

річного віку, ніж у лісах 20-60-ти річного віку, що можна пояснити із більшим розвитком густого чагарникового ярусу, що створює несприятливі умови для цих видів, які, зазвичай, потребують більш розрідженого підросту. Щодо зменшення щільності як чагарникових, так і наземногніздових птахів у дібровах віком понад 130 років та однозначне пояснення дати важко. Можливо, свою роль відіграє недостатнє охоплення цієї вікової категорії обліками і, відповідно, спотворення одержаних результатів.

Висновки

В ході проведених досліджень було встановлено структуру та

щільність населення орнітоценозів різних вікових груп свіжих сосново-дубових суборів та окремих видів у їх складі. З'ясовано головні тенденції у зміні щільності населення орнітоценозу, які спостерігаються в процесі лісовідновлення – зростання віку лісових насаджень. З іншого боку, хоч свіжі сосново-дубові суборі є найпоширенішим типом лісу Київського Полісся, загальну картину розподілення лісових птахів на території дослідження можна буде зробити тільки після проведення відповідних досліджень в інших типах лісів, зокрема, у різних типах сугрудків, які займають друге місце за площею після суборів.

Література

1. Фіторізноманіття Українського Полісся та його охорона / [Т. Л. Андрієнко, В. А. Онищенко, О. І. Прядко та ін.]. – Київ: Український фітосоціологічний центр, 2006. – 316 с.
2. Воробьев Д. В. Типы лесов европейской части СССР / Д. В. Воробьев. – Киев: Академия наук Украинской ССР, 1953. – 448 с.
3. Гузий А. И. Орнитологические комплексы лесных экосистем Украинских Карпат, их экология, практическое значение и охрана : дис. канд. с.-г. наук / Гузий А.И. – Воронеж, 1992.
4. Вергелес Ю. І. Загальні риси населення птахів лісових біогеоценозів Харківщини / Ю. І. Вергелес. // Беркут. – 1993. – №2. – С. 14–15.
5. Гузий А.И. Методы учетов птиц в лесах /Обліки птахів: підходи, методики, результати (Матеріали школи по уніфікації методів обліків птахів у заповідниках України, смт. Івано-Франкове, 26-28 квітня 1995 р.). – Львів-Київ. – 1997. – С.18-48.
6. Благосклонов К.Н., Осмоловская В.И., Формозов А.Н. Учет численности воробьиных, дятловых и ракшеобразных // Методы учета численности и географического распределения наземных позвоночных. М.- 1952.
7. Королькова Г.Е. Опыт учета насекомоядных птиц в дубравах европейской лесостепи // Методы учета численности и географического распределения наземных позвоночных. М.- 1952.
8. Merckallio E. Über regional verbreitung der Land Vogel in sud-und Mittelfinland, besonders in deren Ostlichen Teilen, im Lichte von quantitativen untershuchungen// Ann. Zool. Soc. Zool. – Bot. Fenn Vanama, 1946. – 12 s.
9. Берман Д.И., Гибет Л.А. К методике учета мелких лесных птиц на больших площадях // Методы учета численности и географического распределения наземных позвоночных. М.- 1952.
10. Б.П. Доброхотов. Методика учета птиц в гнездовой период с помощью линейного трансекта и её возможные ошибки // Методы учета численности и географического распределения наземных позвоночных. М.- 1952.
11. Кузякин А.П. Зоогеография СССР// Уч. зап. МОПИ им. Н.К.Крупской. Биогеография. 1962. – Т.109. – Вып. 3. – С.99-101.

ЕКОЛОГІЯ ТА ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ

УДК 347.247:336

«РЕНТНА» ПЛАТА ЗА ТРАНСПОРТУВАННЯ ВОДНЕВИХ ЕНЕРГЕТИЧНИХ РЕСУРСІВ

Бодюк А.В.

Київський університет управління та підприємництва

Обґрунтовано сутність та перспективності ренти за транспортування водневих ресурсів та з нею пов'язаних доходів держави і користувачів магістральної водневої транспортної системи. **Ключові слова:** вуглеводні, трубопроводи, транспортування, ресурси, платник, рента, ставка.

Рентная плата за транспортировку водородных энергетических ресурсов. Бодюк А.В. Обосновано суть и перспективны ренты за транспортирование водородных ресурсов, повязанных с ними доходов государства и пользователей магистральной транспортной системы. **Ключевые слова:** углеводороды, трубопроводы, транспортирование, ресурсы, плательщик, рента, ставка.

Rental fees for the transportation of hydrogen energy resource. Bodyuk A.V. The essence and perspectives of the rent for the transportation of hydrogen resources and its associated public revenues and users of trunk hydrogen transport system. **Keywords:** carbohydrate, pipelines, transportation, resources, payer, rent, rates.

Вступ. Розвиток, підвищення ефективності виробництва і фінансовий стан України на сьогодні і в майбутньому значною мірою залежать від забезпеченості потреб її суб'єктів господарювання у водневих енергетичних ресурсах: вуглеводневі, нафта, нафтопродукти, природний газ, аміак. До користувача в Україні та за її межами ці природні ресурси або перероблені у товар переміщуються усіма видами транспорту - автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний. Із них трубопровідний вважається найбільш вигідним за економічними показниками (собівар-

тість перевезення, капітальні вкладення, витрати пального й інших матеріалів), екологічними та часовими (швидкість поставлення). Простішими є процеси управління переміщенням товарної маси (організація, планування, контроль тощо).

Трубопровідний транспорт з'єднає територіально і за часом місця видобування й переробки нафти, природного газу зі споживачами, через що транспортних засобів одержав певний розвиток і належить до перспективних. Переміщення речовин по трубах здійснюється за допомогою

тиску, створюваного компресорними станціями.

Господарське використання магістральних трубопроводів слід розглядати не тільки як переміщення цих природних продуктів для отримання державою певних доходів, але й як використання земельних площ, здійснення природоохоронних заходів, закачування вуглеводнів у підземні сховища тощо, тобто як економічне природокористування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню проблем доходів держави від природокористування, у тому числі у формі ренти, присвячені наукові праці: І. Д. Андрієвського, О.Б. Боброва, М.Д. Красножона, Б.І. Малука, В.С. Міщенко, П.М. Нестерова, Б.З. Піріашвілі, О.В. Плотнікова, Г.І. Рудька, Б.П. Чиркіна, П.М. Чепіля та ін., в яких вивчено застосування механізмів справляння рентних платежів. Але вдосконалення понятійного апарату переміщення цих речовин на відстань як товарів стосовно товарно-грошових відносин ними не розглядалися щодо економічного механізму надрокористування, то існують ґрунтовні наукові обґрунтування його рентного регулювання.

Постановка завдання

Мета статті – висвітлення положень щодо сутності та перспективні застосування поняття ренти та пов'язаними з цим підходами до визначення доходів держави і користувачів магістральної водневотранспортної системи як суб'єктів господарювання.

Виклад основного матеріалу

Дослідження сучасного технічного стану, функціонування, інших проблем та перспектив функціонування українського трубопровідного транспорту має здійснюватися для його фінансових оцінок порівняно з використанням інших видів транспортування різних водневих товарів. Тому дослідження спрямоване на вивчення і оцінки фінансових господарських результатів і перспектив у розв'язанні економічних проблем використання трубопровідного транспорту України, зокрема, доходів у формі ренти.

За визначенням у словниках рента являє собою доход «... із капіталу, землі або майна, що його власники регулярно одержують, не займаючись підприємницькою діяльністю; доход у формі процента, одержаного власниками грошового капіталу, держателями цінних паперів з твердим курсом або держателями облігацій рентних позик» [6]. Транзитне переміщення по трубопроводах газу, аміаку, нафти і нафто-продуктів слід розглядати як перспективну господарську діяльність по передачі на відстань особливого майна з метою задоволення певних потреб його споживачів та отримання прибутку, у тому числі держави у формі ренти.

Пунктами 6 та 7 Положення про порядок обчислення і сплати до Державного бюджету України ренти за нафту і природний газ, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 20.02.98 за № 39 (зарєєстрований Міністерством юстиції України 11.03.98 за № 160/2600), передбачено, що сума рентної плати за нафту й природний газ визначається нафтогазовидобув-

ними підприємствами, виходячи з фактично сплачених споживачами обсягів нафти й газу та ставок рентної плати у національній валюті України за офіційним валютним курсом долара США на дату зарахування коштів на рахунок нафтогазовидобувних підприємств (крім підприємств, що здійснюють видобуток на родовищах з важковидобувними та виснаженими запасами).

Щодо рентної плати за транзитне транспортування природного газу й аміаку територією України та транспортування нафти, то механізм обчислення визначає Положення про порядок обчислення і сплати до державного бюджету рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та транзитне транспортування трубопроводами аміаку, природного газу територією України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 31.03.03 за № 423.

Законами України про Держбюджету традиційно передбачалося, що суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють транспортування трубопровідним транспортом територією України природного газу, нафти та аміаку, вносять до Державного бюджету України за ставками ними визначені суми рентних платежів. Зокрема, у 2003 році Законом передбачені ставки: рентна плата за транзитне транспортування природного газу в розмірі 1,67 гривні за 1000 куб. метрів газу на кожні 100 кілометрів відстані; рентна плата за транспортування нафти магістральними нафтопроводами в розмірі, еквівалентному 0,685 долара США за 1 тону нафти, що транспортується; рентна плата за транзитне транспортування аміаку в розмірі,

еквівалентному 0,3 долара США за 1 тону на кожні 100 кілометрів відстані.

Але нормативи нарахування рентної плати не були незмінними і не залежали від волі транспортуючого об'єкта господарювання. Розмір нормативів визначався потребами наповнення державної скарбниці.

Так, Законом України про Держбюджет на 2005 рік передбачено (стаття 5), що суб'єкти господарювання, які здійснюють транспортування трубопровідним транспортом територією України природного газу, нафти та аміаку, вносять до Державного бюджету України: рентну плату за транзитне транспортування природного газу в розмірі 1,67 гривні за 1000 куб. метрів газу на кожні 100 кілометрів відстані; рентну плату за транспортування нафти магістральними нафтопроводами в розмірі, еквівалентному 0,89 долара США за одну тону нафти, що транспортується; рентну плату за транзитне транспортування аміаку в розмірі, еквівалентному 1,0 долару США за одну тону на кожні 100 кілометрів відстані.

Сплата цих платежів здійснювалися щоквартально (15, 25 числа поточного місяця, 5 числа наступного місяця) виходячи з обсягів природного газу, нафти, аміаку, що транспортуються територією України у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Рентна плата за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та рентна плата за транзитне транспортування аміаку сплачувалися у національній валюті України за офіційним курсом гривні до долара США, встановленим Національним банком України на

день, що передує дню сплати платежу. Розрахунки з рентної плати за транзитне транспортування природного газу й аміаку через територію України та рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами подавалися до органів ДПС щомісячно до 20 числа місяця, наступного за звітним.

Сума рентної плати, яка нарахована за звітний період і не була внесена в установленний термін (протягом 30 календарних днів наступних за останнім календарним днем звітного місяця), сплачувалася до Державного бюджету України із нарахування пені у порядку, встановленому Законом України "Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами" від 21 грудня 2000 року № 2181-III. Отже, транзит трубопроводним транспортом окремих видів продуктів наш Уряд вважає джерелом ренти.

У постанові Кабінету Міністрів України від 04.02.2005 р. "Програма діяльності Кабінету Міністрів "Назустріч людям" передбачається "...установити справедливую ренту (плату) за використання наземного, водного (морського) та трубопроводного 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 (не плати, а відрахування), оскільки рента – це платіж за користування землею чи надрами, а не транспортом. Крім того, є цікава особливість щодо рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами: вона не залежить від

відстані транспортування на відміну від природного газу чи аміаку. Тобто, щодо останніх офіційно рента напряму залежить від відстані. На наш погляд, сума ренти за транспортування водневих ресурсів має залежати від відстані, 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 трубопроводного транспорту» [3].

У цьому визначенні не вказаний надавач послуг: держава, оскільки вона отримує ренту; суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення водневих речовин. Закачування нафти чи природного газу здійснюється за межами України. На наш погляд, суб'єкти господарювання, що контролюють процеси переміщення водневих речовин, треба розуміти як такі, що належать до обслуговуючих магістральні трубопроводи. За це вони отримують певні доходи, можуть мати і прибутки. А послуги по транспортуванню газу природного або нафти з Росії через територію України у Західну Європу, треба розуміти, як такі, що надає держава. Тому платежі державі у такій ситуації назвати рентою не можна. Міждержавне переміщення

товарів трубопроводами логічно називати фіскально-транспортними послугами. Відповідно плату за такі послуги правильно називати фіскально-магістральним доходом.

Спеціально уповноважені КМУ суб'єкти господарювання сплачують державі цей платіж, оскільки вони уособлюють державу як отримувача коштів за транзит товарів від їх споживачів. За своєю сутністю чинна рента є відрахованою державі на законодавчій основі частини цієї суми за встановленими державою транспортно-магістральними тарифами, як пропонується їх називати. Підкреслимо, що за ПКУ поняття ставки застосовується до процесу нарахування безумовного платежу – податку. Для порівняння зазначимо, що у разі перевезення цих товарів автомобілями чітко визначається надавач транспортних послуг – транспортне підприємство, а переміщення аналізованих водневих товарів залізничним чи автомобільним транспортом не обкладається рентою. Хоча цими транспортними засобами переміщують водневі товари в значних обсягах, навіть на великій відстані, до будь-якого територіального споживача тощо. Наприклад, у 2008 р. автомобільним транспортом перевезено 30 млн т, у 2009 р. – 27 млн т нафти і нафтопродуктів. Одночасно трубопроводами у 2009 році перекачано цих речовин 41 млн т, у 2009 р. – 39 млн т [8]. Отже, обсяги переміщення цих товарів трубопроводами не значно перевищують такі ж показники автомобільного транспорту і справа не в транспорті, не у вуглеводнях, а в економічному ставленні до різних видів транспортування.

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

За ПКУ, платниками рентної плати є суб'єкти господарювання, які експлуатують об'єкти магістральних трубопроводів та надають (організують) послуги з транспортування (переміщення) вантажу трубопроводами України. 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. Вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [7]. Отже, ця термінологія не має фіскальної орієнтації.

В літературі, наприклад, з питань морських перевезень для визначення плати (винагороди) 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. Щодо винагороди за перевезення вантажу, яка нараховується згідно з встановленими тарифами то використовується термін провізна плата.

В юридичній літературі висловлюється думка про те, що 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. Розмір провізної плати визначається за показниками: вага (кількість), цінність вантажу, спосіб перевезення, відстань та швидкість перевезення. Тому відправники вимагають правильного зазначення наведених показників у перевізних документах. Ціна перевезення вантажу морським транспортом може визначатися згідно тарифів, які діють на морському транспорті або за згодою сторін. Отже, поняття вантажу не можна вживати при визначенні об'єкта для обчислення фіскального платежу чи відносно платника.

За ПКУ, платником ренти за транзит природного газу територією України є уповноважений КМУ суб'єкт господарювання, який надає (організовує) послуги з його транзиту територією України. Платником ренти за перевезення водневих товарів, на наш погляд, 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 Держкомстату, щорічно значно вищі за показники по інших видах еконо-

мічної діяльності в Україні. Тому база нарахування ренти автотранспортним підприємствам є реальною і значимою щорічно. Об'єктом нарахування ренти за переміщення нафти та нафтопродуктів є їх фактичні обсяги, що транспортуються територією України у звітному періоді.

Результатом нарахування ренти за переміщення природного газу та аміаку слугує сума добутків відстаней відповідних маршрутів їх транспортування (переміщення), узгоджених між платником рентної плати та замовником на відповідний звітний період, на обсяги природного газу та аміаку, транспортуваних (переміщених) кожним маршрутом транспортування. За базові ставки нарахування фіскально-магістрального доходу (чинної ренти) слід прийняти їх величини, прийняті у ПКУ: 1,67 гривні за транзитне транспортування 1000 куб. метрів природного газу за кожні 100 кілометрів відстані відповідних маршрутів його транспортування; 4,5 гривні за транспортування однієї тонни нафти магістральними нафтопроводами; 4,5 гривні за транспортування однієї тонни нафтопродуктів магістральними нафтопродуктопроводами; 5,1 гривні за транзитне транспортування однієї тонни аміаку за кожні 100 кілометрів відстані відповідних маршрутів його транспортування.

Для усіх цих видів транспорту слід враховувати положення ПКУ: зі зміною тарифів до ставок рентної плати застосовується коригувальний коефіцієнт. Він має обчислюватися у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (крім ставки рентної плати за транзитне транспортування природного газу).

Порядок обчислення ренти за автотранспортування водневих товарів має бу-

ти прийнятий, за визначенням ПКУ. За базовий звітний період для рентної плати приймається календарний місяць. Платники самостійно обчислюють суму грошових зобов'язань з рентної плати. Сума рентної плати обчислюється як добуток відповідного показника бази нарахування (за ПКУ об'єкта оподаткування) на відповідну ставку та з урахуванням коригувального коефіцієнта, визначеного в установленому порядку.

Розрахунок рентної плати за звітний період (календарний місяць) виконується за встановленою формою і подається платником рентної плати органу державної податкової служби за місцем його реєстрації протягом 20 календарних днів, що настають за останнім календарним днем звітного періоду. Сума рентної плати за звітний період, що дорівнює календарному місяцю, вноситься на казначейські рахунки платником за місцем його податкової реєстрації авансовими платежами щодаки (15, 25 числа поточного місяця, 5 числа наступного місяця), визначеної за: фактичними обсягами природного газу та аміаку і показниками відстані відповідних маршрутів їх транспортування територією України у відповідних декадах місяця; фактичними обсягами нафти і нафтопродуктів, що транспортуються територією України у відповідних декадах місяця.

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

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

Відповідно, платник несе відповідальність за правильність обчислення рентної плати, повноту і своєчасність її внесення до бюджету, а також за своєчасність подання органам державної податкової служби відповідних розрахунків згідно нормам Кодексу та інших законів України. Контроль за правильністю обчислення, своєчасністю і повнотою справляння рентної плати до бюджету здійснюють органи державної податкової служби. Слово «справляти», за тлумачним словником, означає складати враження, святкувати і т.п. Але його не можна вживати у значенні здійснення певної управлінської функції щодо суб'єкта господарювання як платника ренти. Отже, рента є рентою, тобто платою за певні послуги, а не податком чи збором, оскільки, за ПКУ, податок – це «...обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників податку відповідно до цього Кодексу» [3]. З цього виразу випливає, що платників багато, але вони сплачують один податок, але на практиці платник спла-

чує певну кількість податків, тому таке визначення потребує редакції.

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

Обчислення і внесення суми рентної прати здійснює суб'єкт господарювання. Треба розуміти, що він, за ПКУ, як платник вносить відповідну суму коштів на казначейські рахунки, а не справляє їх. Справляти податок, приймати та перевіряти документи – ці три терміни навіть не є синонімами. Якщо за ПКУ вважати, що податкові, як контролюючі органи, ще повинні контролювати себе. Тоді це – нонсенс, адже вираз «контроль контролю» знов-таки належить до виразу

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

Висновки з даного дослідження

Отже, чинна рента не є податком у тлумаченні ПКУ, оскільки за суттю не відповідає офіційному визначенню податку. Плату державі за міждержавне перекачування водневих ресурсів пропонується називати фіскально-магістральним доходом і відповідно змінити механізм його нарахування та внесення коштів на казначейські рахунки. Створення такого механізму потребує певних досліджень. Плата за переміщення водневих ресурсів має обчислюватися залежно від виду транспорту (трубопровідного, автомобільного, залізничного) за комплексом показників: кількість та якість товару, час, магістральні тарифи і відстані його переміщення. Сума може корегуватися за коефіцієнтами, офіційно встановлених КМУ.

Література

1. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. - К.: Велес, 2006. – 48 с. (із змінами).
2. Закон України «Гірничий закон України» від 6 жовтня 1999 року № 1127-XIV (зі змінами і доповненнями).
3. Податковий кодекс України. - К.: Юрінком Інтер, 2010. - 496 с.
4. Малюк Б. І., Бобров О. Б., Красножон М. Д. Надрокористування у країнах Європи і Америки: Довідникове видання. – К.: Географіка, 2003. – 197 с. : іл. 90. – Бібліогр: С. 196 – 197.
5. Основи економічної геології: Навч. посіб. для студ. геол. спец. вищ. навч. закл. освіти / М. М. Коржнев, В. А. Михайлов, В. С. Міщенко та ін. – К.: Логос, 2006. – 223 с.:іл. – Бібліогр: С. 218 – 222.
6. Сучасний тлумачний словник української мови: 50000 слів/ За аг ред. д-ра філол. наук, проф.. В. В. Дубічинського. – Х.: ВД «ШКОЛА», 2006. – 832 с.
7. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 лютого 1998 р. за № 128/2568
8. Статистичний щорічник України за 2009 рік. – К., 2010. – 566 с.

ТЕОРЕТИЧНА ЕКОЛОГІЯ

УДК 574.3: 579.26

АЛЛЕЛОПАТИЧНИЙ ВПЛИВ *NAJAS MAJOR* НА БАКТЕРІЇ *ERYSIPELOTHRIX* *RHUSIOPATHIAE*

Гулай О.В.

Інститут агроєкології і природокористування НААН України
вул. Метрологічна, 12, 03143, м. Київ
ol.gulay@rambler.ru

В період активної вегетації рослини *N. major* виділяють у середовище існування речовини, які здійснюють стимулюючий вплив на популяції *E. rhusiopathiae*. Речовини, які виділяються в процесі деструкції після відмирання *N. major*, використовуються бактеріями *E. rhusiopathiae* для збільшення своєї кількості в середовищі існування. В гідробіоценозах між *N. major* та *E. rhusiopathiae* формуються біотичні зв'язки топичного типу, впродовж всього року бактерії знаходять сприятливі умови для існування у заростях цих рослин. У складі прісноводних екосистем патогенні бактерії *E. rhusiopathiae* являють загрозу зараження людей та тварин. Строки існування бактерій *E. rhusiopathiae* у водоймах до певної міри залежать від екологічних зв'язків з різноманітними компонентами гідробіоценозів, зокрема *N. major*. **Ключові слова:** *Najas major*, прижиттєві та постлетальні виділення, *Erysipelothrix rhusiopathiae*, стимулюючий вплив, екологічні зв'язки.

Алеллопатическое влияние *Najas major* на бактерий *Erysipelothrix rhusiopathiae*. Гулай А.В. В период активной вегетации растения *N. major* выделяют в среду обитания вещества, которые оказывают стимулирующее влияние на популяции *E. rhusiopathiae*. Вещества, которые выделяются в процессе деструкции после отмирания *N. major*, используются бактериями *E. rhusiopathiae* для увеличения своего количества в среде обитания. В гидробиоценозах между *N. major* и *E. rhusiopathiae* формируются биотические связи топического типа, в течении всего года бактерии находят благоприятные условия для существования в зарослях этих растений. В составе пресноводных экосистем, патогенные бактерии *E. rhusiopathiae* представляют угрозу заражения людей и животных. Сроки существования бактерий *E. rhusiopathiae* в водоемах в определенной степени зависят от экологических связей с разнообразными компонентами гидробиоценозов, в частности *N. major*. **Ключевые слова:** *Najas major*, прижизненные и постлетальные выделения, *Erysipelothrix rhusiopathiae*, стимулирующее влияние, экологические связи.

Allelopathic effect of the *Najas major* on the *Erysipelothrix rhusiopathiae* bacteria. Hulai A.V. The substances, emitted by *N. major* during the active growing period, are capable of producing a stimulating effect on the populations of *E. rhusiopathiae*. As a result of degradation processes taking place after the death of *N. major*, the substances are produced which *E. rhusiopathiae* bacteria can actively use to increase their density in the habitat. In hydrobiocenoses, *N. major* and *E. rhusiopathiae* form topical-type biotic relations; as a result, bacteria find favorable conditions to exist in thickets of this plant throughout the year.