

КАРТИШЕВ Д.В.

інж. Ікат.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: ultrasuperdan@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6424-511X>

КОТЛУБАЙ О.М.

Гол.н.с., д.е.н, проф.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: tkf@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7120-4399>

## МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ПІДХОДІВ ДО РОЗРОБКИ РОЗРАХУНКУ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ

**Актуальність.** Розглянувши всебічно Методику розрахунку портових зборів представлену для громадського обговорення, слід відмітити 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. Те ж саме стосується і застосованого 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 ефективне та безпечне обслуговування у порту транспортних засобів та перевантаження 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. Нажаль саме цей важливий аспект не отримав у зазначеному проекті потрібного розвитку, маючи на увазі створення підходів для можливості нарахування у тому числі і прискореної амортизації через передбачувану систему переносу збитків на попередні, або наступні періоди, що створило б хорошу методичну базу управління процесом нарахування портових зборів.

**Мета та завдання.** Надати критичну оцінку представленого у методиці підходу до розрахунку портових зборів, виходячи з їх цільового призначення та діючої світової практики нарахування та застосування. Як правило, в світі 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 часові періоди, а просто так стягувати з судовласника кошти 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 другому абзаці п.1.1. Розділу II загальних положень сказано: «Інвестиційна складова ставок причального збору справляється 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.»

**Результати досліджень.** Слід зазначити, що у представленій методиці формування ставок портових зборів здійснюється за принципом віднесення до них всіх можливих і навіть неможливих витрат. Так, наприклад, базова ставка корабельного збору включає: покриття планових операційних витрат відповідно до цільового призначення корабельного збору, планових операційних та інвестиційних витрат, пов'язаних зі

здійсненні заходів із функціонування та розвитку системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, науково-дослідних 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 К балкер, К танкер, К контейнер, К ро-ро, К пасажир, К інші, 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 методичку обчислення.

Базова ставка для маякового – покриття планових операційних та інвестиційних витрат на забезпечення і розвиток навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства; базова ставка адміністративного збору включає: 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 мореплавства, 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, що вже певним чином передбачено у корабельному та маяковому зборах. Крім того віднесення до базових ставок зборів, що стягуються коштів на забезпечення покриття витрат за колдоговорами та інвестиційної складової не обґрунтованим збільшенням прямих цільових витрат. Одночасно з цим представлена методика не враховує можливих підходів до формування річного чи піврічного зборів з застосуванням відповідного дисконту для додаткового заохочення судновласників. Активи цільового фінансування і цільових надходжень не повинні формуватися з базових ставок зборів, а мають надходити або як субсидії асигнування з бюджету та позабюджетних фондів, цільові внески фізичних та юридичних осіб, а бо як залучені зовні кошти, наприклад кредити, емісія цінних паперів, тощо. Крім того портові збори не можуть розглядатися як плата за послуги, що надаються портом по-перше тому, що послуги не можуть мати обов'язкового характеру і по друге, тому що являють собою часткове відшкодування витрат з забезпечення міжнародних зобов'язань української держави з безпеки судноплавства у зоні своєї відповідальності та реалізації наглядових функцій як держави порту.

**Висновок.** 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. Тому вважаємо за доцільне поставити питання про кардинальну зміну підходів до формування базових ставок портових зборів відповідно до хорошої морської практики, маючи на увазі, що більшість європейських портів здійснюють розвиток власної інфраструктури не за рахунок коштів, що стягуються з судновласників а з коштів які отримують від обертання цінних паперів на світовому фондовому ринку. Аналогічний підхід застосовується портами Південно-Східної Азії, Південної Америки та іншими. Враховуючи цю обставину вважаємо за доцільне докорінно переглянути і саму зазначену Методичку і проект Закону Про Концесію, у частині, що стосується морських портів, щоб надати право концесіонерів на відповідні дії шляхом надання права випуску цінних паперів на термін концесії для розміщення їх на світових фондових ринках.

**Ключові слова:** портові збори, методичні основи, розрахунок портових зборів, побудова методички розрахунку портових зборів, торгове мореплавство, морські порти, розробка розрахунку портових зборів.

**KARTYSHEV D.V.**

*Engineer 1st. cat.*

*Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the*

*National Academy Of Sciences Of Ukraine*

*Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine*

*E-mail: ultrasuperdan@gmail.com*

*https://orcid.org/0000-0001-6424-511X*

**KOTLUBAY O.M.**

*Dr. Econ. Sciences, professor,*

*Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the*

*National Academy Of Sciences Of Ukraine*

*Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine*

*E-mail: tkf@ukr.net*

*https://orcid.org/0000-0002-7120-4399*

## METHODICAL FOUNDATIONS OF HARBOUR DUES CALCULATION DEVELOPMENT

**Topicality.** Having carefully considered the Port Consumption Calculation Methodology presented for public discussion, Seaports Development Strategy Committee of Ukrainian Port Association's ("Ukrport") notes some positive aspects related to the preparation of this important document, which is intended to streamline the pricing process in the area of charging port fees and to bring them up to necessary and sufficient level to ensure the normal operation of port facilities and navigational facilities, and, accordingly, the safety of navigation in the Ukrainian state responsibility zone. It should also be emphasized that the return to gross tonnage charging, rather than unit modulus, as is now the case, is a significant positive step and will contribute to greater acceptance and transparency of the Development Port Consumption Calculation Techniques. The same applies to the applied approach, which divides the port dues rate into two components: operating and investment. This is all the more important that the global approach, which uses most ports, considers port charges as a means of covering current costs for the maintenance of relevant facilities and facilities for which no commercial gain is foreseen. The commercial purpose of port facilities is to provide efficient and safe service at the port of vehicles and overload of goods, which is what creates the commercial benefit that is being generated by all participants in the transport process at the port. This is precisely because ships that use the port only as a harbor-warehouse are largely exempt from paying port duties in world practice. That is, the only source of formation of the investment component of port dues may be only depreciation of the relevant facilities.

**Aim and tasks.** A critical assessment of the construction of a methodology for calculating port fees. As a rule, in the world for port facilities, a linear method is used to calculate depreciation charges, but there is also the possibility to use certain methods of accelerated depreciation, which, however, operate simultaneously with the appropriate methods of transfer of losses caused by accelerated depreciation on the former or subsequent time periods, and simply to levy from the shipowner funds for future development is economically insolvent and does not correspond to good maritime practice. Unfortunately, this circumstance, besides the berthing fee, has not been taken into account at all when developing the Port Taxation Calculation Method, which is presented on the website of the Ministry of Infrastructure for public discussion. Thus, in the second paragraph of item 1.1. Section II of the general provisions reads as follows: "The investment component of the berthing rates is charged to port operators and other business entities engaged in economic activities using berths for handling, handling and storage of goods, servicing ships, and other facilities. with these types of economic activity. "

**Research results.** Next, it should also be noted that in the presented method: the base rate of the ship's fee includes: coverage of planned operating costs in accordance with the intended purpose of the ship's fee, planned operating and investment costs associated with the implementation of activities for the operation and development of the search and rescue system in the marine search and rescue region of Ukraine, marine research enterprises and river transport belonging to the sphere of management of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. The base rate of the ship's fee is determined depending on the ship's specialization, taking into account the coefficients of K bulk carrier, K tanker, K container, K ro-ro, K passenger, other, reflecting the effect of the design features of the vessels on the ability to provide transportation of goods and / or passengers, while gross tonnage of these properties itself by itself already takes into account through the appropriate calculation methodology.

Base rate for lighthouse - coverage of planned operating and investment costs for the provision and development of navigational and hydrographic navigation support;

the base rate of the administrative fee includes: covering the costs of fulfilling Ukraine's obligations to comply with the legislation and regulations of navigation, international agreements of Ukraine with regard to navigation, the consent to be bound by the Verkhovna Rada of Ukraine, fulfillment of other tasks, in accordance with the international obligations imposed on the enterprises of the maritime industry, as well as merchant shipping, navigation on inland waterways, navigational and hydrographic provision of navigation, as well as in the field of maritime safety and river transport (except for the navigation safety of vessels of the fleet of the fishing industry);

That is, the base rate of the administrative fee also includes the costs, which are already somehow foreseen in the ship and beacon fees.

**Conclusion.** Having analyzed the rules of law, we can conclude that port dues are a fee for specific services to the shipowner who pays these fees. In the provision of these services, fixed assets and other non-current assets are very worn out, both physically and morally, in connection with which there is a need to direct port charges, first of all, this is the main source of renovation, repair, reconstruction and construction of hydro-technical constructions, dredging works to maintain the necessary depths in the water areas and approach channels of sea ports of Ukraine. In addition, the basis of the system of formation of tariffs for port dues is the cost of specific services received by shipowners. Control of the cost of these services with the help of a list of costs (covered by port fees), which are included in the cost, makes it possible to establish reasonable, competitive tariffs for port dues. At the same time, tariffs are kept at the market level, and if necessary, they may be justified (based on the analysis of cost of services) for the purpose, on the one hand, to ensure sufficient funds to cover costs included in cost, and on the other hand to ensure the attractiveness of port dues for shipowners, cargo owners in order to attract more cargo to seaports, primarily transit.

*Keywords: port fees, methodological bases, calculation of port fees, construction of methodology for calculating port fees, merchant shipping, seaports, development of port dues calculation.*

**Problem statement and its connection with important scientific and practical tasks.** The article explores how the port charges are currently levied and how they are used to cover the costs of servicing shipowners. The analysis of the port tax collection in the accounting and tax accounting, as well as their use for different types of expenses: current operating expenses, administrative, general production and other expenses, as well as capital expenditures, and deductions to the budget of income tax and net profit are carried out. The bookkeeping postings for porting and taking into account port duties are analyzed. The current system of Ukraine's accounting for targeted financing was investigated: what transactions involve targeted financing transactions in accounting, such transactions affect the tax accounting, and the deduction of compulsory payments to the state budget. On the basis of the conducted researches the possibility of transition of the Administration of seaports of Ukraine to the account of port dues as a means of target financing, as a self-supporting enterprise, as well as a non-profit organization, was considered. It is analyzed, what changes are necessary in the acting legislative norms and normative documents in case of transfer to the account of port duties as means of target financing.

**Analysis of recent publications on the problem.** An overview of the economic efficiency of defining the target financing of port dues was carried out on the basis of the current legislative framework regulating the operation of seaports: the Law on Seaports of Ukraine, the Code of Merchant Shipping of Ukraine, the Civil Code of Ukraine, the Commercial Code of Ukraine, the Laws of Ukraine "On Transport", and other normative -legal acts adopted in accordance with them. The normative documents that establish the accounting procedure in Ukraine were also analyzed: the Law on Accounting and Financial Reporting in Ukraine, the Tax Code of Ukraine, and the Accounting Standards in Ukraine. The research and conclusions made in the Report are based on the legislation of Ukraine in force during the year 2015 as revised on the date of the signing of the Report. The need for a study of the economic efficiency of the target financing of port dues is related to the statements of the financial inspection set forth in the Audit of the Financial and Economic Activity of the State Enterprise "AMPU" dated July 31, 2015, No. 05-11 / 48, regarding the issue of not using the account 48 "Targeted financing "With the account of port fees.

**Allocation of previously unsolved parts of the general problem.** The article includes proposals to amend certain provisions of the Law on Marine Ports of Ukraine, the Tax Code of Ukraine, the Accounting (Standard) Accounting 16 "Costs", as well as in the Procedure for the Accounting and Use of Funds from Port Fees. The final part of the study describes the conclusions regarding the impact of proposals on the operation of seaports, the maintenance and use of objects of the port infrastructure of the state form of ownership, as well as on the increase or decrease of revenues to the state budget of Ukraine. These conclusions are based on the actual data on incomes and expenses of the Administration of seaports of Ukraine from port dues, deductions to the state budget, as well as taking into account the data of the report on the funds received from port dues and their use, the report on the use of port duties for 9 months 2015

**Formulation of research objectives (problem statement).** Having carefully considered the Port Consumption Calculation Methodology presented for public discussion, the Ukrport Port Association's Seaports Development Strategy Committee notes some positive aspects related to the preparation of this important document, which is intended to streamline the pricing process in the area of charging port fees and to bring them up to necessary and sufficient level to ensure the normal operation of port facilities and navigational facilities, and, accordingly, the safety of navigation in the Ukrainian state responsibility zone. It should also be emphasized that the return to gross tonnage charging, rather than unit modulus, as is now the case, is a significant positive step and will contribute to greater acceptance and transparency of the Development Port Consumption Calculation Techniques. The same applies to the applied approach, which divides the port dues rate into two components: operating and investment.

**Outline of the main results and their justification.** The methodology stipulates that direct and indirect costs of port dues recipients are included in the planned operating expenses. Indirect costs of port dues receipts include costs for: cover the share of administrative expenses, indirect production costs, other operating expenses, including expenses for ensuring social guarantees of employees in accordance with the concluded Collective agreement between the administration of the enterprise (AMU - acc.) and the trade union organization; development of seaport development plans, design and survey documentation, design work and studies related to the development of the main development directions, if such costs do not meet

the criteria for recognition of non-negotiable tangible and intangible assets and are recognized as expenses of the current period in which they were committed. Meanwhile, the indicated directions of expenses for their economic nature, are not and can not be subject to the charging of port fees. Planned operating costs for this methodology are set for the forecast period at an economically justified level, taking into account the activities of the structural units, except for the costs of providing specialized services performed by natural monopolies in accordance with the law and services provided by structural units at free prices (tariffs).

Indicators of costs for the maintenance of independent structural units and the management body of the receiver of port dues are set as a whole and are marginal for real costs incurred at the expense of port dues. It is further stated that the reduction of the cost of maintenance of independent structural units and the management apparatus of the receiver of port duties is a strategic task for the recipients of port fees, but no mechanisms of reduction are foreseen. Further to economically justified operating costs and economically sound capital investments, which are covered, for example, by a ship's fee and are taken into account when determining its base rate, the methodology also includes:

- maintenance costs of units providing support, organizational, technical and administrative activities for the sustainable functioning and development of the national search and rescue system in the marine search and rescue region of Ukraine, including costs for the maintenance and development of administrative assets, staff retention, increase professional level of personnel, provision of social guarantees of employees, including expenses for ensuring social guarantees of employees in accordance with the concluded Codes ktyvnoho agreement between management and trade union of the enterprise;

- expenses of scientific establishments belonging to the sphere of management of the Ministry of Infrastructure for the entire forecast period, the indicators for which are used to determine the rate of the ship's fee.

Costs that are covered by a ship's fee and are taken into account when determining the base rate include the costs of maintaining state-owned enterprises that ensure the development of regulatory legal acts, regulatory documents, design and survey documentation, the provision of conclusions, as well as research, design work and methodological research and work related to the development of the main directions of functioning and development of marine and river transport. Approximately the same applies to the formation of base rates for the Lighthouse and Duct charges. It also raises questions about paragraph 15 of the general provisions of Section II "Calculation of Port Tax Rates", which reads as follows: "15. Information received for the calculation of port dues rates is confidential. The Ministry of Infrastructure shall take measures to preserve the confidentiality of the information received." This is despite the fact that each ship agent should be able to calculate the amount of port dues for any shipowners.

In accordance with Articles 15 and 21 of the Law of Ukraine dated 17.05.2012 No. 4709-VI "On Sea Ports of Ukraine", the Administration of Sea Ports of Ukraine is established to provide services to vessels in approaches and directly in the seaport area for their safe navigation, maneuvering and parking. According to the Statute, the State Enterprise "AMPU" acts as a state commercial enterprise. Tariffs for services, which are paid as part of port dues, are subject to state regulation by the national commission that carries out state regulation in the field of transport. Article 21 of the Law on the Sea Ports of Ukraine states the following: "1. Tariffs for specialized services provided at the seaport by the subjects of natural monopolies and services paid in the form of port dues are subject to state regulation by the national commission that carries out state regulation in the field of transport." As we see in this case, it is a question of setting tariffs for services provided at the port, while with regard to port charges it is noted that tariffs are set for "services that are paid as part of port dues". When receiving these services, the shipowners pay port fees. Thus, in accordance with Article 22 of the Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine", the following port duties are charged at the seaport: ship, berthing, anchor, channel, beacon, administrative and sanitary. Use of funds from port dues is allowed solely for their intended purpose. The financing of the maintenance of hydraulic structures in the volumes necessary for maintaining their passport characteristics is carried out at the expense of port dues collected at seaports where such hydrotechnical structures are located. Given that port dues are a fee for services in which fixed assets and other non-current assets are prone to wear, both physical and moral, then port duties are primarily the main source of repair, repair, reconstruction and construction of hydrotechnical constructions, dredging works to maintain the necessary depths in the water areas and approach channels of the Ukrainian sea ports. In addition, port dues cover a variety of other costs, again related to the provision of services to shipowners, in particular, to cover the costs of maintaining the water area of the port, its constructions, approach channels, support for navigation, etc. A specific list of costs covered by port fees is

established by the Procedure for recording and using funds from port charges, approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated May 27, 2013 N 316

**Conclusions and perspectives of further research.** In these circumstances, the method of calculating the rates of port dues, in the form in which it is presented on the site of the Ministry of Infrastructure, will become a tool of "manual management" in the size of rates, rather than an objective means of bringing them to a scientific and economically sound level. Therefore, the Ukrport Port Development Strategic Development Committee considers it appropriate to raise the question of radical change of approaches to the formation of basic rates of port dues in accordance with good maritime practice, bearing in mind that most European ports are developing their own infrastructure not at the expense of collection costs from shipowners and from funds received from the rotation of securities on the world stock market. A similar approach is used by ports in South-East Asia, South America and others. Taking into account this circumstance, we consider it necessary to fundamentally revise the indicated Methodology and the draft Law on the Concession, in so far as it relates to seaports, in order to grant the concessionaire the right to take appropriate action by granting the right to issue concession rights for placement on world stock markets.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України про адміністративні послуги (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 32, ст.409) [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17>
2. Закон України про морські порти України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65) [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
3. Членство України в СОТ: інституційні та економічні ефекти: звіт [Ігор Бураковски, Вероніка Мовчан, Константін Кравчук та ін.] НАН України, Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. – Київ : ІЕД, 2012. – 46 с.
4. Лейнг, Е. та О.Нів'євський(2017): Тариф спотикання: що не так з портовими зборами в Україні та як їх зробити конкурентними [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://voxukraine.org/2017/09/05/tarif-spotikannya-sho-ne-tak-z-portovimi-zborami-v-ukrayini-ta-ya-yih-zrobiti-konkurentnimi>
5. World Bank Port Reform Toolkit, 2nd Edition: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaw-world-bank-2nd-edition>
6. Michele Acciaro (2013): "A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research?" The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 29, Issue 2, August 2013, Pages 207-228
7. World Bank (2015): Shifting into Higher Gear. Recommendations for Improved Grain Logistics in Ukraine. Report No: ACS15163, August 2015
8. Korinek, J. and P.Sourdin (2009), "Clarifying trade costs: maritime transport and its effect on agricultural trade", OECD Trade policy Papers, No.92, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10/1787/220157847513>
9. Steven Radelet, Jeffrey D. Sachs, 1998, Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, Columbia University Academic Commons, <https://doi.org/10.7916/D8J39081>
10. Rose, A.K. 2004. Do we really know that the WTO increases trade? American Economic review 94(1):98-114, [https://issuu.com/wtopublications/docs/wto\\_20\\_brochure\\_tarrifs\\_e](https://issuu.com/wtopublications/docs/wto_20_brochure_tarrifs_e)

## REFERENCES

1. Zakon ukrayiny pro administratyvni posluhy (vidomosti verkhovnoyi rady (vvr), 2013, № 32, st.409): - Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17>[in Ukrainian]
2. Zakon ukrayiny pro mors"ki porty ukrayiny (vidomosti verkhovnoyi rady ukrayiny (vvr), 2013, № 7, st.65): - Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>[in Ukrainian]
3. Igor Burakovsky, Veronika Movchan, Konstantin Kravchuk et. Al(2012): "Membership of Ukraine in the WTO: Institutional and Economic Effects". Institute for Economic Research and Policy Consulting[in Ukrainian]
4. Lejnh, E., Niv'yevs"kyj O. (2017): Taryf spotykania: shho ne tak z portovymy zboramy v Ukrayini ta yak yix zrobyty konkurentnymy [The stumbling block: what is wrong with port fees in Ukraine

and how to make them competitive] Retrieved from: <https://voxukraine.org/2017/09/05/tarif-spotikannya-sho-ne-tak-z-portovimi-zborami-v-ukrayini-ta-ya-yih-zrobiti-konkurentnimi> [in Ukrainian]

5. World Bank Port Reform Toolkit, 2nd Edition: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>[in English]

6. Michele Acciaro (2013): “A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research?” The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 29, Issue 2, August 2013, Pages 207-228[in English]

7. World Bank (2015): Shifting into Higher Gear. Recommendations for Improved Grain Logistics in Ukraine. Report No: ACS15163, August 2015 [in English]

8. Korinek, J. and P.Sourdin (2009), “Clarifying trade costs: maritime transport and its effect on agricultural trade”, OECD Trade policy Papers, No.92, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/220157847513>[in English]

9. Steven Radelet, Jeffrey D. Sachs, (1998), Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth, Columbia University Academic Commons, <https://doi.org/10.7916/D8J39081>[in English]

10. Rose, A.K. 2004. Do we really know that the WTO increases trade? American Economic review 94(1):98-114, [https://issuu.com/wtopublications/docs/wto\\_20\\_brochure\\_tarrifs\\_e](https://issuu.com/wtopublications/docs/wto_20_brochure_tarrifs_e)[in English]