називати фіскально-магістральним доходом і відповідно змінити механізм нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Створення такого механізму потребує певних досліджень. Плата за переміщення вуглеводневих ресурсів має обчислюватися залежно від комплексу показників: кількості та якості товару, часу, транспортно-магістральних тарифів і відстані його переміщення. Сума може корегуватися з допомогою коефіцієнтів, офіційно встановлених Кабінетом Міністрів України.*

**Ключові слова:** вуглеводні; трубопроводи; транспортування; ресурси; платник; рента; фіскальний дохід; ставка.

## **ANALYSIS OF THE FISCAL PAYMENT FOR THE MAGISTRAL TRANSPORTING OF HYDROCARBONS**

### **Abstract**

*In scientific works it has been studied the mechanisms of rent payments gathering. The scientists also investigate the problems of regulation of economic mechanism of subsoil use. But there are no research works on the definition of indicators of state revenue accruing from the bowels of subsoil users according to the assessment of the significance of commodity-money relations between entities and the stat . We have analyzed rent payments as a form of state revenues from hydrocarbons movement through underground magistral transport system on its territory.*

*Analysis of the current rent fact has showed that it is a payment for certain services but neither a tax nor a fee. In Tax Code of Ukraine it is determined that the tax is mandatory, unconditional payment to the budget. Rent is paid on treasury bills for magistral displacement of special property. So, it is not an unconditional payment.*

*Interstate movement of hydrogen pipelines resources can be logically called fiscal-transport services. A fee for such services can be properly called fiscal-trunk income (FMD). Instead of the concept of the rental fee rate it is proposed to apply the concept of transport and magistral tariff.*

*In the new version of the Tax Code, Article 251, it is determined a set (it is necessary to note types) of rental fee: for use of subsoil for mining; special use of water and forest resources; transportation of oil and oil products through by pipelines and oil pipelines, transit pipeline transportation of natural gas and ammonia through Ukraine and others. But we have to remember that natural resources are not owned by the state,so these payments also can not be called rent rees.*

*Consequently ,it is proposed to call the fee for the interstate transfer of hydrocarbon resources fiscal-magistral fare and correspondingly to change the mechanism of calculation and making money on the treasury bills. The creation of such a mechanism requires more detailed studies.*

**Keywords:** *hydrocarbons; pipelines; transportation; resources; payer; rent, fiscal profit; rate.*

**JEL classification:** H700

---

### **Вступ**

За запасами нафти і природного газу в Європі Україна поступається тільки декільком країнам, а в розрахунку на одиницю площі чи одиницю населення їх показники дещо нижчі середньосвітових і близькі до середньоєвропейських. Тому бюджетну значущість для держави мають показники обсягів видобування вуглеводнів, платежів до Державного бюджету України за користування надрами для їх видобування, за транспортування від родовищ до суб'єктів господарювання, тобто до користувачів вуглеводнів, у формі рентних платежів, відповідно аналітичні обґрунтування заходів збільшення цих платежів.

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

Платниками ренти є суб'єкти господарювання, які експлуатують об'єкти магістральних трубопроводів та надають (організують) послуги з транспортування (переміщення) вантажу трубопроводами України. Але ж поняття «вантаж» означає об'єкт перевезень. За показниками об'єкта визначається плата за перевезення відповідно до транспортних тарифів. За чинною термінологією, вантаж 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. Вантажодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює прийом вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [8]. Таким чином, ця термінологія не має фіскальної орієнтації. Тому поняття ренти визначено не об'єктивно, необхідно уточнити зміст аналізованого платежу.

---

Дослідженню проблем доходів держави від надрокористування, у тому числі у формі ренти, присвячені праці науковців: І. Д. Андрієвського, О. Б. Боброва, М. Д. Красножона, Б. І. Малюка, В. С. Міщенко, Б. П. Чиркіна та ін. У їхніх публікаціях, зокрема, проводяться дослідження механізмів справляння рентних платежів. До речі, О. Б. Бобров, М. Д. Красножон, Б. І. Малюк за класичним тлумаченням розглядають поняття економічної ренти і гірничої ренти [4, с. 49-50]. Але аналізу суті безпосередньо рентної плати за вуглеводні ними не проведено. Міщенко В. С. проводить аналіз рентного регулювання у надрокористуванні у плані підвищення його ефективності [5, с. 151-179]. Він аналізує поняття загальної ренти, гірничого доходу. За результатами аналізу цей автор робить висновок, що «...грошова цінність запасів родовищ визначається рентною складовою, що є прибутком власника надр за весь період експлуатації» [5, с. 159]. Але ж рента надходить до державного бюджету, а не власнику надр, що є принциповим орієнтиром.

Отже, питання вдосконалення понятійного апарату, переміщення цих речовин на відстань як товарів, відповідно товарно-грошові відносини ними не аналізуються. Хоча в їх наукових працях розглядаються у межах економічного механізму надрокористування у тій чи іншій мірі проблеми з позицій його рентного регулювання. Не визначена система показників для проведення фіскального аналізу. Тому, як проблему, необхідно визнати обґрунтування суті платежів до державного бюджету за магістральне переміщення природного газу, нафти, нафтопродуктів, аміаку.

### Мета статті

Метою написання статті є обґрунтування положень щодо сутності та перспективності застосування поняття та виду доходів держави і користувачів як суб'єктів господарювання від експлуатації магістральної вуглеводнево-транспортної системи.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Для досягнення визначеної мети перш за все необхідно дослідити форми і механізм нарахування плати надрокористувачів до бюджету. За ПКУ, до загальнодержавних податків і зборів належать плата за користування надрами, податок на земельні ділянки, збір за спеціальне використання води і т. п. Але ж вилучають корисні копалини від місця їх природного розміщення (надр), воду також від місця її природного розташування (водного джерела). Тому необхідно було б однаково називати аналізовані платежі, бо одні називаються платою, інші – збором, рентою. Виходячи з аналізованих нелогічних визначень, ми пропонуємо запровадити початкові поняття як об'єкти економічної геології:

- економічні потреби: корисні копалини як товари (природний газ, нафта, нафтопродукти, аміак), транспортні послуги (транспортування корисних копалин);
- господарське використання надр (видобування, збагачення, зберігання корисних копалин);
- фіскальні зобов'язання надрокористувачів, тобто зобов'язання сплатити державі за видобуті і реалізовані споживачеві корисні копалини, використання інших корисностей надр;
- спеціально уповноважені КМУ суб'єкти господарювання, що здійснюють господарське використання товарних ресурсів з надр та сплачують державі рентний платіж, оскільки вони уособлюють державу як отримувача коштів від споживачів за транзит до них товарів (вуглеводнів).

За своєю сутністю аналізована чинна рента є відрахована надрокористувачем до державного бюджету на законодавчій основі сума за встановленими державою ставками від обсягів транспортування конкретних видів вуглеводнів. Підкреслимо, що за ПКУ поняття ставки застосовується до процесу нарахування безумовного платежу – податку. Тому нами пропонується замість поняття ставки рентної плати застосовувати поняття транспортно-магістрального тарифу.

Для порівняння зазначимо, що у разі перевезення цих товарів автомобілями чітко визначається надавач транспортних послуг – транспортне підприємство, яке ренту не сплачує. За словниковим визначенням, рента становить дохід «... із капіталу, землі або майна, що його власники регулярно одержують, не займаючись підприємницькою діяльністю; дохід у формі відсотка, одержаного власниками грошового капіталу, держателями цінних паперів з твердим курсом або держателями облігацій державних рентних позик» [7, с. 621]. У разі справляння плати за транспортування вуглеводнів фізично відбувається надання транспортних послуг по переміщенню вуглеводнів до їх користувачів. Тому логічно вважати, що чинна рента є платою 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]. До речі, з цього виразу також випливає, що платників багато, але вони сплачують один податок. На практиці платник сплачує певну кількість податків. Тому останнє потребує редакції. До того ж вислів «справляння податку з платника податку» не логічний.

Далі, на наш погляд, і слово «справляння» 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 суб'єктів господарювання. А надкористувачі вносять кошти на казначейські рахунки платежу, а не податкових органів. Тому казначейство контролює фактичні надходження і надає їх показники фіскальним органам. Обчислення і внесення суми ренти здійснює суб'єкт господарювання. Він, за ПКУ, як платник, треба розуміти, вносить відповідну суму коштів на казначейські рахунки, але 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» належить до нелогічних. Зауважимо, що контроль і відповідальність за сплату чинної ренти перед КМУ покладено на НАК «Нафтогаз України». Для її суб'єктів господарювання аналізовані платежі також не можна назвати рентними.

У постанові КМУ від 04.02.2005 р. «Програма діяльності Кабінету Міністрів «Назустріч людям» прямо 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 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.

За 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: держава, оскільки вона отримує ренту, чи суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення вуглеводневих речовин. Закачування нафти чи природного газу здійснюється за межами України. На наш погляд, суб'єкти господарювання, які контролюють процеси переміщення вуглеводнів, треба розуміти, належать до обслуговуючих магістральні трубопроводи. За це вони отримують певні доходи, можуть мати і прибутки. А послуги по транспортуванню газу природного, нафти з Росії через територію України у Західну Європу, як вважається, надає через експлуатуючих суб'єктів господарювання держава. Тому платежі державі у такій ситуації назвати рентою не можна. Міждержавне переміщення водневих ресурсів трубопроводами логічно називати фіскально-транспортними послугами. Відповідно плату за такі послуги правильно називати фіскально-магістральним доходом (ФМД).

Розрахунок надходжень до державного бюджету у конкретному році фіскально-магістрального доходу від транзитного транспортування трубопроводами природного газу територією України ( $H_{\text{ФМДГ}}$ ) можна виконувати за формулою:

$$H_{\text{ФМДГ}} = \sum (O_{\text{ТГ}} * V_{\text{ТГ}} * \Phi_{\text{НГ}} / 100 * K_p),$$

$O_{\text{ТГ}}$  – обсяг транзитного транспортування трубопроводами природного газу територією України (млрд м<sup>3</sup>);

$V_{\text{ТГ}}$  – середня відстань транзитного транспортування трубопроводами природного газу територією України;

$\Phi_{\text{НГ}}$  – транспортно-магістральний тариф нарахування ФМД у гривні за 1000 куб. м газу за кожні 100 км відстані відповідних маршрутів його транспортування;

$K_p$  – корегувальний коефіцієнт, офіційно встановлений КМУ.

Розглянемо приклад обчислення прогнозу надходження ФМД за прогнозними даними на 2012 р.: обсяг транзитного транспортування 110,0 млрд м<sup>3</sup> газу; транспортно-магістральний тариф 1,67 грн за 1000 м<sup>3</sup> газу за кожні 100 км відстані відповідних маршрутів його транспортування; відстань транзитного транспортування трубопроводами територією України 1180,68 км [10]. Вважаємо, що корегувальний коефіцієнт не встановлений. Прогнозні надходження до Державного бюджету України складуть:

$$H_{\text{ФМДГ}} = 110,0 \text{ млрд м}^3 * 1180,68 \text{ км} * 1,67 \text{ грн} / 100 \text{ км} = 168,9 \text{ млн грн.}$$

У фіскальних органах фактичні надходження ФМД можна аналізувати наростаючим підсумком, щодакдні, помісячні, поквартальні, за рік, названі показники в порівнянні з минулими періодами, роками, максимальними.

До речі, на 2015 рік рентні ставки вже установлені в доларах, що не логічно. У новій редакції ПКУ, стаття 251, на 2015 р. установлено і новий склад (треба писати видів) рентної плати за: користування надрами для видобування корисних копалин; користування надрами в цілях, не пов'язаних з видобуванням корисних копалин; користування радіочастотним ресурсом України; спеціальне використання води і лісових ресурсів; транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними

нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України [11]. Але ж природні ресурси не належать державі, тому, знову-таки, ці платежі не можна називати рентними.

### Висновки та перспективи подальших розвідок

Аналіз економічної суті чинної ренти показав, що вона не є податком у тлумаченні ПКУ, оскільки за змістом не відповідає офіційному визначенню податку. Плату державі за міждержавне перекачування вуглеводнів пропонується називати фіскально-магістральним доходом і відповідно змінити механізм нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Створення такого механізму потребує певних досліджень. Плата за переміщення вуглеводнів має обчислюватися залежно від комплексу показників: кількості та якості товару, часу, фіскально-магістральних тарифів і відстані його переміщення. Сума може корегуватися з допомогою коефіцієнтів, офіційно встановлених КМУ.

### Список літератури

1. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. - К.: Велес, 2006. - 48 с. (із змінами).
2. Гірничий закон України : закон України від 6 жовтня 1999 року № 1127-XIV(зі змінами і доповн.).
3. Податковий кодекс України. - К.: Юрінком Інтер, 2010. - 496 с.
4. Малюк, Б. І. Надрокористування у країнах Європи і Америки: довідникове видання / Б. І. Малюк, О. Б. Бобров, М. Д. Красножон. - К.: Географіка, 2003. - 197 с. : іл. 90. - Бібліогр: С. 196 - 197.
5. Міщенко В. С. Економічні пріоритети розвитку і освоєння мінерально-сировинної бази України. К.: Наукова думка, 2007. - 359 с.
6. 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.
7. Сучасний тлумачний словник української мови: 50000 слів/ За заг ред. д-ра філол. наук, проф. В. В. Дубічинського. - Х.: ВД «ШКОЛА», 2006. - 832 с.
8. 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.
9. Про особливості справляння рентної плати у 2015 році [Електронний ресурс] : лист Державної фіскальної служби України від 29.01.2015 р. № 2703/7/99-99-15-04-02-17. - Режим доступу: <http://www.vobu.com.ua/ukr/legislations/view/617>.
10. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://search.ukr.net/?q=закон україни про державний бюджет на 2012 рік>.
11. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://buhgalter911.com/Res/Zakoni/NalCode/tekst\\_rozdil9.aspx? -print=1](http://buhgalter911.com/Res/Zakoni/NalCode/tekst_rozdil9.aspx? -print=1).

### References

1. Konstytutsiia Ukrainy: pryiniata na piatii sesii Verkhovnoi Rady Ukrainy 28 chervnia 1996 roku. (2006). Kyiv: Veles.
2. Hirnychiy zakon Ukrainy : zakon Ukrainy vid 6 zhovtnia 1999 roku # 1127-XIV. (1999).
3. Podatkovyi kodeks Ukrainy. (2010). Kyiv: Yurinkom Inter.
4. Maliuk, B. I., Bobrov O. B., Krasnozhon, M. D. (2003). Nadrokorystuvannia u krainakh Yevropy i Ameryky. Kyiv: Heohrafika.
5. Mishchenko, V. S. (2007). Ekonomichni priorytety rozvytku i osvoiennia mineralno-syrovynnoi bazy Ukrainy. Kyiv: Naukova dumka.
6. Korzhnev, M. M., Mykhailov, V. A., Mishchenko, V. S. (2006). Osnovy ekonomichnoi heolohii. Kyiv: Lohos.
7. Dubichynskoho, V. V. (2006). Suchasnyi tlumachnyi slovnyk ukrainskoi movy: 50000 sliv. Kharkiv: VD «ShKOLA».
8. Pro zatverdzhennia Pravyt perevezen vantazhiv avtomobilnym transportom v Ukraini: nakaz Ministerstva transportu Ukrainy vid 14.10.1997 r. # 363. Zareiestrovano v Ministerstvi yustytysii Ukrainy 20 liutoho 1998 r. za # 128/2568. (1998).
9. Pro osoblyvosti spravliannia rentnoi platy u 2015 rotsi [Elektronnyi resurs] : lyst Derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy vid 29.01.2015 r. # 2703/7/99-99-15-04-02-17. (2015). Retrieved from: <http://www.vobu.com.ua/ukr/legislations/view/617>.
10. (2012). Retrieved from: <https://search.ukr.net/?q=закон україни про державний бюджет на 2012 рік>.
11. (2015). Retrieved from: [http://buhgalter911.com/Res/Zakoni/NalCode/tekst\\_rozdil9.aspx? -print=1](http://buhgalter911.com/Res/Zakoni/NalCode/tekst_rozdil9.aspx? -print=1).

Стаття надійшла до редакції 07.06.2015 р.