

УДК 338.47(656.03)  
JEL Classification L900, R480  
DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-131-140

**ОСОБЛИВОСТІ МЕХАНІЗМУ  
ФОРМУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В УКРАЇНСЬКИХ ПОРТАХ**

**О.М. Котлубай**

д.е.н., проф., голов. наук. співробітник відділу ринку транспортних послуг  
*alexeykotlubay@list.ru*

**І.В. Познанська**

к.е.н., ст.наук.співроб. відділу ринку транспортних послуг  
*roznan75@gmail.com*

*Институт проблем ринку та економіко-екологічних досліджень  
НАН України, м. Одеса, Україна*

**Анотація.** Дослідження присвячено проблемі відновлення конкурентних позицій України на світовому ринку морських перевезень в загалі та механізму формування портових зборів в українських портах зокрема. Метою дослідження є визначення підходів до формування базових ставок портових зборів, які допоможуть забезпечити ефективно та безпечно обслуговування суден в портах України, при збереженні економічної доцільності для учасників транспортного процесу. Розглянуто міжнародну практику методики розрахунку портових зборів та визначено загальну тенденцію формування базової ставки портових зборів. Виявлено значні неузгодженості і протиріччя у національному нормативно-правовому базисі розрахунку ставок портових зборів, які створюють значні ускладнення для ефективного розвитку морських перевезень в Україні. Розглянуто сучасну міжнародну практику щодо методики розрахунку портових зборів та обґрунтовано використання валової місткості судна для формування ставки портових зборів. Запропоновано використання нових підходів до формування портових зборів в українських портах на основі обчислення ставок зборів з відповідною періодичною індексацією на базі тривалості використання об'єктів портової інфраструктури, їх потужності (пропускної здатності), вартості (амортизація) та прямих операційних витрат на підтримання в експлуатаційному стані.

**Ключові слова:** портові збори, світовий ринок морських перевезень, пропускна здатність, амортизація, витрати.

**ОСОБЕННОСТИ МЕХАНИЗМА  
ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В УКРАИНСКИХ ПОРТАХ**

**А.М. Котлубай**

д.э.н., проф., главн. научн. сотрудник отдела рынка транспортных услуг

**И.В. Познанская**

к.э.н., ст.научн. сотр. отдела рынка транспортных услуг

*Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований  
НАН Украины, Одесса, Украина*

**Аннотация.** Исследование посвящено проблеме восстановления конкурентных позиций Украины на мировом рынке морских перевозок в общем, и механизма формирования портовых сборов в украинских портах в частности. Целью исследования является определение подходов к формированию базовых ставок портовых сборов, которые помогут обеспечить эффективное и безопасное обслуживание судов в портах Украины, при сохранении экономической целесообразности для участников транспортного процесса. Рассмотрена международная практика методики расчета портовых сборов и определена общая тенденция формирования базовой ставки портовых сборов. Выявлены значительные несогласованности и противоречия в национальном нормативно-правовом базисе расчета ставок портовых сборов, которые создают значительные затруднения для эффективного развития морских перевозок в Украине. Рассмотрена современная международная практика по методике расчета портовых сборов и обосновано использование валовой вместимости судна для формирования ставки портовых сборов. Предложено использование новых подходов к формированию портовых сборов в украинских портах на основе вычисления ставок сборов с соответствующей периодической индексацией на базе продолжительности использования объектов портовой инфраструктуры, их мощности (пропускной способности), стоимости (амортизации) и прямых операционных расходов на поддержание в эксплуатационном состоянии.

**Ключевые слова:** портовые сборы, мировой рынок морских перевозок, пропускная способность, амортизация, расходы.

UDC 338.47(656.03)

JEL L900, R480

DOI: 10.31375/2226-1915-2018-2-131-140

#### FEATURES MECHANISM OF PORT DUES FORMATION IN UKRAINIAN PORTS

**O.M. Kotlubay**

Doctor of Science (Economics), Professor, Chief Researcher

**I.V. Poznanska**

Ph.D., Senior Researcher

*Institute of market problems and economic&ecological research  
of National Academy of Sciences of Ukraine, Odesa, Ukraine*

**Abstract.** The study is devoted to the problem of restoring Ukraine's competitive positions in the world maritime shipping market and the mechanism for the formation of port dues in Ukrainian ports. The purpose of the study is to determine approaches to the formation of basic rates of port charges. They must ensure efficient and safe service of ships in the ports of Ukraine. A prerequisite is the preservation of economic feasibility for participants in the transport process. The international practice of the methodology for calculating port charges has been considered, and a general trend has been identified for the formation of a basic rate of port dues.

*Significant inconsistencies and contradictions in the national regulatory framework for calculating rates of port charges have been revealed. This creates significant difficulties for the effective development of maritime transport in Ukraine. The modern international practice on the methodology of port charges calculation is considered. The use of the gross tonnage of the vessel for the formation of the rate of port charges is justified.*

*Considered the method of calculation of port fees presented for public discussion. The positive and negative components of the Methodology are determined. Positive components shown in trying to comply with international standards base rates of port charges and identify the source of investment in port infrastructure. The main disadvantage of the Methodology is the dependence of the port duty rate on freight turnover, calculated on average for a three-year or five-year period. A linear method of accrual of depreciation charges or other methods of accelerated depreciation that apply to appropriate methods of transferring losses caused by accelerated depreciation to the former or subsequent periods is proposed. Laying shipowners costs for future development is economically insolvent and does not meet good maritime practice.*

*The use of new approaches to the formation of port charges in Ukrainian ports is proposed on the basis of calculation of the rates of charges with the appropriate periodic indexation on the basis of the duration of use of the port infrastructure facilities, their capacity (throughput), cost (amortization) and direct operating expenses for maintenance in operational condition.*

**Keywords:** *port charges, the global maritime shipping market, throughput, amortization, expenses.*

**Постановка проблеми.** Посилення конкурентних позицій України на міжнародному ринку морських перевезень здебільшого залежить від ефективності роботи вітчизняних портів. Одним з найбільш проблемних питань постає складна, бюрократична система стягування портових зборів, яка в разі збільшує вартість суднозаходу та змушує формувати схеми доставки вантажів в обхід українських портів. Порядок стягування та розрахунку портових зборів в Україні здійснюється згідно наказу Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 року [1]. Діючий Порядок встановлює умовний об'єм судна, в якості основного показника при розрахунку портових зборів, що не відповідає загальносвітовій практиці та не дозволяє створити

конкурентні умови обслуговування суден в портах України. Оприлюднений проект наказу МІУ «Про затвердження Методики розрахунку ставок портових зборів» покликаний забезпечити механізм розрахунку ставок, здійснювати утримання та розвиток морських портів, каналів, у перспективі – річкових шляхів, маяків та інших засобів навігаційного забезпечення на необхідному рівні та зменшити рівень питомих витрат портових зборів на одиницю вантажу в портах України. Відповідність змісту Методики поставленим завданням створить бажаний клімат та поштовх для підвищення привабливості українських портів для перевізників.

**Огляд останніх досліджень та літератури.** Останні публікації з приводу формування портових зборів

в українських портах присвячені складним та комерційно не вигідним умовам для залучення суднозаходів в українські порти. [2; 3] В роботах присвячених ролі порту в економіці України підкреслюється важливість розміру ставок портових зборів у формуванні конкурентних умов функціонування портів, що безпосередньо відбивається на розвитку, як суміжних областей, так і на забезпеченість української економіки засобами для повноцінної участі у міжнародній торгівлі [4; 5; 6]. Розглянуто міжнародну практику методики розрахунку портових зборів, загальна тенденція якої збудована на формуванні базової ставки портових зборів виходячи з валової місткості судна і в деяких випадках відносно розмірних характеристик судна [7; 8]. Аналіз національного нормативно-правового базису розрахунку ставок портових зборів виявив значні неузгодженості і протиріччя, які створюють значні ускладнення для ефективного розвитку морських перевезень в Україні [9; 10]. В публікації О. Глушенко представлено порівняльний аналіз розміру портових зборів за наявною та методикою, що пропонується, а також підкреслюється дуже висока вартість суднозаходу в українські порти та недосконалість нової методики відносно портів з низькими показниками вантажообігу [11].

**Задачі дослідження.** Метою дослідження є визначення підходів до формування базових ставок портових зборів, які допоможуть забезпечити ефективно та безпечно обслуговування суден в портах України, при збереженні економічної доцільності для учасників транспортного процесу.

**Основний матеріал дослідження.** Представлена для громадського обговорення Методика розрахунку портових зборів містить певні позитивні моменти, пов'язані з підготовкою цього важливого документа, призначеного впорядкувати процес ціноутворення у сфері нарахування портових зборів та привести їх значення до необхідного та достатнього рівня для забезпечення нормальної експлуатації портових споруд та навігаційних об'єктів, а відповідно й безпеки судноплавства в зоні відповідальності української держави. Слід також підкреслити, що повернення до системи нарахування зборів з валової тони, а не з одиниці модулю судна, як це робиться зараз, є суттєвим позитивним моментом і сприятиме більшій прийнятності та прозорості Методики розрахунку портових зборів, що розробляється. Величина валового тоннажу є загальнодоступною та відповідає показнику, що внесено у обмірне свідоцтво згідно з Конвенцією про обмір суден ІМО [12]. При цьому для розрахунку умовного об'єму судна використовуються розмірні характеристики судна, різноманіття яких спричиняють розбіжності у розрахунку базису ставки збору. Другим позитивним моментом є застосування підходу, який розподіляє ставку портових зборів на 2 складові: операційну та інвестиційну. Це тим більш важливо, що світовий підхід, який використовують більшість портів, розглядає портові збори, як засіб покриття поточних витрат на утримання відповідних споруд та об'єктів, за яким не передбачається отримання будь-якої комерційної вигоди. Комерційне призначення портових споруд полягає у тому, щоб забезпечити ефективно та

безпечне обслуговування у порту транспортних засобів та переваження вантажів, і саме це й створює комерційну вигоду, яка формується у всіх учасників транспортного процесу у порту. Саме через це судна, які використовують порт тільки як гавань-сховище, здебільшого звільняються від сплати портових зборів у світовій практиці. Тобто, єдиним джерелом формування інвестиційної складової портових зборів може бути тільки амортизація відповідних споруд. Як правило, для портових споруд використовується лінійний метод нарахування амортизаційних відрахувань, але є й можливість використовувати ті чи інші методи прискореної амортизації, які діють, однак одночасно з відповідними способами переносу збитків, що обумовлені прискореною амортизацією, на колишні, чи наступні періоди, а покласти на судовласника видатки на майбутній розвиток є економічно неспроможним і не відповідає хорошій морській практиці. Нажаль ось ця обставина, окрім причального збору, зовсім не врахована при розробці Методики розрахунку портових зборів, яка представлена на сайті Мінінфраструктури для громадського обговорення. Так, у п.1.11 загальних положень визначено, що інвестиційна складова ставок причального збору стягується з портових операторів та інших суб'єктів господарювання, що проводять господарську діяльність із використанням причалів для проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Слід також зазначити, що у представленій методиці для корабель-

ного збору навіть базова ставка включає інвестиційну складову: «покриття планових операційних витрат відповідно до цільового призначення корабельного збору, планових операційних та інвестиційних витрат, пов'язаних зі здійсненням заходів із функціонування та розвитку системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, науководослідних підприємств морського та річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України». Базова ставка корабельного збору визначається в залежності від спеціалізації судна з урахуванням коефіцієнтів кбалкер, ктанкер, кконтейнер, кроро, кпасажир, кінші, які відображають вплив особливостей конструкції суден на здатність забезпечувати перевезення вантажів та/або пасажирів, тоді як валовий тоннаж ці властивості сам по собі вже враховує через відповідну методику обчислення, прийняту ІМО ще понад 50 років тому.

Базова ставка для маякового збору також включає покриття планових операційних та інвестиційних витрат на забезпечення і розвиток навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства.

У базовій ставці адміністративного збору теж завуальована присутня інвестиційна складова: «...покриття витрат на виконання Україною зобов'язань за дотриманням законодавства і правил мореплавства, міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, виконання інших завдань, відповідно до міжнародних зобов'язань, покладених на підприємства морської галузі, а також торговельного море-

плавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

Тобто базова ставка адміністративного збору також включає покриття витрат, які вже певним чином передбачені у корабельному та маяковому зборах.

Методикою передбачено, що в планові операційні витрати включаються до прямих та непрямих витрат отримувачів портових зборів.

Непрямі витрати отримувачів портових зборів включають витрати на:

«...покриття частки від адміністративних витрат, непрямих виробничих витрат, інших операційних витрат, у тому числі витрат на забезпечення соціальних гарантій працівників відповідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства (АМПУ – прим. авт.) та профспілковою організацією;

...розробку планів розвитку морських портів, проектно-вишукувальної документації, конструкторські роботи та дослідження, пов'язані з розробкою основних напрямків розвитку, у разі, якщо такі витрати не відповідають критеріям визнання необоротними матеріальними та нематеріальними активами, та визнаються витратами того поточного періоду, в якому вони були здійснені...».

Між тим зазначені напрямки витрат за їх економічною природою, не є і не можуть бути об'єктом обкладання портовими зборами.

Планові операційні витрати за вказівками цієї методики начебто

встановлюються на прогнозований період на економічно обґрунтованому рівні, однак із урахуванням діяльності структурних підрозділів АМПУ, хоча і за винятком витрат на надання спеціалізованих послуг, що здійснюються суб'єктами природних монополій згідно із законодавством, та послуг, що надаються структурними підрозділами за вільними цінами (тарифами), але: як розподілити витрати на діяльність таких підрозділів методика відповіді не дає.

Показники витрат на утримання самостійних структурних підрозділів та апарату управління отримувача портових зборів (тобто АМПУ) методикою передбачено встановлювати в цілому, що на погляд її авторів і є граничним при здійсненні фактичних витрат за рахунок портових зборів. Далі наводиться, що зниження витрат на утримання самостійних структурних підрозділів та апарату управління отримувача портових зборів є стратегічним завданням отримувачів портових зборів, але якихось механізмів зниження не передбачається. Далі, до економічно обґрунтованих операційних витрат та економічно обґрунтованих капітальних інвестицій, які покриваються за рахунок, наприклад, корабельного збору та враховуються при визначенні його базової ставки, зазначеної Методикою також відносяться:

- витрати на утримання підрозділів, які забезпечують допоміжну організаційно-технічну та адміністративну діяльність щодо сталого функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, у тому числі витрати на утримання та розвиток активів адмі-

ністративного характеру, утримання персоналу, підвищення професійного рівня персоналу, забезпечення соціальних гарантій працівників, у тому числі витрат на забезпечення соціальних гарантій працівників відповідно до укладеного Колективного договору між адміністрацією підприємства та профспілковою організацією;

– витрати наукових закладів, що належать до сфери управління Мінінфраструктури на весь прогнозний період, показники, за який використовуються для визначення ставки корабельного збору.

До витрат, які покриваються за рахунок корабельного збору та враховуються при визначенні базової ставки включаються також витрати на утримання державних підприємств, які забезпечують розробку нормативно-правових актів, нормативних документів, проектно-вишукувальної документації, надання висновків, а також проведення науково-дослідницької роботи, конструкторської роботи та методологічних досліджень та робіт, пов'язаних з розробкою основних напрямків функціонування та розвитку морського та річкового транспорту.

Приблизно те ж саме стосується й формування базових ставок маякового та каналного зборів, хоча покриття витрат на здійснення відповідної діяльності передбачається окремо ставками адміністративного збору.

Також викликає питання щодо конфіденційності інформації, отриманої для розрахунку розмірів ставок портових зборів, пункту 15 загальних

положень Розділу II «Розрахунок розмірів ставок портових зборів», при тому, що кожний судновий агент повинен мати можливість розраховувати суми портових зборів для будь-яких судновласників.

**Висновки.** За зазначених обставин Методика розрахунку ставок портових зборів, у тому вигляді, у якому вона представлена на сайті Мінінфраструктури стане інструментом «ручного керування» розміром ставок, а не об'єктивним засобом їх приведення до науково і економічно обґрунтованого рівня і фактично призведе до покриття всіх витрат АМПУ за рахунок портових зборів. Доцільним вважається зміна підходів до формування базових ставок портових зборів. В основу такого підходу повинно бути покладено обчислення ставок зборів з відповідною періодичною індексацією на базі тривалості використання об'єктів портової інфраструктури, їх потужності (пропускної здатності), вартості (амортизація) та прямих операційних витрат на підтримання в експлуатаційному стані. Для економічної зацікавленості судновласників до заходу в українські порти слід передбачити механізми продажу річного, а можливо й піврічного пакетів портових зборів зі ставкою дисконту, наприклад, у 20-25 та 10-12 відсотків відповідно та попередньою сплатою не менш 10 відсотків загальної суми. Такий підхід забезпечить і прозорість нарахування і економічну обґрунтованість і можливість більш точного прогнозування суднообороту, а відповідно і обсягів перевантажувальних робіт.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Порядок обліку та використання коштів від портових зборів, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013, № 316 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.delta-pilot.ua>.
2. Мельник В. Как размер портовых сборов влияет на экономику Украины / Василий Мельник // БизнесЦензор [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://biz.censor.net.ua/resonance/3024763/kak\\_razmer\\_portovyh\\_sborov\\_vliyaet\\_na\\_ekonomiku\\_ukrainy](https://biz.censor.net.ua/resonance/3024763/kak_razmer_portovyh_sborov_vliyaet_na_ekonomiku_ukrainy)
3. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С.В. Ківалов // Lex Portus: юрид. наук. журн. / Ред.кол.: С.В. Ківалов (голов. ред. ради), Б.А. Кормич (головн. ред.), І.В. Сафін (заст. головн. ред.), Т.В. Аверочкіна (наук. ред., відп. секр.) та ін.; НУ «ОЮА», ГО «МА Святий Миколай». – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2017. – № 1. – С. 5-21.
4. Портовые сборы: что? где? когда? // Порты Украины. – 2005.– № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2760>.
5. Костенко Ю. Українські морські порти й надалі «топитимуть» найвищими в світі тарифами? [Електронний ресурс]/ Юрій Костенко// Українська правда. – 2012. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport>.
6. Кібік О.М. Економіка портового господарства: Навч. посібник / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
7. Tariff on Port Dues levied by the Bulgarian Ports Infrastructure Company [Electronic resource]/ Varna Port Authority. – 2016. – 16 p. – available at: [http://www.bgports.bg/upload/3511/Tariff\\_Eng.pdf](http://www.bgports.bg/upload/3511/Tariff_Eng.pdf)
8. Tariff regulations for sea-going vessels [Electronic resource]/ Antwerp Port Authority . – 2018. – 38 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.portofantwerp.com/>
9. Наказ Мінінфраструктури України «Про портові збори» від 08.05.2013, № 294 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
10. Закон України «Про морські порти України» від 4 липня 2013, № 406-VII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
11. Глуценко О. Методика розрахунку ставок портових зборів: крок вперед чи два назад? / Олександр Глуценко // Порты Украины. – 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/opinions/metodika-rozrakhunku-stavok-portovikh-zboriv-krok-vpered-chi-dva-nazad>



12. *International Convention on Tonnage Measurement of Ships / London. – 1969. – 17 p. available at: [http://ec.europa.eu/eurostat/fish\\_fleet\\_esms\\_an1.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat/fish_fleet_esms_an1.pdf)*
13. *Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / О.М. Котлубай // 2000 «Держава»: еженедельник – Одесса-21.VIII. 2015 – №15-16(736) – С. 83.*

## REFERENCES

1. *Poriadok obliku ta vykorystannia koshtiv vid portovykh zboriv, zatverdzhenyi Nakazom Ministerstva infrastruktury Ukrainy, № 316 (2013) [Procedure for the registration and use of funds from port fees of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2013)]. Retrieved from <http://www.delta-pilot.ua>. [in Ukraine].*
2. *Melnik, V. (2013). Kak razmer portovyih sborov vliyaet na ekonomiku Ukrainyi [How the size of port charges affects the economy of Ukraine]. Retrieved from [https://biz.censor.net.ua/resonance/3024763/kak\\_razmer\\_portovyih\\_sborov\\_vliyaet\\_na\\_ekonomiku\\_ukrainy](https://biz.censor.net.ua/resonance/3024763/kak_razmer_portovyih_sborov_vliyaet_na_ekonomiku_ukrainy) (access date July 12, 2018) [in Russian].*
3. *Kivalov S. V. (2017). Portovi zbory v Ukraini: poshuk optimalnoi modeli konkurentnoi taryfnoi polityky [Port gathering in Ukraine: the search for the optimal model of competitive tariff policy]. NU «ОУА», no. 1, pp. 5-21[in Ukraine].*
4. *Ports of Ukraine (2005). Portovyye sboryi: chto? gde? kogda? [Port fees: what? where? when?]. Retrieved from <http://portsukraine.com/node/2760> [in Russian].*
5. *Kostenko Y. (2012). Ukrainski morskii porty y nadali «topytymut» naivyschymy v sviti taryfamy [Ukrainian seaports will continue to «flush» at the highest tariffs in the world]. Retrieved from <http://economics.unian.ua/transport> [in Ukraine].*
6. *Kibik, O.M. (2004). Ekonomika portovoho hospodarstva [The economy of the port economy]. Odessa: ONMU [in Ukraine].*
7. *Tariff on Port Dues levied by the Bulgarian Ports Infrastructure Company, Bulgaria, 16 p. Retrieved from: [http://www.bgports.bg/upload/3511/Tariff\\_Eng.pdf](http://www.bgports.bg/upload/3511/Tariff_Eng.pdf) [in English].*
8. *Tariff regulations for sea-going vessels (2018), Antwerp Port Authority, Belgium, 38p. Retrieved from <http://www.portofantwerp.com/> [in English].*
9. *Nakaz Mininfrastruktury Ukrainy «Pro portovi zbory», № 294 (2013) [Order of Ministry of Infrastructure of Ukraine «Pro portovi zbory» (2013)]. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/> [in Ukraine]*
10. *Zakon Ukrainy «O morskikh portakh Ukrainy» ot 4 iyulya 2013 N 406-VII. [The Law of Ukraine «On the Seaports of Ukraine» of July 4, 2013 № 406-VII. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/ru/zakonodatelstvo/dejstvuyushchie-normativno-pravovye-akty/298-zakon-ukraini-o-morskikh-portakh-ukraini.>] [in Ukraine]*

11. Glushchenko, O. (2018). *Metodyka rozrakhunku stavok portovykh zboriv: krok vpered chy dva nazad [Method of calculation of the rates of sweating fees: a step forward or two back?]*. Retrieved from [https:// ports. com. ua/opinions/metodyka-rozrakhunku-stavok-portovykh-zboriv-krok-vpered-chi-dva-nazad](https://ports.com.ua/opinions/metodyka-rozrakhunku-stavok-portovykh-zboriv-krok-vpered-chi-dva-nazad) [in Ukraine]
12. *International Convention on Tonnage Measurement of Ships (1969)*, London, 17 p. Retrieved from: [http://ec.europa.eu/eurostat /fish\\_fleet\\_esms\\_an1.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat /fish_fleet_esms_an1.pdf) [in English].
13. Kotlubai, O. M. (2015). *Portovyi kompleks Ukrainy: problemy i perspektyvy rozvytku [Port complex of Ukraine: problems and prospects of development]*, 2000 «Derzhava»: ezhenedelnyk, no.15-16(736), 83 [in Ukraine].

Стаття надійшла до редакції 12.06.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArtic: Проблеми прибережного судноплавства в системі сталого розвитку Одеського регіону / І.А. Голубкова, Т.І. Левинська // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 2. – С. 131-140.