

ТЕХНОЛОГІЇ В ЕНЕРГЕТИЦІ: ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ENERGY TECHNOLOGIES: ECONOMIC ASPECTS

УДК 347.247:336

А.В. Бодюк, канд. екон. наук, старш. наук. співроб.
Науково-дослідний заклад «Ресурси»

ФІСКАЛЬНИЙ АСПЕКТ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ ЕНЕРГЕТИЧНИХ ВУГЛЕВОДНЕВИХ РЕСУРСІВ

Обґрунтована економічна ідентичність послуг щодо транспортування енергетичних вуглеводневих ресурсів різними видами транспорту і охарактеризовані суб'єкти господарювання, що надають такі послуги. Доведено, що дохід, названий у Податковому кодексі України рентою за транзитне транспортування вуглеводнів трубопроводами, не відповідає класичному визначенню ренти і податку. Обґрунтована доцільність запровадження фіскальної плати за міждержавне, транзитне переміщення енергетичних вуглеводневих ресурсів у формі вуглеводнево-фіскального доходу, його обчислення залежно від виду транспорту (трубопровідного, автомобільного, залізничного), за комплексом показників: виду, кількості та якості ресурсу, часу, магістральних тарифів і відстані його переміщення.

Ключові слова: вуглеводні, послуги, транзит, трубопровід, рента, фіскальний платіж, суб'єкти господарювання.

Вступ. На економічну, а то й політичну ситуацію в Україні суттєво впливають рішення проблем задоволення її потреб в енергетичних ресурсах. Результативність економічної діяльності суб'єктів господарювання, особливо промисловості, прямо або через ціни на енергетичні та інші ресурси, значною мірою залежить від забезпеченості їхніх потреб, зокрема, енергетичними вуглеводневими ресурсами. Наприклад, як відомо, ціни на природний газ, що поставляється із Росії, суттєво впливають на собівартість продукції, що виготовляється з використанням цього енергоносія, та на інші економічні показники виробників цієї продукції.

Енергетичні вуглеводневі ресурси, до яких належать нафта, нафтопродукти, газоконденсат, природний газ, до користувача в Україні чи за її межами у вигляді сировини або переробленими надходять усіма видами транспорту: автомобільним, залізничним, водним, трубопровідним. Нафтопродукти перевозяться переважно в цистернах. Транспортування вуглеводнів по трубопроводах вважається найбільш вигідним за економічними (за собівартістю перевезення, капітальними вкладеннями, витратами пального тощо), екологічними, часовими (швидкість доставляння) та іншими показниками.

Державна статистика публікує показники транспортування магістральним трубопроводами лише газу, нафти і нафтопродуктів, аміаку, та й то узагальнено.

Господарська експлуатація магістральних трубопроводів включає як власне процеси переміщення енергетичних вуглеводневих ресурсів з отриманням державою певних доходів, так і використання земельних площ народної власності, здійснення природоохоронних заходів, закачування вуглеводнів у підземні сховища для зберігання тощо. Такі процеси з енергетичними ресурсами нами пропонується **вважати такими, що належать** до "економічного природокористування". В його рамках, на наш погляд, проблемою залишається створення, адекватного видам енергетичних вуглеводневих ресурсів та їх використання, понятійного апарату, відповідно визначення та реалізації конкретних перспективних новацій з метою збільшення доходів держави від переміщення цих енергетичних ресурсів на великі відстані.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню доходів держави від користування надровими ресурсами, у тому числі у формі ренти, присвячені праці науковців: І.Д. Андрієвського, О.Б. Боброва, Б.М. Данилишина, М.Д. Красножона, Б.І. Малюка, В.С. Міщенко [1 – 6] та ін. В їхніх публікаціях, зокрема, досліджуються механізми справляння рентних платежів, проблеми рентного регулювання доходів від транспортування ресурсів та ін.

Результати досліджень проблем вдосконалення економічного механізму та ефективності справляння безпосередньо рентних платежів не досить широко висвітлені в економічній літературі. Але дуже ґрунтовні дослідження в цій економічній сфері провели, на наш погляд, такі російські вчені, як Є. Гурвіч, Є. Вакулєнко, Б. Кузик та А. Агєєв, В. Волконський, А. Кузовкін, А. Мудрецов та ін. [7 – 9]. Однак все-таки вивченню понятійного апарату та ефективності справляння рентних платежів на макроекономічному рівні ними недостатньо приділена увага.

Отже, питання вдосконалення понятійного апарату, у тому числі статистичного, щодо переміщення аналізованих речовин, **що аналізуються**, на великій відстані як товарів, відповідно товарно-грошові між суб'єктами господарювання і державою ними, на наш погляд, предметно не розглядаються. Тому й у статистиці вони не відображаються.

Мета та завдання. Метою написання статті є економічне обґрунтування джерела компенсації втрат доходів державного бюджету, отримуваних в результаті зниження для населення тарифів на енергоносії за рахунок використання у домашніх господарствах здешевленого природного газу власного видобутку.

Завданням є дослідження нормативної бази нарахування рентних платежів і обґрунтування економічної сутності, фінансово-економічної доцільності та механізму запровадження пропонованого нами платежу «вуглеводнево-фіскальний дохід» до державної скарбниці, який необхідно справляти з суб'єктів господарювання – користувачів вуглеводнево-транспортної системи.

Матеріал і результати дослідження. За предмет дослідження прийнято економічне відображення сутності та фіскальної результативності магістрального транспортування вуглеводневих ресурсів у формі чинної ренти (доходів держави) від цієї господарської (підприємницької для суб'єктів господарювання) діяльності. Оскільки у **Податковому кодексі України (ПКУ)** передбачена рентна плата за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами і нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України.

Для наших обґрунтувань розглянемо сутність офіційних визначень в ПКУ, що стосуються поняття податку, ренти і ставки оподаткування. Проаналізуємо також сутність і механізм справляння **за ПКУ** згаданого платежу «...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» [10, ст. 14., п 14.1. 217].

За словниковим визначенням рента є доходом, що одержує власник майна не займаючись підприємницькою діяльністю [13, с. 621].

Визначення ренти за ПКУ суперечить словниковому його визначенню, оскільки у ПКУ йдеться про послуги, що надаються, хоча не відмічено ким. Практично надання послуг є видом підприємницької діяльності, що, наприклад, здійснює ПАТ «Укртрансгаз» – дочірня компанія НАК «Нафтогаз України». Зауважимо, що газотранспортна система (ГТС) виконує дві основні функції: забезпечення природним газом внутрішніх споживачів, а також транзит його через територію України у країни Західної та Центральної Європи. Таким чином, дане державне підприємство (ПАТ «Укртрансгаз») **здійснює у тому сенсі** певну підприємницьку діяльність (надає послуги, експлуатує об'єкти трубопровідного транспорту і т.д.), а інші державні органи (податкові інспекції і казначейство) мобілізують рентні платежі до державного бюджету.

Отже, чинна рента за ПКУ не відповідає її визначенню за словником, що ренту, як згадувалося, отримують власники, не займаючись підприємницькою діяльністю, тому її як фіскальний платіж не можна називати рентою. Далі, за ПКУ, «Ставкою податку визнається розмір податкових нарахувань на (від) одиницю (одиниці) виміру бази оподаткування» [10, ст. 25, п.25.1].

За ПКУ, «6.1. Податком є обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку відповідно до цього Кодексу. 6.2. 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» [10, ст. 6].

Отже, треба розуміти, що чинна рента є платежем 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. Для підтвердження доцільності такого погляду на сутність поняття «ренти», відмінне від поняття податку, порівняємо особливості надання послуг, що аналізуються, трубопровідним і автомобільним транспортом. Для порівняння відмітимо, що у разі перевезення цих ресурсів автомобілями також чітко визначається надавач транспортних послуг – транспортне підприємство.

Але переміщення ресурсів залізничним чи автомобільним транспортом не обкладається рентою. Хоча цими засобами переміщують вуглеводневі ресурси в значних обсягах, навіть на великій відстані, до широкого кола територіально віддалених їх споживачів і т.д. Наприклад, у 2008 р. залізницею 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. Показники **перевезення** у 2009 році вантажів нафти склали 15,7, а нафтопродуктів – 9,8 млн т [11, с. 231–235]. У наступних роках показники мали тенденцію до зниження. Так, вони у 2013 р. склали 23 і 17 млн т. У 2013 р. показники переробки морським транспортом вантажів нафти склали 2,4 млн т, нафтопродуктів – 7,6 млн т [16, с. 213–217]. Із наведених даних видно, що обсяги

переміщення ресурсів трубопроводами навіть на порядок не перевищують такі ж показники залізничного і морського транспорту.

Отже, справа щодо сутності доходів не в транспорті, не у вуглеводнях, а в економічному відношенні законодавців до різних видів і засобів транспортування вуглеводнів. Відповідно до статті 14 Закону України «Про систему оподаткування», рентні платежі належали до загальнодержавних податків та зборів. У ПКУ поняття, що стосуються рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами і нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу і 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 ж поняття «вантаж» означає об'єкт перевезень. За показниками об'єкта визначається плата за перевезення відповідно до транспортних тарифів.

Відмітимо, що за чинною термінологією, вантаж трактується як всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу, тобто як економічний об'єкт. Поняття вантажовідправник розглядається як будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення, тобто як економічний суб'єкт. А вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [13]. Таким чином, ця термінологія не має податкової орієнтації, хоча і трубопровідним, і автомобільним транспортом переміщуються на великі відстані одні й ті ж вуглеводневі товари (економічні об'єкти).

Для порівняння також відмітимо, що в літературі, наприклад, з питань морських перевезень для визначення плати (винагороди) за перевезення вантажу застосовуються економічні терміни: ціна перевезення, тариф, фрахт і провізна плата, які не є тотожними. Фрахт трактується як винагорода, яка встановлюється угодою сторін за фрахтування судна [10, ст. 6], або плата за перевезення вантажів морськими шляхами [14, с.747]. Щодо винагороди за перевезення вантажу, яка нараховується згідно з встановленими тарифами, використовується термін «провізна плата».

За Цивільним кодексом України, провізна плата, як економічне поняття, – це плата за перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі, що визначається за домовленістю сторін або за затвердженими тарифами [15, с. 263]. Поняття, **що аналізується**, треба розуміти як ціну транспортної продукції тобто продукції, отриманої як результату транспортування, яка включає плату за перевезення вантажів і плату за виконання робіт, пов'язаних з перевезенням.

В юридичній літературі висловлюється думка про те, що економічне поняття фрахту значно ширше, ніж поняття винагороди 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 [15, с. 261 – 272]. Тому відправники вимагають правильного зазначення наведених показників у перевізних документах. До речі, ціна перевезення вантажу морським транспортом може визначатися згідно тарифів, які діють на морському транспорті, або за згодою сторін. Таким чином, поняття вантажу неправомірно вживати у визначенні об'єкта для обчислення фіскального платежу, що аналізується, 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 ресурсів 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 в галузі транспорту і зв'язку, за даними Держстату України, щорічно значно вищі за показники щодо інших видів економічної діяльності в Україні. Тому економічна база нарахування фіскальної плати за перевезення вуглеводневих товарів автотранспортними підприємствами є реальною і значимою щороку. Цей вид платежу пропонується називати «авто-фіскальний платіж». Оскільки нафта, газ, аміак переміщуються також магістралями, що являють собою залізничні путі, тому аналогічно можна назвати «путійно-фіскальний платіж».

А платіж за трубопровідне перекачування вуглеводнів пропонується називати «магістрально-фіскальний платіж»,

Пропоновані нами «магістрально-фіскальний платіж», «путійно-фіскальний платіж» і «авто-фіскальний платіж» можна об'єднати під загальною назвою «вуглеводнево-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. Відповідно необхідно внести зміни і до нормативних актів [10; 16].

Плату за переміщення природного газу та аміаку можна нараховувати як суму 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, переміщених кожним маршрутом транспортування.

За базові економічні 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 м³ 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 усіх 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) [10, с. 362].

Порядок обчислення фіскальної плати за автоперевезення вуглеводневих товарів має відповідати визначенням ПКУ. За базовий звітний період для нарахування приймається календарний місяць. Платники самостійно обчислюють суму грошових зобов'язань з 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 з фіскальної плати за звітний період (календарний місяць) за встановленою формою і подається платником органу державної фіскальної 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 щодакади (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 (знову ж таки 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, що нарахована її платником за звітний період, не сплачена протягом 10 календарних днів, що настають за останнім календарним днем граничного строку подання розрахунку, на неї накладається економічна санкція: нараховується пеня в порядку, встановленому ПКУ. Тобто платник зобов'язаний самостійно вносити основну суму плати і плату за порушення термінів її перерахування на казначейські рахунки. Суму фіскально-магістрального платежу (чинної рентної плати) від перевезення нафти, нафтопродуктів і аміаку пропонується обчислювати за нормативами нарахування і кількістю (в тоннах).

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

Висновки

Таким чином, платіж, названий у Податковому кодексі України рентою за транзитне транспортування вуглеводнів, не відповідає класичному визначенню ренти і податку. Дефініції "плата за міждержавне переміщення (перекачування, перевезення) водневих товарів" необхідно трактувати **як вуглеводнево-фіскальний дохід** державної скарбниці (відповідно до галузі «магістрально-фіскальний платіж», «путійно-фіскальний платіж» і «авто-фіскальний платіж»), змінити механізм нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Для розробки такого механізму є **необхідним проведення спеціальних досліджень, підтриманих** Кабінетом Міністрів України.

Запровадження названих платежів є економічно доцільним і юридично правомірним, оскільки транзитне переміщення енергетичних вуглеводневих ресурсів здійснюється **з використанням відповідних земельних площ, виходячи**, що земля у даному випадку розглядається як економічний об'єкт, є власністю народу України. Результатом їх запровадження має бути компенсація втрат бюджету в результаті зниження для населення тарифів на енергоносії.

Отже, з економічних інтересів держави і населення доцільно запровадити фіскальну плату за транзитне переміщення енергетичних вуглеводневих ресурсів, яку необхідно обчислюватися залежно від виду транспорту (трубопровідного, автомобільного, залізничного, а також у подальшому і морського), за комплексом, у тому числі економічних, показників, зокрема, кількості та якості виду ресурсу, часу,

магістральних тарифів і відстані його переміщення та ін. Сума може коригуватися з допомогою коефіцієнтів, офіційно встановлених Кабінетом Міністрів України.

Список літератури

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., Міщенко В.С. Рентна політика в Україні. – К.: ЗАТ «НІЧЛАВА», 2004. – 68 с.
3. Малюк Б.І., Бобров О.Б., Красножон М.Д. Надрокористування у країнах Європи і Америки: Довідникове видання. – К.: Географіка, 2003. – 197 с. : іл. 90. – Бібліогр: С. 196 – 197.
4. Міщенко В.С. Реформування платежів за користування надрами: методологія і практика / В. С. Міщенко // Фінанси України. – 2010. – № 3. – С. 38 – 49.
5. Міщенко В. Щодо формування ефективної рентної політики в Україні / В. С. Міщенко, О. І. Барановський, Я. В. Петраков // Фінанси України – 2008. – № 2. – С. 3–14.
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. Гурвич Е. Циклические свойства бюджетной политики в нефтедобывающих странах / Е. Гурвич, Е. Вакуленко, П. Кривенко // Вопросы экономики. – 2009. – № 2. – С. 51–70.
8. Гурвич Е. Нефтегазовая рента в российской экономике / Е. Гурвич// Вопросы экономики. – 2010. – № 11. – С. 4 – 25.
9. Кузык Б., Агеев А., Волконский В. и др. Природная рента в экономике России. М.: ИНЭС, 2004. – 192 с.
10. Податковий кодекс України. - К.: Юрінком Інтер, 2010. - 496 с.
11. Статистичний щорічник України за 2009 рік. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2010. – 566 с.
12. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996 №196.
13. 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.
14. Сучасний тлумачний словник української мови: 50000 слів/ За заг. ред. д-ра філол. наук, проф. В.В. Дубічинського. – Х.: ВД «ШКОЛА», 2006. – 832 с.
15. Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 16 верес. 2011 р.: (ОФІЦ. ТЕКСТ). – К.: ПАЛИВОДА А. В., 2011. – 380 с. (Кодекси України).
16. http://library.oseu.edu.ua/files/StatSchorichnyk_Ukrainy_2013.pdf

A.V. Badyuk

Research institution "Resources"

FISCAL ASPECT OF TRANSIT TRANSPORTATION OF HYDROCARBON ENERGY RESOURCES

Justified economic identity services on transportation of energy of the hydrocarbon resources of the different modes of transport and are characterised by economic entities that provide such services. It has been proven that revenue, named for the tax code of Ukraine rent for transit of hydrocarbons pipelines does not meet the classical definition of rent and tax. Sound feasibility entry fiscal charges for interstate transit, moving energy of hydrocarbon resources in the form of uglevodorodno-fiscal income, its computation depending on the mode of transport (road, rail, pipeline), for the set of indicators: the type, quantity and quality of resource time, trunk rates and distances it is moving.

Key words: hydrocarbons, services, transit, pipeline, rent, tax payment, entity

References

1. Modern problems of geological and economic evaluation and development of domestic mineral base / Zbirnik statey za materialami postiyono diyuchogo seminaru. – K.: Obrii, 2010. – 134 s.
2. Danilishin B.M., Mischenko V.S. Annuity Policy in Ukraine. – K.: ZAT «NICHLAVA», 2004. – 68 s.
3. Malyuk B.I., Bobrov O.B., Krasnozhon M.D. The mineral resources in Europe and America. – K.: Geografika, 2003. – 197 s. : il. 90. – Bibliogr: S. 196 – 197.
4. Mischenko V.S. Reform of payments for subsoil use: Methodology and Practice / V. S. Mischenko // Finansi Ukraini. – 2010. – № 3. – S. 38 – 49.
5. Mischenko V. The formation of effective rent policy in Ukraine / V. S. Mischenko, O. I. Baranovskiy, Ya. V. Petrakov // Finansi Ukraini – 2008. – № 2. – S. 3–14.
6. Fundamentals of Economic Geology: Navch. posib. dlya stud. geol. spets. visch. navch. zakl. osviti /M.M. Korzhnev, V.A. Mihaylov, V.S. Mischenko ta in. – K.: Logos, 2006. – 223 s.:il. – Bibliogr: S. 218 – 222.
7. Gurvich E. Cyclic properties of fiscal policy in oil-producing countries / E. Gurvich, E. Vakulenko, P. Krivenko // Voprosyi ekonomiki. – 2009. – № 2. – S. 51–70.

8. Gurvich E. Oil and gas rents in the Russian economy / E. Gurvich// Voprosyi ekonomiki. – 2010. – № 11. – S. 4 – 25.
9. Kuziyk B., Ageev A., Volkonskiy V. i dr. Natural Rent in the Russian economy. M.: INES, 2004. – 192 s.
10. Tax Code of Ukraine. K.: Yurinkom Inter, 2010. 496 s.
11. Statistical Yearbook of Ukraine for 2009. – K.: DP «Informatsiyno-analitichne agentstvo», 2010. – 566s.
12. About a pipeline transport: Zakon Ukrayini vid 15.05.1996 №196.
13. About approval of Rules of transportation of goods by road in Ukraine: Nakaz Ministerstva transportu Ukraini vid 14.10.1997 r. № 363. Zareestrovano v Ministerstvi yustitsii Ukraini 20 lyutogo 1998 r. za № 128/2568.
14. Dictionary of Modern Ukrainian language: 50000 sliv/ Za zag. red. d-ra filol. nauk, prof. V.V. Dubichinskogo. – H.: VD «SHKOLA», 2006. – 832 s.
15. The Civil Code of Ukraine: chinne zakonodavstvo zi zminami ta dopov. stanom na 16 veres. 2011 r.: (OFITS. TEKST). – K.: PALIVODA A. V., 2011. – 380 s. (Kodeksi Ukraini).
16. http://library.oseu.edu.ua/files/Statschorichnyk_Ukrainy_2013.pdf

УДК 347.247:336

А.В. Бодюк, канд. экон. наук, ст. науч. сотр.

Научно-исследовательского заведения «Ресурсы»

**ФИСКАЛЬНЫЙ АСПЕКТ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ
УГЛЕВОДОРОДНЫХ РЕСУРСОВ**

Обосновано экономическую идентичность услуг относительно транспортировки энергетических углеводородных ресурсов разными видами транспорта и охарактеризовано субъекты хозяйствования, которые оказывают такие услуги. Доказано, что доход, названный в Налоговом кодексе Украины рентой за транзитную транспортировку углеводородов трубопроводами, не отвечает классическому определению ренты и налога. Обоснованная целесообразность ввода фискальной платы за межгосударственное, транзитное перемещение энергетических углеводородных ресурсов в форме углеводородно-фискального дохода, его вычисление в зависимости от вида транспорта (трубопроводного, автомобильного, железнодорожного), за комплексом показателей: вида, количества и качества ресурса, времени, магистральных тарифов и расстояния его перемещения.

Ключевые слова: углеводороды, услуги, транзит, трубопровод, рента, фискальный платеж, субъект хозяйствования

Надійшла 27.10.2015

Received 27.10.2015