

УДК 656.033.9:656.535.7

Е.В. Грушевская

**К ВОПРОСАМ КОНЦЕПЦИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ  
И СХЕМ ВЗИМАНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ**

*В данной статье дана классификация существующих систем взимания портовых сборов. Проведен сравнительный анализ портовых сборов в мире и в Украине, предложены пути усовершенствования сборов в украинских портах и определена наиболее подходящая система сборов для отечественных портов.*

**Ключевые слова:** морские порты, портовые сборы, схемы взимания портовых сборов, концепции портовых сборов.

*У даній статті дано класифікацію існуючих систем стягнення портових зборів. Проведено порівняльний аналіз портових зборів у світі і в Україні, запропоновано шляхи удосконалення зборів в українських портах та визначено найбільш придатну систему зборів для вітчизняних портів.*

**Ключові слова:** морські порти, портіві збори, схеми стягнення портових зборів, концепція портових зборів.

*In the total income received by the world ports, port charges' share can range from one to three quarters [15]. In many world ports the main source of income (35-50 %) is rent fee [14].*

*In the ports of Russia as the main source of income are the port charges. It is believed that they are costs a foreign carrier, but ignored is the fact that the tariff of transportation, port charges and the transport component are already included in the final price of the sold goods.*

*Port charges' share in the income structure of Ukrainian ports are ranging from 35 % (Illichivsk) to 60 % (Yuzhnyi).*

© Грушевская Е.В., 2012

*The main cash flow of port is formed by the port dues and fees levied on ships and port's clients for use of the its territory (long lease rent, concession fees, etc.), waters, piers, access roads, heavy equipment handling and other services. Types of port charges:*

• *Conditions for charging. Port charges are divided into two types depending on the conditions of collection:*

1) *Compulsory – levied on the basis that the vessel entered the port;*

2) *Optional – paid by the vessel for the services rendered to her in the port.*

• *Measurable services. Those fees can be divided into two groups based on the measurability of services:*

1) *Port Dues – do not provide certain services that can be measured quantitatively and qualitatively. These fees typically include light dues, port charges, tonnage tax, shipping charges, wharfage, dockage, canal dues, ice collection, commercial collection, anchorage, dredging fee collection and sluice, etc.*

2) *Port charges – which provide specific services, measured both quantitatively and qualitatively. These fees include: pilotage fee, mooring fee, towing fee, fees for receiving ship-generated waste fees levied by the station traffic management, collection of the steering control on the river, etc.*

• *State and local status of the port charges. Port charges on its status can be divided into state and local. Government port charges – are introduced and controlled by central authorities. Local taxes – are introduced and monitored by local authorities or port authorities.*

• *Appointment of harbor dues. Appointment of harbor dues at the world ports is identical, but the government and economists in different countries disagree about their size, and therefore there are two concepts of pricing of port charges. Conventionally, they can be called the British and the French concept.*

• *The basic scheme of port dues charging. No matter what method is used for port charges pricing in a port, there are four basic schemes of port dues charging, with different variations used in ports around the world:*

1) *Port charges are levied and spent Port Authority, which has overall responsibility for the maintenance of port facilities and security systems*

2) *Port charges are levied by local (city, municipal or district) authorities to the local budget. In this case, local authorities have the right to determine the amount of port charges, direction, and how to use them, carrying the full responsibility for the port.*

3) *Any port fees charged and sent to the National Fund or the national organization.*

4) *Port charges are levied by the state to the state budget. Revenue from fixed charges as a separate item in the budget revenues of the state. In the state budget expenditures separately allocated costs related to services provided for which fees are collected. In case of excess expenditure over income, the state compensates for the missing part from other sources.*

*In accordance with the classification of the article, port charges in the Ukrainian ports belong to the English concept of port charges. The use of English does not exclude the concept of financial assistance to the government when necessary one-time large investments associated with the construction of capital facilities with a long payback period. But such financial assistance is not provided in the ports of Ukraine.*

**Keywords:** *sea ports, port charges, the schemes of port fees' levying, port fees concepts.*

**Постановка проблеми.** В общем объеме доходов, полученных в портах мира, портовые сборы могут составлять от одной до трех четвертей [15]. Во многих портах мира основным источником дохода (35-50 %) выступает арендная плата [14]. Таким образом, основным источником дохода в порту Копенга-

ген, который является одним из трех крупнейших портов в Дании, является доход за услуги, не связанные с обслуживанием судов (например, доход вследствие строительства и модернизации городского района, расположенного на территории порта, не используемой самим портом для своей работы, а также арендная плата за использование территории порта). В двух других портах Дании Фредерисия и Орхус основным источником доходов порта являются портовые сборы. В Фредерисии основным источником являются судовые портовые сборы, в то время как в порту Орхус – портовые грузовые сборы. На примере датских портов, можно отметить, что наличие дополнительных источников дохода, в том числе нетрадиционных (не связанных с операционной деятельностью порта), является важным фактором установления стоимости судозахода в порт, ровно как и грузового сбора, взимаемого с владельцев грузов.

В портах России в качестве основного источника дохода выступают портовые сборы. Считается, что это расходы иностранного перевозчика, но пренебрегается тем, что тарифная ставка перевозки, портовые сборы и транспортная составляющая уже включены в конечную цену товара.

Портовые сборы в структуре доходов украинских портов составляют от 35 % (Ильичевск) до 60 % (Южный). В 2009 году общий объем поступлений от портовых сборов в Ильичевском порту составил около 400 млн. грн., и доходы в целом – 1,2 млрд. грн., в то время как чистая прибыль составила 285,6 млн. грн. Это означает, что если вычесть портовые сборы из общих доходов порта, в результате это приведет Ильичевский порт в 2009 году к 114,4 млн. грн. убытков. Другими словами, можно констатировать, что теперь прибыль, которая перечисляется в государственный бюджет, состоит из портовых сборов на 60 %.

Если отнять у украинских портов выручку от портовых сборов, которая составляет около 5 млрд. долларов, то они превратятся из высокодоходных предприятий в глубоко убыточные: 2,0 млрд. (нетто) – 5,0 млрд. (портовые сборы) = - 3 млрд. грн. убытков [14].

**Обзор последних исследований и публикаций.** Вопросы портовых сборов были рассмотрены в работах Н.Т. Примачева [1], В.В. Винникова [2], С.В. Крыжановского [3], О.М. Котлубая [4], О.Н. Кибик [5].

В работе [5] были описаны портовые сборы, их функции и разновидности, но не была дана общая классификация портовых сборов в портах мира.

**Задачи исследования.** В ходе исследования предполагается сравнительный анализ портовых сборов в мире и в украинских портах

Целью исследования является выявление путей усовершенствования портовых сборов для украинских портов и определение наиболее подходящей системы сборов для отечественных портов.

**Основной материал исследования:**

а) виды портовых сборов. Основной денежный поток порта формируется за счет портовых сборов, взимаемых с судов и портовых клиентов; платы за использование территории (аренда, концессия сборы и т.д.), акватории, причалов, подъездных путей, тяжелого оборудования, погрузочно-разгрузочных и других услуг. Учитывая большое разнообразие существующих портовых сборов и плат, необходимо, в первую очередь, дать им четкую классификацию (рис.);

б) условия взимания сборов. Портовые сборы делятся на 2 типа в зависимости от условий взимания:

1) обязательные – взимаются на основании того, что судно вошло в порт;

2) необязательные – оплачивается судном за оказанные ему услуги в порту.

в) измеримость услуги. Те же сборы могут быть разделены на две группы на основе измеримости услуги:

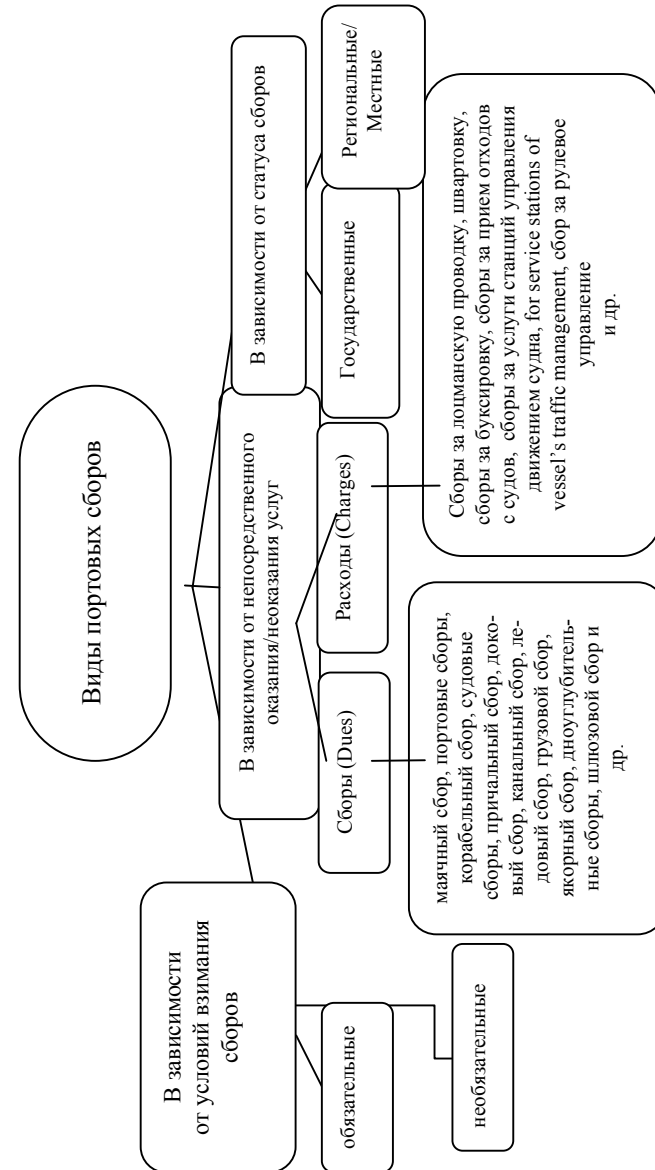


Рис. Классификация портовых сборов

1. Портовые сборы в иностранной литературе называются чаще Port Dues. Их оплата не предусматривает предоставление определенной услуги, измеряемой количественно и качественно. К этим сборам обычно относят маячный сбор, портовые сборы, корабельный сбор, судовые сборы, причальный сбор, доковый сбор, канальный сбор, ледовый сбор, грузовой сбор, якорный сбор, дноуглубительный сбор, шлюзовый сбор и др. Каждый из этих сборов представляет собой плату за использование судном различных портовых сооружений: судовой сбор, портовый сбор, корабельный сбор – за использование гидротехнических объектов и акватории порта, где судну гарантируется безопасная глубина и защита от волн во время стоянки у причала, доковый сбор – за использование доков (но порты иногда находятся в защищенном от природы месте, где нет приливов и отливов как в Черном море, но существует защита от приливов в таких портах, как Антверпен, Гавр), канальный, дноуглубительный сборы – за использование ведущих к порту каналов и рек, причальный сбор – за использование причалов, шлюзовый сбор – за использования шлюзов, ледовые сборы – за использование каналов, фарватеров и акватории порта в зимний период. Конечно, эти сборы перечисляются тем ведомствам, которые отвечают за поддержание в надлежащем состоянии и за строительство указанных объектов.

2. Вторая группа сборов – группа сборов, оплата которых предусматривает предоставление судну конкретной услуги, измеряемой количественно и качественно. К этим сборам относят: лоцманский сбор, швартовочный сбор, буксировочный сбор, сборы за получение судовых отходов, сборы, взимаемые станцией управления движением судов, сбор за рулевое управление по реке и т. д. Характерной особенностью данных сборов является их обязательная оплата. На самом деле этот факт позволяет относить их к портовым расходам. Средства от оплат этих сборов направлены в организации – государственные, муниципальные или частные, которые предоставляют эти услуги, неся расходы по их предоставлению.

Традиционно все виды портовых платежей в морских перевозках обобщаются и называются портовыми сборами (port charges). Далее в статье под портовыми сборами следует понимать все виды портовых платежей;

г) государственные и местные статусы портовых сборов. Портовые сборы по своему статусу могут быть разделены на государственные и местные. Государственные портовые сборы вводятся и контролируются центральными органами власти. Местные сборы вводятся и контролируются местными органами власти или портовыми властями.

Один и тот же порт может взимать как государственные, так и местные сборы. Например, в портах Финляндии будут взиматься государственный фарватерный сбор и местный портовый сбор; в портах Дании взимаются государственный ледовый сбор и местные судовой и грузовой сборы; в портах Великобритании к государственным относится маячный сбор, а к местным – судовой, грузовой, доковый и причальный сборы;

д) назначение портовых сборов. Назначение портовых сборов в портах мира одинаково, но правительства и экономисты в разных странах расходятся во мнении касательно их размеров, в связи с чем существует две концепции ценообразования портовых сборов. Условно их можно назвать английской и французской концепцией.

Английская концепция утверждает, что порты должны работать на принципах устойчивого развития. Соответственно, стоимость портовых сборов в качестве основного, а иногда и единственного источника средств, должна быть основана на фактических затратах и включать в себя долю прибыли. Согласно этой концепции портовые сборы рассматриваются как оплата за услуги, а стоимость услуг включает все расходы, связанные с этой услугой.

Данная концепция принята во многих странах (Великобритании, Дании, Польше, Финляндии, Украине, России, Японии и в некоторых портах Португалии). Как правило, она используется в портах, которые не требуют больших затрат на их

содержание, со стабильным грузовым потоком, осуществляющих свою деятельность без или почти без конкуренции со стороны других портов.

Использование английской концепции не исключают принцип финансовой помощи государства порту в тех случаях, когда требуются одноразовые крупные инвестиции, связанные со строительством капитальных объектов с очень длинным сроком окупаемости (например, каналы, дамбы, доки порта, подъездные пути и т.д.). В частности, в Великобритании такая помощь может быть оказана через государственное финансирование, отсроченные платежи, прямые субсидии, в Польше – через освобождение доходов, полученных от портовых сборов, от уплаты подоходного налога, в Японии – через государственные субсидии и кредиты от местных властей, которые создали руководящий орган портов.

Французская концепция ценообразования портовых сборов рассматривает порты как связующее звено в едином транспортном процессе, основной задачей которого является удовлетворение потребностей страны (районы, прилегающие к порту) в перевозимых грузах. Экономическая активность порта, в этом случае, второстепенна, деятельность портов призвана способствовать решению крупных экономических и социальных проблем. Предполагается, что основной экономический эффект должны дать экономические агенты, действующие на территории порта в окружающем экономическом регионе, страны, чьи доходы должны покрывать расходы, связанные с эксплуатацией портов.

Французская концепция предусматривает лишь частичное покрытие затрат порта за счет портовых сборов. Это означает, что сумма портовых сборов не может включать в себя все расходы, связанные с поддержанием и развитием порта. Возникающий в связи с этим дефицит должен компенсироваться государственным (или местным) бюджетом, то есть за счет налогоплательщиков.

Таким образом, в отличие от английской концепции, французская концепция рассматривает государственную помощь в качестве условия установления цен на портовые сборы. Как правило, французская концепция ценообразования портовых сборов применяется в портах, требующих больших издержек (инвестиций), (например, из-за продолжительных подходных каналов и фарватеров, необходимости ледокольной проводки в зимнее время и т.д.), работающих в жесткой конкуренции с другими портами, и имеет большое значение для экономики страны или нескольких стран (в регионе). Этой концепции портовых сборов придерживаются в некоторых портах таких стран, как Бельгия (Антверпен – для строительства шлюзов и приливно-отливных причалов, углубления реки Шельда), Германия (Гамбург – поддержание в надлежащем состоянии и углубление реки Эльбы, Бремен), Франция (Марсель, Гавр), Испания, Канада, Норвегия, США, Финляндия (за лоцманскую проводку через Сайменский канал).

По данным исследований ЮНКТАД касательно условий финансирования портов, более двух третей опрашиваемых портов финансируются за счет собственных источников. Остальные порты финансируются за счет дополнительных источников. То же исследование показало, что только в 10 % опрашиваемых портов портовые власти при формировании портовых сборов придерживаются задачи покрытия только операционных расходов, амортизации и выплаты процентов по кредитам. В 90 % случаев средства, поступающие от портовых сборов, должны охватывать также проблемы развития портов и рентабельность собственного капитала (акционерного капитала) [11].

Говоря о финансировании порта, мы должны иметь в виду, что большая часть портов имеет специальный режим налогообложения. Как правило, они полностью или частично освобождаются от налогов, которые взимаются с других предприятий. Этот факт, наряду с прямыми государственными субсидиями (национальных и местных органов власти, а в некоторых случаях, Европейского Сообщества в рамках регионального фонда

развития или Фонда Сплочения), а также другие явные и скрытые формы участия центральных и местных органов власти в регулировании портовых расходов влияют на размер портовых сборов;

е) Белая Книга ЕЭС. Искусственное снижение стоимости судозахода в порты подверглось критике со стороны Комиссии ЕЭС, которая изучила годовые затраты на содержание и эксплуатацию транспортной инфраструктуры во второй половине 90-х. Комиссия ЕЭС пришла к выводу, что влияние таких внешних факторов, как государственные субсидии, искажают конкуренцию на рынке европейских грузовых и пассажирских перевозок.

В Белой книге «Честная пресса за пользование инфраструктуры: дифференцированная концепция транспортных тарифов для ЕЭС» (1998), представлена позиция комиссии касательно равной конкуренции для всех европейских портов. Для достижения такого равенства будет использоваться общая тарифная политика в европейских портах. Одним из основных принципов этой политики, по мнению комиссии, является предоставление единых основных правил для всех видов транспорта, увязывание тарифов напрямую со стоимостью обслуживания клиента, возмещение расходов на содержание и развитие объектов за счет своих пользователей (клиентов). По мнению комиссии, ставки портовых сборов должны быть нацелены на предельные социальные издержки, к которым относятся производственные затраты, износ инфраструктуры, ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды и авариями, а также ряд других статей расходов. Рекомендации Комиссии ЕЭС вызвали жаркие споры. Считается, что их практическая реализация в среднесрочной перспективе маловероятна [16];

ж) основные схемы взимания портовых сборов. Независимо от того, какой используется метод ценообразования портовых сборов в определенном порту, существуют четыре основные схемы взимания портовых сборов с различными вариациями, применяемыми в портах по всему миру.

*Первая схема.* Портовые сборы взимаются и расходуются администрацией порта, которая несет общую ответственность за поддержание в рабочем состоянии портовых сооружений и систем безопасности. В этом случае расходная часть финансовых планов администрации порта может нуждаться в обязательном утверждении государственным центральным органом власти или местным органом самоуправления. Такая схема реализована в портах Великобритании (в основном частные порты или порты, работающие как тресты, за исключением маячного сбора), Дании, Польши, России, Украины и в основных портах Португалии и Франции.

*Вторая схема.* Портовые сборы взимаются местными (городскими, муниципальными или районными) органами в местный бюджет. В этом случае, местные власти имеют право определять размер портовых сборов, направление и порядок их использования, неся всю ответственность за порт. Такая схема реализована в порту Гамбург, в некоторых портах Португалии и Дании.

*Третья схема.* Любые портовые сборы взимаются и направляются в национальный фонд или национальную организацию. Этот подход реализован в Великобритании в отношении маячного сбора, средства, полученные от данного сбора перечисляются в специальный фонд, из которого финансируются маяки и другие системы, обеспечивающие безопасность судоходства у берегов Великобритании и на подходах к портам страны, в США – средства, полученные при взимании грузового сбора, направляются в федеральный фонд, из которого финансируются дноуглубительные работы и обеспечивается навигация на подходах к портам.

*Четвертая схема.* Портовые сборы взимаются государством в государственный бюджет. Доходы от взимания сборов фиксируются как отдельная статья в доходной части бюджета государства. В расходной части государственного бюджета отдельно выделяются расходы, связанные с оказанными услугами, за которые взимаются сборы. В случае превышения расходов

над доходами, государство компенсирует недостающую часть из других источников. Такая схема реализована в Финляндии по фарватерному сбору, сбору за портовую лоцманскую проводку и лоцманскую проводку вне порта; в Дании – по взиманию ледокольного сбора.

Следует отметить, что часто применяются различные схемы портовых сборов в одном и том же порту. Например, в Антверпене, сборы за лоцманскую проводку начисляются Лоцманской Ассоциации для финансирования расходов, связанных непосредственно с проводкой, а остальные портовые сборы взимаются органом управления порта Антверпен (администрацией порта).

Пример для рассмотрения – Французские порты. Детальный взгляд на систему взимания портовых сборов во Франции показывает, что ставки портовых сборов, за исключением пассажирских сборов, разработаны локально. В автономных портах (Марсель, Гавр, Дюнкерк, Бордо, Нант, Сент-Назер) они разрабатываются Административным советом, в неавтономных портах – органом, выбранным для этой цели, в областных и муниципальных портах – местным органом власти или государственным учреждением, предназначенным для этой цели. Разработанные портовые сборы вступают в силу после их утверждения соответствующими вышестоящими государственными органами. Для автономных портов таким органом выступает Министерство Транспорта. Так, например тарифы на услуги лоцманской проводки, буксировки утверждены в таком порядке. В автономных портах они могут быть представлены на утверждение в Министерство Транспорта с согласия Административного совета порта.

Все портовые сборы, за исключением пассажирских сборов, используются для финансирования работ в порту, связанных с поддержанием его в надлежащем рабочем состоянии и его развитием. Доходы от сборов за пользование оборудованием в рыбных портах используются только на цели рыбных портов. После покрытия всех портовых расходов образовавшийся избы-

ток направляется в специальный территориальный или государственный фонд, откуда аккумулируемые средства направляются позднее на развитие портов.

Во Франции концепция ценообразования портовых сборов предусматривает получение портами государственной финансовой помощи. Порты освобождаются от налогов, получают прямые субсидии из государственного (регионального, муниципального) бюджета. Основные порты могут также быть субсидированы Европейским сообществом (в основном, Фондом Регионального Развития). Ежегодно годовой бюджет Автономного порта Марсель формируется с обязательным участием государственного и местных муниципальных и региональных властей. Государство участвует в процессе принятия решений по определению стратегии развития порта и финансирует 80 % от стоимости портовой инфраструктуры и 50 % – от стоимости суперструктуры порта.

Иной пример – Датские порты. Следует обратить внимание на портовые сборы в Дании, так как в этом государстве существуют порты всех форм собственности (государственной, муниципальной, коммунальной и частной). В государственных портах портовые сборы устанавливаются министром транспорта или его уполномоченным представителем. В других портах размер портовых сборов определяется самостоятельно каждым отдельным портом. Тем не менее, при определенных обстоятельствах государство может устанавливать для сборов верхний и нижний пределы, чтобы исключить случаи монополии или демпинга.

Плата за лоцманские услуги регулируется государственной организацией – лоцманским агентством. В портах Дании существуют два типа портовых сборов:

- сборы с судов (судовые сборы);
- сборы с грузов (грузовые сборы).

Сборы с судов в Дании состоят из судоходного сбора и ледового сбора. Судовые сборы взимаются локально самим портом и взимаются за использование акватории, зданий и оборудования порта. К ним относятся также услуги по приему отходов с судов и загрязненной воды. Ледовые сборы являются государственными сборами и взимаются портами от имени государства для обеспечения зимней навигации.

Сборы с грузов в портах Дании взимаются за каждую тонну перегруженного груза. А в некоторых портах они оплачиваются грузоотправителем или грузополучателем. В других портах в некоторых случаях они могут быть оплачены судном. НДС начисляется на сборы, выплачиваемые судами, осуществляющими международные перевозки. При каботажных перевозках НДС портовых сборов также начисляются.

з) портовые сборы в Украине. Размеры портовых сборов в Украине определены в Законе о портовых сборах, утвержденном Постановлением Кабинета Министров Украины № 1544 от 12.10.2000. В 2010 году Министерство экономики Украины выступило с инициативой об изменении ставок портовых сборов. Чтобы внести изменения в вышеуказанное Постановление, Министерством экономики Украины был разработан проект нового указа (табл.).

Основной целью изменений является сокращение ставок портовых сборов для всех групп судов зарубежного и каботажного (прибрежного) судоходства. В среднем, предложенное Министерством экономики, снижение ставок составляет 30 %. Таким образом, портовые сборы предлагались быть уменьшенными почти на одну треть.

Согласно проектному постановлению снижение касается следующих портовых сборов: судовой сбор, канальный сбор, маячный сбор, причальный сбор, якорный сбор, административный сбор, санитарный сбор.

Таблиця

Сравнение текущих и проектных ставок портовых сборов, указанных в проекте Постановления Министерства инфраструктуры Украины

Тип сборов (единицы)	Ильичевский морской торговый порт, ставка сбора для иностранных судов, \$ / 1м <sup>3</sup> от объема судна		Одесский морской торговый порт, ставка сбора для иностранных судов, \$ / 1м <sup>3</sup> от объема судна		Южный морской торговый порт, ставка налога для иностранных судов, \$ / 1м <sup>3</sup> от объема судна	
	текущая	проектная	текущая	проектная	текущая	проектная
\$/ 1м <sup>3</sup> объема судна	0,174	00,122	0,174	0,122	0,363	0,254
Судовой сбор	0,032	00,022	0,017	0,012	0,1169	0,082
Канальный сбор	0,046	00,032	0,046	0,032	0,046	0,032
Маячный сбор	0,035	00,025	0,035	0,025	0,035	0,025
\$/ 1м <sup>3</sup> , причальный сбор	0,022	00,015	0,022	0,015	0,022	0,015
Административный сбор	0,0043	00,003	0,0043	0,003	0,0043	0,003
Якорный сбор	0,022	00,015	0,022	0,015	0,022	0,015
\$/ 1м <sup>3</sup> в день						
Санитарный сбор						



К сожалению, стоит отметить, что этот проект не имеет ценности, так как еще не реализован, а сумма сборов за прошедший год даже возросла в соответствии с Постановлением № 230 от 31 января 2011 г. Это положение гласит: «На сумму портовых сборов начисляется налог на добавленную стоимость в соответствии с законом». В скором времени 06.08.2011 этот указ был отменен.

**Выводы.** В соответствии с принятой классификацией в статье портовые сборы в украинских портах относятся к английской концепции портовых сборов. Использование английской концепции не исключает финансовой правительственной помощи в случаях, когда необходимы одноразовые крупные инвестиции, связанные со строительством капитальных объектов с длительным сроком окупаемости. Но такая финансовая помощь не оказывается портам в Украине.

В настоящее время портовые сборы в украинских портах не являются конкурентоспособными. Это связано с полным государственным контролем за портовыми сборами. Профильное учреждение ГП «УКРНИИМФ» предлагает создать Национальную комиссию по транспорту (НКТ), которая будет отслеживать, анализировать, разрабатывать и устанавливать тарифы на транспортировку, включая тарифы на погрузочно-разгрузочные работы, а также расходы в портах. Такой подход позволит установить уровень портовых сборов, который бы наиболее соответствовал потребностям экономики.

В Европе в целом портовые сборы используются для: 1) покрытия эксплуатационных расходов (администрация порта, техническое обслуживание); 2) инвестиций. Однако в Украине почти все средства, полученные от портовых сборов, переходят в государственную казну и порты не могут использовать их для собственного развития. Если порты станут более автономными (непрямое перечисление доходов от сборов государству), это может способствовать тому что: 1) портовые сборы могут быть снижены до конкурентного уровня; 2) порты создадут свои фонды для инвестиций в инфраструктуру. Во многих странах госу-

дарство до сих пор осуществляет контроль за финансовыми средствами порта по такой схеме, так как, несмотря на автономию портов, крупные инвестиции требуют одобрения со стороны наблюдательного совета порта (в чей состав входят представители всех уровней власти) или даже министерства транспорта.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Примачев Н.Т. *Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей* / Н.Т. Примачев. – Одесса: Маяк, 2007. – 247 с.
2. Винников. В.В. *Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник* / В.В. Винников. – 2-е изд. – Одесса: Ластстар, 2001. – 416 с.
3. Крижановський С.В. *Трансформація управління підприємствами портової діяльності України: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04* / С.В. Крижановський // НАН України; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – Одеса, 2008. – 19 с.
4. Котлубай О.М. *Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України* / О.М. Котлубай // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. – Одеса: ОНМУ, 2003. – Вип. 16. – С. 205-214.
5. Кібік О.М. *Економіка портового господарства: Навч. посібник* / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
6. *Годовой отчет о деятельности порта Констанца [электронный ресурс]*. – Режим доступа к документу: [http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package\\_id=st\\_rap\\_anual&x=load](http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=st_rap_anual&x=load)

7. *Basic Port Tariffs* [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://www.portofconstantza.com/apmc/index.jsp>
8. Никулин С.С. Планы по снижению ставок портовых сборов / С.С. Никулин [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу [http://auro.com.ua/ru/publication/?t=3&ob=8#\\_ftn1](http://auro.com.ua/ru/publication/?t=3&ob=8#_ftn1)
9. Урядовий портал [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://www.kmi.gov.ua/kmi/control/uk/cardnpd>
10. Официальный сайт порта Роттердам [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://www.portofrotterdam.com/en/Pages/default.aspx>
11. Схемы взимания портовых сборов [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://freightmarkets.ru/?p=180>
12. Виды портовых сборов и их назначение [електронний ресурс] – Режим доступу к документу: <http://freightmarkets.ru/?p=181>
13. Варваренко В. О давно перезревшей необходимости реформирования системы и размера тарифов на перевалку контейнеров в портах Украины / В. Варваренко [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://pravda.tis.ua/pravda>
14. Мининфраструктуры: В морских портах введены скидки на обработку транзитных грузов [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: [http://www.kmi.gov.ua/control/ru/publish/article?art\\_id=243970853&cat\\_id=244314008](http://www.kmi.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=243970853&cat_id=244314008)
15. Варваренко В. Основные причины необходимости радикального реформирования системы управления портами Украины и пути ее реализации / В. Варваренко [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://auro.com.ua/ru/publication/?t=2&ob=20>

16. Портовые сборы: что? где? когда? [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://www.blackseatrans.com/bst/2005-02/09.php>
17. Концепции ценообразования портовых сборов [електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://freightmarkets.ru/?p=179>

Стаття надійшла до редакції 25.05.2012

#### Рецензенти:

– кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри «Економіка підприємства і підприємництво на морському транспорті» Одеського національного морського університету **Ю.О. Наврозова.**

– доктор економічних наук, професор, завідувачий відділом підприємництва Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **А.І. Бутенко.**