

Сетевой научный журнал «Ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources

2026, Том 13, № 3 / 2026, Vol. 13, Iss. 3 <https://resources.today/issue-3-2026.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/10ECOR326.pdf>

DOI: 10.15862/10ECOR326 (<https://doi.org/10.15862/10ECOR326>)

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Медведева, О. Е. Методология расчета платы за акватории портов на основе рентного подхода / О. Е. Медведева, А. В. Шевчук // Ресурсы. — 2026. — Т. 13. — № 3. — URL: <https://resources.today/PDF/10ECOR326.pdf>.
DOI: 10.15862/10ECOR326.

For citation:

Medvedeva O.E., Shevchuk A.V. Methodology for calculating fees for port water areas based on a rental approach. *Russian Journal of Resources*. 2026;13(3): 10ECOR326. Available at: <https://resources.today/PDF/10ECOR326.pdf>.
DOI: 10.15862/10ECOR326. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 330.15

Медведева Ольга Евгеньевна

ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Москва, Россия

Профессор

Доктор экономических наук, академик Российской экологической академии

E-mail: medvedeva_o@list.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1961-8359>

ИСТИНА: <https://istina.msu.ru/workers/22278286>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=661732

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57212408006>

Шевчук Анатолий Васильевич

ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации», Москва, Россия

Заместитель председателя Совета по изучению производительных сил

ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы», Москва, Россия

Профессор

Профессор, доктор экономических наук, академик Российской экологической академии

E-mail: shev.avas@rambler.ru

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-6273-4463>

ИСТИНА: <https://istina.msu.ru/workers/251715818>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=560985

Методология расчета платы за акватории портов на основе рентного подхода

Аннотация. Статья посвящена разработке методологии экономического обоснования платы за использование акваторий морских портов на основе концепции природно-ресурсной ренты. Показано, что применение преимущественно площадного принципа определения платы за портовые акватории не в полной мере учитывает интенсивность их хозяйственного использования и способно приводить к существенным различиям платежной нагрузки между портами, не соответствующим масштабу создаваемой ими экономической деятельности. Предлагается двухуровневый механизм расчета: на первом этапе определяется совокупная портовая водная рента как остаточный доход после вычета нормальной доходности произведенных активов; на втором этапе экономически обоснованная доля указанной ренты распределяется между пользователями операционных акваторий пропорционально интенсивности их использования, измеряемой валовой вместимостью обслуживаемых судов — gross tonnage

(GT). Теоретическую основу исследования составляют классическая теория ренты, теория ресурсной ренты, положения экономики благосостояния, а также международные стандарты Системы национальных счетов и Системы природно-экономического учета. Методический подход сопоставлен с зарубежной литературой по портовому ценообразованию и оценке экологических экстерналий морского транспорта и с российскими исследованиями природно-ресурсной и водной ренты. Апробация на статистических и бухгалтерских данных российского портового хозяйства за 2017–2018 гг. показывает приемлемость предлагаемого подхода и при корректировке исторических цифр на ценовые изменения дает адекватные оценки платежей, подтверждаемые фактически установленными ставками платы некоторыми регионами.

Научная новизна состоит в адаптации остаточного метода оценки природно-ресурсной ренты при использовании водного объекта в портовом хозяйстве и в разделении двух элементов механизма: определения совокупной рентной базы платежа и распределения платежной нагрузки в соответствии с интенсивностью эксплуатации акватории.

Ключевые слова: акватория; рента; плата за акваторию; порт; валовая вместимость; ценообразование

Введение

Функционирование морского порта предполагает совместное использование произведенных и природных активов. Экономическая деятельность обеспечивается причальными сооружениями, терминалами, перегрузочным оборудованием, подъездной транспортной инфраструктурой и иными основными фондами. Вместе с тем необходимым пространственным и технологическим условием портовой деятельности является использование акватории, обеспечивающей подход, маневрирование, стоянку и обслуживание морских судов.

Водный объект в данном случае выступает не пассивным пространственным элементом, а фактором производства портовой услуги. Экономическая ценность акватории определяется не только площадью, но и местоположением, характеристиками морских подходов, глубинами, обеспеченностью береговой инфраструктурой, транспортной связанностью и интенсивностью судоходства. Следовательно, одинаковая единица площади двух портовых акваторий может обеспечивать принципиально различный экономический результат.

Площадный механизм взимания платы административно прост, однако слабо связан с фактической интенсивностью использования акватории. При значительных различиях в размерах закрепленных водных пространств он способен формировать платежную нагрузку, не соответствующую грузообороту, грузообороту и доходности портового хозяйства. В исходном исследовании при моделировании применения площадной базы к российским морским портам был выявлен существенный перекоп нагрузки в сторону отдельных северных и дальневосточных портов с обширными акваториями, но относительно меньшей экономической активностью.

В связи с этим возникает необходимость перехода от преимущественно геометрической базы платежа к экономически содержательной системе, в которой совокупная величина изъятия связана с рентным доходом отрасли, а распределение между отдельными портовыми акваториями — с интенсивностью их фактического использования.

Цель исследования состоит в разработке методологии расчета платы за портовые акватории на основе рентного подхода и в обосновании динамической базы распределения совокупной платежной нагрузки между отдельными портами.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи: раскрыть теоретические основания категории портовой водной ренты; адаптировать положения Системы национальных счетов и Системы природно-экономического учета к портовому водопользованию; определить

расчетную формулу рентного дохода; обосновать допустимую долю изъятия ренты; выбрать показатель распределения платежа между пользователями акваторий; выполнить ретроспективную апробацию методики и оценить ее ограничения.

Теоретические основы и обзор научных подходов

Категория экономической ренты сформировалась в классической политической экономии. Д. Рикардо связывал ренту с различиями в качестве и условиях использования ограниченного природного фактора и показывал, что часть дохода возникает не вследствие дополнительных затрат труда и капитала, а вследствие доступа к более производительному ресурсу [1]. Несмотря на первоначальную ориентацию теории на землю и месторождения, ее логика применима к иным ограниченным природным активам, включая пространственно и технологически неоднородные водные объекты.

В XX веке теория ресурсной ренты была развита в экономике природных ресурсов. Работа Г. Хотеллинга сформировала фундамент для анализа доходности ограниченных природных активов и их межвременной стоимости [2]. Для портовой акватории, не являющейся исчерпаемым ресурсом в классическом понимании, важен более общий вывод: собственник ограниченного природного актива имеет экономическое основание претендовать на часть дохода, обусловленного предоставлением ресурса в хозяйственное использование.

Дж. Хартвик рассматривал проблему использования ресурсной ренты в контексте межпоколенческого благосостояния и реинвестирования доходов от природных активов [3]. Для настоящего исследования значим институциональный аспект этого подхода: рента природного актива должна отделяться от обычной доходности произведенного капитала и рассматриваться как самостоятельный объект экономической политики.

В отечественной теории природопользования важную роль играют работы К. Г. Гофмана, в которых экономическая оценка природных ресурсов связывалась с народнохозяйственным эффектом, дифференциальной рентой и замыкающими затратами [4], а также работы академика Д. С. Львова, где он рассматривает новые, современные подходы к определению природной ренты и академика С. Ю. Глазьева [5; 6]; Идеи внедрения рентного подхода в платное водопользование развивала А. Н. Шпагина [7]. Её исследования напрямую перекликаются с рентными концепциями академика Д. С. Львова, адаптируя их к специфике водного фонда России [8].

Современные отечественные исследования природно-ресурсной ренты развивают положение о необходимости выделения рентной составляющей дохода природопользователя и ее использования в целях рационального природопользования [9; 10].

Рентный подход в оценке получил развитие в международных статистических стандартах. Система национальных счетов 2008 г. рассматривает ренту как доход собственника природного ресурса от предоставления его другой институциональной единице для использования в производстве.¹

Система природно-экономического учета 2012 г. (SEEA Central Framework²) определяет экономическую ренту как прибавочную стоимость, остающуюся пользователю актива после

¹ European Commission, IMF, OECD, United Nations, World Bank. System of National Accounts 2008. New York: United Nations, 2009.

² System of Environmental-Economic Accounting 2012: Central Framework/ United Nations, European Commission, Food and Agriculture Organization of the United Nations [et al.]. — New York: United Nations, 2014. — 378 p. — URL: https://seea.un.org/sites/default/files/seea_cf_final_en.pdf (дата обращения: 10.09.2026). — Текст: электронный.

учета всех затрат и нормальной доходности. Под нормальной доходностью понимается минимальный уровень прибыли, который необходим бизнесу, чтобы вернуть вложенный капитал и покрыть издержки. Применительно к портам — это деньги, которые стивидор (организатор погрузки и разгрузки судов) получает за счет своих усилий. Доходы сверх такой доходности, получаемые при использовании природных объектов, в том числе акваторий признаются избытком и называются природной рентой с различными уточнениями, касающимися источника такой доходности, например портовой водной рентой. Именно на этот избыток, рассчитываемый как остаток, может претендовать государство, как титульный собственник водных ресурсов, и изымать его в бюджет через различные платежи и фискальные сборы. В отношении экологических активов соответствующий остаток трактуется как ресурсная рента — доход, и относится к самому природному активу.

Ключевым методическим требованием СЭЭУ является отделение дохода на произведенные активы от доходности природного актива. Если нормальная доходность капитала не вычитается, остаточный показатель завышает природную ренту. Поэтому для расчета используется либо средние отраслевые, либо рыночные ставки нормальной доходности капитала. В качестве ориентира могут применяться доходность государственных облигаций, средняя доходность капитала в сопоставимых видах деятельности или иная макроэкономически обоснованная ставка.

СЭЭУ-Вода распространяет аналогичные принципы на экономическую оценку водных ресурсов и рассматривает остаточный метод наряду с методами изменения чистого дохода и производственной функции³. Это создает теоретическую основу для использования рентного подхода не только при изъятии воды, но и в более сложных формах водопользования.

В российской научной литературе методические вопросы стоимостной оценки водных ресурсов в соответствии с СНС-2008, СЭЭУ-2012 и СЭЭУ-Вода рассмотрены А. И. Артеменковым, О. Е. Медведевой и А. В. Шевчуком [11]. Авторами показана возможность адаптации международных стандартов к российской статистической и оценочной практике.

Ими предложен подход к стоимостной оценке водных ресурсов России по водной ренте, основанный на капитализации и анализе остаточного рентного дохода [12]. В настоящем исследовании использовалась идея ретроспективного усреднения ренты за ряд предшествующих оценке лет с корректировкой на инфляцию, что особенно важно для циклических отраслей, зависящих от фаз экономического цикла: подъёмов и спадов экономики. Морской транспорт и портовая инфраструктура представляют собой классическую циклическую отрасль. Фиксированные ставки платы за акватории не всегда учитывают эту специфику и не позволяют государству изымать сверхприбыли портов в годы бурного роста торговли и одновременно создают риски для бизнеса в периоды падения грузооборота. В итоге доля водных платежей в себестоимости услуг стивидоров часто не превышает 0,01–0,05 %⁴, а основной рентный доход необоснованно оседает в коммерческом секторе.

Г. Б. Харитонов подчеркивает необходимость различать механизмы образования водной ренты в зависимости от вида водопользования, включая использование воды без ее изъятия [13]. Портовая деятельность относится именно к такому случаю: производительный эффект формируется не вследствие физического потребления воды, а благодаря доступу к водному пространству, необходимому для судоходства и портовых операций.

³ System of Environmental-Economic Accounting for Water / United Nations. Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division. — New York: United Nations, 2012. — 216 p. — URL: <https://seea.un.org/en/content/seea-water-0> (дата обращения: 10.09.2026). — Текст: электронный.

⁴ Этот вывод базируется на расчетах и сопоставлении открытых данных финансовой отчетности стивидоров и нормативных актов РФ, а не на едином официальном документе.

Портовое ценообразование и динамическая база платежа

Зарубежная литература по портовой экономике показывает, что портовое ценообразование является многокомпонентным и должно учитывать инфраструктурные затраты, затраты, связанные с использованием транспортного средства, стоимость портовых услуг и внешние издержки. Н. Meersman, E. Van de Voorde и Т. Vanelslender рассматривают предельные издержки портового захода и показывают необходимость экономического обоснования структуры портовых платежей [14].

Дальнейшие работы по портовому ценообразованию подчеркивают необходимость согласования принципов возмещения инфраструктурных расходов, эффективности использования мощностей и конкурентоспособности порта [15]. Эти подходы относятся прежде всего к портовым тарифам и сборам, однако они важны для разграничения двух экономических категорий: платы за услугу и платы за предоставление природного актива.

В международной практике показатель gross tonnage (GT) широко используется как база или компонент портовых сборов. Показатель GT характеризует условную валовую вместимость судна и стандартизирован Международной конвенцией по обмеру судов 1969 г.⁵ Его преимущество в качестве распределительного показателя состоит в связи с фактическим грузооборотом, стабильности учета и отсутствии необходимости заново создавать отдельную статистическую систему для целей рентного платежа.

Материалы и методы исследования

Объектом исследования является экономический механизм платного использования операционных акваторий морских портов. Предмет исследования — методы определения совокупной рентной базы и распределения платежной нагрузки между пользователями акваторий.

В ретроспективной апробации использовались данные 2017–2018 гг. по видам экономической деятельности, связанным с водным транспортом и портовой обработкой грузов. Для приближения границ портового хозяйства в исходном исследовании использовались Общероссийский классификатор видов экономической деятельности (ОКВЭД) 52.22 «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом», включая 52.22.1 «Деятельность вспомогательная, связанная с морским транспортом», а также ОКВЭД 52.24.1 «Транспортная обработка контейнеров».

Источниками исходных показателей служили агрегированная статистика ЕМИСС Росстата, бухгалтерская отчетность инфраструктурных организаций портового хозяйства, данные о валовой вместимости обслуженных судов и сведения о портовой деятельности. В силу особенностей статистической классификации границы отрасли являются приближением и требуют регулярной актуализации при практическом применении методики.

Алгоритм расчёта

Расчет портовой ренты проводится в соответствии с логикой СЭЭУ. Ресурсная рента определяется как остаточный доход после покрытия текущих затрат, потребления основного капитала и нормальной доходности произведенных активов. Для российских бухгалтерских данных используется упрощенная остаточная модель, в которой прибыль от продаж выступает приближением операционного результата после учета амортизации в себестоимости:

$$RR_{it} = PS_{it} - (VB_{i,t-1} \times r_i), \quad (1)$$

⁵ International Maritime Organization. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. London: IMO.

где:

RR_{it} — рента отрасли или группы предприятий i в году t ;

PS_{it} — прибыль от продаж;

$VB_{i,t-1}$ — остаточная балансовая стоимость основных средств на начало периода;

r_t — ставка доходности (ставка дисконтирования) произведенных активов.

Если рассчитанный остаток для отдельного регулируемого инфраструктурного субъекта отрицателен, отрицательная рента не рассматривается как источник платежа.

Это правило не означает игнорирование убытков отрасли в целом; оно предотвращает искусственное формирование «отрицательного платежа» отдельному природопользователю и соответствует экономическому смыслу изъятия только положительного сверхнормативного дохода.

Выбор нормальной доходности произведенных активов (ставки дисконтирования)

Ставка r_t является наиболее чувствительным параметром модели. В соответствии с СЭЭУ при регуляторном расчете целесообразно использовать рыночную норму доходности, не включающую саму ресурсную ренту. В качестве ориентиров могут применяться средняя доходность государственных облигаций, долгосрочная стоимость капитала или средняя доходность сопоставимых нерентных отраслей.

В ретроспективной апробации использовалась норма 10 % годовых. Она отражала сочетание реальной доходности капитала и инфляционных ожиданий соответствующего периода. Для современной практики данная величина не должна фиксироваться постоянно. Методика предполагает ежегодное или среднесрочное обновление r_t с обязательным соблюдением принципа номинальной сопоставимости: номинальная прибыль и балансовые активы должны сопоставляться с номинальной ставкой, а реальные показатели — с реальной.

Определение совокупного рентного платежа

После определения совокупной положительной портовой ренты рассчитывается экономически допустимая величина изъятия в пользу собственника водного ресурса:

$$W_t = \alpha_t \times RR_t, \quad (2)$$

где:

W_t — совокупный целевой платеж за использование портовых акваторий;

RR_t — совокупная положительная портовая рента;

α_t — коэффициент изъятия ренты.

В исходном исследовании в качестве консервативного ориентира рассматривалось изъятие не более 10 % годовой портовой водной ренты. Методологически важно трактовать коэффициент α_t не как теоретическую константу и не как налоговую ставку, а как параметр государственной политики природопользования. Он должен проверяться с учетом инвестиционной активности, конкурентоспособности портов, иных обязательных платежей и величины общественных внешних издержек.

Распределение платежа по интенсивности использования акватории

Ключевое отличие предлагаемой методологии состоит в разделении базы определения совокупного платежа и базы его распределения.

Совокупный платеж определяется рентой, но доля конкретной акватории рассчитывается по операционному показателю. В качестве основного показателя предлагается суммарная валовая вместимость обслуженных судов — GT.

$$s_t = W_t / \sum GT_{jt}, \quad (3)$$

где:

s_t — единичная расчетная ставка на единицу GT.

$$W_{jt} = s_t \times GT_{jt} = W_t \times (GT_{jt} / \sum GT_{jt}), \quad (4)$$

где:

W_{jt} — платеж пользователя конкретной акватории;

GT_{jt} — суммарная валовая вместимость судов, использовавших акваторию j в период t ;

W_t — совокупный целевой платеж за использование портовых акваторий.

Пример расчета платежа для условного морского порта

Исходные данные:

- совокупный платеж по всем портовым акваториям $W_t = 2\,000\,000\,000$ руб.;
- совокупная валовая вместимость судов по всем портам $\sum GT_{jt} = 1\,538\,461\,538$ GT;
- через конкретный порт за год прошло $GT_{jt} = 100\,000\,000$ GT.

Тогда доля данного порта в общем GT составляет:

$$100\,000\,000 / 1\,538\,461\,538 \approx 1,3 \text{ руб. на ед. GT.}$$

Поскольку основной характеристикой всех морских портов является тоннаж обслуживаемых, судов то базовую ставку целесообразно устанавливать в расчете на единицу GT. Но этот показатель можно устанавливать на единицу площади.

Чтобы перевести рассчитанный по формуле (4) платеж в руб. на кв. км акватории, нужно полученный годовой платеж конкретного порта разделить на площадь его акватории:

$$q_{jt} = W_{jt} / A_j, \quad ()$$

где:

q_{jt} — расчетная величина платы на 1 км² акватории, руб./км² в год;

W_{jt} — годовой платеж порта, руб.;

A_j — площадь акватории порта, км².

В предыдущем примере мы получили:

$$W_{jt} = 130\,000\,000 \text{ руб. в год.}$$

Допустим, площадь операционной акватории этого порта составляет 100 км².

Тогда: $q_{jt} = 130\,000\,000 / 100 = 1\,300\,000$ руб./км²/год.

То есть 1,3 млн руб. за 1 км² акватории в год.

Приемлемость проведенных экспертных расчётов подтверждает тот факт, что в ряде субъектов ставки платы за акватории увеличены до 1,5–1,6 млн руб. за 1 км² акватории в год.

В этой модели показатель GT не является самостоятельным объектом налогообложения. Он распределяет заранее определенную сумму ренты между пользователями. Поэтому рост совокупной ренты увеличивает общий платеж, а учет структуры оборота судов перераспределяет его между портами.

Этапы расчета платы за портовые акватории сводится к следующему:

На первом этапе собираются и анализируются статистические и бухгалтерские данные, на втором этапе проводится расчет общей портовой ренты RR , на третьем этапе — определяется доля α и общего платежа W ; на четвертом этапе общий платеж W распределяется по показателю GT отдельных акваторий и тем самым определяется платеж пользователя конкретной акватории.

Результаты ретроспективной апробации

Апробация методологии на данных российского портового хозяйства 2017–2018 гг. показала, что совокупная отраслевая рента в консервативном варианте могла быть оценена приблизительно в 22,6 млрд руб. Из этой величины около 20,8 млрд руб. приходилось на морскую составляющую, а порядка 1,8 млрд руб. — на деятельность, связанную с внутренним водным транспортом. Указанные значения являются результатами исторической апробации и не могут использоваться как современные тарифы без полного пересчета. В научном отношении основное значение имеет подтверждение работоспособности алгоритма и его способности автоматически адаптироваться к изменениям ренты, грузооборота и структуры портовой деятельности.

В настоящее время плата за акватории в государственную казну составляет крайне незначительные суммы — ориентировочно несколько миллиардов рублей в год. Она взимается по фиксированным ставкам платы.

По экспертным оценкам чистая прибыль всех портов России оценивается в 200–250 миллиардов рублей в год, а выручка — до 700 млрд рублей в год. Причина такого сильного разрыва между платежами и выручкой компаний заключается в том, что плата привязана к занимаемой площади порта, а не к объёму прибыли, грузов или коммерческому успеху компании. При этом порты, причалы, рекреационные зоны и лодочные станции физически занимают очень небольшую площадь водной глади. Учитывая, что ставки платы за акватории за прошедший период увеличились минимум в 10 раз, сумма портовой ренты, рассчитанной по предложенной методике может составить по консервативной оценке около 200 млрд рублей в год.

Учитывая реальный объем портовой ренты, величина платежей за использование акваторий может быть увеличена примерно до 10–20 млрд рублей в год при коэффициенте изъятия ренты около 5–10 % без причинения существенного вреда стивидорам или порядка 1–2 % от выручки. Реально этот процент будет меньше поскольку при оценке потенциала изъятия портовой ренты важно учитывать латентную или скрытую часть доходов стивидорного бизнеса. Специфика морских терминалов как объектов стратегического контроля исключает классические формы теневого оборота, однако реальная портовая маржа эффективно диверсифицируется через механизмы трансфертного ценообразования. Значительная часть сверхприбыли аккумулируется не на балансе российских операторов погрузочно-разгрузочных работ, а смещается в пользу связанных международных трейдеров (зарегистрированных в дружественных юрисдикциях, таких как ОАЭ или Гонконг) и транспортно-экспедиторских компаний. Декларируя на внутреннем рынке умеренные рублевые тарифы на перевалку, бенефициары холдингов закладывают реальную, значительно более высокую портовую ренту в конечную стоимость экспортных контрактов. В результате, по экспертно-расчетным оценкам, реальный консолидированный доход портовой инфраструктуры превышает официальные финансовые результаты стивидоров, минимум на 30–50 %. Это согласуется с выводами Счетной палаты, которая неоднократно указывали на то, что экономическая значимость водных ресурсов недооценена, а фискальная нагрузка на бизнес ничтожна.

Поэтому, если у государства появятся механизмы сквозного контроля (оценка по мировым бенчмаркам стоимости перевалки, контроль трансфертных цен трейдеров), то налогооблагаемая база ренты вырастет до 300+ млрд рублей, а объем изъятия может составить 30–35 млрд рублей в год.

Заключение

Проведенное исследование показывает, что экономически обоснованная плата за портовые акватории должна учитывать не только физическую площадь водного объекта, но и экономический результат его использования. Площадная база проста в администрировании, однако при существенных различиях в размерах акваторий способна создавать нагрузку, не связанную с фактическим масштабом портовой деятельности.

Однако она создает фундаментальное противоречие для фискальной политики, поскольку администрирование водных платежей на основе физической площади занимаемой акватории полностью игнорирует добавленную стоимость и трансфертную ренту.

Рентный подход изменяет логику расчета и позволяет государству более объективно и обоснованно учитывать стоимость своих природных активов.

Основным результатом исследования является сам алгоритм: «портовая рента — допустимая доля изъятия — совокупный платеж — распределение по GT». Он позволяет ограничить фискальное изъятие реальным рентным потенциалом отрасли и одновременно устранить зависимость индивидуальной нагрузки от одной лишь площади закрепленного водного пространства.

При этом рентная модель может сосуществовать с системой портовых сборов, но требует проверки на отсутствие двойного учета.

Предлагаемый платеж необходимо отделять от портового тарифа или портового сбора. Последний обычно связан с финансированием инфраструктуры, предоставлением навигационных, лоцманских, причальных и иных услуг. Рентный платеж имеет другое основание — предоставление ограниченного природного актива в хозяйственное использование.

Перспективой дальнейшего исследования является обновление расчетов на современной статистической базе, построение временного ряда портовой ренты, анализ чувствительности к нормальной доходности капитала, разработка сценариев сглаживания ренты и оценка воздействия платежа на конкурентоспособность российских морских портов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ricardo, D. On the Principles of Political Economy and Taxation / D. Ricardo. — London: John Murray, 1817. — URL: <https://archive.org/details/onprinciplespol100ricagoog>.
2. Hotelling, H. The Economics of Exhaustible Resources / H. Hotelling // Journal of Political Economy. — 1931. — Vol. 39, No. 2. — P. 137–175. — URL: <https://www.sci-hub.ru/10.1086/254195>.
3. Hartwick, J.M. Intergenerational Equity and the Investing of Rents from Exhaustible Resources / J.M. Hartwick // American Economic Review. — 1977. — Vol. 67, No. 5. — P. 972–974. — URL: <https://ideas.repec.org/a/aea/aecrev/v67y1977i5p972-74.html>.

4. Гофман, К. Г. Экономическая оценка природных ресурсов в условиях социалистической экономики: вопросы теории и методологии / К. Г. Гофман. — М.: Наука, 1977. — 236 с. — URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007721467>.
5. Львов, Д. С. Какая экономика нужна России? / Д. С. Львов // Экономическая наука современной России. — 2003. — № 3. — С. 5–18. — EDN: OPMRON.
6. Природная рента в экономике России / Б. Н. Кузык, А. И. Агеев, В. А. Волконский [и др.]. — Москва: Институт экономических стратегий, 2004. — 192 с. — EDN: RPNTTB.
7. Шпагина, А. Н. Водные ресурсы России и их использование в системе рыночных отношений / А. Н. Шпагина // Записки Горного института. — 2008. — Т. 179. — С. 147–150. — EDN: LHPYBV.
8. Михеев, Н. Н. Внедрение рентных отношений в водопользовании / Н. Н. Михеев, А. Н. Шпагина, И. В. Куприянов // Природно-ресурсные ведомости. — 2001. — № 7.
9. Яндыганов, Я. Я. Природно-ресурсная рента — экономическая база рационального природопользования / Я. Я. Яндыганов, Е. Я. Власов. — Екатеринбург, 2011. — 333 с. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=19965607>.
10. Медведева, О. Оценка земли и природная рента / О. Медведева // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2004. — № 5(32). — С. 67–77. — EDN: RJJXZD.
11. Артеменков, А. И. Методы оценки стоимости водных ресурсов, проводимой в соответствии с международными стандартами статистического учета (СНС-2008, СЭЭУ-2012, СЭЭУ-Вода-2012) / А. И. Артеменков, О. Е. Медведева, А. В. Шевчук // Вопросы оценки. — 2016. — № 3(85). — С. 23–40. — EDN: WTPQKH.
12. Артеменков, А. И. Стоимостная оценка водных ресурсов России по водной ренте / А. И. Артеменков, О. Е. Медведева // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2017. — № 8(191). — С. 62–73. — EDN: ZCHVAT.
13. Харитонов, Г. Б. Водная рента в системе платности водопользования / Г. Б. Харитонов // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2017. — № 8-1. — С. 161–163. — EDN: ZCISUL.
14. Meersman, H. Port Pricing. Considerations on Economic Principles and Marginal Costs / H. Meersman, E. Van de Voorde, T. Vanelslander — DOI: 10.18757/ejtir.2003.3.4.4248 // European Journal of Transport and Infrastructure Research. — 2003. — Vol. 3, No. 4. — P. 371–386.
15. Meersman, H. Port Pricing: Principles, Structure and Models / H. Meersman, S.P. Strandenæs, E. Van de Voorde // NHH Department of Economics Discussion Paper. — 2014. — URL: https://ideas.repec.org/p/hhs/nhheco/2014_014.html.

Medvedeva Olga Evgenyevna

State University of Management, Moscow, Russia

E-mail: medvedeva_o@list.ru

IRID: <https://istina.msu.ru/workers/22278286>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1961-8359>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=661732

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57212408006>

Shevchuk Anatoly Vasilevich

All-Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation,

Moscow, Russia

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia

E-mail: shev.avas@rambler.ru

IRID: <https://istina.msu.ru/workers/251715818>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-6273-4463>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=560985

Methodology for calculating fees for port water areas based on a rental approach

Abstract. The article is devoted to the development of a methodology for the economic justification of charges for the use of seaport water areas based on the concept of natural resource rent. It is shown that the application of a predominantly areal principle for determining charges for port water areas does not fully take into account the intensity of their economic use and can lead to significant differences in the payment burden among ports, which do not correspond to the scale of the economic activity they generate. A two-tier calculation mechanism is proposed: at the first stage, the total port water rent is determined as the residual income after deducting the normal return on produced assets; at the second stage, an economically justified share of this rent is distributed among the users of operational water areas proportional to the intensity of their use, measured by the gross tonnage (GT) of the vessels served. The theoretical basis of the study consists of the classical theory of rent, the theory of resource rent, the provisions of welfare economics, as well as the international standards of the System of National Accounts and the System of Natural and Economic Accounting. The methodological approach is compared with international literature on port pricing and the assessment of environmental externalities of maritime transport, as well as with Russian studies of natural resource and water rent. Testing using statistical and accounting data from Russian port facilities for 2017–2018 demonstrates the acceptability of the proposed approach. When adjusting historical figures for price changes, it yields adequate payment estimates, supported by the actual payment rates established by some regions.

The scientific novelty lies in the adaptation of the residual method for assessing natural resource rent to the use of a water body in port facilities and in the separation of two elements of the mechanism: determining the total rent base for payment and distributing the payment burden according to the intensity of water area use.

Keywords: water area; rent; payment for water area; port; gross tonnage; pricing