

**УДК 656.616.04**Н. В. РЯБОВОЛЕНКО<sup>1\*</sup><sup>1\*</sup> Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», вул. Ланжеронівська, 1, Одеса, 65000, Україна, тел. (067) 485-87-15, ел. пошта: nata\_r@ukr.net**КОНТРОЛІНГ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ**

**Мета.** Для приведення портових зборів в Україні до конкурентного рівня зборів інших країн їх необхідно оптимізувати до економічно обгрунтованого рівня. Застосування методичної системи контролінгу сприятиме визначенню обгрунтованих ставок кожного портового збору виходячи з необхідних експлуатаційних витрат кожного порту. Робота присвячена розробці методичної системи контролінгу для вирішення комплексної задачі оптимізації портових зборів та збереження джерела підтримання в належному стані портової інфраструктури. **Методика.** Для вирішення поставленої задачі в роботі застосовано системний підхід, який розглядає систему контролінгу як метод раціонального вирішення проблеми ціноутворення портових зборів. **Результати.** У роботі наведено методичний підхід, який розглядає проблему необхідності удосконалення тарифної політики, що регулює стягнення портових зборів із суден, які прямують до причалів перевантажувальних терміналів України для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт. **Наукова новизна.** Запропоновано застосування методичної системи контролінгу для впровадження в дію конкурентних, економічно обгрунтованих ставок портових зборів, систематизації витрат підприємств портової діяльності, які компенсуються портовими зборами з метою уніфікації розрахунків їх обгрунтованих ставок. **Практична значимість.** Впровадження системи контролінгу в портову діяльність сприятиме розробці якісно нової методики розрахунку портових зборів, а також створенню прозорої системи розподілу, накопичення й витрачання доходів від портових зборів, що позитивно позначиться на конкурентоспроможності портів України.

*Ключові слова:* портові збори; цільове використання портових зборів; контролінг; оптимізація витрат; морські перевезення; підприємства портової галузі.

**Постановка проблеми**

При лібералізації транспортного ринку постає питання переходу на нові сучасні моделі управління. Державою вже зроблено декілька кроків лібералізації в портовій галузі: набрав чинності з червня 2013 р. Закон України «Про морські порти України»; відмінено державне регулювання ставок на навантажувально-розвантажувальні роботи; спрощено порядок оформлення приходу суден у морський порт; впроваджено електронну систему обміну даними «єдине вікно», яка передбачає здійснення всіх видів контролю (митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та ін.) за допомогою електронного обміну даними, тощо.

Комплексна вартість транспортування вантажів через Україну складається з транспортно-тарифу (вартість переміщення матеріального об'єкта в просторі) та портових тарифів. Найбільшу питому вагу в ціні портових послуг

займають тарифи на перевалку й портові збори. І якщо ставки на навантажувально-розвантажувальні роботи вже дерегульовано, то портові збори регулюються державою і маємо багато нарікань, що вони є одними з найвищих у світовому портовому товаристві. Але при цьому слід звернути увагу, що портові збори в Україні є єдиним джерелом для утримання, модернізації, будівництва портової інфраструктури, тоді як у деяких інших країнах порти отримують дотації на утримання й розвиток своєї інфраструктури.

Для приведення портових зборів в Україні до конкурентного рівня зборів інших країн їх необхідно оптимізувати до економічно обгрунтованого рівня, тим паче, що в основу їх побудови було покладено методологічні принципи ціноутворення, прийняті в колишньому СРСР, тобто чинна система портових тарифів розроблена за умови збереження в Україні монопольного становища державних морських торговельних портів.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню портових зборів присвячені праці В. В. Вінникова, С. В. Крижановського, О. М. Котлубая, О. М. Кібик, О. В. Грушевської, І. М. Петрова, В. А. Виговського, у яких розглядається існуюча класифікація портових зборів, аналізуються схеми їх стягнення, а також портові збори вивчаються як джерела фінансування портової інфраструктури.

У роботах учених-економістів С. П. Стренденес, Х. Мирсмен, Е. В. ДеВорде [4] розглянуто принципи та моделі портового ціноутворення та класифікація портових тарифів і зборів.

Аналіз публікацій закордонних і вітчизняних учених з розглянутої проблеми показав, що вивченню методологічних аспектів формування портових зборів з урахуванням існуючих економіко-правових реалій приділено недостатньо уваги, а саме: не сформульовано методологічні принципи формування портових зборів; не розглянуто можливості застосування різних принципів ціноутворення з метою формування рівня портових зборів; в існуючих підходах немає чіткого механізму врахування інвестиційної складової для подальшого фінансування окремих елементів портової інфраструктури. Це зумовлює доцільність подальших досліджень з цієї проблематики.

Аналіз публікацій з вказаних питань показав нестачу наукових публікацій, які б стосувалися безпосередньо специфіки обґрунтованого формування ставок портових зборів та методології їх економічних розрахунків.

### Мета дослідження

З метою приведення портових зборів в Україні до конкурентного рівня зборів інших країн досліджується застосування методичної системи контролінгу для визначення обґрунтованих ставок кожного портового збору, виходячи з необхідних експлуатаційних витрат кожного порту кожного регіону.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України визначено Законом України «Про морські порти України». Відповідно до статті 22 Закону в морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням [1].

У табл. 1 вказано напрямки використання портових зборів [2].

Таблиця 1

**Види портових зборів в Україні та напрямки їх використання**

Види портових зборів	Напрямки використання коштів від портових зборів
1	2
Корабельний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на утримання та очищення акваторії порту від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно;</li> <li>- на утримання, ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту;</li> <li>- на суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів);</li> <li>- на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах;</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;</li> <li>- на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;</li> <li>- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»</li> </ul>

## Продовження табл. 1

1	2
Канальний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на утримання, обслуговування, ремонт та забезпечення безпеки судноплавства на судноплавних шляхах і каналах, очищення їх від наносів і підтримання їхніх габаритів у межах паспортних значень;</li> <li>- на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтриманням та/або поліпшенням проектних габаритів на каналах;</li> <li>- на утримання, обслуговування та ремонт засобів маяків, берегових і плавучих засобів навігаційного обладнання на каналах;</li> <li>- на будівництво (придбання, виготовлення), модернізацію, реконструкцію, ремонт каналів та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі;</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;</li> <li>- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»</li> </ul>
Маяковий	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на придбання, модернізацію, реконструкцію, будівництво, а також на утримання, обслуговування та ремонт маяків, берегових і плавучих ЗНО, технічного (обстановочного, буксирного, спеціального) флоту та спеціалізованих гідрографічних (лоцмейстерських) суден;</li> <li>- на проведення гідрографічних робіт з метою актуалізації чинних і видання нових морських навігаційних карт і посібників для мореплавства у зоні відповідальності України, на надання мореплавцям інформації про зміни в навігаційній гідрографічній обстановці, на підготовку, розробку і актуалізацію картографічної продукції (карт, атласів, посібників тощо);</li> <li>- на отримання інформації про суднозаходи;</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт</li> </ul>
Причальний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на утримання, обслуговування, а також ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій;</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;</li> <li>- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»</li> </ul>
Якірний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на утримання та обслуговування, ремонт, модернізацію, реконструкцію і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту;</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;</li> <li>- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, та компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»</li> </ul>

Продовження табл. 1

1	2
Санітарний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- на утримання та обслуговування, ремонт, модернізацію та будівництво основних засобів, плавзасобів і контейнерного парку, що використовуються для прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), забезпечують перевантаження твердих нафтопродуктів, сміття, харчових відходів та інших забруднень і їх транспортування до місць утилізації, для утилізації сміття та інших забруднень (печі для спалювання сміття тощо);</li> <li>- на утримання персоналу, що бере участь у проведенні таких робіт;</li> <li>- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України»</li> </ul>
Адміністративний	- на виконання зобов'язань за міжнародними договорами щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України

Доставка вантажу морем, особливо крупних партій на великі відстані, є найбільш зручним і оптимальним рішенням у разі здійснення міжнародних транспортних перевезень.

Міжнародне морське перевезення вантажів – це складний процес, вартість якого має декілька складових (рис. 1).



Рис. 1. Складові вартості морського перевезення

Вартість і тривалість навантажувально-розвантажувальних робіт зумовлені їх організацією та технологією й можуть відрізнятися не лише за регіонами, країнами, а й за перевантажувальними комплексами (причалами) одного порту. Портові збори, оплата роботи лоцманів, буксирів, за проходження каналами та інші витрати, пов'язані із заходом судна до

порту, за своєю величиною часто відрізняються не лише за регіонами, країнами, а й за портами однієї країни.

Відмінність цін на навантажувально-розвантажувальні роботи і збори та плати в конкретних портах є одним з факторів, що зумовлює різноманітність ставок фрахту.

Абсолютна і відносна величина паливної складової в ціні продукції морського транспорту залежить від протяжності перевезення, швидкості судна та рівня ринкової ціни на паливо.

Ціни на продукцію морського транспорту при здійсненні транспортних перевезень є індивідуальними й залежать від конкретного виду, кількості вантажу, вантажонапрямку, навіть періоду здійснення перевезення.

Існує велика кількість публікацій, у яких порушується питання про те, що портові збори

України набагато вищі, ніж у порівнянних портах інших країн світу.

Україна є одним із найбільших у світі експортерів зерна та залізної руди, а також експортує великі обсяги вугілля, особливо в недавньому минулому, коли вона займалася транзитними перевезеннями з Росії.

Український експортер платить більше, ніж його конкуренти в інших країнах у найбільш конкурентоспроможних портах (табл. 2).

Таблиця 2

#### Порівняння портових зборів і плат за надані послуги для балкера Cape Size (для залізної руди)

Порт	Країна	Плата, тис. дол. США за захід
Південний	Україна	300
Хедленд	Австралія	145
Дампір	Австралія	145
Севен-Айлендс	Канада	130
Пор-Карт'є	Канада	125
Ітагуаї	Бразилія	125
Нарвік	Норвегія	111
Тубаран	Бразилія	103
Салдана Бей	Південна Африка	85
Гоа	Індія	45
Нуадібу	Мавританія	40

Портові збори в Україні вищі на 1,1–3,0 доларів США за тону вантажу, ніж портові збори в порівнянних іноземних портах, у зв'язку з чим українські порти програють конкурентам на світовому ринку.

Але водночас портові збори в Україні є єдиним джерелом коштів на утримання, модернізацію, будівництво портової інфраструктури, тоді як в деяких інших країнах порти от-

римують дотації на утримання і розвиток своєї інфраструктури. Тобто вітчизняні морські порти, здійснюючи свою діяльність в умовах жорсткої системи оподаткування, не отримують від держави жодної фінансової допомоги. Більше того, 100 відсотків адміністративного збору спрямовується до держбюджету.

Аналіз використання портових зборів протягом 2014–2016 років наведено в табл. 3.

Таблиця 3

#### Аналіз використання портових зборів за 2014–2016 роки

Показник	2014	2015	2016
1	2	3	4
Нараховано портових зборів, млн грн	2 707	4 919	4 946
Використано портових зборів, млн грн	1 518	1 326	1 835
У т.ч. на капітальні інвестиції	729	144	327

Продовження табл. 3

1	2	3	4
Відсоток витрат на капітальні інвестиції до суми використаних портових зборів, %	48	11	18
відсоток витрат на капітальні інвестиції до суми нарахованих портових зборів, %	27	3	7
відрахування до бюджету, млн грн	867	1 645	2 862
відсоток відрахувань до бюджету до суми нарахованих портових зборів, %	32	33	58

Збільшення перерахувань до державного бюджету пов'язано з виконанням чинного Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями, а саме відрахувань до державного бюджету частини чистого прибутку до 75 відсотків. При цьому відрахування до державного бюджету 75 відсотків чистого прибутку Адміністрації морських портів України руйнує принцип дії цільового характеру портових зборів.

Отже, вочевидь є необхідність припинення нецільового використання коштів Адміністрації морських портів України та відміни практики відрахування 75 відсотків доходів портів до державного бюджету.

Найпроблемнішим дискусійним питанням є необхідний обсяг експлуатаційних робіт і відповідно рівень витрат на ці роботи, а також оптимізація чисельності персоналу.

По суті, за допомогою кожного збору повинні бути відшкодовані певні витрати, для чого необхідно визначитися з переліком витрат, які мають покриватись зборами, та проаналізувати ступінь використання портових зборів не за їх цільовим призначенням. Вирішення цієї задачі можливе шляхом застосування методичного підходу до контролінгу портових тарифів, яким передбачатиметься обґрунтування величини кожного збору з урахуванням лібералізації регулювання тарифної політики портів.

На цьому етапі слід наголосити, що портові збори в Україні стягуються однією організацією – Адміністрацією морських портів України, до якої входять 14 філій портової діяльності, кожна зі своєю специфікою роботи, що територіально розташовані в різних регіонах. У її структурі декілька видів діяльності, величезний штат співробітників (майже 8

тис. осіб), у зв'язку з чим керівництво досить часто стикається з проблемою неможливості охопити всі сфери управління, бути в курсі всього, що відбувається, тобто втрачається відчуття керуваності.

Стосовно Адміністрації морських портів України, впровадження управлінського контролінгу дозволить створити систему своєчасного забезпечення менеджменту компанії повною, розгорнутою та достовірною інформацією, необхідною для прийняття оптимальних управлінських рішень.

У цьому випадку під методами контролінгу мається на увазі не залучення нових вливань у бізнес і гонитву за скороминущим прибутком, а досягнення сталого розвитку підприємства, стабілізація ресурсного забезпечення, бажано забезпечення податкової політики і контролю за кожною зі структур.

Контролінг – це система визначення цілей, прогнозування й планування механізмів та інструментів досягнення цих цілей, а також перевірки того, наскільки успішно виконані поставлені цілі, тобто це система спостереження та вивчення економічного механізму конкретного підприємства й розробки шляхів для досягнення мети, яку воно ставить перед собою [3].

Часто поняття контролінгу ототожнюється з поняттям управлінського обліку. Проте його функції є ширшими. Здебільшого це сервісна функція бізнесу, а точніше підтримка менеджменту у сфері стратегічного й оперативного управління. Сервіс полягає в сприянні менеджменту в постановці цілей, розробці планів і бюджетів, а також у своєчасному забезпеченні як фінансовою, так і нефінансовою інформацією. Слід зауважити, що одним з основних елементів системи є сам контроль – як порівняння планових значень показників з фактичними й факторний аналіз відхилів. Отже,

контроль не заради контролю і пошуку винних, а контроль заради досягнення цілей компанії.

Завданням контролінгу є приводити організацію до поставленої мети, тобто створювати ефективну систему управління.

Застосування методичної системи контролінгу дозволить визначити економічно обґрунтовані ставки кожного портового збору, виходячи з необхідних експлуатаційних витрат кожного порту кожного регіону.

Ефективно вибудована система контролінгу під час визначення розмірів портових зборів дозволить:

- уникнути перехресного дотування між різними центрами доходів;
- перевіряти достовірність інформації про витрати, яка використовується для розрахунку ставок зборів, зокрема шляхом проведення аудиту для валідації витрат;
- вирішити інфляційні питання. Прогнозування майбутніх витрат і доходів неминуче ускладнюватиметься рівнем інфляції та обмінним курсом гривні, у якій здійснюється велика частина витрат, та доларом США (валюта, у якій вказуються ставки зборів);
- визначати компенсатори. Задля уникнення втрат як для користувачів порту, так і для адміністрації портів у результаті розриву між прогнозованими та фактичними витратами та доходами наприкінці кожного року запроваджуватиметься компенсаційний механізм. Згідно з цим механізмом Міністерство інфраструктури України запроваджуватиме рішення про коригування необхідних ставок зборів на наступний

рік для компенсації надмірних витрат з боку користувачів порту в разі надмірних ставок або компенсації доходів адміністрації порту в разі занижених ставок портових зборів. Щорічне коригування ставок доцільно робити до моменту стабілізації багатьох ключових змінних (особливо інфляції та обмінного курсу). Щорічні коригування також захищатимуть користувачів портів від можливих великих змін у ставках портових зборів.

## Висновки

Впровадження системи контролінгу в портову діяльність сприятиме розробці якісно нової методики розрахунку портових зборів, визначенню їхньої кількості, децентралізації фінансових доходів і витрат, а також створенню прозорої системи розподілу, накопичення й витрачання доходів від портових зборів.

Метою методичного підходу до контролінгу портових зборів є визначення економічно обґрунтованої ставки портового збору, достатньої:

- для покриття експлуатаційних витрат;
- для покриття витрат на відтворення активів у кінці строку їхньої експлуатації;
- для фінансування всіх майбутніх інвестицій.

Основною метою встановлення розмірів зборів насамперед є мінімізація витрат на торгівлю з Україною, підвищення привабливості морських портів та сприяння залученню приватних інвестицій у портову інфраструктуру.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Закон України від 11.08.2013 р. Документ 4709-17, чинний, поточна редакція – Редакція від 11.08.2013, підстава 406-18 «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – База даних «Законодавство України». – Режим доступу до документу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 03.10.2017). – Назва з екрана.
2. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. Документ z0930-13, чинний, поточна редакція – Редакція від 30.09.2016, підстава z1258-16 «Про портові збори» від 27.05.2013 № 316 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – База даних «Законодавство України». – Режим доступу до документу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13> (дата звернення: 03.10.2017). – Назва з екрана.
3. Давидович І. Є. Контролінг : навч. посіб. / І. Є. Давидович. – Київ : Центр учбової літ-ри, 2008. – 552 с.
4. Meersman H. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper [Electronic resource] / H. Meersman, S. P. Strandenes, E.V. deVoorde // Norwegian school of economics. – 2014. – Access to the document: <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/194585/1/SAM1414.pdf>

Н. В. РЯБОВОЛЕНКО<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup> Государственное предприятие «Администрация морских портов Украины», ул. Ланжероновская, 1, Одесса, 65000, Украина, тел. (067) – 485-87-15, эл. почта: Nata\_r@ukr.net

## КОНТРОЛИНГ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ УКРАИНЫ

**Цель.** С целью приведения портовых сборов в Украине к конкурентному уровню сборов других стран их необходимо оптимизировать до экономически обоснованного уровня. Применение методической системы контроллинга позволит определить обоснованные ставки каждого портового сбора исходя из необходимых эксплуатационных затрат каждого порта. Работа посвящена разработке методической системы контроллинга для решения комплексной задачи оптимизации портовых сборов и сохранения источников поддержки в надлежащем состоянии портовой инфраструктуры. **Методика.** Для решения поставленной задачи в работе применен системный подход, который рассматривает систему контроллинга как метод рационального решения проблемы ценообразования портовых сборов. **Результаты.** В работе приведен методический подход, который рассматривает проблему необходимости усовершенствования тарифной политики, регулирующей взимание портовых сборов с судов, направляющихся к причалам перегрузочных комплексов Украины для выполнения погрузочно-разгрузочных работ. **Научная новизна.** Предложено применение методической системы контроллинга для внедрения в действие конкурентных, экономически обоснованных ставок портовых сборов, систематизации затрат предприятий портовой деятельности, которые компенсируются портовыми сборами, с целью унификации расчетов их обоснованных ставок. **Практическая значимость.** Внедрение системы контроллинга в портовую деятельность будет способствовать разработке качественно новой методики расчета портовых сборов, а также созданию прозрачной системы распределения, накопления и расходования доходов от портовых сборов, что позитивно отразится на конкурентоспособности портов Украины.

*Ключевые слова:* портовые сборы; целевое использование портовых сборов; контроллинг; оптимизация расходов; морские перевозки; предприятия портовой отрасли.

N.V. RYABOVOLENKO<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup> Economy and Planning of the State Enterprise "Administration seaports of Ukraine", st. Lanzheronovskaya 1, Odessa, 65000, Ukraine, tel. (067) 485-87-15, e-mail: Nata\_r@ukr.net

## CONTROLLING PORT DUES IN THE SEA PORTS OF UKRAINE

**The purpose.** Port dues in Ukraine must be optimized till cost-effective and economically based level in order to bring them in line with the competitive level of dues in the foreign ports. Based on necessary operational costs for each port the application of methodical controlling system will promote the definition of grounded level for each port due. The paper is aimed at developing of methodical controlling system in order to resolve complex task of port dues optimization and keeping the relevant source to support the port infrastructure. **Methods.** To resolve the task the systematic approach method is used in the paper which considers the controlling system as the rational method for resolving the problem of pricing of the port dues. **Results.** The methodical approach used in the paper considers the problem of enhancing the tariffs policy which regulates the port dues payment procedure from the ships coming to the cargo terminals of Ukraine for cargo handling operations. **Scientific novelty.** It is proposed to apply the methodical controlling system to implement the competitive and economically sounded level of port dues, cost systematization of port enterprises which are compensated from port dues in order to ensure unification of their well-grounded calculations. **Practical significance.** The implementation of the methodical controlling system into the port activity will facilitate the development of qualitatively new methodology of the port dues calculation and also the establishment of clear system of distribution, accumulation and spending of revenues from the port dues, which will make positive implications on the competitiveness of the ports of Ukraine.

*Key words:* port dues; targeted port dues usage; controlling; cost optimization; sea transportations; port



enterprises.

#### REFERENCES

1. Ukraine. (n.d.). *Pro morskii porty Ukrainy: Zakon Ukrainy № 4709-VI*. Retrieved February 15, 2018, from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Ukraine, Ministerstvo infrastruktury Ukrainy . (2013). *Pro portovi zbory Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy № 316*. Retrieved February 15, 2018, from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>
3. Davydovych, I. Y. (2008). *Kontrolinh*. Kyiv, U: Tsentr uchbovoi literatury.
4. Meersman, H., Strandenes, S. P., & DeVoorde, E. V. (2014). Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper. *Norwegian school of economics*. Retrieved February 15, 2018, from <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/194585/1/SAM1414.pdf>

Надійшла 05.10.2017 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С., д-ром екон. наук, проф. Махуренком Г. С.