

## НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Онешко С.В., Кравченко Ю.В.

Одеський національний морський університет

Дослідження направлено на визначення основних напрямків удосконалення системи формування портових зборів в Україні. Розглянуто особливості формування тарифів та ціноутворення в портовій галузі. Проаналізовані сутність портових зборів, їх класифікація, виявлені основні фактори впливу на процес формування цін на морські транспортні послуги. Особлива увага приділена аналізу структури чистого доходу Адміністрації морських портів України та співвідношенню обсягів переробки вантажів та надходжень портових зборів. З огляду проведеного аналізу запропоновано перелік напрямків щодо удосконалення формування портових зборів в портах України. Практична реалізація запропонованих напрямків дозволить зробити українські порти більш привабливими для заходу суден.

**Ключові слова:** ціноутворення, портові збори, класифікація портових зборів, конкурентоспроможність, підприємства портової діяльності.

**Постановка проблеми.** Стабілізація економіки України і забезпечення соціального розвитку суспільства стають можливими на основі подальшого розвитку ринкових відносин в усіх сферах господарювання. Ефективність діяльності вітчизняних підприємств цілком залежить від того, наскільки швидко вони пристосовуватимуться до сучасних вимог світового ринку і тих умов, які формуються новою науково-технічною революцією. Для реалізації нової економічної політики і розвитку інноваційної моделі економіки України необхідні перетворення на рівні первинних господарських ланок – підприємств, які органічно об'єднують їх структурне реформування з дією цінового ринкового механізму, який має забезпечувати ефективність економічного розвитку всіх суб'єктів господарювання.

На теперішній час морські порти мають велике значення для економіки різних держав. Так, Україна розташована таким чином, що більшість транспортних вузлів проходить саме через цю територію. І досить важливе значення в цьому питанні займають морські ворота України. Але для того, щоб порт був конкурентоздатним та привабливим для судноплавних компаній, необхідно постійно впроваджувати заходи для забезпечення стандартів безпеки судна в ньому, а також надання відповідних послуг, підтримання портової інфраструктури в належному стані.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Формування системи ціноутворення та використання портових зборів завжди були у центрі уваги економістів-науковців. Особливостям формування тарифів та методології ціноутворення в портовій галузі присвячені роботи вітчизняних [1–9] та іноземних [10–12] дослідників.

Питанням методології ціноутворення в сфері портової діяльності України присвячені роботи О.М. Кібік [3–4], на базі узагальнення існуючого досвіду формування тарифів визначені теоретико-методологічні проблеми ціноутворення в сфері портової діяльності України, виявлені сучасні тенденції господарювання національних та іноземних підприємств портової діяльності та їх вплив на процеси ціноутворення. Особливої уваги заслуговує запропонована система чинників та цілей ціноутворення.

Детально досліджені збори і плати в портах світу О.І. Соколовим та В.В. Поповим [8; 13], визначення переваг та недоліків підвищення портових зборів приведено у роботі В.В. Попова [7], який наголошує, що для підвищення ефективності тарифної політики необхідно проведення моніторингу: основних економічних показників виробничої діяльності портів за видами робіт і послуг, що надаються клієнтурі (для отримання «зворотного зв'язку») та рівня тарифів і умов стягнення їх ставок в зарубіжних морських портах, що конкурують з вітчизняними портами.

В роботі В.В. Жихаревої [2] розглянуті переваги, недоліки і можливості сполучення різних принципів ціноутворення для формування рівня портових зборів. Особлива увага приділена інвестиційній складовій у ставках портових зборів.

В роботі В.А. Будник, С.Л. Шкурко [1] розглядається контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України, обґрунтовано доцільність упровадження інструменту контролінгу тарифів на перевалки вантажів у морських портах, що полягає у визначенні обґрунтованого розміру знижки з розміру чинних на даний час тарифів на навантажувально-розвантажувальні послуги портів. Практична реалізація запропонованої методики підкріплена розрахунками величини знижок з чинних тарифів на послуги портів на прикладі трьох вантажо потоків, що обслуговуються в Ізмаїльському морському порту.

Дослідження підходів до ціноутворення на логістичні послуги морських портів приводиться у роботі О.А. Липинської [5], виявлені тенденції розробки тарифної політики портовими операторами та показано схему встановлення тарифів на обробку контейнерів. В роботі також здійснено аналіз європейського досвіду ефективного ціноутворення, який показав шляхи вдосконалення тарифної політики морських портів.

Правовим аспектам ціноутворення справляння портових зборів присвячена робота С.В. Ківалова [14], досліджені концепції формування та цільового призначення портових зборів, проведено аналіз діючого українського законодавства, практики справляння портових зборів в Україні та в іноземних державах.

В дослідженні Н.І. Юдіної [10] розглядаються основні питання, пов'язані з економічною природою портових зборів, аналізуються, узагальнюються і систематизуються різноманітні точки зору і підходи до їх ціноутворення, пояснюються різні підходи до проблем розвитку портів.

Дискусійні питання підняті у дослідженні Х. Мирсмена, С. Стренденеса, Е. Де Ворде [11], розглянуті принципи, структура та моделі ціноутворення. Ефективність керування портом та контекстні змінні витрат представлено в роботі Е. Муссо, А. Бергантіно і Ф. Порчелли [12], відзначені методологічні та емпіричні питання.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Дослідження літературних джерел, пов'язаних з питаннями формування системи портових зборів в морських портах, дозволило визначити неефективність існуючих методик стягнення портових зборів вітчизняних підприємств портової діяльності новітнього стану і принципам їх діяльності. Крім того, існують розбіжності в існуючих диференціаціях ставок портових зборів в Україні та в світі, між кількістю портових зборів в конкурентних портах України. Найбільш дискусійним питанням є методологія стягнення портових зборів.

**Метою статті** є визначення основних напрямків удосконалення системи формування портових зборів в портах України.

**Виклад основного матеріалу.** У світовій практиці традиційно склалося, що основним джерелом покриття витрат з утримання портової інфраструктури є доходи від портових тарифів, включаючи прибутки від портових зборів. Портові тарифи України становлять собою плати за послуги, які надаються вантажовласникам при перевалці вантажу через порти й судновласникам при вході судна в порт, стоянці в порту та виході з порту.

Основною нормою, яка регулює стягнення портових зборів, є ст. 84 Кодексу торговельного мореплавства України [15], згідно з якою в морському порту стягуються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, вантажний, адміністративний і санітарний.

Кожний збір становить собою плату за користування тими чи іншими портовими спорудами: корабельний, судновий, портовий, тоннажний – збори за користування гідротехнічними спорудами та акваторією порту, де забезпечені безпечні для судна глибина і захист від морського хвилювання під час стоянки біля причалу; доковий – за користування штучними басейнами (доками), які забезпечують захист судна від припливно-відпливних явищ при стоянці біля причалу; ка-

нальний, річковий, днопоглиблюваний – за користування підхідними каналами й фарватерами; причальний – за користування причалами; шлюзовий – за користування шлюзами; фарватерний, льодовий – за користування каналами, фарватерами й акваторією порту в зимових умовах тощо.

Виходячи з призначення та порядку стягнення, на сучасному етапі в юридичній науці існують різні варіанти визначень портових зборів. Так, під портовими зборами пропонують розуміти грошові суми, які стягуються із судновласників і вантажовласників у торговельних портах світу портовою владою, муніципалітетами, митними й іншими органами для покриття витрат на будівництво й утримання порту, підхідних шляхів до нього, маяків, наглядових органів та ін.

Іноді під портовими зборами розуміють платежі, які стягуються в портах із суден та вантажів, що нараховуються за встановленими та офіційно опублікованими тарифами. Таким чином, до основних зборів, які стягуються із суден у портах всіх країн світу, можуть бути віднесені маяковий, корабельний або портовий, чи тоннажний, навігаційний, якірний, причальний, доковий, каналний, льодовий, річковий, шлюзовий, вантажний та інші збори за надання суднам можливості безпечно входити, знаходитись і виходити з порту [16].

Портові збори мають цільовий характер і використовуються для відшкодування витрат портів на утримання причальних, огорожених і берегоукріплювальних споруд, підхідних каналів та засобів навігації. До інших видів портових зборів належать санітарний, міський, лікарняний, швартовий, за зачищення причалів, на рятувальних товариств тощо. Портові збори класифікують за їх належністю, умовами стягування та принципами нарахування (рис. 1).

За належністю розрізняють збори державні й місцеві. Державні збори спрямовуються на покриття витрат держави, на утримання належних їй портів або їх окремих господарств (маякової, лоцманської служб та ін.), а також органів митного й санітарного контролю.

Збори встановлюють за єдиних умов і стягують, як правило, за єдиними тарифами в усіх портах країни. Місцеві збори запроваджують у кожному порту муніципалітети, портова адміністрація, торгові палати судноплавства та інші органи, що володіють або управляють портами, відповідно до місцевих умов. Проте місцеві збори не завжди мають індивідуальний характер. Вони є різними за розміром ставок, однак у переважній більшості країн стягуються в усіх портах країни за єдиними правилами.



Рис. 1. Класифікація портових зборів [17]

За умовами стягування портові збори поділяються на обов'язкові (стягуються незалежно від того, скористався клієнт тими або іншими послугами порту чи ні) й необов'язкові (сплачуються тільки при наданні судну замовлених ним конкретних послуг).

У більшості портів світу обов'язкові збори нараховують за твердими ставками, встановленими за основними розмірами суден, кількістю прийнятого або вивантаженого вантажу й перевезених пасажирів. Ставки необов'язкових зборів можуть бути твердими, встановленими за заходження судна, або диференційованими з урахуванням фактичних витрат на обслуговування (наприклад, буксирний збір, рівень якого звичайно залежить від потужності буксира і тривалості обслуговування).

За принципами нарахування зборів судну розрізняють: портові збори з місткості судна, портові збори з його лінійних розмірів, портові збори з комерційного завантаження та ін. Збори нараховують: за місткістю судна (в тоннах або кубічних метрах); за довжиною судна (в метрах або футах); за часом стоянки в порту; за осадкою судна (в метрах, дециметрах, футах); за кількістю доставленого або прийнятого вантажу і пасажирів. Розмір портових зборів також залежить: від виду плавання судна (зарубіжне, каботажне); форми судноплавства (лінійне, трампове); прапора судна (національний режим, режим найбільшого сприяння); класифікації флоту (торговий, промисловий, військовий та ін.); роду вантажу й кількості заходів судна.

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27.05.2013 р. визначає порядок стягнення та розміри ставок портових зборів. [18]

Згідно з ст. 22 Закону України «Про морські порти України» [19], портові збори сплачуються Адміністрації морських портів України, крім наступних зборів:

- причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача;
- каналний збір справляється на користь власника каналу;
- корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»;
- маяковий збір справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства.

Портові збори (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний і санітарний) стягуються в морських портах із суден і плавучих споруд, що ходять під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами до додатку Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори».

Нарахування портових зборів здійснюється з умовного об'єму судна, який обчислюється в кубічних метрах і дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна й висота борту судна), зазначених в обмірному свідоцтві або документі, що його замінює. Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту.

Державна належність судна й, відповідно, наданий йому статус, під час стягнення портових зборів, визначаються за прапором під яким це судно ходить, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує.

На процес формування цін підприємств портової діяльності впливають різноманітні фактори, найважливішими серед яких є масштаби зовнішньої торгівлі і розвиток морського судноплавства. Так, за оцінками світової торгової організації в даний час більше 85% світового міжнародного вантажообігу здійснюється морським шляхом, і обсяги перевезень вантажів морським транспортом систематично зростають. У цих умовах ціни на транспортні послуги формуються на світових ринках в умовах гострої конкурентної боротьби, в якій перемагають ті транспортні підприємства, які надають якісніші послуги в коротких часових межах.

Перехід вітчизняної економіки до ринкових відносин ставить ціну, як економічний елемент у системі ринкового механізму, в ряд найбільш значущих категорій, дослідження яких стає вкрай актуальним і вельми необхідною умовою трансформації економічної системи. Стан і динаміка цін суттєво впливає на ефективність діяльності підприємств морського транспорту всіх рівнів, незалежно від форм власності. Ціна суттєво впливає на розмір прибутку підприємств морського транспорту, визначає кінцеві результати їх виробничої діяльності і стає головним аргументом у конкурентній боротьбі за споживача на ринку морських транспортних послуг [6].

Розглянемо детальніше порядок начислення і стягнення судових портових зборів і плат у портах України.

Доходи від портових зборів розраховуються адміністраціями морських портів на підставі інформації, наданої портовими операторами, які здійснюють свою діяльність в межах морських портів, щодо запланованого вантажообігу на плановий рік та середньостатистичної доходної ставки від портових зборів.

При розрахунках доходів від основної діяльності на плановий рік враховуються орієнтовні макропоказники економічного і соціального розвитку України та курсу валюти НБУ.

Розмір ставок та порядок стягнення портових зборів встановлено наказом Міністерства інфраструктури від 27.05.2013 №316 «Про портові збори», зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12.06.2013 за №930/23462 [18].

Доходи від лоцманських послуг, послуг з регулювання руху суден та забезпечення проведення криголамних робіт – це доходи від спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, перелік яких затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405 та які надаються за державно встановленими тарифами згідно нормативних документів [20–22].

Постановою Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 483 «Про внесення змін в додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405» з 01.01.2016 року до переліку спеціалізованих віднесено послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалів, що

перебувають у господарському віданні адміністрації морських портів України [23].

Проект «Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалів, що перебувають у господарському віданні адміністрації морських портів України» [24] розглянуто та затверджено на засіданні Тарифної ради при Міністерстві інфраструктури України 14.08.2015. У даному проекті фінансового плану враховані вищезначені зміни та розраховані доходи від послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалів, що перебувають у господарському віданні адміністрації морських портів України, на підставі затверджених на засіданні Тарифної ради при Міністерстві інфраструктури України тарифів.

Доходи АМПУ від портових зборів, послуг з регулювання суден, лоцманських послуг, послуг із забезпечення доступу портового оператора до причалів, що перебувають у господарському віданні адміністрації морських портів України складають близько 70% чистого доходу підприємства та залежать від планового вантажообігу у морських портах. Загальний обсяг доходів Адміністрації морських портів України (АМПУ) та його структура наведені у табл. 1.

Проаналізувавши структуру чистого доходу «АМПУ» можна зробити висновок, що найбільша питома вага належить статті «Портові збори», в порівнянні з іншими статтями доходу. Проте на протязі 2015–2017 рр. спостерігається тенденція до зниження питомої ваги цієї статті, що пов'язано зі збільшенням попиту на лоцманські послуги, послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу тощо.

Для розрахунку доходу від послуг із забезпечення доступу портового оператора до причалів використовувалися дані портових операторів про запланований вантажообіг на 2016 рік з урахуванням того, що дія Постанови Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 483 «Про внесення змін в додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 03.06.2013 № 405» стосується тільки причалів, які знаходяться у віданні адміністрації морських портів України та не розповсюджується на причали, які знаходяться в оренді, спільній діяльності або знаходяться у іншій формі власності.

Крім того, в складі чистого доходу закладається отримання доходів від допоміжних підрозділів, а саме доходи від:

- використання інфраструктури порту;
- послуги служби морської безпеки та пожежної охорони;
- послуги служби інформаційних технологій, електромереж, елект-розв'язку та інших.

Фінансування діяльності ДП «АМПУ» здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються відповідно до Закону № 4709, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.

Відповідно до ст. 22 Закону № 4709 розміри портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженою нею методики. Порядок стягнення та розміри ставок портових зборів і Порядок обліку та використання коштів від портових зборів затверджено наказом Міністерства.

Динаміка обсягів переробки вантажів в морських портах України та надходжень портових зборів наведено на рис. 2.

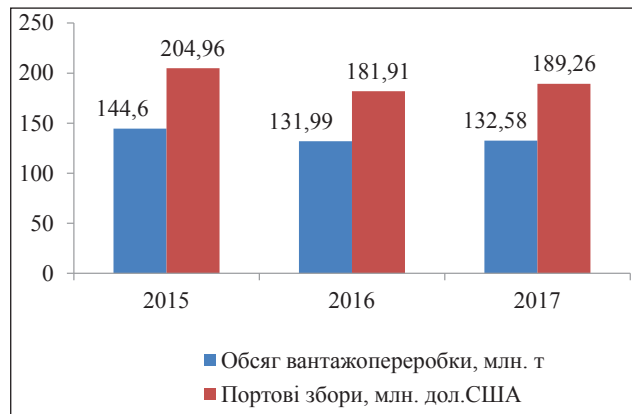


Рис. 2. Співвідношення обсягів переробки вантажів та надходжень портових зборів в Україні

Джерело: складено та розраховано з використанням [25]

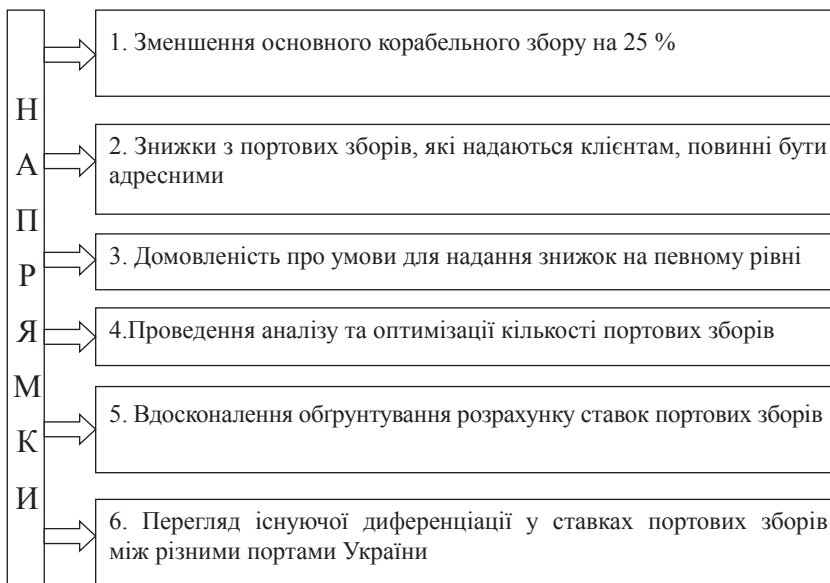
Дані діаграми свідчать про те, що обсяги переробки вантажів морськими торговельними портами України протягом 2015–2017рр. зменшилися на

Таблиця 1

#### Аналіз структури чистого доходу Адміністрації морських портів України

Стаття доходу	Значення, тис. грн.			Питома вага, %		
	2015	2016	План 2017	2015	2016	План 2017
Портові збори	4 918 959	4 946 145	5 312 526	72,2	67,8	68,5
Лоцманські послуги	673 173	734 877	779 870	9,9	10,1	10,0
Послуги регулювання руху суден	237 403	248 352	263 519	3,5	3,4	3,4
Послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу	-	757 378	765 064	0,0	10,4	9,9
Доходи від сервітугу	270 644	-	-	4,0	0,0	0,0
Забезпечення проведення криголамних робіт	25 985	19 666	62 769	0,4	0,3	0,8
Доходи від використання причалів по вільним тарифам	183 338	54 186	49 694	2,7	0,7	0,6
Послуги підрозділів	436 898	478 362	441 783	6,4	6,6	5,7
Послуги портофлоту	64 263	58 638	85 610	0,9	0,8	1,1
Разом чистий дохід	6 810 663	7 297 604	7 760 835	100	100	100

Джерело: складено та розраховано з використанням [25]



**Рис. 3. Напрямки удосконалення системи формування портових зборів в портах України**

Джерело: розроблено авторами

8,04%, з 144,6 млн. т до 132,58 млн т. Водночас портові збори зменшилися на 7,67%, з 204,96 млн. дол. США до 189,26 млн. дол. США. У 2016 році обсяг переробки вантажів становив 91,28% за 2015 рік, у 2017 – 91,69%. Надходження коштів від портових зборів у 2016 році порівняно з 2015 р. зменшилися до 88,75%, у 2017 р. – до 92,34%.

За результатами проведеного дослідження встановлено, що портові збори є невід’ємною частиною фінансових результатів портів України, за їх рахунок відбувається фінансування діяльності вітчизняної портової галузі.

На нашу думку знижки з портових зборів, які надаються клієнтам, повинні бути адресними. Максимально можлива знижка повинна надаватися суднам, які працюють під українським прапором. Для іноземних суден необхідно заздалегідь обумовлювати з конкретним судновласником умови, при яких порт надає знижки суднам даної компанії. Пропонується домовлятися про умови для надання знижок на певному рівні (наприклад, мінімальна кількість судно-заходів за певний період, мінімальний вантажопотік, наявність домовленостей про надання режиму найбільшого сприяння та ін.).

З огляду проведеного аналізу пропонується перелік напрямків, направлених на удосконалення формування портових зборів і плат в портах України (рис. 3).

Впровадження перелічених напрямків дозволить:

- привести у відповідність до сучасної міжнародної практики одиниці стягнення портових зборів, наприклад, для розрахунку корабельного

збору доцільно використовувати валову місткість судна, яка зазначена у міжнародному обмірному свідоцтві;

- виключити ті портові збори, які не стягуються в інших портах регіону;

- уникнути ставити штучного перерозподілу вантажопотоків між різними портами України та, як наслідок, поставити їх діяльність в однакові умови.

В цілому, перегляд концепції стягнення та використання портових зборів та реалізація цих напрямків на практиці може зробити вітчизняні порти більш конкурентоспроможними та привабливими для судновласників та вантажовласників.

**Висновки і пропозиції.** Портові збори є одним із джерел фінансування портової інфраструктури, проте необхідно регулювати ставки портових зборів, для того щоб не втратити конкурентоспроможність

морських портів. Необхідно переглянути концепцію стягнення портових зборів, враховуючи кращий світовий досвід. Розміри зборів та плат мають бути конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи повинні бути єдиними для всіх державних морських портів України та розташованих у них терміналах і причалах всіх форм власності та галузевого підпорядкування. З огляду з проведеного аналізу системи портових зборів в різних країнах та їх порівняння з українськими портовими зборами, пропонується перелік напрямків, направлених на удосконалення формування портових зборів і плат в Україні, серед яких зменшення ставки корабельного збору, адресність знижок з портових зборів, домовленість про умови для надання знижок на певному рівні, аналіз та оптимізація кількості портових зборів, вдосконалення обґрунтування розрахунку ставок портових зборів, диференціація ставок портових зборів між різними портами України.

Впровадження перелічених напрямків дозволить: оптимізувати кількість портових зборів шляхом виключення тих, які не стягуються у портах регіону, що конкурують; привести у відповідність до сучасної міжнародної практики одиниці стягнення портових зборів; уникнути ставити штучного перерозподілу вантажопотоків між різними портами України і, як наслідок, поставити їх діяльність в однакові умови. В цілому, перегляд концепції стягнення та використання портових зборів та практична реалізація запропонованих напрямків дозволить зробити українські порти більш привабливими для заходу суден.

### Список літератури:

1. Будник В.А. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України / В.А. Будник, Є.Л. Шкурко // Проблеми економіки. Х.: Видавничий дім «ИНЖЭК», 2014. Вип. 2. С. 100–101.
2. Жихарева В.В. Методологічні підходи до формування портових зборів у морських портах / В.В. Жихарева // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2016. Вип. 54. С. 241–247.
3. Кібік О.М. Теорія та методологія ціноутворення в сфері портової діяльності України: автореф. дис. ... докт. екон. наук: 08.07.04 / Ольга Миколаївна Кібік // Одеський національний морський університет. Одеса, 2006. 38 с.

4. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: Монографія / О.М. Кібік. Одеса: ОНМУ, 2005. 282 с.
5. Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту / О.А. Липинська // Економіка: реалії часу, 2014. № 6(16). С. 41–49.
6. Немодрук Н.П. Організаційно-економічні засади ліберізації ціноутворення в портовій діяльності України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Наталія Павлівна Немодрук // Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. Одеса, 2006. 20 с.
7. Попов В.В. Повышение портовых сборов: плюсы и минусы / В.В. Попов // Порты Украины, 2009. № 2(84). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/71>.
8. Соколов А.И. Сборы и платы в портах мира / А.И. Соколов, В.В. Попов. М.: Транспорт, 1981. 80 с.
9. Шкурко Є.Л. Особливості формування тарифів в портовій галузі // Водний транспорт. К.: Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного, 2012. Вип. 2(17). С. 50–53.
10. Юдина Н.И. Портовые сборы: природа, функции, схемы взимания / Н.И. Юдина // Российское предпринимательство, 2014. № 7(253). С. 101–112.
11. Meersman H., Vande Voorde E. and Vanelslander T. (2003). «Port pricing considerations on economic principles and marginal costs», Department of Transport and Regional Economics and ITMMA, University of Antwerp, EJTIR, 3, no. 4 (2003). P. 371–386.
12. Musso E.L., Bergantino A.S., Porcelli F. Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues // Research in Transportation Business & Management, 2013. URL: <http://www.researchgate.net/publication>.
13. Попов В.В. Зарубежная практика портового ценообразования // Порты Украины, 2013. № 1. С. 35–60. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3155>.
14. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С.В. Ківалов // Lexportus. 2017. № 1. С. 5–21.
15. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47–52. Ст. 349. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
16. Бригар О.С. Співвідношення портових та митних зборів у правовому аспекті / О.С. Бригар // Митна справа, 2007. № 2. С. 51–53.
17. Basic Port Tariffs / PortConstanta. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://www.portofconstantza.com/armc/portal/static.do?package\\_id=tarife\\_armc\\_baza&x=load](http://www.portofconstantza.com/armc/portal/static.do?package_id=tarife_armc_baza&x=load).
18. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27.05.2013 р. № 316 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>.
19. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI із змінами від 04.07.2013 р. №406-VII. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
20. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт» від 26.12.2013 № 1059 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0072-14>.
21. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден» від 03.12.2013 № 965 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2138-13>.
22. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден» від 08.05.2013 № 291 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0807-13>.
23. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 483 «Про внесення змін в додаток до постанови Кабінету Міністрів України» від 03.06.2013 № 405» з 01.01.2016 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/483-2015-%D0%BF>.
24. Наказ Міністерства інфраструктури України «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 № 541 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1608-15>.
25. Пояснювальна записка до фінансового плану ДП «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/28199.html>.

**Онешко С.В., Кравченко Ю.В.**

Одесский национальный морской университет

## НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В ПОРТАХ УКРАИНЫ

### Аннотация

Исследование направлено на определение основных направлений совершенствования системы формирования портовых сборов в Украине. Рассмотрены особенности формирования тарифов и ценообразования в портовой отрасли. Проанализированы сущность портовых сборов, их классификация, выявлены основные факторы влияния на процесс формирования цен на морские транспортные услуги. Особое внимание уделено анализу структуры чистого дохода Администрации морских портов Украины и соотношению объемов переработки грузов и поступлений портовых сборов. С учетом проведенного анализа предложены перечень направлений совершенствования формирования портовых сборов в портах Украины. Практическая реализация предложенных направлений позволит сделать украинские порты более привлекательными для захода судов.

**Ключевые слова:** ценообразование, портовые сборы, классификация портовых сборов, конкурентоспособность, предприятия портовой деятельности.

**Oneshko S.V., Kravchenko Yu.V.**  
Odessa National Maritime University

## **DIRECTIONS FOR IMPROVEMENT OF THE FORMATION SYSTEM OF PORT DUES IN THE PORTS OF UKRAINE**

### **Summary**

The research is devoted to the definition of the main directions of improvement of the system of forming port dues in Ukraine. Examined of dues formation and pricing in the port industry. Analyzed the essence of port dues, their classification, the main factors of influence on the process of formation of prices for sea transport services. Particular attention is paid to the analysis of the net income structure of the Administration of Sea Ports of Ukraine and the correlation between the volume of cargo handling and port dues. Taking into account the analysis proposed a list of directions aimed at improving the formation of port dues at ports of Ukraine. The practical implementation of the proposed directions will make Ukrainian ports more attractive to the vessels.

**Keywords:** pricing, port dues, classification of port dues, competitiveness, enterprises of port activity.