**Котлубай Олексій Михайлович. Економічний механізм розвитку торговельного мореплавання України : Дис... д-ра наук: 08.07.04 – 2005**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Котлубай О.М. Економічний механізм розвитку торговельного мореплавання України. Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – Економіка транспорту і зв’язку. Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, 2004.Дисертація присвячена узагальненню існуючого досвіду та вирішенню теоретико-методологічних та практичних проблем відтворення економічного механізму ефективного розвитку торговельного мореплавання України.В дисертації розроблені нові концептуальні засади морської політики України, дано теоретичне обґрунтування вирішення проблемних питань, встановлена система пріоритетів для етапу вступу і початку функціонування України у СОТ і ГАТС.Розроблені головні принципи другого міжнародного реєстру суден в Україні, забезпечую чого поєднання сприятливих економічних умов з високими вимогами забезпечення безпеки мореплавства, людського життя на морі, екологічної.Розроблені теоретичні обґрунтування, методичне та організаційне забезпечення оптимізації організаційних структур, організації відправлення зовнішньоторговельних вантажів переважно флотом, зафрахтованим українською стороною.Теоретичні положення, науково-методичні розробки та практичні рекомендації які отримані за результатами виконаного дослідження, використано в науковій, навчальній і практичній діяльності. |

 |
|

|  |
| --- |
| У дисертаційній роботі представлено теоретичне узагальнення і нове рішення наукової проблеми вибору ефективного механізму розвитку торговельного мореплавання України, яке дозволяє сформулювати наступні визначення, принципові положення, висновки і рекомендації.1. Трансформація в Україні соціалістичної планової економіки в перехідну економіку ринкового типу, як це доведено автором, здійснювалася засобами і методами старої адміністративно-командної системи, які могли тільки поруйнувати існуючі економічні механізми розширеного відтворювання і не були в змозі створити їх нову ринкову модель. Особливо це позначилося у сфері торговельного судноплавства України через наступні обставини:основна виробнича одиниця – торговий флот вже почав функціонувати в чисто ринкових умовах, а продовжував управлятися старою структурою і старими методами. Спроби реанімації колишніх принципів розвитку торговельного мореплавання існують ще і сьогодні;в Україні історично були відсутні інституційне морське право, фрахтова і логістична діяльність, а їх значущість для забезпечення стійкого функціонування торговельного мореплавання саме в період ломки колишнього соціалістичного укладу економіки була недооцінена;встановлена в державі єдина фіскальна модель фінансово-економічних відносин не враховувала особливостей їх прояву у сфері торговельного мореплавання навіть з погляду необхідного рівня авансування виробництва, не кажучи вже про рівень накопичення капіталу.2. В дисертації доведено, що у існуючих в країні економічних умовах ефективний розвиток торговельного мореплавання ні яким чином не міг бути досягнутий, оскільки, по-перше, функціонуючий економічний механізм невідповідав сучасним вимогам і економічному становищу, а, по-друге, була відсутня сама потреба у послугах морського флоту, оскільки зовнішня торгівля країни в експорті була орієнтована на FOB, а в імпорті на CIF. Це обумовлювалось ще й низьким рівнем фрахтових ставок в секторі балкерных перевезень, що існував до 2003 року.3. Автором обґрунтовано, що без створення необхідних умов сталого функціонування судноплавних компаній неможливо забезпечення розвитку торговельного мореплавання України. Саме теоретичне обґрунтування цього твердження та розробка принципів, засобів і програми досягнення необхідних умов є важливішими результатами дисертаційного дослідження.4. Визначення методологічних особливостей обґрунтування економічного механізму розвитку торговельного мореплавання у національній та світовій практиці, яке зроблене у дисертації, обумовило подальший розвиток теоретичних засад розвитку торговельного мореплавання, у тому числі визначень, класифікацій, принципів та умов: морської політики; реєстрації суден в Україні; організації управління основною діяльністю в судноплавних компаніях; організації перевезень зовнішньоторговельних вантажів; розвитку фрахтової, логістичної діяльності та морського права в країні; забезпечення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі; сталого функціонування судноплавних компаній.5. Важливою особливістю розробленого в дисертації економічного механізму розвитку торговельного мореплавання України є його системність, що дозволяє виділити приоритетні напрямки створення умов сталого функціонування судноплавних компаній в Україні. В процесі реалізації цих напрямків необхідно:підвищити ефективність дії податкових механізмів шляхом заміни діючої системи оподаткування єдиним фіксованим платежем з одиниці наявного тоннажу і можливості його розподілу між суб’єктами, що здійснюють його експлуатацію, звільнення від оподаткування прибутку що вкладатиметься у розвиток торговельного мореплавання України підприємствами-експортерами стратегічних вантажів, та прибутку фінансових установ отриманого від надання кредитів на будівництво флоту та розвиток суднобудівної галузі;забезпечити захист майнових інтересів кредиторів шляхом створення системи реєстрації застав і введення попереджувальних заборон вільної зміни власника та відчуження флоту, заподіяння системи пріоритетів позових вимог;удосконалити систему управління у судноплавстві, шляхом забезпечення гнучкості, сприйнятливості інноваційним процесам, відповідності кодексам МКУБ, ISPS, стандартам ISO, та розробки галузевого стандарту організаційної структури управління судноплавної компанії;удосконалити державне регулювання торговельного мореплавання шляхом переходу від прямого адміністративного впливу до розробки галузевих стандартів у технічній, експлуатаційній, фінансово-економічній, соціальній та управлінський сферах і мотивації добровільної сертифікації підприємств галузі незалежно від форм власності на відповідність цим стандартам;здійснити інституційні перетворення у сфері фрахтування, логістики, морському праві шляхом створення сприятливих умов для інтеграції окремих суб’єктів господарювання незалежно від форм власності та ефективного спільного розвитку;всебічно сприяти розвитку торговельного мореплавання України, перш за все шляхом розвитку конкурентних переваг засобами які не призведуть до дискримінації флотів інших країн і забезпечуватимуть суто конкурентний доступ до національної вантажної бази;6. В дисертації встановлено, що ефективне функціонування економічного механізму розвитку торговельного мореплавання забезпечується розробкою і обґрунтуванням основних концептуальних положень і методологічних принципів морської судноплавної політики України на етапах підготовки, вступу та початковому періоді участі України у СОТ та приєднанні до ГАТС.7. Можливість реалізації обґрунтованих в дисертації теоретичних положень економічного механізму розвитку торговельного мореплавання України забезпечується розробленим автором організаційно-економічним і методичним апаратом до яких належать економіко-математичні моделі оптимізації організаційних структур судноплавних компаній, оптимізації організаційно економічних структур, оптимізації відправлень зовнішньоторговельних вантажів флотом зафрахтованим українською стороною, модель сталого функціонування судноплавної компанії, організація дій по забезпеченню перевезень та задачі, що вирішуватимуться у процесі організації відправлення зовнішньоторговельних вантажів флотом, зафрахтованим українською стороною, удосконалення методів розрахунку фрахтових ставок при укладанні довгострокових фрахтових контрактів, удосконаленням нормативно-правової бази шляхом внесення обґрунтованих змін до Кодексу торговельного мореплавання України, стосовно правового положення NVOCC, капітана судна, що знаходиться у тайм-чартері.8. Розроблений в дисертації економічний механізм розвитку торговельного мореплавання України дозволяє виділити наступні етапи цього процесу.Перший етап***–***підготовчий (2005-2006) В рамках цього етапу передбачається:розробити комплекс заходів спрямованих на вдосконалення діяльності органів виконавчої влади по удосконаленню державного регулювання морського та річкового транспорту;сформувати систему цільових програм і проектів щодо:посилення стимулюючих функцій держави по здійсненню експорту вантажів на умовах СІФ, а імпорту на умовах ФОБ;створення економічно привабливого 2-го міжнародного реєстру суден в Україні;всебічного сприяння створенню Національної асоціації міжнародного морського права та забезпечення ефективної організації співпраці з нею всіх установ та організацій морського та річкового транспорту;розробки системи недискримінаційних ефективних заходів щодо державної підтримки національного судноплавства.Другий етап***–***впроваджуваний(2007-2008) на цьому етапі здійснюється впровадження розроблених підпрограм, комплексів заходів, прийняття Законодавчих актів та інших нормативних документів. На цьому етапі:завершується формування збалансованого нормативно-правового поля, яке створить умови і забезпечить гарантії ефективного господарювання, використання прав власності;починається функціонування консолідованої системи логістично-фрахтової діяльності в Україні;відправка державних вантажів починає здійснюватися переважно флотом, зафрахтованим українською стороною;починає впроваджуватись механізм сертифікації на відповідність державним стандартам у судноплавстві;значного поширення набуває недержавна власність;Третій етап ***–*** оціночний (2009-2010) на цьому етапі здійснюватиметься аналіз результатів дворічної діяльності економіки в умовах стимулювання розвитку національного судноплавства, коригування мети, системи цілей, принципів та засобів їх досягнення.Основним результатом 3-го етапу повинно бути досягнення 1,0 -1,25 млн. тон дедвейту суховантажного транспортного флоту, середнім віком не більше 8-10 років під національним прапоромЧетвертий етап – прискореного розвитку і сталого функціонування (2010-2015) роки на якому експорт вантажів здійснюється переважно на умовах СІФ, а імпорт – на умовах ФОБ, завдяки інвестиційній привабливості швидкими темпами здійснюється розвиток транспортного флоту, який реєструється під національним прапором, збільшуються надходження до Національного бюджету, покращується соціальна сфера, значно підвищується рівень екологічної безпеки, безпеки мореплавання, людського життя на морі. На кінець 2015 року транспортний флот (судна більш 1 тис. т) під національним прапором, переважно недержавної власності досягає 2,5 млн. т по дедвейту.9. Автором встановлено, що подальший розвиток торговельного мореплавання України буде пов’язаний з розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту, відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України. |

 |