

DOI: 10.15276/ETR.04.2021.12  
 DOI: 10.5281/zenodo.6537434  
 UDC: 656.615  
 JEL: L11

## АНАЛІЗ ПРОЕКТУ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ СТАВОК ПОРТОВИХ ЗБОРІВ, ЯКІ СПРАВЛЯЮТЬСЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

### ANALYSIS OF THE DRAFT METHODOLOGY FOR SETTING THE RATES OF PORT DUES, WHICH CAN BE APPLIED AT THE SEAPORTS OF UKRAINE

Yuri R. Yarmolovich, PhD in Engineering, Associate Professor  
 National University "Odessa Maritime Academy", Odessa, Ukraine  
 ORCID: 0000-0003-0054-7375  
 Email: yyarmol@gmail.com

Received 27.08.2021

**М**ета роботи – проаналізувати опубліковану Міністерством інфраструктури України пропозицію нової редакції методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, висвітлити проблемні положення і запропонувати напрямки доопрацювання. Актуальність теми підтверджується увагою, яку приділяє цьому питанню морська спільнота України. Вперше версія проекту запропонована в 2016 р. [1] і з того часу дискусії не припиняються, текст перероблявся та доповнювався 13 разів [2], але остаточного рішення, що задовольняє усі зацікавлені сторони, ще не вироблено.

Висловлюються як позитивні, так і негативні оцінки, вносяться правки, остаточний варіант проекту, який був запропонований Міністерством інфраструктури в 2020 р., збільшився до 60 сторінок (у порівнянні першим варіантом, який налічував 29 сторінок). Внесення змін в існуючу методику нарахувань зборів назріло, існуюча методика, яка була розроблена ще за часів Радянського Союзу є застарілою. Методика викликає багато нарікань як з боку платників так і одержувачів платежів. Розробка та прийняття оновленої методики, яка буде відповідати сучасним вимогам країни, що розбудовує ринкові стосунки, сучасним реаліям нестабільного розвитку світової економіки є важливим і сучасним викликом, потребуючим професійного вирішення.

#### Виклад основного матеріалу дослідження

Базові положення та принципи методики розрахунку портових зборів дісталися Україні, так само як і іншим пострадянським державам, в спадок від СРСР. На сьогоднішній день чинними є ставки зборів відповідно до наказу МІУ №316 2013 р. з доповненнями [3]. Базисом розрахунків є умовна величина – модуль судна, який обчислюється як добуток довжини на ширину і на висоту борту (відповідно до міжнародного вимірального посвідчення, ІТС). У світовій

*Ярмолів Ю.Р. Аналіз проекту методики розрахунку ставок портових зборів, які справляються у морських портах України. Оглядова стаття.*

В статті розглядається проект методики розрахунку розмірів ставок портових зборів, запропонований Кабінетом міністрів України. Проаналізована відповідність діючої методики сучасним вимогам ринкової економіки, відмічені її недоліки. Аналіз проведено відповідно до декількох методик нарахування портових зборів. Наведено порівняння рівня портових зборів українських та іноземних портів Чорного моря, оцінено пропорцію регульованої частки зборів та той, що визначається на ринкових засадах. Визначена частка портової складової в вартості морського перевезення. Висвітлені слабкі сторони проекту методики, визначено напрямки його вдосконалення.

*Ключові слова:* портові збори, морегосподарська діяльність, логістика морських перевезень, методика, підходи

*Yarmolovich I.I. Analysis of the draft methodology for setting the rates of port dues, which can be applied at the seaports of Ukraine. Review article.*

The article considers the version of the method of calculating the port dues, proposed by the Cabinet of Ministers of Ukraine. The compliance of the current methodology with the modern requirements of a free market economy is analyzed, the main weaknesses are noted. The analysis was performed in accordance with the main methodologies of accounting the port fees and charges. A comparison of the level of port dues of Ukrainian and foreign ports of the Black Sea is given, the proportion of the regulated share of dues and the one determined on a market basis is compared. The share of the port component in the expenses of sea transportation chain is determined. The weaknesses of the draft methodology are highlighted, the directions of its improvement are pointed.

*Keywords:* port dues, maritime economic activity, maritime logistics, methods, approaches

практиці використовуються різні бази розрахунку, в тому числі такі, що враховують розміри судна, чисту або валову реєстрову місткість, кількість переробленого вантажу. Відповідно до «старої» методики кожна позиція з низки портових зборів визначається шляхом множення модуля на певний коефіцієнт. Передбачається диференціація плат в залежності від спеціалізації суден, портів заходження, належності до лінії. Для суден каботажного плавання передбачаються значні знижки (вартість заходу судна зменшується до 10 разів).

Деякі рази методика зазнавала косметичних змін, які не впливали на сам принцип розрахунків – змінювалися підходи до нарахування ПДВ, збільшувалися або зменшувалися коефіцієнти та множники. Методика розрахунку розмірів ставок зборів була закріплена державою законодавчо, відхилення від неї було протизаконно. Монополія держави дозволяла змінювати величину зборів довільно. Так, у 2003 р. збори підняли на 7%, в 2008 р. на 60%, у 2018 р. зменшили на 20% [4-6].

Жорстке державне регулювання стосувалося всіх аспектів надання послуг суднам при заходженні в порти України – фіксованими були не тільки ставки зборів і плат, але й послуг – агентських, буксирних, швартових, лоцманських, супервайзерських. З теоретичної точки зору всі портові виплати можна розділити на три групи: збори за використанням судном портових споруд (якірний, причальний, каналний), збори, що витрачаються на підтримку навігаційної

обстановки (маяковий, корабельний, ПРРС (послуги служби регулювання руху суден) та плати, пов'язані з наданням судну певних обов'язкових послуг (санітарний, буксирний, швартовий, лоцманський). Таким чином правова природа портових зборів полягає в тому, що вони є платою: за використання портових споруд; за підтримку навігаційної обстановки; за надання судну певних послуг. Сама назва – портові збори означає, що вони стягуються портом для покриття власних витрат на утримання відповідної інфраструктури – акваторії порту, його споруд, рейду, підхідних каналів, знаків навігаційної обстановки, функціонування служб тощо.

Починаючи з 2013 р. портові збори спрямовуються на рахунок спеціально створеного державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Можливо в майбутньому, при обставинах, пов'язаних з розширенням кола суб'єктів портової діяльності, ці збори будуть стягуватися не тільки адміністрацією морських портів, а також іншими суб'єктами, що здійснюють морегосподарську діяльність. У порівнянні з зарубіжними портами відповідного рівня суми портових зборів в Україні досить високі, вдвічі–втричі, а за інформацією деяких авторів в п'ятеро більші ніж в інших портах чорноморського регіону [7-8] (Рис. 1).

Поворот до ринкової економіки зажадав нових, ринкових підходів в тому числі і в морській галузі, зокрема ринкових принципів формування тарифів на портові послуги. У 2014 р. було оголошено про часткову дерегуляцію ринку портових послуг.

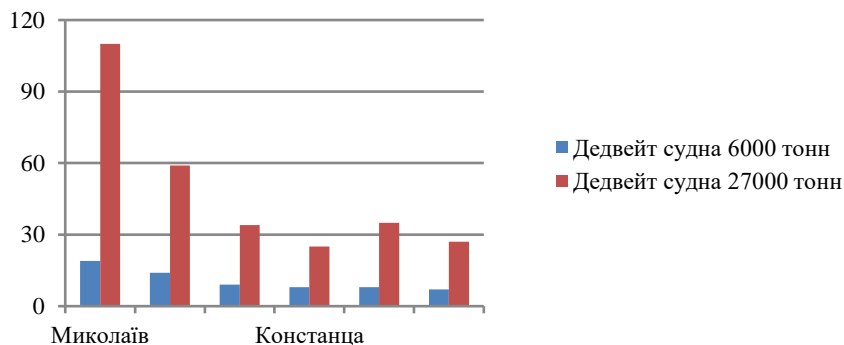


Рисунок 1. Рівень портових зборів в портах Чорноморського регіону у тис. дол. США  
Джерело: складено автором за матеріалами [7-8].

Рівень тарифів на послуги агентів, супервайзерів, буксирів, швартовників було дозволено призначати самим постачальникам на ринкових засадах [9]. З'явилися компанії, які почали конкурувати з існуючими державними. Так, в порту Одеса було зареєстровано компанії «Марін Порт Сервіс», «Марін Девелопмент» (надання послуг швартовників), Укр Флот Сервіс (надання буксирних послуг). Конкуренція позитивно позначилася на стані внутрішнього ринку послуг. Так, спроба підвищення вартості швартових послуг Одеським портофлотом під тиском конкуренції призвела до зниження

кількості замовників і поверненню до вмотивованого рівня цін. Наразі фіксованими залишилися обмежена кількість зборів, а саме дотепер під контролем держави залишилися збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Слід зазначити, що частка фіксованих, регульованих державою зборів значна і становить понад 50% від загальної суми зборів (Рис. 2) (ринкові ставки агентського, буксирного і швартового зборів прийняті згідно з тарифами для п. Одеса).

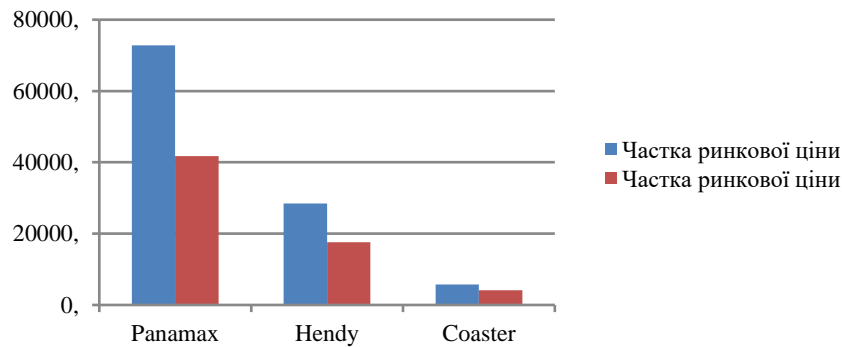


Рисунок 2. Співвідношення регульованих державою та вільних ставок портових зборів для трьох типорозмірів суден у тис. дол. США  
Джерело: власна розробка автора

Окрім завищених ставок портових зборів, сам підхід до їх нарахування також застарів і потребує модернізації. У світовій практиці застосовується декілька моделей нарахування портових плат і зборів. Існуюча метода є поєднанням водночас декількох моделей з притаманними їм перевагами і недоліками. Академічна література виділяє кілька варіантів підходів до встановлення ставок портових зборів [10].

**Витратний підхід.** Згідно з цим підходом очікується, що адміністрація порту повністю відшкодуватиме свої операційні витрати та одержуватиме очікуваний дохід на активи. У цьому випадку порт розглядається як підприємство, яке спрямовано на отримання прибутку. Розмір ставок базується на інформації, одержаної за попередні періоди. Важливо обрати рівень витрат, на яких будуть базуватися ставки зборів – визначаються середні, змінні або граничні витрати. Це так звана «англійська» модель, за якою ставка зроблена на самоокупність і максимізацію прибутку окремих портів як самостійних господарських одиниць. Саме цей принцип був базисним при розробці радянської методики використання в українських портах до 2013 р. та значною мірою зберігається дотепер, певною мірою надаючи портам права монополістів.

**Комерційний підхід.** Ще його називають підхід на базі попиту, ринковий підхід. Згідно з ним ставки встановлюються, виходячи з необхідності конкурувати з сусідніми портами такого ж призначення. Необхідність комерційного конкурування з іншими портами потребує гнучкості та відхилень від ставок портових зборів на базі аналізу витрат та ставок портів-конкурентів. Як правило, це здійснюється шляхом використання адресних знижок до окремих ставок зборів, для залучення конкретного вантажопотоку. Особливо це стосується транзитного або транскордонного вантажопотоків з других портів. В діючій методиці елементи такого підходу реалізуються шляхом призначення адресних знижок, знижок на заходження спеціалізованих суден, лінійних суден. Недоліками існуючого підходу є недостатня гнучкість, відсутність

можливості оперативного врахування змін світової кон'юнктури, тенденцій ринку. Оперативне коригування потребує адресного втручання, прийняття рішень на рівні законодавчої влади. Так, наприклад, в 2015 р. наказом Мінтрансу була призначена 50% знижка на портові збори під час заходження суден, що транспортують транзитні вантажі.

**Адвалорне ціноутворення.** Згідно з цим підходом пропонується встановлювати ставки портових зборів, виходячи із вартості вантажів, а не операційних витрат адміністрації порту. Таким чином передбачається стягувати з вантажовласників вищу ціну за використання портових сервісів і таким чином долучати їх до відшкодування витрат утримувачам портових інфраструктур. Особливість застосування такого підходу є в тому, що треба передбачити переадресування коштів власників високовартісних вантажів на дотування нижчих ставок для власників маловартісних вантажів. Інакше перевізники маловартісних вантажів будуть потерпати від збитків. Такий самий принцип застосовується в діючій методиці, але спрямовується виключно на судовласників. Судна з більшим модулем несуть відносно більші питомі витрати ніж власники суден з меншим модулем. Такий перерозподіл коштів порушує принципи ринкової економіки.

**Стимулююча цінова політика.** Пропонується для сприяння ефективному використанню портової інфраструктури. Задля стимулювання цільового використання портових потужностей, інтенсифікації їх експлуатації передбачені спеціальні тарифи. Так, задля запобігання використанню дефіцитних портових складів для довгострокового зберігання вантажів встановлюються прогресивні зростаючі ставки на використання складських потужностей, щоб виключити нецільове використання причалів – застосовуються підвищені ставки причального збору, у разі коли судно простояє без вантажних операцій, якщо час перебування в порту перевищує певний термін, збільшується ставка санітарного збору. Елементи такого підходу також використовують в діючих ставках зборів.

У світовій практиці найбільш доцільним вважається застосування так званої французької концепції, коли порти розглядаються як частина єдиної транспортної системи, завдання якої – задовольнити в цілому потреби країни в перевезенні вантажів. Ця концепція передбачає тільки часткове покриття витрат порту за рахунок портових зборів, решта повинна надходити з бюджетів: міського, регіонального, державного, при цьому ставки портових зборів мінімальні і не покривають експлуатаційні витрати. Для реалізації такої концепції може передбачатися звільнення портів від податків, державні дотації, безоплатне використання елементів місцевої інфраструктури.

В Україні Адміністрація морських портів (АМПУ) є самостійним суб'єктом господарювання та сплачує до бюджету податок на прибуток в повному обсязі. Крім того, Кабінет міністрів України зобов'язав АМПУ додатково відраховувати до державного бюджету країни частину чистого прибутку: 75% з 2015 р., 50% з 2018 р.

У 2016 р. Кабінет міністрів України вперше запропонував і оприлюднив для обговорення оновлену методику визначення портових зборів, де в якості заявлених цілей декларувалось зменшення рівня питомих витрат портових зборів в портах України на одиницю вантажу до рівня закордонних портів та водночас забезпечення можливості здійснювати утримання та розвиток морських портів, каналів, річкових шляхів, маяків та других засобів навігаційного забезпечення за рахунок коштів портових зборів. Запропонована методика базується на витратному принципі. Покриття витрат портів враховується на основі фінансового аналізу діяльності за попередні 5 років. Також планується враховувати заплановані інвестиції. За допомогою методики будуть регулюватися корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний збори. Решта зборів та плат (буксирний, швартовий, лоцманський, агентський тощо) будуть визначатись на ринковій основі суб'єктами підприємницької діяльності. Базою нарахувань зборів пропонується використовувати валову місткість судна (грос тоннаж). Кожен збір включає дві складові – базову та інвестиційну. Інвестиційна складова визначається для корабельного, каналного, санітарного та причального зборів. Справляння інвестиційної складової корабельного, каналного, санітарного зборів, здійснюється у морських портах з судовласників. Справляння інвестиційної складової причального збору здійснюється з портових операторів та інших суб'єктів господарювання, які ведуть господарську діяльність із використання причальних споруд для проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден, тощо. Ставки зборів планується оновлювати кожні 5 років, до того-ж моніторити актуальний рівень інвестиційних

витрат і у разі невідповідності із заявленим рівнем проводити коригування. Зазначено, що розміри інвестиційного збору заплановано змінювати, якщо відхилення від запланованого рівня перевищує 10%.

Запропонована методика розрахунків є досить складною и громіздкою, визначення рівня зборів потребує ретельного аналізу фінансової діяльності портів, що є досить складним і трудомістким завданням, з великою вірогідністю припущення помилок. Кожен порт планується віднести до певної групи (першої, другої чи третьої), шляхом визначення двох критеріїв, розміру сумарного чистого фінансового результату діяльності адміністрації морського порту за трирічний період та розміру сумарного вантажообігу морського порту за такий самий період. Для кожного порту треба визначити рівень кожного з 7 зборів. Для кожного з цих зборів визначається обсяг кожної з двох частин, базової та інвестиційної. Базова складова враховує витрати на утримання та технічне обслуговування об'єктів портової інфраструктури і експлуатаційні витрати, які в свою чергу розподілено на прямі та непрямі витрати. Враховуються витрати на персонал, відновлення документації, отримання дозволів. Інвестиційна складова має враховувати планові витрати на модернізацію, реконструкцію або будівництво нових об'єктів портової інфраструктури. Всі ці розрахунки та оцінювання треба провести для кожного порту, засновуючись на інформації, отриманої від адміністрації самих портів. Сумарний вантажообіг враховується за статистичними даними аналітичних звітів. Для прогнозування обсягу майбутніх суднозаходжень використовують статистичні дані стосовно обсягів виробництва продукції основних галузей, експорту та імпорту основних товарних груп, обсягів світової та регіональної зовнішньої торгівлі; показники прогнозів соціально-економічного розвитку країни, макроекономічні показники.

Недостатня гнучкість методики не дозволяє оперативно реагувати на зміни кон'юнктури ринку. Не запропонований механізм надання знижок або застосування надбавок, не роз'яснені принципи стимулювання суднозаходжень певних груп судовласників, суден певної спеціалізації, лінійних суден, не має опису процедур подання запитів на отримання знижок та механізму розгляду таких запитів. Повністю не розглянуто питання заохочення послідовних суднозаходжень в декілька портів країни поспіль.

Завдання забезпечити порти джерелом фінансування за допомогою запропонованої методики можна вважати виконаним. Якщо точно оцінити та врахувати середньорічний рівень інфляції, ретельно виконати розрахунки майбутніх витрат на нові споруди, обладнання, амортизацію, уважно моніторити виконання адміністрацією портів взятих обов'язків – отриманих коштів повинно вистачити на підтримку та розвиток портової інфраструктури.

Запропонована методика не виключає проявів монополізму з боку адміністрації портів. В якості превентивних засобів можна рекомендувати розглянути питання визначення норми прибутку, може граничної, яку адміністрація буде мати право закладати в тарифи.

Порівняти рівень ставок портових зборів за запропонованою методикою з світовим або регіональним рівнем на даному етапі досить складно. Слід зазначити, що підвищення привабливості українських портів шляхом

зниження дісбурсьментських рахунків не є першочерговим і найважливішим з точки зору отримання надходжень на рівні держави. Вплив розміру ставок портових зборів як складової у загальних витратах (у тому числі транспортних) на одиницю вантажу, який транспортується морським транспортом через порти України, на економічні показники незначний.

Портові збори становлять чи не найменшу частку вартості в ланцюжку поставки вантажу морем (Рис. 3.).



Рисунок 3. Розподіл витрат для експорту пшениці українського походження: для експорту пшениці 1 класу з п. Одеса до портів Середземного моря

Джерело: власна розробка автора

Можна зауважити, що для експортерів найбільш значущим та привабливим фактором є ціна товару, що експортується. Саме тому найзначніший вклад до структури українського експорту дають продукція агропромислового та металургійного комплексів [11-12]. І хоча конкурувати доводиться не тільки з європейськими виробниками, а з світовими також, обсяги експорту насамперед залежать від вартості товарів, що традиційно вивозяться за межі України. Традиційні імпорتنі вантажопотоки, що забезпечують переміщення найбільших обсягів вантажів, а саме товари паливно-енергетичної групи, обладнання, транспортних засобів, є досить стабільними і їх збільшення залежить скоріше від стану світової та національної економік, зміни попиту, ніж від зменшення портових зборів.

Отож питання заохочення трейдерів до співпраці з операторами портів України є комплексним, вирішувати яке потрібно на державному рівні.

Запропонована методика не передбачає стимулювання транзитних перевезень. Для розвитку економіки країни дуже важливо залучити транзитні вантажопотоки. Вони є важливим джерелом валютних надходжень, гарантією стабільності економіки. Наразі задля стимулювання транзиту за наказом Міністерства транспорту передбачена знижка 50% на більшу частину портових зборів та стивидорні послуги. Слід зазначити, що незважаючи на запропоновану знижку, обсяг транзитних потоків не збільшився, а навпроти, скоротився і наразі становить не більше 10% від загального об'єму перевезень. Причиною цього став частково стан світової економіки, частково світова пандемія COVID 19. Для транзитних вантажів важливою перевагою є також тариф залізничного перевезення [13]. В Україні він менший ніж в сусідніх країнах (табл. 1), але більш важливим чинником для обирання країни транзиту слід вважати якість логістики перевезень.

Таблиця 1. Тарифи на транзит вантажів залізницею в 2020 р. (дол. США за тону на 500 км)

Вантаж	Країна			
	Україна	Росія	Білорусь	Казахстан
Вугілля	10,94	17,15	14,09	22,18
Нафтопродукти	26,83	36,81	27,86	39,83
Руда залізна	10,94	17,54	9,78	22,18
Прокат	17,33	29,19	20,56	22,18
Зернові	15,17	20,7	15,17	22,18
Будматеріали	13,23	23,07	9,78	22,18
Цемент	13,23	23,07	11,93	22,18
Промислові товари	38,69	46,39	32,18	34,62
Середнє значення	18,29	26,74	17,67	21,61

Джерело: складено автором за матеріалами [13].

До того-ж, процедура отримання знижок для транзитних перевезень досить складна, потребує

значних витрат часу на оформлення дозволів на транзит через територію нашої країни.

Найбільшим недоліком, припущеним під час розробки методики визначення портових зборів є ігнорування розглядання портової структури в якості ланки забезпечення діяльності всієї держави.

Спрощуючи підхід до нарахування портових зборів, зменшуючи ступінь формалізації, підвищуючи прозорість правил гри, полегшуючи правила митного оформлення – навіть не зменшуючи збори, держава може значно збільшити привабливість українських портів для судновласників, трейдерів, транзитерів. При цьому зменшення надходжень в портах компенсується надходженнями в інших ланках транспортного ланцюга.

Світовим банком запропонована градація країн за рівнем досконалості рішення логістичних задач. Оцінювання виконується за допомогою індексу LPI (Logistics\_Performance\_Index). У 2018 р. Україна посіла 66 місце з 160 країн [14], при цьому будучи в групі лідерів експортерів зернових культур. Індекс LPI заснований на всесвітньому опитуванні зацікавлених сторін на місцях, він дає змогу оцінити «дружність» логістики країн, в яких вони працюють, і країн, з якими вони торгують.

#### Висновки

Таким чином, слід зазначити, що запропонована методика визначення портових зборів потребує подальшого доопрацювання, значна частина поставлених питань не вирішена, її переваги над діючою методикою несуттєві.

#### Abstract

The Cabinet of Ministers of Ukraine proposed an upgraded methodology for the port dues calculation. Same document was published for the public discussion in 2016. The amount of dues determination is based on the principle of the port maintenance cost. The most significant changes were proposed in the structure of the system for the dues calculation. There are two parts – the main one for port structures supporting and the investment one – for the new structures development. The register tonnage of the vessel is proposed as a basis for calculations. The main tasks of updating acting methodology are to decrease the amount of charges to the international level and to ensure financing of ports. The analysis showed that the proposed methodology provides ports financing but poorly adapted to the requirements of a market economy, and stimulating partners (traders, ship owners, shippers) to cooperate.

The procedure for obtaining discounts for transit traffic is quite complex, it takes a lot of time to issue permits for transit through our country. The biggest shortcoming suggested during the development of the methodology for determining port dues is ignoring the consideration of the port structure as a link to ensure the activities of the entire state. By simplifying the approach to charging port fees, reducing the degree of formalization, increasing the transparency of the rules of the game, easing the rules of customs clearance - without even reducing the fee, the state can significantly increase the attractiveness of Ukrainian ports for shipowners, traders, transit. At the same time, the decrease in revenues in ports is offset by revenues in other parts of the transport chain.

Thus, it should be noted that the proposed method of determining port dues needs further refinement, a significant part of the issues is unresolved, its advantages over the current method are insignificant.

#### Список літератури:

1. Наказ Міністерства інфраструктури України (проект). // Платформа LIGA-ZAKON [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/NT2329.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT2329.html).
2. «Асоціація портів України «Укрпорт» обіцяє допомогти Мінінфраструктури з розробкою «Методики розрахунку розмірів ставок портових зборів» та «Порядку справляння, обліку та використання коштів від портових зборів» // Морські бізнес новини України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2020/04/22/145057/>.
3. Про портові збори. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 // Урядовий кур'єр від 15.06.2013 р. – № 107.
4. Про зниження ставок портових зборів. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.12.2017 № 474 // Офіційний вісник України від 30.01.2018 – 2018 р. – № 9. – стор. 230.
5. Про внесення змін до Положення про портові збори. Постанова Кабінету міністрів України від 17.07.2003 р. № 1069-2003 // Офіційний вісник України від 01.08.2003 – 2003 р. – № 29. – стор. 122. – стаття 1465.
6. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 р. N 1544. Постанова Кабінету Міністрів України від 20.09.2008 р. №769 // Урядовий кур'єр від 11.09.2008 – № 168.
7. «Портові збори в Україні втричі-вп'ятеро вищі, ніж у сусідніх країнах» // OBOZREVATEL [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://news.obozrevatel.com/ukr/economics/portovi-zboriv-v-ukraini-v-3-5-raziv-vische-nizh-v-susidnih-krainah-bilenkij.htm>.
8. Портовые сборы: кто и зачем сдерживает развитие экспорта? // FACENEWS [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.facenews.ua/columns/2020/333590/>.
9. Про визнання такими, що втратили чинність, наказів Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 року N 392 та від 27 червня 1996 року N 214. Наказ Міністерства інфраструктури

- України від 10.06.2014 р. № 239 // Офіційний вісник України від 15.07.2014 – 2014 р. – № 54. – стор. 114. – стаття 1459.
10. Acciario M.A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? / M. Acciario // Article in Asian Journal of Shipping and Logistics – 2013. – № 2. – Vol. 29 – P. 207-228.
  11. Аналітика цін на зернові та олійні станом на 16 квітня // TRIPOLY. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tripoli.land/news/analitika-tsin-na-zernovi-ta-oliyni-stanom-na-16-kvitnya>.
  12. Інфографіка експорт // Міністерство економіки України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e3c3c882-4b68-4f23-8e25-388526eb71c3&tag=TendantsiiEksportuInfografika-eksport->
  13. Ближе к России, дальше от ЕС // БИЗНЕС ЦЕНЗОР. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://biz.censor.net/resonance/3234357/tarify\\_ukrzaliznytsi\\_blije\\_k\\_rossii\\_dalshe\\_ot\\_es](https://biz.censor.net/resonance/3234357/tarify_ukrzaliznytsi_blije_k_rossii_dalshe_ot_es).
  14. Global Rankings 2018 // The World Bank. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

#### References:

1. The order of the Ministry of infrastructure of Ukraine (project). (2016). LIGA-ZAKON platform. Retrieved from [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/NT2329.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT2329.html) [in Ukrainian].
2. The ports of Ukraine association is promise to help to the Ministry of infrastructure to develop "Methodology of calculation the port dues value" and "The regulations of collecting, accounting and use of the port dues funds" (2020). Morski biznes novivi Ukraini. Retrieved from <https://maritimebusinessnews.com.ua/2020/04/22/145057/> [in Ukrainian].
3. The order of Ministry of infrastructure of Ukraine on the port dues № 316. (2013). Uriadovy curier 15.06.2013, 107 [in Ukrainian].
4. The order of Ministry of infrastructure of Ukraine on the port dues decreasing № 474. (2017). Oficijhij visnik Ukraini 30.01.2018, 9, 230 [in Ukrainian].
5. The resolution of the Cabinet of ministry of Ukraine on amendments to the Regulations on port dues №1069-2003. (2003). Oficijhij visnik Ukraini 01.08.2003, 29, 122, 1465 [in Ukrainian].
6. The resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine №769 on amendments to the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October № 1544. (2008). Uriadovy curier 11.09.2008, 168 [in Ukrainian].
7. The resolution of the Cabinet of ministry of Ukraine on amendments to the resolution № 1544 of the Cabinet of Ministers of Ukraine №769. (2008). Uriadovy curier 11.09.2008, 168 [in Ukrainian].
8. Magera S. (2009). Port dues: who and why is holding back the development of exports? FACENEWS. Retrieved from <https://www.facenews.ua/columns/2020/333590/> [in Russian].
9. The order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine on recognizing as invalid the orders of the Ministry of Transport of Ukraine № 392 and № 214, № 239. (2014). Oficijhij visnik Ukraini 01.08.2003, 29, 122, 1465 [in Ukrainian].
10. Acciario M. (2013). A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research? Article in Asian Journal of Shipping and Logistics, 2 (29), 207-228 [in English].
11. Analysis of grain and oil prices as of April 16. (2021). TRIPOLI. Retrieved from <https://tripoli.land/news/analitika-tsin-na-zernovi-ta-oliyni-stanom-na-16-kvitnya> [in Ukrainian].
12. Infographics export (2021). Ministry of Economy of Ukraine. Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e3c3c882-4b68-4f23-8e25-388526eb71c3&tag=TendantsiiEksportuInfografika-eksport-> [in Ukrainian].
13. Closer to Russia, further from the EU. BIZNES CENZOR. (2020). Retrieved from [https://biz.censor.net/resonance/3234357/tarify\\_ukrzaliznytsi\\_blije\\_k\\_rossii\\_dalshe\\_ot\\_es](https://biz.censor.net/resonance/3234357/tarify_ukrzaliznytsi_blije_k_rossii_dalshe_ot_es) [in Russian].
14. Global Rankings. (2018). The World Bank. Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org/international/global> [in English].

#### Посилання на статтю:

Ярмолович Ю.Р. Аналіз проекту методики розрахунку ставок портових зборів, які справляються у морських портах України / Ю. Р. Ярмолович // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2021. – № 4 (56). – С. 91-97. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No4/91.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.04.2021.12. DOI: 10.5281/zenodo.6537434.

#### Reference a Journal Article:

Yarmolovich I.I. Analysis of the draft methodology for setting the rates of port dues, which can be applied at the seaports of Ukraine / I. I. Yarmolovich // Economics: time realities. Scientific journal. – 2021. – № 4 (56). – P. 91-97. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No4/91.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.04.2021.12. DOI: 10.5281/zenodo.6537434.

