**Немодрук Наталія Павлівна. Організаційно-економічні засади лібералізації в портовій діяльності України : Дис... канд. наук: 08.07.04 – 2007**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Немодрук Н. П. Організаційно-економічні засади лібералізації ціноутворення в портовій діяльності України: Рукопис.**  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 — економіка транспорту та зв'язку. — Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса, 2006 р.  Дисертація присвячена вирішенню проблем формування та реалізації тарифної політики в морських торговельних портах. У роботі розглянуто економічну сутність транспортного тарифу, досліджено його структуру та вказано на особливості класифікації транспортних тарифів. Обґрунтовано методологічні основи формування якісно нової тарифної політики, яка задовольняє вимогам сучасних транспортних перевізників, які обслуговують морські порти України.  Надано методики щодо застосування нових форм та методів реалізації тарифної політики в морських торговельних портах. Запропоновано методичні підходи до моделювання цінової стратегії морських торговельних портів і визначено оптимальні пріоритети реалізації тарифної політики морських портів.  Акцентовано увагу на посилення конкурентних переваг вітчизняних морських портів в умовах значних коливань кон'юнктури ринку морських транспортних послуг. | |
| |  | | --- | | У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення важливої науково-практичної задачі створення організаційно-економічних засад лібералізації ціноутворення в портовій діяльності України, яке дозволяє сформулювати основні положення, висновки і рекомендації, а саме:   1. Автором обґрунтовано множинність ринків портової діяльності, що дозволила виділити локальні ринки портових послуг як ринки обслуговування, які сформувалися в рамках кожного каналу — схеми транспортування вантажу, і, що саме головне, обґрунтувати первинність конкуренції між каналами обслуговування в порівнянні з конкуренцією між портами. 2. В дисертації доведено, що взаємовідношення учасників каналів обслуговування, що на сьогодні повністю сформувалися, мають скоріше взаємини кооперації і співпраці, як це властиво японському кейретсусу, ніж конкуренції і суперництва. У цих умовах виникає особливий вид переваги одного або частини учасників транспортного процесу на каналі обслуговування — умовна емерджентна рента. 3. Основним підходом до формування тарифів на лінійні та портові послуги на сьогоднішній день є реалізація умови “What the traffic will bear”, що обумовлює не тільки різні рівні рентабельності для різних вантажів, але й можливість переробки і перевезення певних вантажів нижче за собівартість при забезпеченні інтегральної рентабельності і прибутковості за всіма вантажопотоками. Ця, одна з основних особливостей ціноутворення в транспортній, зокрема в портовій сфері, як обґрунтовано автором, обумовлює індивідуальний характер здійснення цінової політики і формування тарифів, і неможливість формування єдиного ефективного підходу до ціноутворення в портовій діяльності в масштабах держави. 4. В умовах ціноутворення за принципом “What the traffic will bear” значно зростає роль спеціалізації і кооперації портів як засобів забезпечення економії на масштабах виробництва, і таким чином підвищення конкурентоспроможності. 5. У дисертації доведено, що корабельні, маякові та інші збори за сплату яких судно не отримує кількісно визначуваних послуг, повинні відноситись не до категорії податків, а до діяльності цивільно-правового характеру, тобто плати за послуги. 6. Ефективне функціонування організаційно-економічного механізму ціноутворення в портовій діяльності в умовах лібералізації і глобалізації економіки, як це встановлено в дисертації, необхідно пов'язувати з розробкою і реалізацією в перспективі принципів недержавного регулювання на основі суспільної оцінки величини вартості послуг портової діяльності, що у свою чергу вимагає реструктуризації портової сфери і комерціалізації надання послуг з переробки вантажів і обслуговування транспортних засобів. 7. Автором доведено, що забезпечення справедливої конкуренції на ринках лінійних, залізничних перевезень, портової діяльності і усунення можливості монопольних проявів відносно споживачів обумовлює доцільність реалізації умов “Common carrier” для суб’єктів господарювання, при одночасному виведенню їх з під дії антимонопольного законодавства. При цьому, регулююча роль держави повинна бути зведена до забезпечення через податкові механізми балансу інтересів транспортників і клієнтури, що забезпечує ефективне здійснення транспортного процесу і функціонування ринків транспортних послуг. 8. Формування тарифів на послуги з навантаження-вивантаження, як обґрунтовано в дисертації, для локального ринку повинне здійснюватися з урахуванням співвідношення провізних платежів, інтенсивності вантажних робіт, рівня портових зборів і ставок стивідорних робіт з усіх конкуруючих каналів обслуговування. | |