

УДК 338.5:656.071.4(477)

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i63.137578>

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Жихарева В.В., д.э.н., профессор,  
Онешко С.В., к.э.н. (ОНМУ)*

*В статье предложена классификация цен на услуги портовых предприятий Украины. Проанализированы причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине. Разработаны направления совершенствования регулирования отрасли и портового ценообразования. Выполнен анализ различных методик расчета ставок портовых сборов, предложен подход к формированию портовых сборов на основе сочетания затратного и коммерческого методов.*

*Ключевые слова: морские порты, ценообразование, тарифы, портовые сборы, регулирование, логистические затраты, конкурентоспособность.*

## УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОРТОВІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

**Жихарєва В.В., д.е.н., професор,  
Онешко С.В., к.е.н. (ОНМУ)**

*У статті запропоновано класифікацію цін на послуги підприємств портової діяльності України. До цін, які регулюються державою, віднесено тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у порту суб'єктами природних монополій (лоцманське проведення, послуги служби регулювання руху суден, криголамні роботи, послуги з доступу портового оператора до причалу). Вільні ціни включають тарифи, за якими оплачують послуги вантажовласники, судновласники, пасажери та ін. Проаналізовано причини та наслідки зниження ефективності державного регулювання портової галузі в Україні. До основних причин віднесено надмірне податкове навантаження на державні порти, необґрунтований рівень портових зборів, неналежне використання доходів від портових зборів, проблеми правового регулювання ДЧП у морських портах, бюрократичні обмеження списання основних засобів, бюрократична система затвердження фінансових планів державних портових підприємств і рішення кадрових питань. У результаті знижується конкурентоспроможність і падають вантажопотоки державних портів, зніжується частка державного сектора у портовій галузі, надходження податків до бюджету в довгостроковому аспекті. Розроблено напрями удосконалення регулювання галузі й портового ціноутворення: відміна відрахування частки чистого прибутку державних портових підприємств, усунення бюрократичних обмежень, удосконалення методики розрахунку ставок портових зборів з урахуванням вартості послуг і транспортних витрат клієнтів конкуруючих портів, контроль загального рівня платежів, установлених для судновласників і вантажовласників, конкурентоспроможних з точки зору логістичних витрат клієнтів. Виконано аналіз різних методик розрахунку ставок портових зборів, запропонований підхід до формування портових зборів на основі сполучення витратного і комерційного методів.*

**Ключові слова:** морські порти, ціноутворення, тарифи, портові збори, регулювання, логістичні витрати, конкурентоспроможність.

## IMPROVEMENT OF PRICING IN PORT INDUSTRY OF UKRAINE

**Zhykharieva V.V., D.Sc. in Economics, Professor,  
Oneshko S.V., PhD in Economics (ONMU)**

*In the article classification of service prices of the Ukrainian port enterprises on the basis of the state approach to their regulation is offered. The state administrated prices include port dues and tariffs for specialized services provided in a port by subjects of natural monopolies (pilotage, vessels traffic service, icebreaking, access of a port operator to a berth). Free prices include the tariffs paid by cargo owners, ship owners, passengers and other contractors acting in the territory of a port. Causes and effects of decrease in efficiency of state regulation of the port industry are analyzed. The main causes are: excessive tax burden of the state port enterprises, unreasonable level of port dues, inappropriate use of the port dues revenues, problems of legal regulation of PPP in ports, restriction of write-off of fixed assets, the bureaucratic system of approval of financial plans of the state port enterprises and solution of personnel questions. As a result the competitiveness and cargo*

*traffic of the state ports reduce; the share of a public sector in port industry and public revenues in the long term decreases. The directions of improvement of port regulation are developed: cancellation of allocation of net profit of state ports, elimination of bureaucratic restrictions, improvement of a method of calculation of the port dues taking into account cost of services and transport expenses of clients in rival ports, control of the general level of the payments established for ship owners and cargo owners, competitive from the point of view of clients' logistic expenses. The comparative analysis of techniques of definition of the port dues rates is made. Approach to formation of the port dues on the basis of a combination of expensive and commercial methods is offered.*

**Key words:** *seaports, pricing, tariffs, port dues, regulation, logistic expenses, competitiveness.*

**Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими задачами.**

Портовые предприятия Украины являются источниками доходов и пополнения бюджетов всех уровней. При этом состояние украинской портовой инфраструктуры неудовлетворительно и продолжает ухудшаться, что отрицательно влияет на качество портовых услуг, а портовые сборы – выше, чем в других странах. При этом логистические расходы при доставке грузов через порты Украины в последние годы были выше, чем при использовании зарубежных портов-конкурентов. Logistics Performance Index Мирового Банка за 2016 год ставит Украину на 80-е место из 160 стран, снизив ее позицию с 61-й в 2014 году [1]. Из-за неэффективной логистики производители несут значительные потери. По оценке качества портовой инфраструктуры Мирового Экономического Форума Украина набрала лишь 3,5 баллов из 7 возможных в 2017 году, притом, что в 2012 году этот показатель составлял 4 балла [2].

Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года предусматривает снижение логистических расходов на 40 %, пересмотр системы ценообразования на транспорте, учет себестоимости услуг и рыночных конкурентных цен, разработка новой методики начисления портовых сборов, снижение ставок сборов на 20-40 % [3]. В Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года [4] одним из условий развития портовой отрасли

является реализация конкурентной тарифной политики. Первым шагом было снижение с 2018 года ставок портовых сборов в Украине на 20 % для повышения экономической привлекательности экспортно-импортных операций.

На следующем этапе необходимо разработать методические подходы к формированию ставок портовых сборов с учетом необходимости повышения конкурентоспособности портов на рынке портовых услуг. При этом данная задача не может рассматриваться обособленно от регулирования деятельности портовой отрасли в целом, так как портовые сборы формируют лишь часть затрат клиентуры, с одной стороны, и лишь часть доходов (и соответственно, прибыли) портовых предприятий – с другой.

Все сказанное выше обуславливает актуальность темы исследования, посвященного совершенствованию подходов к регулированию ценообразования в портовой отрасли Украины в контексте комплексного подхода к повышению эффективности регулирования портовой индустрии.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Особенности формирования тарифной политики в портовой отрасли рассмотрены в публикациях иностранных и отечественных ученых-экономистов. В публикациях М. Acciario [5, 6], Т. Achmadi [7], Н. Meersman, S.P. Strandenes, E.V. deVoorde [8], E.L. Musso, A.S. Bergantino, F. Porcelli [9], Y.M. Bandara, H.O. Nguyen, S.L. Chen [10], R. Van Den Berg, P.W. De Langen,

Van Zuijlen Paul [11] изучены подходы к портовому ценообразованию и структура портовых тарифов. В статьях Н. Haralambides [12], L. Vukić, I. Peronja, M. Slišković [13] рассмотрены особенности портового ценообразования с учетом региональной специфики.

Особенности формирования портовых тарифов в отечественной практике рассмотрены в работах В.В. Попова [14], О.Н. Кибик [15], Н.В. Рябоволенко и Н.В. Яровой [16] и других. В указанных работах акцент сделан преимущественно на тарифы на погрузочно-разгрузочные работы (ПРР). В статье С.В. Кивалова [17] рассмотрены возможные пути совершенствования государственной политики Украины в сфере формирования ставок портовых сборов.

**Выделение нерешенных частей общей проблемы.** Анализ публикаций по рассматриваемой проблеме показал, что изучению процесса формирования портовых тарифов в украинских портах с учетом существующих экономико-правовых реалий уделено недостаточно внимания, а именно: не рассмотрены возможности применения коммерческого подхода к ценообразованию с целью формирования конкурентоспособного уровня портовых сборов, проблема формирования ставок портовых сборов рассматривается обособленно, в отрыве от общего контекста регулирования и повышения эффективности отрасли. Все это обуславливает целесообразность дальнейших исследований в данной области с целью разработки рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования в портовой сфере.

**Целью статьи** является разработка подходов, направленных на совершенствование ценообразования в портовой отрасли Украины для повышения эффективности и конкурентоспособности ее функционирования.

Задачами исследования являются: классификация цен на услуги предприятий

портовой деятельности Украины; анализ причин и следствий снижения эффективности регулирования портовой отрасли в Украине; разработка основных направлений совершенствования государственного регулирования портовой отрасли; сравнительный анализ методических подходов к формированию ставок портовых сборов; разработка предложений по совершенствованию формирования ставок портовых сборов в Украине.

**Изложение основного материала исследования.**

Государственное предприятие «Администрация морских портов Украины» (ГП «АМПУ»), созданное в 2013 году в результате реформы морской отрасли Украины, – одно из крупнейших государственных предприятий, имеет стратегическое значение для экономики Украины. Доход ГП «АМПУ» формируется за счет чистого дохода от реализации продукции и других операционных доходов. Чистый доход ГП «АМПУ» формируется преимущественно за счет доходов от портовых сборов (табл. 1).

На основе аналитических данных табл. 1 установлено, что в анализируемом периоде наблюдалось отклонение от выполнения предприятием финансового плана. Учитывая, что чистый доход от реализации зависит от ставок, которые регулируются государством и определяются в иностранной валюте, отклонение планового показателя чистого дохода от реализации продукции (товаров, работ, услуг) в 2015 году в основном произошло за счет роста курса иностранной валюты по отношению к национальной валюте. В дальнейшем наблюдается недовыполнение плана, что связано со значительным уменьшением объемов перевалки грузов в некоторых морских портах Украины, а также уменьшением курса иностранной валюты по отношению к национальной. Доходы от портовых сборов составляют 67,6-72,2 % в общем объеме чистого дохода, недовыполнение плана по данной статье

## Проблеми транспортного комплексу України

существенно повлияло на общий размер фактического чистого дохода. В структуре доходов от портовых сборов основную часть занимают корабельный и канальный сборы. Прослеживается тенденция уменьшения суммы корабельного сбора

при увеличении всех прочих портовых сборов.

В табл. 2 приведен сравнительный анализ портовых сборов при заходе судов в порты Черноморско-Азовского региона.

Таблица 1

*Динамика и структура чистого дохода ГП «АМПУ», % [18, 19, 20]*

Показатели	Выполнение плана			Структура (факт)			Темп роста	
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2015
Чистый доход (выручка) от реализации продукции (товаров, работ, услуг)	103,3	95,6	98,4	100	100	100	107,1	112,1
Доходы от портовых сборов:	104,0	96,1	97,2	72,2	67,8	67,6	100,6	104,9
корабельный	105,4	92,1	96,5	40,3	34,9	34,5	92,7	95,7
канальный	102,9	102,1	97,8	26,2	27,2	27,4	111,3	117,5
причальный	98,9	92,4	94,1	3,2	3,1	3,1	103,9	106,8
санитарный	100,2	97,1	102,6	2,4	2,4	2,5	109,6	119,1
якорный	102,8	112,3	101,5	0,1	0,1	0,1	120,1	128,0
Лоцманские услуги	98,9	89,6	103,9	9,9	10,1	10,6	109,2	120,3
Услуги регулирования движения судов	98,5	86,8	101,4	3,5	3,4	3,5	104,6	112,6
Доходы от сервитута	101,3	-	-	4,0	-	-	-	-
Обеспечение проведения ледокольных работ	93,6	38,1	104,0	0,4	0,3	0,9	75,7	251,3
Услуга по обеспечению доступа портового оператора к причалу	-	104,5	99,8	-	10,4	10,0	-	-
Доходы от использования причалов для переработки грузов	99,6	76,0	19,8	2,7	0,7	0,1	29,6	5,4
Услуги портового флота	100,1	79,3	96,1	0,9	0,8	1,1	91,2	128,1
Услуги подразделений	110,4	104,6	107,3	6,4	6,6	6,2	109,5	108,5

Таблица 2

*Портовые сборы за судно-заход в морские порты Черноморско-Азовского региона в 2018 году, USD [16, 21]*

Судно		Украина			Румыния	Российская Федерация		Болгария
		Одесса	Черноморск	Южный	Констанца	Новорос-скийск	Кавказ	Бургас
Контей-неровоз 40 тис. dwt	сумма	27716	29617	35066	10587	9852	-	19482
	на 1 т груза	9,01	9,63	11,40	3,44	3,20	-	6,33
Балкер 90 тис. dwt	сумма	76314	80830	83298	29651	21332	34647	54879
	на 1 т груза	0,80	0,85	0,88	0,31	0,22	0,36	0,58

Данные табл. 2 свидетельствуют о том, что портовые сборы для контейнерного судна в украинских портах в 1,5-3 раза выше средних сборов по

основным зарубежным портам региона. Та же ситуация сложилась и в балкерных перевозках. И это несмотря на снижение с 2018 года ставок портовых сборов в Украине на 20 % [22]. Экономически необоснованный уровень цен на услуги украинских портов не дает возможности в полной мере использовать их транзитный потенциал.

Для разработки направлений совершенствования ценообразования в портовой отрасли важно классифицировать существующие виды тарифов с учетом правового регулирования в Украине. Цены, используемые предприятиями портовой деятельности Украины, могут быть разделены на цены, регулируемые государством, и свободные цены. Тарифы на специализированные услуги, предоставляемые в морском порту субъектами естественных монополий, и услуги, оплачиваемые в составе портовых сборов, подлежат государственному регулированию [23]. К специализированным услугам относятся обеспечение лоцманской проводки [24], регулирование движения судов [25], ледокольные работы [26], обеспечение доступа портового оператора к причалу, который находится в хозяйственном ведении ГП «АМПУ» [27].

Свободные цены в портах Украины делятся на оплачиваемые грузовладельцами, судовладельцами, пассажирами и другими контрагентами, которые осуществляют свою деятельность на территории порта. С учетом особенностей регулирования цен предприятий портовой деятельности в Украине [28, 29] разработана их классификация (рис. 1).

Для Украины прямое государственное финансирование в виде субсидий на современном этапе развития не возможно с учетом роста внешнего долга страны. Наоборот, государство изымает у государственных стивидорных предприятий большую часть чистой прибыли – они должны отчислять в

государственный бюджет 75 % чистой прибыли [30]. С учетом налога на прибыль (18 %) и других налогов, в последние годы совокупная налоговая нагрузка на государственные порты в Украине составляла более 90 % прибыли. Это привело к ухудшению качества портовой инфраструктуры и снижению конкурентоспособности предприятий по сравнению с частными стивидорными компаниями. С 2018 года Кабинет Министров Украины снизил норму отчисления чистой прибыли в государственный бюджет для ГП «АМПУ» с 75 % до 50 % [31].

Государственные портовые предприятия ищут инвесторов, отдавая при этом заработанные деньги государству. Проблему государственного регулирования портового хозяйства необходимо решать комплексно. Необходима отмена отчисления чистой прибыли государственных предприятий портовой деятельности, эти средства необходимо направить на модернизацию портовой инфраструктуры, развитие материально-технической базы, закупку портовой техники.

Бюрократические ограничения работы государственных портов касаются распоряжения имуществом, заработанными средствами, решения кадровых вопросов. Это оборачивается дополнительными затратами на содержание устаревших основных средств. Указанные проблемы усугублялись забюрократизированной государственной системой утверждения финансовых планов лишь во второй половине (иногда – в конце планового года), которая привела к тому, что государственные предприятия не имели возможности оплачивать необходимые расходы даже при наличии финансовых средств.

На рис. 2 обобщены основные причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине.

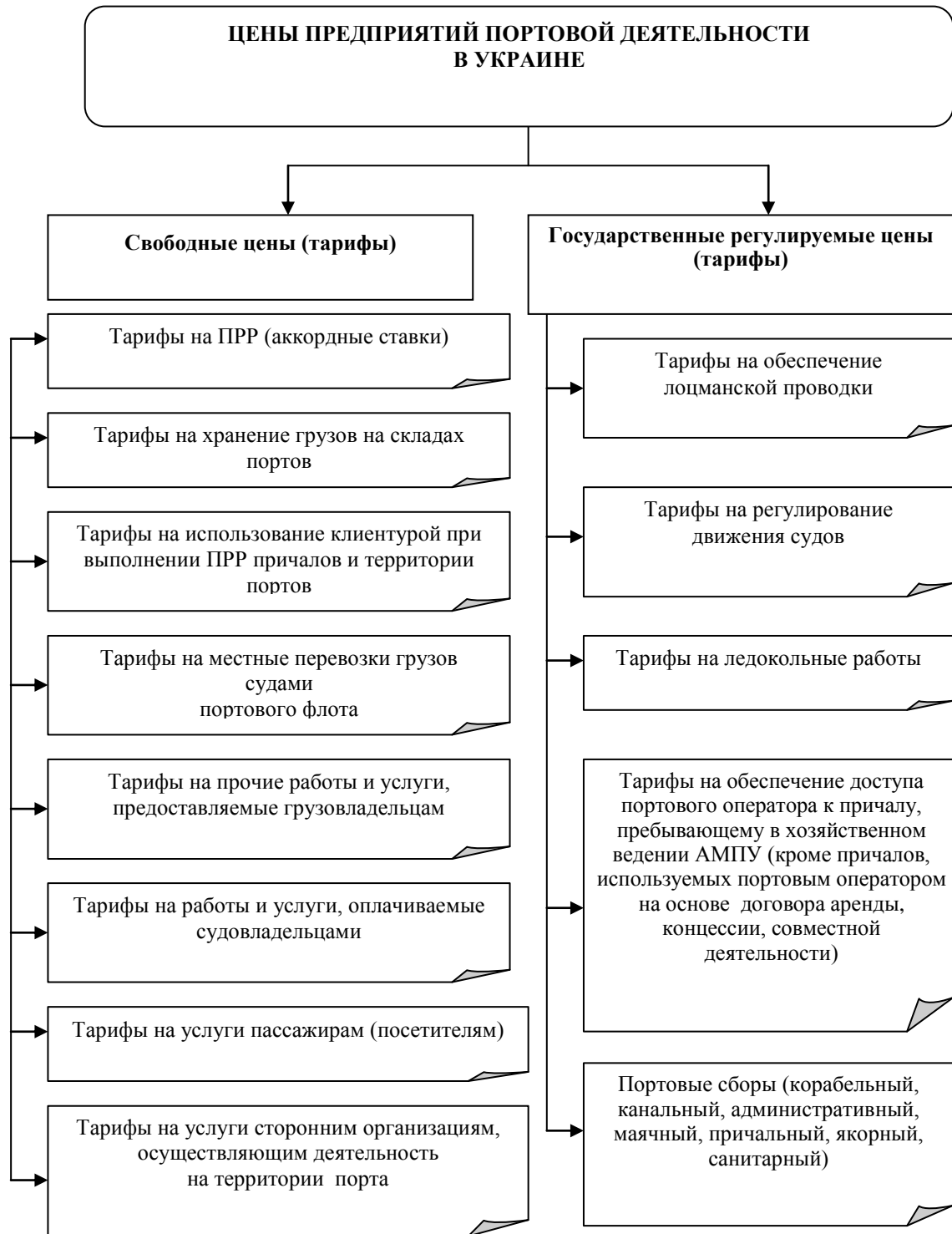


Рис. 1. Классификация цен предприятий портовой деятельности

Для совершенствования деятельности государственных предприятий отрасли необходимо создать равные условия функционирования портовых предприятий государственной и частной форм собственности, уменьшить регуляторную нагрузку на государственные предприятия с целью создания благоприятных, конкурентоспособных условий их деятельности; усовершенствовать механизм реализации проектов государственно-частного партнерства в морских портах для привлечения инвестиций.

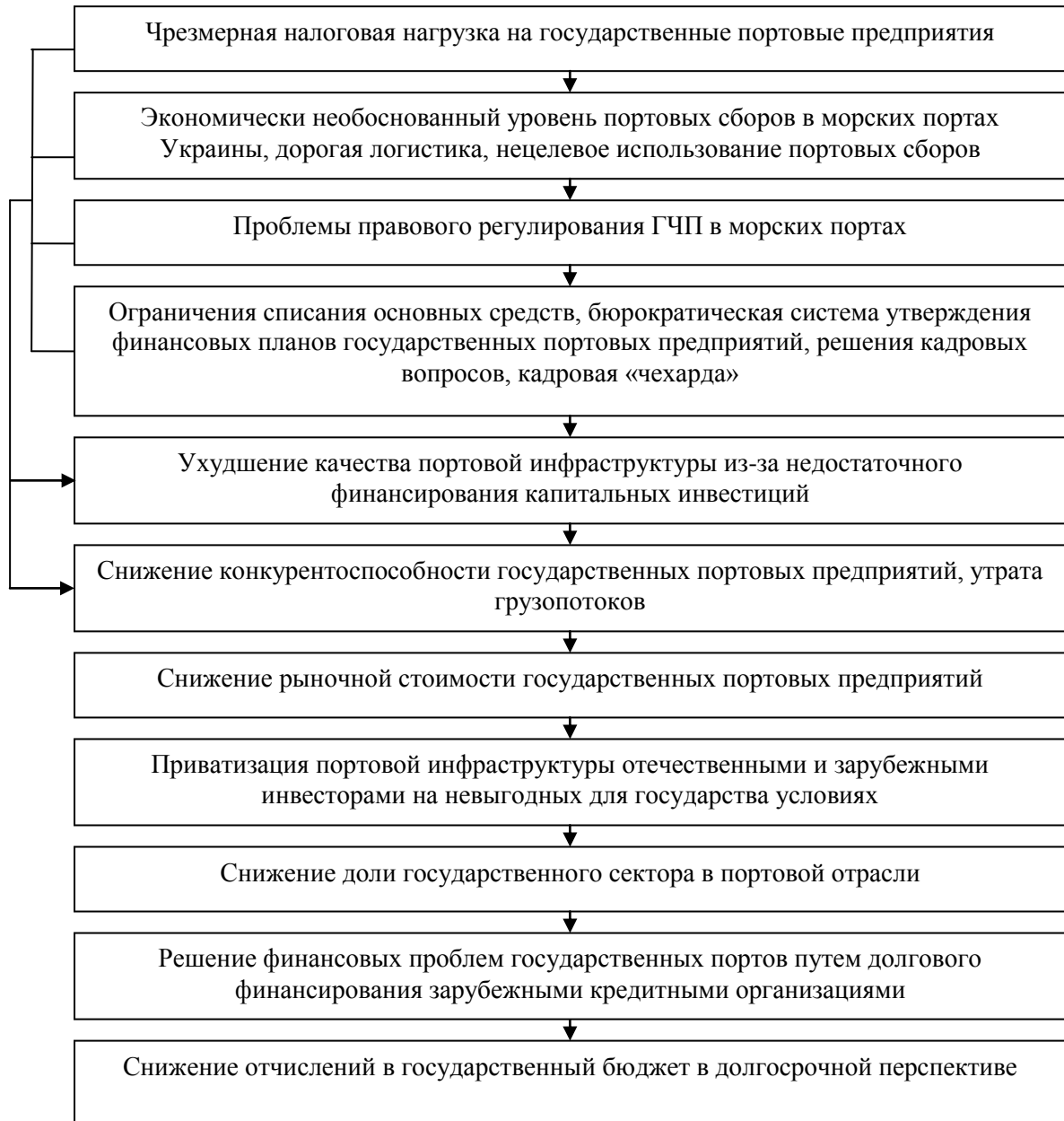


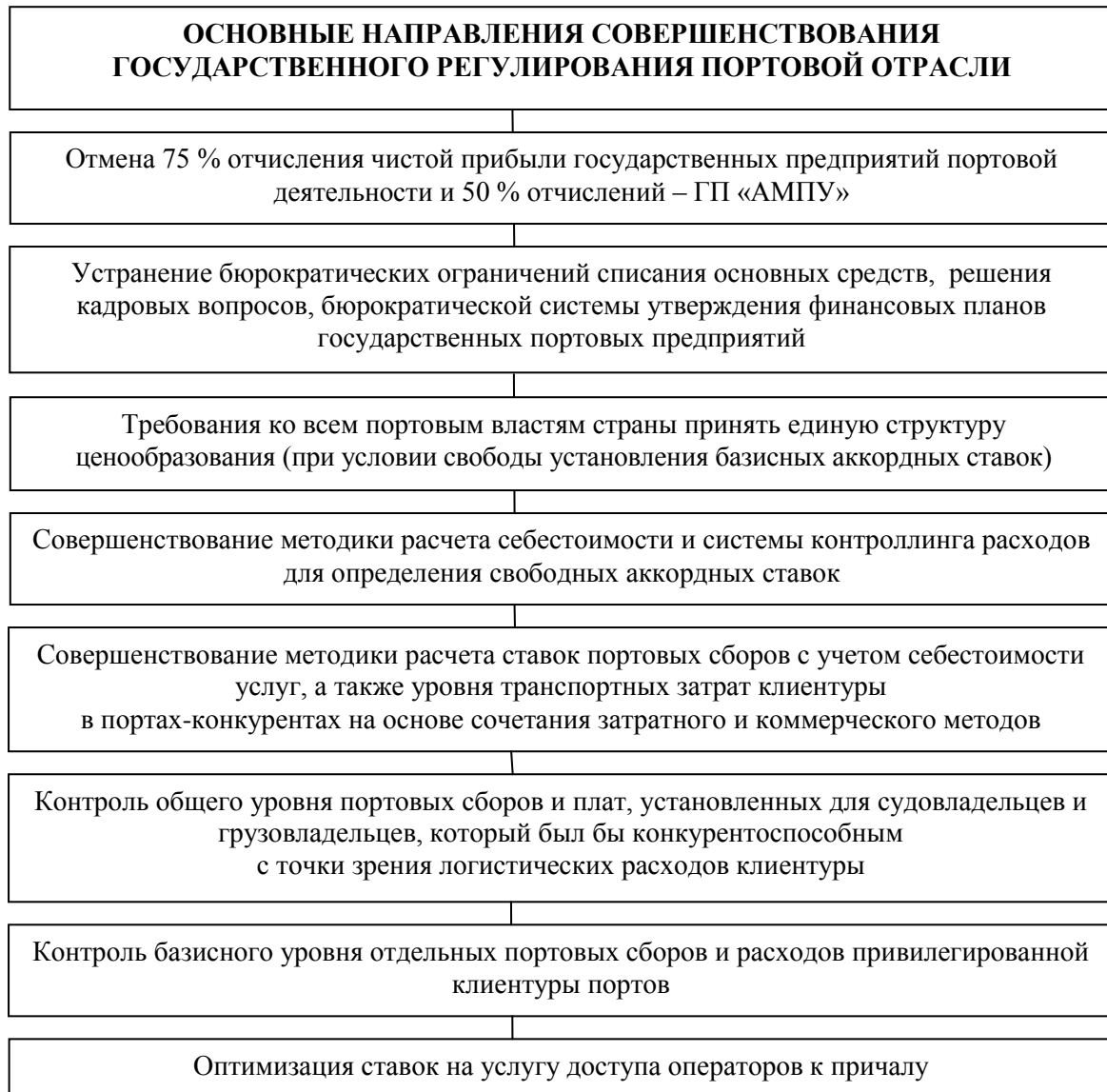
Рис. 2. Причины и следствия снижения эффективности государственного регулирования портовой отрасли в Украине для государственного сектора

С учетом задач государственной транспортной политики предлагаются следующие основные направления совершенствования регулирования портовой отрасли и портового ценообразования (рис. 3).

Для предотвращения потери существующих транзитных грузопотоков необходимо создать условия для их

закрепления и развития, сохранения совокупного положительного эффекта транзита для национальной транспортной системы, необходимо внести изменения в методику определения ставок портовых сборов с целью их оптимизации для увеличения грузопотоков через украинские порты.





*Рис. 3. Основные направления совершенствования государственного регулирования портовой отрасли*

В 2016 году Министерством инфраструктуры Украины (МИУ) была разработана методика [32], определяющая экономически обоснованный подход к определению размера ставок портовых сборов и скидок к ставкам портовых сборов (табл. 3). Следует отметить ряд недостатков данной методики. При расчете административного сбора используются плановые затраты на период три года и валовая вместительность судов за предыдущий период. Было бы логичным использовать плановую суммарную валовую вместимость судов за соответствующий период. В методике не указано, за какой период используются текущие и капитальные расходы при расчете корабельного, канального, маячного, санитарного, причального и якорного сборов. При определении инвестиционной составляющей предлагается использовать прибыль от портовых сборов за предыдущий год, было бы целесообразно использовать прогнозные потребности порта в инвестициях, а не расходы предыдущих периодов. Недостатком данной методики является и то, что она не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов, не учитывает реалии рынка портовых услуг.

Таблиця 3  
Сравнительный анализ разных методических подходов к формированию ставок  
портовых сборов [21, 32, 33]

Основные характеристики	Приказ МИУ «О портовых сборах» № 316 от 27.05.2013	Проект методики МИУ 2016	Проект методики МИУ 2018	Предлагаемый подход
Количество портовых сборов	7 (корабельный, канальный, административный, маячный, причальный, якорный, санитарный)	7 (корабельный, канальный, административный, маячный, причальный, якорный, санитарный)	6 (корабельный, канальный, административный, маячный, причальный, санитарный)	6 (корабельный, канальный, административный, маячный, причальный, санитарный)
Расчетная единица	Модуль судна, куб. м	Валовая вместимость судна, RT	Валовая вместимость судна, RT	Валовая вместимость судна, RT
Подход к ценообразованию	Отсутствие научно-обоснованного подхода	Затратный подход	Затратный подход	Сочетание затратного и коммерческого подходов с одновременной отменой выплаты части чистой прибыли в бюджет государственным предприятиям портовой деятельности
Методика определения ставок портовых сборов	Отсутствие прозрачной методики, периодическое повышение и снижение ставок портовых сборов без соответствующего экономического обоснования	С помощью разных формул для каждого вида портового сбора; структура ставок включает эксплуатационные расходы, расходы на воспроизводство объектов портовой инфраструктуры, средства на возврат инвестиций	С помощью разных формул для каждого вида портового сбора; структура ставок для всех видов портовых сборов включает базовую и инвестиционную составляющую. Базовая предусматривает покрытие соответствующих эксплуатационных и капитальных расходов	Ставки портовых сборов, рассчитанные на основе затратного подхода, должны корректироваться со ставками портов-конкурентов на основе оценки уровня расходов клиентуры при перемещении товаров через украинские морские порты с учетом: прогнозного уровня дополнительных доходов, которые получит государство от развития прилегающих к портам регионов при определенных ставках портовых сборов; возможности привлечения дополнительных грузопотоков и перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом.
Основные недостатки подхода	Отсутствие прозрачной методики и тщательного экономического обоснования ставок портовых сборов. Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых конкурентов	При определении инвестиционной составляющей используется прибыль от портовых сборов за предыдущий год, а не плановые (прогнозные) потребности порта в инвестициях. Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых конкурентов, т.е., не учитывает реалии рынка портовых услуг. Ставки портовых сборов зависят лишь от величины прошлых расходов предприятий портовой деятельности.	Методика не предусматривает механизма сопоставления ставок портовых конкурентов, ставки портовых сборов зависят лишь от величины расходов (включая будущие инвестиции) предприятий портовой деятельности. Сложная процедура утверждения и пересмотра ставок портовых сборов с учетом инвестиционной составляющей.	Снижение ставок портовых сборов приведет к снижению поступлений в государственный бюджет в краткосрочной перспективе. Снижение ставок портовых сборов может привести к снижению инвестиционных затрат предприятий портовой деятельности в краткосрочной перспективе.

К 2018 году МИУ разработало новую методику расчета ставок портовых сборов [33], основанную на подходе «расходы плюс» (табл. 3). Несмотря на то, что данная методика лишена ряда недостатков методики 2016 года, она также не предусматривает механизм сопоставления ставок портовых сборов со ставками портов-конкурентов. В качестве недостатка также следует отметить сложную процедуру утверждения и пересмотра ставок портовых сборов с учетом инвестиционной составляющей.

В табл. 3 приведен сравнительный анализ методик формирования ставок основных видов портовых сборов и предложен методический подход, который основан на затратном и коммерческом подходах. Предлагается использовать сочетание затратного и коммерческого подходов с одновременной отменой выплаты части чистой прибыли в бюджет государственными предприятиями портовой деятельности. Ставки, рассчитанные на основе затратного подхода, следует корректировать с учетом ставок портов-конкурентов на основе оценки уровня расходов клиентуры при перемещении товаров через украинские порты, учитывая прогнозный уровень дополнительных доходов, которые получит государство от развития прилегающих к портам регионов.

**Выводы.** Необходимо учитывать, что снижение ставок портовых сборов на основе сочетания затратного и коммерческого подходов приведет к снижению поступлений в государственный бюджет в краткосрочной перспективе, а также может привести к снижению инвестиционных затрат предприятий портовой деятельности в краткосрочной перспективе.

Однако, в долгосрочной перспективе решение вышеупомянутых проблем позволит воплотить у жизнь основные задачи Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 года и Стратегии развития морских портов

Украины на период до 2038 года, тем самым повысить конкурентоспособность портовой отрасли, обеспечить ее технологическое развитие, привести стандарты работы морских портов в соответствие с европейскими, создать выгодные для государства условия привлечения частных инвестиций на развитие объектов портовой инфраструктуры, обеспечить их государственные гарантии и защиту.

Снижение портовых тарифов должно компенсироваться в макроэкономическом разрезе ростом доходов от перевалки дополнительных объемов грузов и перевозок сопредельными видами транспорта.

Если снижение портовых сборов до конкурентоспособного уровня приводит к невозможности покрытия расходов конкретного порта на содержание соответствующих элементов инфраструктуры, следует искать пути снижения себестоимости услуг, капитальных расходов или компенсации доли инвестиционных затрат за счет кредитно-финансовых и налоговых льгот для предприятий портовой деятельности, хорошо апробированных в международной практике.

Формирование уровня портовых сборов должно учитывать уровень конкурентоспособности портов в регионе, с учетом того, что грузовладельцы осуществляют выбор маршрутов доставки товаров на основе стоимости всех составляющих транспортной цепочки.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. The Logistics Performance Index and Its Indicators. World Bank Group survey on trade logistics, 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf). – Дата доступа: 15.07.2018.
2. World Economic Forum data, 2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://data.worldbank.org/indicator/IQ.WEF.PORT.XQ?view=chart>. – Дата доступу: 15.07.2018.

3. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National\\_Transport\\_Strategy\\_2030.pdf](http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf). – Дата доступу: 16.07.2018. 4. Розпорядження КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. № 548-р // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>. – Дата доступу: 16.07.2018.

5. Acciario M. A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? / M. Acciario // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2013. – № 29. – V.2. – P. 207-228. 6. Acciario M. Current development in port pricing / M. Acciario // *International Journal of Transport Economics*. – 2017. – V. 44. – P. 511-515.

7. Achmadi T. Study of Port Tariff Structure and Port Pricing Approach / T. Achmadi // *Applied Mechanics and Materials*. – 2017. – V. 862. – P. 226-231.

8. Meersman H. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper / H. Meersman, S. Strandenes, E. deVoorde. – Norwegian school of economics, 2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/52083539.pdf>. – Дата доступу: 16.07.2018.

9. Musso E.L. Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues / E.L. Musso, A.S. Bergantino, F. Porcelli // *Research in Transportation Business & Management*. – 2013. – № 8. – P. 39-49.

10. Bandara Y.M. Determinants of Port Infrastructure Pricing / Y.M. Bandara, H.O. Nguyen, S.L. Chen // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2013. – № 29. – V. 2. – P. 187-206.

11. Van Den Berg R. Revisiting port pricing; a proposal for seven port pricing principles / R. Van Den Berg, P.W. De Langen, Van Zuijlen Paul // *WMU Journal of Maritime Affairs*. – 2017. – № 16. – V. 3. – P. 421-438.

12. Haralambides H. The Indian dry ports sector, pricing policies and opportunities for public-private partnerships / H. Haralambides, G. Gujar // *Research in Transportation Economics*. – 2011. – № 33 (1). – P. 51-58.

13. Vukić L. Port Pricing in the North Port of Split: A Comparative Analysis / L. Vukić, I. Peronja, M. Slišković // *Transactions on maritime science*. – 2018. – № 1. – P. 59-70.

14. Попов В.В. Портовые сборы: гибкость важнее размера / В.В. Попов // *Порты Украины*, 2017. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ports.com.ua/articles/portovye-sbory-gibkost-vazhnee-razmera>. – Дата доступа: 19.07.2018.

15. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: монографія / О.М. Кібік. – О.: ОНМУ, 2005. – 282 с.

16. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С.В. Ківалов // *Lex Portus: юрид. наук. журнал НУ "ОЮА", ГО "МА Святий Миколай"*. – 2017. – № 1. – С. 5-21.

17. Ярова Н.В. Розробка та обчислення тарифів портових робіт і послуг / Н.В. Ярова, О.В. Воркунова, Н.В. Рябоволенко // 36. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – Вип. 12. – С. 22-28.

18. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>. – Дата доступу: 19.07.2018.

19. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що

підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2017 рік та пояснювальні записки до них // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html?PrintVersion>. – Дата доступу: 19.07.2018.

20. Аудиторський звіт за результатами державного фінансового аудиту діяльності державного підприємства «Адміністрація морських портів України» за період з 01.05.2015 по 01.12.2017 // Державна аудиторська служба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/136382>. – Дата доступу: 20.07.2018.

21. Наказ МІУ «Про портові збори» від 27.05.2013 р. № 316 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13/paran2#n2>. – Дата доступу: 19.07.2018.

22. Наказ МІУ «Про зниження ставок портових зборів» від 27.12.2017 р. № 474 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0046-18>. – Дата доступу: 19.07.2018.

23. Постанова КМУ «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» від 3.06.2013 р. № 405 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/405-2013-p>. – Дата доступу: 14.07.2018.

24. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден» від 03.12.2013 р. № 965 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z2138-13>. – Дата доступу: 19.07.2018.

25. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги з регулювання руху

суден» № 966 від 03.12.2013 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2139-13>. – Дата доступу: 19.07.2018.

26. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт» № 1059 від 26.12.2013 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0072-14>. – Дата доступу: 19.07.2018.

27. Наказ МІУ «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України» від 18.12.2015 р. № 541 // Законодавство / Міністерство Інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15>. – Дата доступу: 19.07.2018.

28. Закон України «Про ціни та ціноутворення» від 21.06.2012 р. № 5007-VI // Законодавство / Верховна Рада України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>. – Дата доступу: 20.07.2018.

29. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI // Законодавство / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. – Дата доступу: 19.07.2018.

30. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» від 23.02.2011 р. № 138 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-p>. – Дата доступу: 19.07.2018.

31. Постанова КМУ «Про внесення змін до пункту 1 Порядку відрахування до

державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» від 30.12.2015 р. № 1156 // Законодавство / Кабінет Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP151156.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP151156.html). – Дата доступу: 19.07.2018.

32. Проект Методики розрахунку ставок портових зборів, 2016 // Міністерство інфраструктури України.

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/projects/57/>. – Дата доступу: 16.07.2018.

33. Проект Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, 2018 // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Методика%20розрахунку%20розмірів%20ставок%20портових%20зборів%2019%2006.doc>. – Дата доступу: 10.07.2018.