

С. Ю. Шевченко,
аспірант, РВПС НАН України

РЕНТА ЗА ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ДЖЕРЕЛО ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті розглядаються питання отримання рентної плати за транзитні перевезення залізничним транспортом та використання їх як джерела інвестицій на розвиток галузі.

In the article the questions of getting rental payment for transit by railway transport and using it as the sources of investment for development of the industry are viewed.

Ключові слова: рента, рентний дохід, транзитні перевезення, джерело інвестицій, розвиток залізничного транспорту.

Key words: rent, rental income, transit traffic, sources of investment, development of railway transportation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Займаючи вигідне географічне положення, маючи виходи до морів, а також володіючи системою космічної, повітряної, морської навігації, Україна володіє і унікальними можливостями участі в міжнародному транзиті. Могутній транзитний потенціал країни може стати істотним внеском у збільшення внутрішнього валового продукту України, зумовленого зростанням обсягу транспортної роботи і мультиплікативним ефектом у інших галузях економіки. За оцінкою англійського інституту Rendall, Україна має найвищий в Європі транспортний транзитний рейтинг, що дорівнює 3,11 балам (у Польщі він 2,72 бала), який враховує розміщення у ній транспортних систем і мереж, рівень і стан інфраструктури тощо. Серед важливих статей фінансових надходжень України слід виділити транзитну ренту.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ З ПРОБЛЕМИ

Поняттю ренти та рентних відносин приділена увага в працях зарубіжних та вітчизняних вчених: Лойтера М., Макконнелла К., Рікардо Д.,

Сміта А., Шумпетера Й., Данилишина Б., Ковалю Я., Кулаєва Ю., Львова Д., Міщенко В., Пащенко Ю., Хачатурова Т., Хвесика М. Яковця В., та інших.

Проте, на рівні транспортної галузі теоретичному та практичному обґрунтуванню використання рентних доходів як одного з важливих джерел інвестиційних надходжень приділяється недостатньо уваги.

Метою статті є розкриття економічної сутності рентних відносин у сфері транзитних перевезень та визначення ренти як джерела інвестицій для розвитку залізничного транспорту.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Згідно загальноприйнятого визначення, наданого в Економічній енциклопедії [5], рента — це дохід з капіталу, майна або земельної ділянки, який не вимагає від своїх одержувачів здійснення підприємницької діяльності.

Рентний дохід розподіляється між власником природного ресурсу — державою (її органами) чи суб'єктом, на правах власності якого у

формі володіння перебуває природний ресурс, та користувачем ресурсу — суб'єктом господарювання, який відповідно законодавства є власником продукції, виробленої в процесі користування природними ресурсами.

Складовими природно-ресурсного доходу є:

1) частина доходу суб'єктів господарської діяльності, яка не залежить від безпосередніх результатів такої діяльності і визначається обмеженістю природних ресурсів (абсолютна рента);

2) частина доходу суб'єктів господарської діяльності, яка формується при використанні природних ресурсів як фактора виробництва залежно від якості таких ресурсів (диференціальна рента);

3) частина доходу суб'єктів господарської діяльності, яка формується за рахунок використання унікальних чи єдиних природних ресурсів (монопольна рента).

Формування транзитної ренти відбувається в рамках міждержавних відносин, тобто за рахунок різниці між світовими і внутрішніми державними тарифами на перевезення вантажів і пасажирів.

З метою розробки рівня рентних платежів за транзитні перевезення на залізничному транспорті в рамках дослідження проведемо порівняльний аналіз доходів від транзитних перевезень і доходів від аналогічного обсягу перевезень у внутрішньому сполученні на прикладі найдовшого залізничного міжнародного транспортного коридору (МТК) "Європа — Азія" (Красна Могила — Дебальцево — П'ятихатки — Фастів — Козятин — Здолбунів — Красне — Львів — Мостиська).

Згідно Угоди про проведення узгодженої політики в галузі визначення транспортних тарифів від 17 січня 1997 року, яка була ратифікована Верховною Радою України [1], була прийнята Тарифна політика залізниць України, в якій визначені тарифи на транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом України. В даному документі надані базові ставки для розрахунку плат за перевезення вантажів у швейцарських франках. Тарифи на внутрішні перевезення вантажів залізничним транспортом приведені в документі "Тарифне керівництво № 1. Преискурант 10-01".

У основу обчислення плати за перевезення вантажів приймаються: найменування вантажу, тарифна відстань, вид відправки, тип вагона або контейнера, маса відправки, категорії контейнерів, приналежність вагона або контейнера, швидкість перевезення, інші умови.

Проведені розрахунки показу-

Таблиця 1. Порівняльний аналіз доходів від транзитних перевезень і доходів, отриманих від перевезень у внутрішньому сполученні по МТК "Європа — Азія" за 2008 рік *

Види перевезень	Доходи від транзитних перевезень, млн грн.			Доходи від перевезень у внутрішньому сполученні, млн грн.			% відношення доходів від транзитних перевезень до доходів у внутрішньому сполученні		
	10 футові	20 футові	30,40 футові	10 футові	20 футові	30,40 футові	10 футові	20 футові	30,40 футові
Контейнерні перевезення	Контейнери								
	515,78	514,02	617,42	418,8	413,3	540,8	123,1	124,3	114,1
Перевезення вугілля вагонними відправками	Вагони								
	25 т	30 т	35 т	25 т	30 т	35 т	25 т	30 т	35 т
	144,34	134,26	119,81	141,0	123,4	101,2	102,4	108,7	118,3
Перевезення нафти і нафтопродуктів у цистернах	Цистерни								
	24,82			19,34			128,3		
Перевезення негабаритних вантажів 3-го верхнього ступеня негабаритності на платформах	Платформи								
	14,1			8,89			158,6		

* Складено та розраховано за [4]

ють, що сума доходів від транзитних контейнерних перевезень залізничним транспортом на 14,1—24,3% більше (в залежності від типу і розміру контейнера) у порівнянні з доходами, які можна отримати від аналогічного обсягу перевезень на внутрішньому сполученні. Розрахунки доходів від перевезення вугілля вагонними відправками показали, що транзитні перевезення забезпечують надходження доходів на 2,4—18,3% більше, ніж внутрішні перевезення (в залежності від вагової категорії вагону), а розрахунки сум доходів від перевезень нафти і нафтопродуктів та негабаритних (лісних) вантажів показали, що транзитні перевезення забезпечують зростання доходів на 28,3—58,6% у порівнянні з сумами доходів від обсягу перевезень у внутрішньому сполученні (табл. 1).

Значне перевищення доходів від перевезення транзитних вантажів над доходами від внутрішніх перевезень такої ж номенклатури вантажів дає змогу стверджувати, що при транзитних перевезеннях створюється рентний дохід.

За розрахунком надприбуток за транзитні перевезення вантажів у порівнянні з внутрішніми перевезеннями такого ж обсягу вантажів тільки по залізничному міжнародному транспортному коридору "Європа — Азія" складає біля 315 млн грн.

Наприклад, якщо ставка рентних платежів за транзит вантажів залізницями складе 10%, то сума надходжень у Державний бюджет тільки по коридору "Європа — Азія" складе 31,5 млн грн.

Можна зробити висновок, що перерозподіл транзитної ренти здійснюється в рамках чинної податкової системи. Тому постає завдання ввести в чинну систему надходжень до Державного бюджету показника "Рентні платежі за транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом".

При формуванні розмірів рентних платежів за транзитні перевезення слід враховувати такі застереження:

— по-перше, не треба ставити за мету повне вилучення рентних доходів, необхідно розробити обґрунтовані пропорції їх розподілу між рентоотримувачем та суб'єктом господарювання;

— по-друге, формування розміру рентних платежів повинно базуватись на системі обґрунтованих розрахунків, які дозволяють врахувати всі відмінності здійснення транзитних перевезень від внутрішніх перевезень;

— по-третє, помилки при розрахунках розмірів рентних платежів можуть бути згубними для діяльності транзитних перевізників, тому при впровадженні ставок рентних платежів необхідно мати механізм корегування негативних наслідків у разі впровадження необґрунтованих ставок рентних платежів;

— по-четверте, розміри рентних платежів повинні розглядатись як нормативи довгострокової дії, їх значення, звичайно, можуть змінюватись, але їх коливання повинні відбуватись в невеликому діапазоні та не дуже часто.

Як показала практика, держава повинна бути зацікавлена у встановленні таких ставок рентних платежів, які б:

— з одного боку, не перешкождали розвитку підприємництва;

— з іншого, забезпечували максимальне надходження коштів до бюджету.

Іншою складовою визначення джерел формування рентних платежів у сфері транзитних перевезень є державно-інституційна складова, яка передбачає окреслення переліку організацій, підприємств і компаній, в яких може концентруватися рентний дохід.

При існуючому законодавстві всі рентні платежі та їх розподіл на будь-які програми, в тому числі й інноваційні, не передбачений. Джерела фінансування витрат знеособлені. Всі фінансові джерела консолідуються і складають загальний фінансовий підсумок.

Рентні платежі за транзитні перевезення на залізничному транспорті — це нове, додаткове і дуже перспективне джерело поповнення Держбюджету, його необхідно використовувати для подальшого розвитку залізничної галузі.

Структурні підрозділи залізничного транспорту, які здійснюють транзитні перевезення, містять два елементи, що створюють транспорту ренту:

- а) земля;
- б) основні фонди.

У основу грошової оцінки земель, що використовуються залізничним транспортом покладається рентний дохід від цільового використання земельних ділянок та поліпшення їх облаштування.

Фактично це є затратний метод рахунку — чим більше грошей вкладено в облаштування, тим дорожчою буде земельна ділянка. При цьому ефективність використання земельної ділянки на результати грошової оцінки не впливає.

Грошова оцінка земельної ділянки (в грн.) визначається за формулою [2]:

$$Ц_n = P_{rent} \times T_k \times K_\phi \times K_m \times P_\theta \quad (1),$$

де P_{rent} — рентний дохід, який створюється за рахунок облаштування земельної ділянки (в грн.);

T_k — термін капіталізації рентного доходу, який встановлюється на рівні 33-х років;

K_ϕ — коефіцієнт, який враховує функціональне використання земельної ділянки;

K_m — коефіцієнт, який враховує місце розташування, коефіцієнт індексації грошової оцінки земель, який щорічно уточнюється станом на 1 січня. Порядок її проведення затверджується КМУ;

P_a — площа земельної ділянки, га.
Основна проблема полягає у знаходженні величини рентного доходу Р_{пнп}, який створюється за рахунок облаштування земельної ділянки (у грн. на 1 кв.м). Він визначається за формулою:

$$P_{пнп} = (ТП - 3 - 3 \times K_{нр}) \times B_{зн} \div B_{оф} \quad (2),$$

де ТП — нормативний обсяг товарної продукції підприємства, яке є власником або користувачем оцінюваної земельної ділянки, грн. на 1 кв.м;

3 — виробничі затрати, грн. на 1 кв.м;

$K_{нр}$ — коефіцієнт норми рентабельності, який визначає обсяги витрат на розширене відтворення виробництва, приймається на рівні 0,12;

$B_{зн}$ — балансова вартість будівель і споруд, розташованих в межах земельної ділянки та інженерно-транспортної інфраструктури, яка розташована за межами земельної ділянки і знаходиться на балансі даного підприємства;

$B_{оф}$ — балансова вартість основних фондів підприємства.

Дані про виробничі витрати потрібно брати з фінансової звітності за повний календарний рік, що передував роковій оцінці.

Нормативний обсяг валової продукції ТП розраховується як добуток виробничих затрат 3 та коефіцієнта нормативної рентабельності 1,15, який являє собою нормативно встановлену умовну прибутковість виробництва.

Таким чином, після визначення грошової оцінки землі та основних фондів залізничної галузі за їх балансовою вартістю отримуємо загальну суму рентних платежів.

Далі ставиться задача виділити із загальної суми рентних транспортних платежів рентну складову за користування землею та за зношення основних фондів транспорту.

Проведемо розрахунок на прикладі залізничного транспорту.

Вхідні дані:

— загальна довжина залізниць України — 22,1 тис. км;

— ширина смуги відчуження залізничної дороги — 120 м;

— середня вартість 1 га землі на Україні — 8573 грн.

Розрахуємо вартість землі, яка використовується залізничним транспортом. Площа землі складе: $0,120 \times 22100 = 2652 \text{ км}^2 = 265200 \text{ га}$. Вартість землі дорівнює $265200 \times 8,573 = 2273559 \text{ тис. грн.} = 2,27 \text{ млрд грн.}$

Балансова вартість основних фондів Укрзалізниці складає 21 млрд грн.

Таким чином, якщо вирахувати питому вагу вартості землі і основних фондів у загальній сумі (2,27+21

= 23,27 млрд грн.), то вони складуть:
— за землю $2,27/23,27 = 0,097$;
— за основні фонди $21/23,27 = 0,903$.

Якщо провести аналогію з трубопровідним транспортом, то рентні платежі за транзит залізничним транспортом повинні складати:

— за землю $0,097 \times 1,6 \text{ грн.} = 0,16 \text{ грн.}$ на 100 км шляху;

— за основні фонди $0,903 \times 1,6 \text{ грн.} = 1,44 \text{ грн.}$ на 100 км шляху.

Пропозиції з вдосконалення рентних відносин в сфері транзитних перевезень:

1. Обґрунтувати та рекомендувати введення в дію ставки збору за забруднення навколишнього середовища при транзитних перевезеннях на рівні міжнародних.

2. Переглянути орендну плату за землю, надану для залізничного транспорту, яка зараз справляє 0,02% від грошової оцінки одиниці площі ріллі по області. В США орендна плата становить до 10% ринкової вартості землі, Канаді — 40—45%, Франції — до 1/3 вартості виробленого врожаю.

3. Законодавчо визначити розмір та порядок сплати до бюджету рентних платежів з усіх видів транспорту, які здійснюють транзитні перевезення.

4. Рентну плату за транзитні перевезення не включати в собівартість транзитних робіт (послуг), а вилучати в законодавчому порядку окремим платежем "Рентна плата за транзит" з прибутку виконавця транзитів.

Всі транзитери незалежно від виду транспортних засобів та форми їх властивості, виконуючи транзитні перевезення, використовують право власності держави на географічний (вигідне для транзиту розташування) та природний ресурс (землю та водний простір).

Треба зауважити, що рентна плата за транзит магістральними трубопроводами теж почала сплачуватися не з перших років незалежності України. Наприклад, рентна плата за транзит нафти почала надходити до Державного бюджету лише з 2000 року. На сьогодні рентна плата за транзит нафти, нафтопродуктів та аміаку має найбільш відпрацьований законодавчий механізм вилучення коштів до Державного бюджету.

Такі ж закони необхідно прийняти в сфері транзитних перевезень в інших транспортних галузях.

Правомірність вилучення та розподілу транспортної ренти ґрунтується на необхідності реалізації права держави на одержання рентних доходів за користування природно-майновими ресурсами та вилучення надприбутків, що виникають при несанкціонованому їх при-

власненні в сфері транспортної діяльності.

Рентні доходи в транспортній сфері виникають за рахунок використання природних та майнових ресурсів, кожний з яких формує свою вартісну частку в загальній вартості рентних платежів.

Рентний дохід від використання майнового ресурсу пропонується вилучати на модернізацію транспортної галузі, а за використання природного ресурсу (землю та водний простір) — на соціальний розвиток.

Розрахунки пропорцій розподілу рентних доходів свідчать, що 20—25% їх обсягів формуються за рахунок природних ресурсів, а 75—80% — за рахунок майнових ресурсів. Апробація методичних підходів до розрахунку рентних доходів свідчить про вагомість рентних доходів у структурі джерел фінансування розвитку залізничної галузі.

5. Пропонується з метою концентрації в одних руках рентних платежів від усіх видів перевезень створити організаційну структуру — міжвідомчу раду (комісію) з координації роботи, пов'язаної з формуванням, удосконаленням та реалізацією рентної політики на транспорті. Рада формується із залученням провідних фахівців та вчених при центральному органі виконавчої влади (Мінтрансв'язку України).

6. Наступним напрямом розвитку рентних відносин на транспорті повинна стати диверсифікація зібраних коштів, тобто необхідно чітко визначити напрями, за якими кошти будуть розподілятися.

Пропонується 10% загальної суми ренти за транзит залізничним транспортом (рентні платежі за землею) використовувати на споживання — соціальні програми, а 90% (рентні платежі за використання основних фондів) — на розвиток (інноваційно-інвестиційні програми).

Механізм інституційного та організаційно-економічного забезпечення розвитку природно-ресурсної сфери транзитної ренти наведений на рис. 1.

ВИСНОВКИ

1. Рентні відносини присутні у всіх видах транзитних перевезень. Це виходить з економічної сутності ренти — отримання доходу від права власності на природно-майнові ресурси.

Всі транзитери незалежно від виду транспортних засобів та форми їх власності використовують право власності держави на географічний (вигідне для транзиту розташування) та природний ресурс (земля та водний простір).

Крім того, в транспортних галузях, власниками яких повністю або частково є держава, присутня ре-

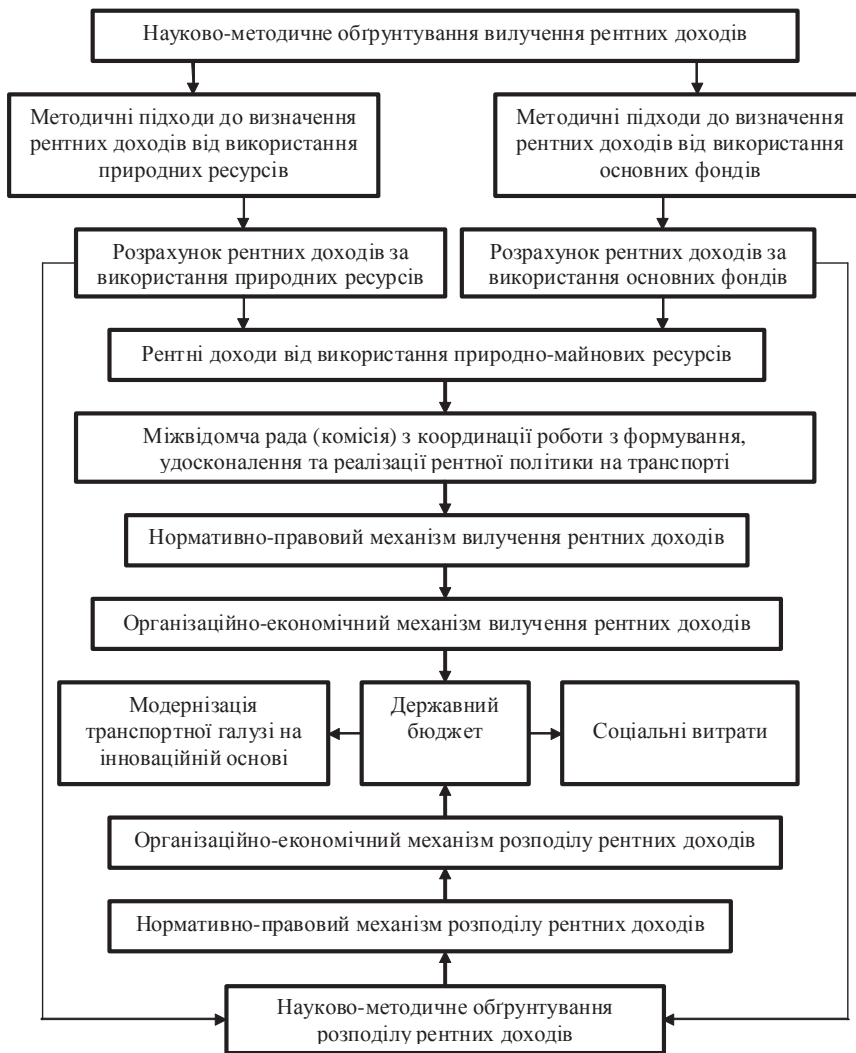


Рис. 1. Механізм інституційного та організаційно-економічного забезпечення вилучення та розподілу природно-ресурсної сфери транзитної ренти

сурсна складова у вигляді майна, переданою державою в управління.

Формування транзитної ренти відбувається в рамках міждержавних відносин, тобто за рахунок різниці між світовими і внутрішніми державними тарифами на перевезення вантажів і пасажирів.

2. Платежі за транзитні перевезення формуються з урахуванням світових цін на ці послуги. Фактична вартість транзитних перевезень значно менша, ніж світова.

Різниця між транзитними перевезеннями за світовими та фактичними цінами дає змогу одержувати надприбуток виконавцям транзитних перевезень. Враховуючи те, що рентна політика значною мірою трансформується в політику обмеження надприбутків, запропонований механізм вилучення та перерозподілу на користь держави надприбутків, що виникають в сфері транзитних перевезень за рахунок рентної складової.

3. Рентні платежі держава отримує лише за транзит газу, нафти та нафтопродуктів, аміаку. На сьогодні

рентна плата за транзит газу, нафти, нафтопродуктів та аміаку має найбільш відпрацьований законодавчий механізм залучення коштів до Державного бюджету.

4. За транзитні перевезення вантажу та пасажирів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом береться лише законодавчо затверджений єдиний збір, який сплачується в пунктах пропуску через державний кордон і спрямовується до Державного бюджету України.

До єдиного збору входить шість платежів, з них в контексті виділення рентних доходів за транзит рентну ознаку мають митний збір та збір за проїзд автомобільними дорогами України транспортних засобів.

Митний збір має всі ознаки рентних доходів, цей збір підпадає під визначення монопольної ренти тому, що держава є монопольним власником на право формування цього збору та його вилучення.

Сплата за транзитне перевезення пасажирів та вантажів через територію та порти України не має за-

конодавчого підґрунтя і не входить в дохідну частину Державного бюджету України.

По економічній сутності транзит вантажів та перевезення пасажирів залізничним, автомобільним, морським, річковим та авіаційним транспортом нічим не відрізняється від транзиту газу чи нафти. Різниця лише в технічних засобах транспортування. В усіх випадках транзит здійснюється з використанням природних ресурсів (землі, водного та повітряного простору), монопольну власність на які має держава і за володіння якими повинна одержувати рентну плату.

5. У проведеному дослідженні вирішена задача виділення із загальної суми рентних транспортних платежів рентної складової за використання землі та за використання основних фондів транспорту. Були проведені розрахунки на прикладі залізничного транспорту, які свідчать, що 10% загальної суми ренти за транзит залізничним транспортом (рентні платежі за землю) пропонується використовувати на споживання — соціальні програми, а 90% (рентні платежі за використання основних фондів) — на розвиток транспортної системи — інноваційно-інвестиційні програми.

Література.

1. Закон України "Про ратифікацію угоди про проведення узгодженої політики в області визначення транспортних тарифів" від 10.02.98 № 104/98-ВР: zakon1.rada.gov.ua
2. Наказ від 27.01.2006 N 19/16/22/11/17/12 про Порядок нормативної грошової оцінки земель несіельськогосподарського призначення (крім земель у межах населених пунктів): www.dkzr.gov.ua
3. Данилишин Б.М., Міщенко В.С. Рентна політика в Україні. — К.: ЗАТ "Нічлава", 2004. — 68 с.
4. Довідник основних показників роботи залізниць України (2000—2008 роки). — К.: Укрзалізниця. — 44 с.
5. Економічна енциклопедія. Том 3. — К.: Видавничий центр "Академія", 2002. — 952 с.
6. Проблеми та шляхи розвитку рентної політики в Україні / За ред. д.е.н. проф., чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. — К.: РВПС України НАН України, 2007. — 84 с.
7. Рентні відносини в системі модернізації національного господарства / За редакцією д.е.н., проф. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. — К.: РВПС України НАН України, 2007. — 518 с.
8. Яковець Ю.В. Рента, антирента, квазірента в глобально-цивілізаційному вимірюванні. — М.: ЦКЦ "Академія", 2003. — 240 с.

Стаття надійшла до редакції 09.11.2009 р.