

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
ИМЕНИ АДМИРАЛА МАКАРОВА

ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ МОРЯ

- полувековые традиции научных исследований
- современные образовательные технологии
- программы международных академических обменов
- сертифицированная система управления качеством образовательных услуг (ISO 9001- 2008)
- стремительные карьеры талантливых выпускников



КАФЕДРЫ ФАКУЛЬТЕТА



Всегда актуально, независимо от политического режима, правящей партии, господствующей идеологии:

Экономика предприятия (7.03050401)
Менеджмент организаций и администрирование (7.03060101)
Учет и аудит (7.03050901)
Финансы и кредит (7.03050801)

Детальная информация для прагматичных романтиков на официальных сайтах

- Факультета экономики моря: <http://fem.nuos.edu.ua/>
- приёмной комиссии Национального университета кораблестроения: <http://abiturient.nuos.edu.ua/>



Vladimir N. Parsyak
Парсяк
Владимир
Никифорович

УДК 332.122
П 18

FROM SHIPBUILDING ECONOMY TO MARINE ECONOMY — APPROPRIATE VECTOR OF REGIONAL DEVELOPMENT

ОТ ЭКОНОМИКИ СУДОСТРОЕНИЯ К ЭКОНОМИКЕ МОРЯ — ЦЕЛЕСООБРАЗНЫЙ ВЕКТОР РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

DOI 10.1004/978-2-321-97838-8

Vladimir N. Parsyak

В. Н. Парсяк, д-р экон. наук, проф.
vladymyr.parsyak@nuos.edu.ua
ORCID ID: 0000-0002-4756-8977

Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Nikolaev

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, г. Николаєв

Abstract. Azov and Black seas with a coastline length of 2782 km are one of the unchangeable treasures, by which Ukraine was originally endowed. On the convincing examples of comparison of the domestic realities with foreign practice, on the one hand the author demonstrates the business unwillingness and government inability to launch the financial flows on the maritime economic complex development, and on the other hand, to develop the required conditions for this. As a result, the country loses profitable markets and the investment flows are oriented beyond its borders. In order to change the situation for the better, it is recommended to distract yourself from focusing the attention on the shipbuilding problem. Not as much this problem is no longer urgent as beyond temporary difficulties of the field not to lose the prospects which open the complex development of maritime potential. It was formulated that the future of marine economy is directly related to the preparation of competent personnel by the specialized higher education institutions, including the Economics Department of the Admiral Makarov National University of Shipbuilding.

Keywords: World Ocean, sea, marine economy, shipbuilding, maritime transport industry, research and education sector.

Аннотация. Изложена мысль о будущем причерноморских регионов Украины, связанным с использованием колоссального потенциала моря. В этом контексте предложено-авторское видение структуры экономики моря и места в ней высшей школы — источника компетентного профессионального персонала.

Ключевые слова: Мировой океан, море, морская экономика, судостроение, морской транспортный комплекс, научно-образовательная сфера.

Анотація. Викладено думки щодо майбутнього причорноморських регіонів України, пов'язаного з використанням колосального потенціалу моря. У цьому контексті запропоновано авторське бачення структури економіки моря та місця, яке посідає у ній вища школа — джерело компетентного професійного персоналу.

Ключові слова: Світовий океан, море, морська економіка, суднобудування, морський транспортний комплекс, науково-освітня сфера.

References

Beregovaya liniya stran mira — The coastline of countries of the world. Available at: <http://www.yestravel.ru/world/rating/geography/coastline/>.

Zhizn morya — Sea life. Available at: <http://www.sakhalin.ru/boomerang/sea/fakt18.htm>

Kitayskaya morskaya ekonomika stanovitsya novym dvigatelem rosta — Chinese marine economy becomes a new engine of development. Available at: <http://russian.people.com.cn/31518/7967897.html>

Kozyr B., Fateev N. Povyshenie konkurentosposobnosti nikolaevskogo regiona na platforme klasternykh sistem [Improving the competitiveness of the Mykolayiv region on the platform of cluster systems]. *Ekonomist — The Economist*, 2010, no. 7, pp. 23–26.

Konventsiaya OON po morskomu pravu — The Law of the Sea Convention. Available at: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057

Kryzanovskiy, P.A., Gromova, E.N., Galushkina, T.P. *Morskaya ekonomika: segodnya i zavtra* [Marine economy: now and tomorrow]. Moscow, Nauka Publ., 1991. 159 p.

Lisitskiy V. *Sudostroenie Ukrainy v medlennoy agonii — The Ukrainian shipbuilding is in the lingering death.* Available at: <http://republic.com.ua/article/16146-old.html>

Morskaya ekonomika Severnoy Germanii — Marine economy of the North Germany. Available at: <http://ru.hamburg-economy.de/business-location-hamburg/2110100/maritime-economy.html>

Morskaya ekonomika na frantsuzskoy vystavke Euromaritime — Marine economy at the Euromaritime French exhibition. Available at: <http://www.ambafrance-by.org/Morskaya-ekonomika-na-francuzskoj>

Parkhomenko I. N. Sudostroenie – multiplikator rozvitiya smezhnykh kontsentrov ekonomiki Ukrainy [Shipbuilding is a multiplier of the development of Ukrainian economy related concentrers]. *Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system — Methods and tools for managing the development of transport systems*, 2012, no. 19, pp. 20–29.

Pravila predostavleniya prava plavaniya morskikh torgovykh sudov pod Gosudarstvennym flagom Respubliki Kazakhstan. Utverzhdeny postanovleniem Kabineta Ministrov Respubliki Kazakhstan ot 9. 12. 1993 g. (№ 1231) [Regulations for granting the right to fly the commercial maritime vessels under the State Flag of the Republic of Kazakhstan. Approved by the Cabinet of Ministers of the Republic of Kazakhstan dated 9. 12. 1993.] (No. 1231)]. Available at: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P930001231_

Razvedenie lososya na fermakh (akvakultura) — Salmon culture at the farms (mariculture). Available at: http://www.sakhalin.ru/boomerang/salmon/baza/pages/6_5.htm

Rekordnyy dokhod ot turizma v 2011 — Record profit from the tourism in 2011. Available at: <http://thailand-news.ru/news/biznes/rekordnyy-dohod-ot-turizma-v-2011>

Serkov D. Zolotoe dno (Goldmine). *Itogi — Results*, 2003, no. 28. Available at: <http://www.itogi.ru/archive/2003/28/85452.html>

Sostav mirovogo transportnogo flota — Composition of the global cargo fleet. Available at: http://www.morinfocenter.ru/world-fleet_sostav.asp

Timchuk D. *Kto spaset ukrainskoe sudostroenie? — Who will save the Ukrainian shipbuilding?* Available at: <http://odnarodyna.com.ua/node/11921>

Mahan A. T. *The Influence Of Sea Power Upon History, 1660–1783.* (Dover Military History, Weapons, Armor). Louisiana, Pelican Publishing Company Publ., 2003. 640 p.

Problem statement. The term “economy” has a wide range of meanings and each of them relates to a certain scientific field. In the context of this article only one meaning of the term is considered: an activity which is connected with the arrangement of material conditions of people’s life. Depending on its scale one distinguishes global economy, economy of states or their unions (permanent, temporary), regions, cities, types of activities (for instance, maritime transport industry economy); according to such a criterion as intensity of economic exchanges with external environment — open, or, vice versa, autocracy economy.

Only specialists are familiar with some of them; others are suddenly in the center of intense debates which the wide range of public and the media are joined to. This is what happened to the domestic shipbuilding economy [7, 10, 16] due to the fact that it unfortunately fell into a protracted and increasingly growing crisis with numerous negative consequences. And these consequences were negative not only for the employees of the enterprises. Recently, in the process of discussions which took place among the specialists, one can hear more often about “marine economy”. At first glance, this word group can sound strangely, but it is filled with deep meaning subject to careful attitude towards it. Especially in the regional contexts of coastal territories development, populated areas, which are geographically, and therefore historically connect their past, present and foreseeable future with the sea.

The discoverers and later researchers of this phenomenon have been known since the earliest times (only

Постановка проблемы. Термин «экономика» имеет целый ряд значений, каждое из которых относится к той или иной научной отрасли. В контексте этой статьи рассмотрим лишь одно из них — деятельность, связанную с созданием материальных условий жизни людей. В зависимости от ее масштабов различают мировую экономику, экономику отдельных государств или их союзов (постоянных, временных), регионов, городов, видов деятельности (например, экономика морского транспортного комплекса); в соответствии с таким критерием, как интенсивность хозяйственных обменов с внешней средой? — открытую или, наоборот, экономику автократии.

С некоторыми из них хорошо знакомы лишь специалисты, иные внезапно оказываются в центре интенсивных дискуссий, к которым приобщаются широкие круги общественности, средства массовой информации. Именно так случилось с отечественной экономикой судостроения [7, 10, 16] в силу того, что она попала, как это ни печально, в затяжной и все более углубляющийся кризис с многочисленными негативными последствиями. И не только для работников соответствующих предприятий. В последнее время, в ходе обсуждений, которые происходят среди профессионалов, можно все чаще услышать об «экономике моря» или «морской экономике». Удивительное, на первый взгляд, словосочетание при условии внимательного к нему отношения наполняется глубоким смыслом. Особенно в региональных контекстах развития прибрежных территорий, населенных пунктов, которые географически, а потому и исторически, связывают свое прошлое, сегодняшний день и обозримое будущее с морем.

some of them are [6, 17]). For instance, the first edition of the book of A. T. Mahan which is called “The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783” was published in 1890. Meanwhile, it did not prevent the author to prove convincingly that travelling and transportation of goods have always been relatively easier and cheaper by water than by land. “Who owns the sea, owns the land and all its wealth” — declared a famous naval theorist.

Nowadays, we can find the confirmation of absolute justice of the given statement in the European Union. Such cities as Hamburg, Brunsbüttel, Stade, Cuxhoben and Glückstadt (it is in the North of Germany) preserve carefully and multiply diligently the centuries-old maritime traditions which define their distinctive character, constitute a solid foundation for prosperity. Its moving force, centers of income attraction, of course, ports (through which almost half of exports and imports of Germany passes). Meanwhile, the world leading developers of oceanic, offshore engineering, navigators and fishermen should not go unmentioned. Together with academic and scientific research institutions, they have brought the fame of continent sea gates [8] to Hamburg, although it stretched along the banks of the river like in case with Mykolayiv. The only difference is that we have the Southern Bug (35 km up to the Dnipro estuary), and they have the Elbe (more than 100 km before it flows into the Baltic Sea).

By the beginning of 2012 the French marine economy has provided 305 thousand people with work. Its annual turnover is 52 billion euros [9]. By the way, all companies in the sector (among them such well-known giants as “DCNS”, “EDF En”, “Alstom”, “STX”, “Louis Dreyfus Armateurs”) are clustered. The specialists from the National University of Shipbuilding often paid attention to the significant potential of this organizational and legal form of economic integration [4]. But now business is still hesitating about the benefits of these offers: it does not reject, but in the meantime it is not in a hurry to turn the design ideas into reality.

Первооткрыватели и более поздние исследователи этого явления известны с давних пор (лишь некоторые из них — [6, 17]). Скажем, первое издание книги А. Т. Мэхэна «Влияние военной силы на историю 1660–1783» увидело свет еще в 1890 г. Между тем, это нисколько не помешало автору убедительно доказать, что путешествия и перевозки товаров водой всегда были сравнительно легче и дешевле, нежели сушей. Кто владеет морем, — провозглашал прославленный военно-морской теоретик, — тот владеет сушей и всеми ее богатствами.

Подтверждение безусловной справедливости приведенного утверждения, но уже в наше время, находим в Европейском Союзе. Города Гамбург, Брунсбюттель, Штаде, Куксхафен и Глюксштадт (это — север Германии) бережно сохраняют и старательно приумножают многовековые морские традиции, которые определяют их самобытный характер, составляют прочный фундамент процветания. Его движущая сила, центры притяжения доходов, естественно, — порты (через них проходит почти половина экспорта и импорта Земли Немцев). Между тем, нельзя не упомянуть и ведущих мировых разработчиков океанической, оффшорной техники, судоводителей, рыболовов. Вместе с учебными и научно-исследовательскими учреждениями они снискали Гамбургу славу морских ворот континента [8], хотя он, подобно Николаеву, раскинулся по берегам реки. С той только разницей, что у нас — Южный Буг (до Днепровского лимана — 35 км), а у них — Эльба (до впадения в Балтийское море — более 100 км).

К началу 2012 г. морская экономика Франции обеспечивала работой 305 тыс. человек. Ее годовой оборот составляет 52 млрд евро [9]. Кстати, все компании сектора (а среди них такие известные гиганты, как «DCNS», «EDF En», «Alstom», «STX», «Louis Dreyfus Armateurs»), объединены в кластер. На существенный потенциал этой организационно-правовой формы экономической интеграции не однажды обращали внимание и специалисты Национального университета кораблестроения [4]. Но пока бизнес все еще раздумывает о пользе этих предложений: не отвергает, но между тем не спешит претворять конструктивные идеи в жизнь.



Panorama of Hamburg Port
Панорама гамбургского порта



Mykolayiv Sea Trade Port
Николаевский морской торговый порт

Chinese marine economy has turned into a powerful engine of the country development [3]. According to the Ministry of PRC Land and Natural Resources, its gross output reached 4.56 trillion yuan (720 billion USD) in 2011, which exceeds the level of 2006 more than twice. This is 9.7% of GDP, 34.2 million of work places. The People's Republic has huge potential of marine transportation (annual goods transit capacity of 20 Chinese ports exceeds 100 million tons), 90% of external trade is carried out by marine transport. The ships constructed here are exported to 169 countries and regions of the planet.

Even those who know little about "big water" tend to take a small chance to "touch" its benefits: from 1993 to 2003, the Republic of Kazakhstan gave a right to the sea trade ships to sail under its national flag. For this it was enough to buy a ship patent by having performed a number of formalities previously [11]. In conclusion, we mention the Somali pirates not because we sympathize their dubious profession, but in order to emphasize that they also turn to the sea as a source of income, although in a very peculiar manner.

Conclusion: if there's noise of the surf nearby, only a desperate idler is able to complain about the lack of means of living.

Analysis of the literature. It will be unfair to say that certain aspects of the problem are not illustrated in the publications of our recent predecessors. But some of them limit their "horizon" by work organization on transshipment in ports, focusing on so-called "marine complex". Those who are fascinated by marine transportation (international, coasting) insist with enviable persistence that without their advanced development the country economy would deprive itself the future. There are a lot of such examples of "niche specialization" (both scientific and business). We believe that the reader is able to continue its list.

Aim of the article. It is known from the geography books that the sea is a part of a water shell of our planet, the Earth surface deepening filled with bitter and salt water (its average level is 35 ppm). Meanwhile, in contrast to the common criteria, the supporters of sea are not only those who live nearby it, but anyone who dreams to receive any benefit from it now or potentially. There are the citizens of the town over the Bug among them. The town appeared, in fact, thanks to G. A. Potemkin and his efforts to establish a "forge" of shipbuilding for the Black Sea Fleet of the Russian Empire. Therefore, since 1789 and until now we consider ourselves to be shipbuilders.

But times change, the market becomes more demanding, the needs brought by it to the satisfaction become more diverse. We should regard it with understanding, not to grieve and complain incessantly about any metamorphoses (even if they involve troubles), not

В мощный локомотив развития страны превратилась морская экономика Китая [3]. Согласно информации Министерства земельных и природных ресурсов КНР, ее валовая продукция в 2011 г. достигла 4,56 трлн юаней (720 млрд дол. США), что превосходит уровень 2006 г. более чем в два раза. Это — 9,7% от ВВП страны, 34,2 млн рабочих мест. Народная республика обладает огромным потенциалом морских перевозок (ежегодная грузопропускная способность 20 китайских портов превышает 100 млн т), 90% внешней торговли осуществляется морским транспортом. Построенные здесь суда экспортируются в 169 стран и районов планеты.

Даже те, кто о «большой воде» знает лишь понаслышке, стремятся воспользоваться хоть малой возможностью «прикоснуться» к ее благам: с 1993 по 2003 г. Республика Казахстан предоставляла право морским торговым судам ходить под ее государственным флагом. Для этого достаточно было приобрести судовой патент, выполнив предварительно ряд формальностей [11]. О сомалийских пиратах, в заключение, упоминаем не потому, упаси Бог, что сочувствуем их сомнительному ремеслу, но дабы подчеркнуть: они тоже обращаются к морю как к источнику заработка. Хотя и в весьма своеобразной манере.

Вывод: если рядом шумит прибой, только отчаянный бездельник способен жаловаться на отсутствие средств к существованию.

Анализ литературы. Будет несправедливо говорить, что те или иные аспекты проблемы не освещены в публикациях наших недавних предшественников. Но часть из них, сосредоточившись на так называемом «морехозяйственном комплексе», ограничивают свой «горизонт» организацией работ по перевалке грузов в портах. Те, кто увлечен морскими транспортными перевозками (международными, каботажными), с завидным упорством настаивают на том, что именно без их опережающего развития экономика страны лишит себя будущего. Таких примеров «узкой специализации» (и научной, и предпринимательской) — множество. Полагаем, и читатель способен продолжить их перечисление.

ЦЕЛЬ СТАТЬИ. Еще из школьных учебников географии известно, что море — это часть водной оболочки нашей планеты, углубление земной поверхности, заполненное горько-соленой водой (ее средний уровень составляет 35 промилле). Между тем, в противовес распространенным критериям, приверженцами моря считают себя не только те, кто живет в его непосредственной близости, но каждый, кто уже теперь или потенциально мечтает получать от него какую-либо пользу. Среди них — граждане города над Бугом, который появился, собственно, благодаря Г. А. Потемкину и его усилиям по созданию «кузницы» кораблестроения для Черноморского флота Российской империи. Поэтому с 1789 г. и поныне мы считаем себя корабельщиками.

Но времена меняются, рынок становится более требовательным, потребности, предъявленные на нем

to want manna from heaven, because not everyone gets lucky with it. It is more productive to evaluate the current course of events and outline the vector of motion in the future. The tendency not to be limited only by declarations, but to use them as a base for understanding the substantial content of the notion “marine economy” have defined the aim of this publication.

Basic material. First of all, we should find out whether there are preconditions for the further development of the topic. Only one glance at the physical map of the world is enough to make sure that our country has the Black (the length of the coastline is 1540 km) and the Azov Sea (1242 km). If you compare Ukraine to other states, it turns out that according to the mentioned indicator, it is inferior to the United States, the People's Republic of China, and a little to France. But it surpasses Germany, Poland and especially Holland (Fig. 1). Reasons for selecting the comparative basis look quite eloquent, in our opinion.

The Bosphorus and Dardanelles straits provide the gate to the Marmara, the Aegean and the Mediterranean Sea and then to the World Ocean. Several small islands belong to Ukraine, only one of which — Zmiinyi (with the area of 0.2 km²) — is located on a relatively long distance from the coast (35–37 km). There are about 100 km² under the jurisdiction of Ukraine in the Black Sea region. Let us recollect, that in accordance with the UN Convention on the Law of the Sea (1982) [5] the following areas of marine waters are provided:

territorial waters are 12 miles from the coast. There is the indisputable ownership of all living and nonliving resources of the ocean, in the framework of international agreements and national legislation;

adjacent waters are 24 miles, within which coastal states conduct the independent health, immigration, environmental and customs policies;

exclusive economic zone (up to 200 miles). The states have rights to regulate construction works in these borders — pipelines, cable routes; use maritime infrastructure (artificial islands, installations, structures) for economic, scientific and environmental aims. But they do not have sovereignty above the sea area or its resources. They have only purpose-made rights. It's noteworthy that such countries as the USA, Japan, the UK, France (all are the members of the “Group of Seven”), possess less area of land than the exclusive economic zones (in the latter case more than 20 times). It is another confirmation of the laws manifested that the “immersion” depth into the marine economy directly affects the level of prosperity of the country;

continental shelf (not more than 350 miles, or not more than 100 miles from the depth mark of 2500 m). We are talking about the seabed including the subsoil on

к удовлетворению, — все разнообразнее. К этому следует относиться с пониманием, не горевать и не жаловаться беспрестанно по поводу тех или иных метаморфоз (даже если они сопряжены с неприятностями), не желать манны с небес, ибо далеко не каждому с ней улыбается удача. Куда продуктивнее оценить текущий ход событий и очертить вектор движения в будущее. Стремление не ограничиться одними лишь декларациями, но использовать их как плацдарм для осмысления содержательного наполнения понятия «экономика моря» определило цель этой публикации.

Изложение основного материала. Сначала выясним, имеются ли предпосылки для дальнейшего развития темы. Одного лишь беглого взгляда на физическую карту земного шара достаточно, чтобы убедиться: нашей стране дарованы Черное (протяженность береговой линии — 1540 км) и Азовское (1242 км) моря. Если сравнить Украину с иными государствами, выяснится: по упомянутому показателю она существенно уступает США, Китайской Народной Республике, немного — Франции. Зато превосходит Германию, Польшу и тем более Голландию (рис. 1). Основания для выбора сопоставительной базы выглядят, на наш взгляд, достаточно красноречивыми.

Проливы Босфор и Дарданеллы обеспечивают выход в Мраморное, Эгейское, Средиземное моря и далее в Мировой океан. Украине принадлежит несколько небольших островов, лишь один из которых — Змеиный (площадью 0,2 км²) — расположен на относительно солидном расстоянии от берега (35–37 км). Под юрисдикцией Украины в Азово-Черноморском бассейне находится около 100 тыс. км². Напомним в связи с этим, что в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву (1982 г.) [5] предусмотрены следующие зоны морской акватории:

территориальные воды — 12 миль от берега. Здесь — неоспоримое, в рамках международных соглашений и национального законодательства, право собственности на все живые и неживые ресурсы океана;

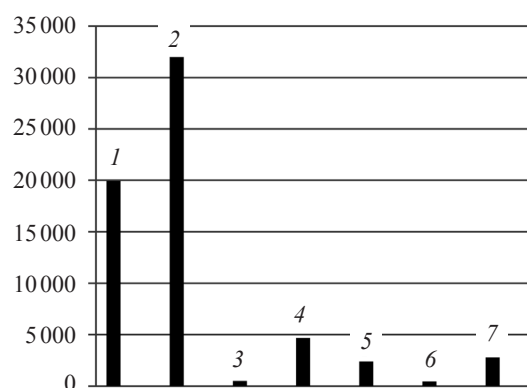


Fig. 1. Length of the coastlines of certain states, km [1]

Рис. 1. Протяженность береговых линий некоторых государств, км [1]:

1 — USA / США; 2 — China / Китай; 3 — Poland / Польша; 4 — France / Франция; 5 — Germany / Германия; 6 — Holland / Голландия; 7 — Ukraine / Украина

which the coastal states have their sovereign right to explore and develop natural resources;

the open sea, which is used for navigation, fishing, aircraft flights, research projects implementation. Some types of economic activity subject to international conventions in this water area. The examples of them are “On Fisheries and Protection of Living Resources of the Open Sea”, “On Regulation of Whaling”, “On Conservation of Antarctic Living Marine Resources” and, of course, “On Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Materials”.

Therefore: a) Ukraine is really a marine state, which, however, not always uses sparingly what it has¹; b) the prospects are not hopeless. Especially, if you appreciate the hard work which is demonstrated by the population of large and small states to maintain its maritime identity, and expertly follow their example, at least.

Now, summarizing the results of our own observations and analysis of the available information on business practices, let us survey the activities, which form the marine economy collectively (Fig. 2). The following classification alone impresses greatly.

Obviously, the sea is an inexhaustible resources supply. The human, by virtue of their inherent features, especially actively produced all that they needed in familiar environment, i.e. on land. The available technology mobilized them². Consequently, the sea has retained truly enormous wealth. In addition, it eventually grows at the expense of the earth surface erosion (river outwashes) and precipitations of cosmogenic origin (we are talking about billions tons of solid)³.

There are ferromanganese field, building materials (sand, lime, gravel), salt. Coal extraction on the shelf is led by Australia, the UK, Canada, New Zealand, and Japan. In addition, almost the entire periodic table of Mendeleev is dissolved in seawater itself. It is a real source of uranium, magnesium (almost half of the world production). The era of industrial extraction of cobalt, bromine, chromium, molybdenum, lithium, vanadium, copper, silver, and gold (which is hard to believe) is not so far.

¹ The examples are Black Sea Ocean Company, Ochakiv Mussel- and Oyster-Canning Branch, under the jurisdiction of Romania (by the decision of the Hague International Court of Justice), almost 80% of the ones disputed oil and gas continental shelf in the area of the islands of Serpents.

² Is this the reason luminaries economic thought considered land one of the factors of production, while the sea has not received such an honor? And it seems, is not deserved.

³ We will not hide, however, that with the river water in the sea get millions of tons of industrial and household waste, and with them, nitrogen, and phosphorus. As a consequence - a significant inhibition of the natural self-healing processes of flora and fauna, water self-purification. Conclusion arises by itself: a civilized economy presupposes human care for the Protection of the sea.

прилежащие воды — 24 мили, в пределах которых прибрежные государства проводят самостоятельную санитарную, иммиграционную, экологическую и таможенную политику;

исключительная экономическая зона (до 200 миль). У государств наличествуют права регулировать в этих границах строительные работы — трубопроводы, кабельные трассы; использовать морскую инфраструктуру (искусственные острова, установки, сооружения) для экономических, научных и экологических целей. А вот суверенитета над самой акваторией моря или ее ресурсами они не имеют. Лишь права, да и то целевого назначения. Обращает на себя внимание, что у таких государств, как США, Япония, Великобритания, Франция (все — члены «Group of Seven»), площади принадлежащей им суши меньше, чем исключительные экономические зоны (в последнем случае более чем в 20 раз). Это ли не является еще одним подтверждением проявляющейся закономерности: глубина «погружения» в морскую экономику непосредственно влияет на уровень процветания страны;

континентальный шельф (не более 350 миль или не более 100 миль от отметки глубин в 2500 м). Речь идет о морском дне, включая недра, на котором прибрежные государства осуществляют свое суверенное право разведывать и разрабатывать природные богатства;

открытое море, которое используется для судоходства, рыболовства, полета самолетов, реализации исследовательских проектов. Некоторые виды хозяйственной деятельности в этом водном пространстве подчиняются международным конвенциям, например «О рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря», «По регулированию китобойного промысла»; «О сохранении живых морских ресурсов Антарктики» и, разумеется, «По предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов».

Следовательно: а) Украина действительно морская держава, которая, однако, далеко не всегда рационально распоряжается тем, что имеет¹; б) перспективы не безнадежны. Особенно если по достоинству оценить усердие, которое демонстрирует население больших и малых государств для сохранения своей морской самобытности, и как минимум, умело следовать их примеру.

Теперь, обобщая результаты собственных наблюдений и анализа доступной информации о хозяйственной практике, обозрим виды деятельности, которые в совокупности и взаимосвязи образуют экономику моря (рис. 2). Одна лишь приведенная классификация производит внушительное впечатление. Очевидно, море — неисчерпаемый источник ресурсов. Человек, в силу присущих ему особенностей, особенно активно занимался добычей всего, что ему необходимо,

¹ Примерам несть числа: Черноморское морское пароходство, Очаковский мидиево-устричный комбинат, переход под юрисдикцию Румынии (по решению гаагского Международного суда ООН) почти 80 % спорного (некогда) нефтегазового континентального шельфа в районе острова Змеиный.

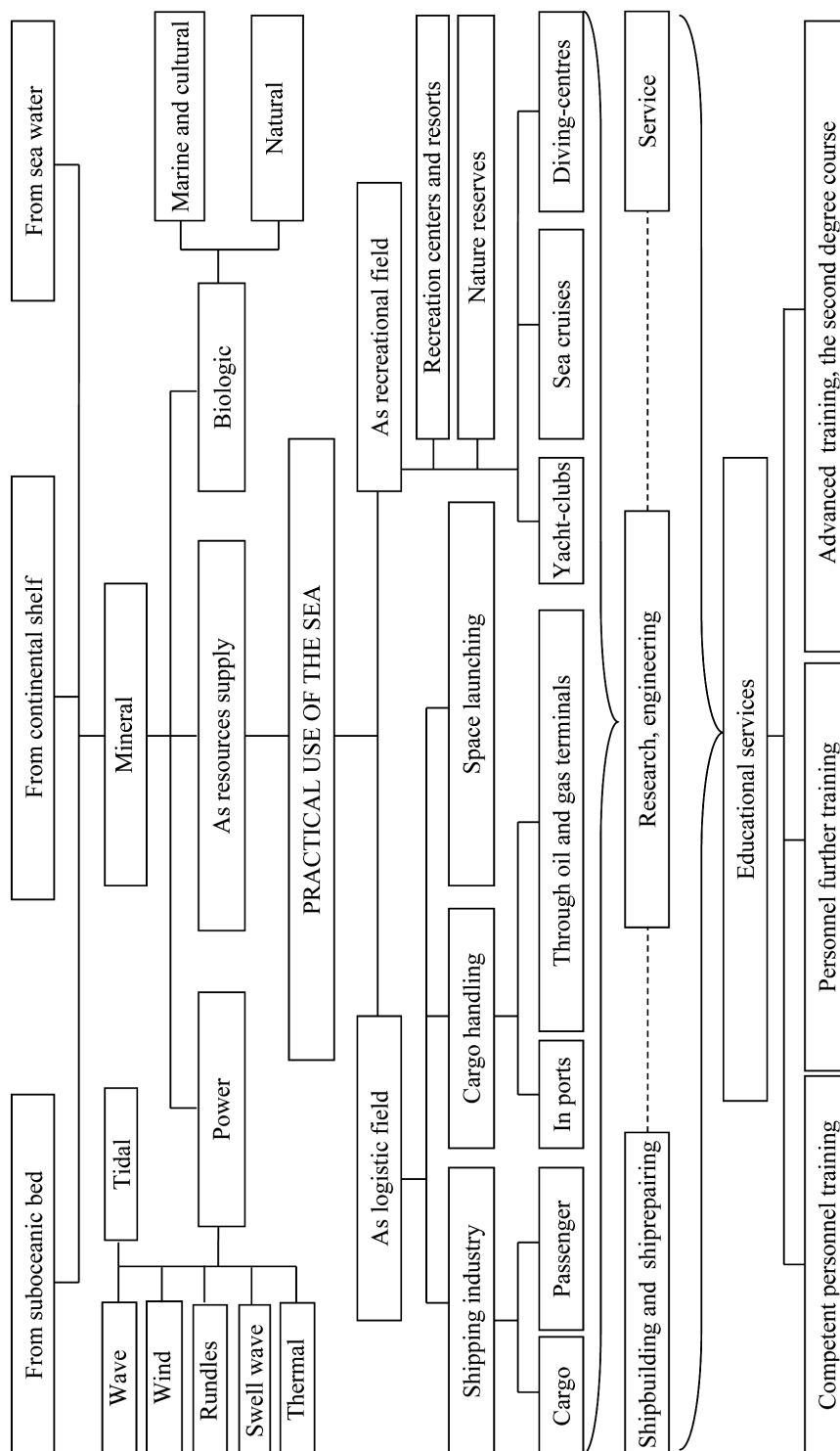


Fig. 2. Marine Economy Structure

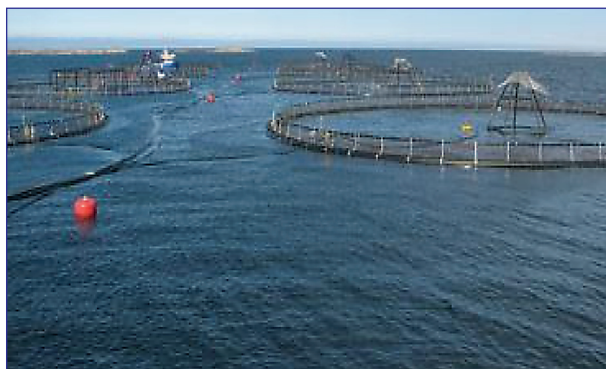
Рис. 2. Структура экономики моря:

Practical use of the sea — хозяйственное использование моря; *As resources supply* — как источника ресурсов; *Power* — энергетических; *Wave, wind, rundles, swell waves, thermal, tidal* — волновых, ветровых, течений, зыби, термальных, приливных; *Mineral* — минеральных; *From suboceanic bed, from continental shelf, from sea water* — с глубоководного ложа, с континентального шельфа, из морской воды; *Biologic* — биологических; *Marine and cultural, natural* — маринкультурных, природных; *As logistic field* — как логистической сферы; *As recreational field* — как рекреационной сферы; *Shipping industry, cargo, passenger* — морские перевозки, грузовые, пассажирские; *Cargo handling, in ports, through oil and gas terminals* — переработка грузов, в портах, через нефтяные и газовые терминалы; *Space launching* — запуски космических аппаратов; *Recreation centers and resorts* — центры отдыха и курорты; *Nature reserves* — природные охраняемые территории; *Yacht-clubs* — яхт-клубы; *Sea cruises* — морские круизы; *Diving-centres* — дайвинг-центры; *Research, engineering* — научные исследования, инжиниринг; *Shipbuilding and ship repairing* — судостроение и судоремонт; *Service* — сервис; *Educational services, competent personnel training, personnel further training, advanced training, the second degree course* — оказание образовательных услуг, подготовка компетентных кадров, повышение квалификации персонала, переподготовка, получение второго высшего образования

According to Professor V. Reznick, “in the 90-s of the last century, special sampling was conducted on several research vessels in the waters of the north-western shelf of the Black Sea, provides a complete capture of gold particles, including dusts. The precious metal was found in most of them, and in the section of the paleoestuary of the Dnipro river the average amount per ton of water was about 0.436g. Thus, we can speak about the existence of the Azov-Black Sea placer gold province covering the shelf and the adjacent land. The grain sizes of gold reach 0.5 mm, and their shape varies. Among them, there are apparently both particles, carried out by rivers and gold particles” [14].

Large amounts of oil (a quarter of the world production), gas (the tenth part) are intensively extracted from the underwater subsoil using the drilling, jack-up, semi-submersible platforms, special vessels. In accordance with the increasing shortage of hydrocarbon fuels, there is a big attention to the underhydrate gas reserves (according to the preliminary estimates it is about 10 trillion m³). The terrible tragedies followed the major accidents and fires (one of the most resonant was on the Deepwater Horizon platform in the Gulf of Mexico, 2010) made one to have a closer look at the alternative sea energy. Despite the fact that the technologies of its mobilization (tidal stations in France and Scotland, in San Bernardino Strait in the Philippines) have already been realized into practice, there is still a problem of the high cost of hydraulic structure construction and their environmental impact assessment.

Biological resources of the sea are the natural resources, and also cultured marine fishery organisms (cod, salmon, tiger shrimp, scallops) and algae. In many countries (Norway, Chile, Japan, the USA, Canada) the marine culture has become an important part of the food industry. Suffice it to say that nowadays more than 99 % of the Atlantic salmon and over 60% of all animal units of this species live in sea ponds [12]. But almost all the



Salmon Farm i Norway

Ферма по разведению лосося в Норвегии

в привычной среде — на суше. К этому его подвигали и имеющиеся в наличии технологии². Как следствие, море сохранило в себе поистине несметные богатства. Добавим к этому, что они со временем прирастают за счет эрозии земной поверхности (выносы рек) и осадков космогенного происхождения (речь идет о миллиардах тонн твердого вещества)³.

Здесь и железомарганцевые поля, и строительные материалы (песок, известь, гравий), соль. Добычу каменного угля на шельфе ведут Австралия, Великобритания, Канада, Новая Зеландия, Япония. Кроме того, практически вся таблица Менделеева растворена в самой морской воде. Она — реальный источник урана, магния (чуть ли не половина мировой добычи). Не за горами эпоха промышленного извлечения кобальта, брома, хрома, молибдена, лития, ванадия, меди, серебра и, в это трудно поверить, — золота.

По свидетельству профессора В. Резника, «в 90-х годах прошлого века на нескольких научно-исследовательских судах проводился специальный отбор проб в акватории северо-западного шельфа Черного моря, обеспечивавший полное улавливание золотых частиц, включая пылевидные. Драгоценный металл был обнаружено в большинстве из них, а на участке палеолимана реки Днепр в среднем на тонну воды приходилось около 0,436 г. Таким образом, можно говорить о существовании азово-черноморской золоторассыпной провинции, охватывающей шельф и прилегающую сушу. Размеры зерен золота достигают 0,5 мм, а форма разнообразна. Среди них, по видимому, есть как частички, вынесенные реками, так и самородные золотишки» [14].

Интенсивно извлекают из подводных недр большие объемы нефти (четверть мировой добычи), газа (десятая часть), используя для этого буровые самоподъемные, полупогружные платформы, специальные суда. В связи с усиливающимся дефицитом углеводородного топлива все большее внимание привлекают к себе запасы подгидратного газа (по предварительным оценкам это около 10 трлн м³). Ужасные трагедии, последовавшие за крупными авариями и пожарами (одна из наиболее резонансных — на платформе Deepwater Horizon в Мексиканском заливе, 2010 г.), заставили еще внимательнее присмотреться к альтернативному энергетическому потенциалу моря. Несмотря на то, что уже известны реализованные на практике технологии его мобилизации (приливные станции во Франции и Шотландии, в Сан-Бернардино-Стрейт на Филиппинах), нерешенной остается проблема

² Не по этой ли причине корифеи экономической мысли считали землю одним из факторов производства, в то время как море такой чести не удостоилось? И как представляется, абсолютно не заслуженно.

³ Не будем скрывать, однако, что с речной водой в моря попадают миллионы тонн промышленных и бытовых отходов, а вместе с ними азот, фосфор. Как следствие — существенное торможение естественных процессов самовосстановления флоры и фауны, самоочищения воды. Вывод напрашивается сам собою: цивилизованная экономика предполагает заботу человека об охране моря.

coast of the Black Sea and the Azov Sea are very favorable areas for fish farming, for example mussels. They are also the resources of biologic seawater purification (1 m² of mussel bank the shellfish filter 50...90 m³ of water for 24 hours, halving the amount of contained therein pathogenic bacteria) [2].

There is information from the UN Commission on Trade and Development (UNCTAD) according to the sea benefit as a global logistics sphere of the planet: more than 80% of goods traded in the world are delivered to customers by seagoing vessels, within the past 20 years the volume of maritime trade increased almost twice (Table 1).

It should be marked that only within the past marketing year our country exported 21.3 million tons (this is almost 14% more than last year) of grain: wheat, corn, sunflower and other crops. Most of it was transported by sea! That's only in someone else's pockets where income for providing tonnage is accumulated to reinvest soon in the construction of new bulk carriers, tankers, container ships, reefers and offshore vessels. Analyzing the information in Table 1, we conclude that the number of vessels during the study period increased by 1.4 times, and their deadweight by 1.8 times.

Who still doubts of the need for renewal of the domestic shipbuilding industry? Otherwise speaking: who lobbies the interests of competitors, hampering efforts to renew the pride and glory of Mykolayiv, Kherson, Theodosia, Kerch ("Shipyard Named after 61 Communards", "Black Sea Shipbuilding", "Okean", "Zaliv", "Sea" shipyards)? Who benefits? Perhaps those who transport (ship owners) or build more outside our country? The situation is moreover paradoxical that its port facilities (the largest on the Black Sea) impress with its branching (Table 2).

Although a large amount of turnover (about 60%) is in Odessa, Illichivsk and Yuzhnyi ports, we can say with certainty about commitment opportunities, mobilization of which is intended to promote particularly by the "On Sea Ports of Ukraine" law recently entered into force. The convincing illustration of this is the record work of Mykolayiv dockers in 2012. Thanks to their efforts, the total turnover of the company was 10 million 800 thousand

высокой стоимости строительства гидротехнических сооружений и оценки их влияния на окружающую среду.

Биологические ресурсы моря — это природные запасы, а также искусственно выращенные морские промысловые организмы (треска, лосось, тигровые креветки, гребешки) и водоросли. Во многих странах (Норвегия, Чили, Япония, США, Канада) марикультура стала важной частью пищевой индустрии. Достаточно сказать, что в настоящее время в морских садках живет более 99 % всех атлантических лососей и свыше 60 % особей этого вида вообще [12]. А ведь практически все побережье Черного моря, акватория Азовского моря — весьма благоприятное пространство для разведения, например, мидий. Они же — еще и средство биологической очистки морской воды (на 1 м² мидиевой банки моллюски за 24 часа отфильтровывают 50...90 м³ воды, вдвое уменьшая количество содержащихся в ней патогенных бактерий) [2].

В пользу моря как глобальной логистической сферы планеты свидетельствует информация Комиссии ООН по вопросам развития и торговли (UNCTAD): более 80 % товаров, продаваемых в мире, доставляются покупателям морскими судами; за последние 20 лет объемы морской торговли возросли почти в два раза (табл. 1).

Следует подчеркнуть, что только в уходящем маркетинговом году наша страна экспортировала одного лишь зерна — пшеницы, кукурузы, подсолнечника, других культур — 21,3 млн т (это почти на 14 % больше, чем за аналогичный период прошлого года). Большая его часть перевезена морем! Вот только в чужих карманах оседают доходы за предоставление тоннажа, чтобы затем снова реинвестироваться в строительство новых сухогрузов, танкеров, контейнеровозов, рефрижераторов, оффшорных судов. Анализируя сведения, содержащиеся в табл. 1, заключаем: количество судов за исследуемый период возросло в 1,4 раза, а их дедвейт — в 1,8 раза.

Кто еще сомневается в необходимости возрождения отечественного судостроения? Или сформулируем вопрос иначе: кто лоббирует интересы конкурентов, препятствуя усилиям по возрождению гордости и славы Николаева, Херсона, Феодосии, Керчи — заводов имени 61 коммунара, Черноморского судостроительного, «Океана», «Залива», «Моря»? Кому это выгодно? Уж не тем ли, кто больше всех перевозит (судовладельцам) или больше всех строит за пределами нашей страны? Ситуация тем более парадоксальна,

Table 1. Composition of the Global Cargo Shipping [15]

Таблица 1. Состав мирового транспортного флота [15]

Year Год	Amount of Ships, un. Количество судов, ед.	Deadweight, mln t Дедвейт, млн т	World Seaborne Trade Volume, mln t Объем мировых морских перевозок, млн т
1995	33039	677,5	4712
2000	38917	761,9	5595
2005	39932	888	6846
2008	44553	1079,5	7755
2010	46650	1193,7	8400

Table 2. Sea Ports of Ukraine

Таблица 2. Морские порты Украины

<i>Black Sea Shipyards / Черноморские порты</i>
<i>Odesa, Illichivsk, Yuzhnyi, Reni, Ust-Danube, Izmail, Belgorod-Dniester, Mykolayiv, Port Oktiabrsk, Skadovsk, Kherson</i> Одесский, Ильичевский, Южный, Ренийский, Усть-Дунайский, Измаильский, Белгород-Днестровский, Николаевский, Порт Октябрьск, Скадовский, Херсонский
<i>Crimean Ports / Крымские порты</i>
<i>Evpatoria, Yalta, Kerch, Sevastopol, Theodosia</i> Евпаторийский, Ялтинский, Керченский, Севастопольский, Феодосийский
<i>Azov Sea Ports / Порты Азовского моря</i>
<i>Berdyansk, Mariupol</i> Бердянск, Мариупольский
<i>Sea Fishing Ports / Морские рыбные порты</i>
<i>Illichivsk, Kerch, Mariupol, Sevastopol</i> Ильичевский, Керченский, Мариупольский, Севастопольский

tons. This is 25% higher than within the previous 12 months.

And who will challenge the role of the sea in the renewal of physical potential and development of human spiritual powers, strengthening its health, working efficiency? Only the one who has never experienced the positive balneological impact. Meanwhile, the recreational activity performs not only the biomedical and socio-cultural functions. Its role as an engine of economic development is performed by numerous examples. While Turkey and Egypt, Thailand⁴ and Bulgaria are increasing their volume of tourist flows, improving the material and technical base of organized tourism, the Black Sea coast of Ukraine is vandalized by the sniffling cottages of new riches “twisted” by multimeter long fences with the motion sensors and surveillance cameras. The resort “zone”!

Obviously, the shipbuilding theme is not accidental one, as the sea economy grows up in ships, marine and ocean engineering, floating structures.

⁴ Despite the crisis caused by the catastrophic flooding, income from tourism infrastructure in this country in 2011 increased by 23.92% compared to the previous year, and the total income was more than 734 billion baht. (23.70 billion USD) [13].



One of the numerous hotels on the Thailand coast
Один из многочисленных отелей на побережье Таиланда

что ее портовое хозяйство (крупнейшее на Черном море) впечатляет своей разветвленностью (табл. 2).

И хотя львиная доля грузооборота (приблизительно 60%) приходится на Одесский, Ильичевский и Южный порты, можно с большой уверенностью говорить о зарезервированных возможностях, мобилизации которых призван способствовать, в частности, закон «О морских портах Украины», недавно вступивший в силу. Убедительной иллюстрацией тому служит рекордная работа николаевских докеров в 2012 г. Благодаря их стараниям суммарный грузооборот по предприятию составил 10 млн 800 тыс. т. Это на 25% превышает аналогичный показатель предыдущих 12 месяцев).

А кто возьмется оспаривать роль моря в восстановлении физического потенциала и в развитии духовных сил человека, укреплении его здоровья, работоспособности? Только тот, пожалуй, кто ни разу не испытал на себе его благоприятного балнеологического воздействия. Между тем, рекреационная деятельность выполняет не только медико-биологические и социокультурные функции. Ее роль как локомотива экономического развития продемонстрирована на многочисленных примерах. Но пока Турция и Египет, Таиланд⁴ и Болгария наращивают объемы туристических потоков, совершенствуют материально-техническую базу организованного туризма, черноморское побережье Украины уродуют чванливые коттеджи новоявленных нуворишей, «скрученные» многометровыми заборами с неизменными датчиками движения и камерами наблюдения. Курортная «зона»!

Очевидно, что судостроительная тема красной нитью прошла через наши размышления не случайно, ибо экономика моря возрастает на судах, морской и океанической технике, плавучих сооружениях. На какую сферу экономики моря ни взгляни, бездна

⁴ Несмотря на кризис, вызванный катастрофическим наводнением, прибыль от туризма в этой стране в 2011 г. возросла на 23,92 % по сравнению с предыдущим годом, а общий доход составил более 734 млрд бат. (23,70 млрд дол. США) [13].

Take any sphere of sea economy: even having fun in water or underwater, you can't avoid this theme. And how to build without taking into account the engineering and technical training of production? In such highly intelligent, innovative sphere a creative potential of new generation of Ukrainians is able to successfully realize themselves.

This link closes the logical chain — marine economy is unthinkable without Higher School with its research and educational services. Responding to the needs of economic practice, universities must change themselves, not just adapting to the environment, but moving at least one step ahead of the general progress.

Leaving the discussion on this topic open, let us imagine the future of the only economic school in the country, which is almost 50 years closely connected with shipbuilding, the Engineering and Economic Department of the Admiral Makarov National University of Shipbuilding. The best of the possible scenario of further development is its reorganization by converting the Institute of Sea Economics, and the leading base department into the Department of Economics of Shipbuilding and Maritime Infrastructure Organization.

CONCLUSION. 1. For someone it is a crime, but for other it is inexcusable even to try to deprive Ukraine of what it was given by nature, the status of sea power. From this point of view any reasonable initiatives to rescue the domestic shipbuilding industry (because without it the denoted status has no material support and remains an empty sound) deserve to be supported.

2. The reduction of discussion only to the ship issues is shortsighted. It is time to think globally and extremely specifically simultaneously. In our opinion, this dualism means firstly that the country should give its due to all the components, which form together the notion, phenomenon, course of action, and this is called "marine economy". Secondly, it is important to begin immediately developing the conditions (institutional base, investment climate), in which the business will deploy the financial flows in an obviously rational direction, ensuring itself with income, the budget with filling the missing resources, the population with desired creative and innovative work. Not until the end of the century to vegetate in market containers, trading the consumer goods of doubtful origin!

3. The Higher Professional School can say its wise words, and do a good deed. A new generation of professionals trained by this school will take responsibility for the future of this country, in practice, it will prove to the world that the desire for fame and will is not a poetic hyperbole, but inherited from grandparents, great-grandparents mentality. Not eliminated up to now, not dead!

тому образчиков: даже развлекаясь на воде или под водой, без них не обойтись. А как, строя, оставить вне поля зрения инжиниринг, техническую подготовку производства? В такой, в высшей степени интеллектуальной, инновационной области способен успешно реализовать себя креативный потенциал новой генерации украинцев. Этим звеном замыкается логическая цепочка — экономика моря немыслима без высшей школы с ее научными исследованиями и образовательными услугами. Отвечая на потребности хозяйственной практики, вузы сами должны меняться, не просто приспособляясь к внешней среде, но двигаясь, как минимум, на шаг впереди всеобщего прогресса.

Оставляя открытой дверь к дискуссии на эту тему, позволим себе очертить будущее единственной в стране экономической школы, без малого 50 лет тесно связанной с судостроением, — инженерно-экономического факультета Национального университета кораблестроения имени адмирала Макарова. Наилучшим из возможных сценариев последующего развития является его реорганизация путем преобразования в Институт экономики моря, а ведущего базового подразделения — в кафедру экономики судостроения и организации морской инфраструктуры.

ВЫВОДЫ. 1. Для кого-то бездарно, для иных — преступно, а для всех остальных — непростительно даже пытаться лишать Украину того, что даровано ей природой, а именно статуса морской державы. С этой точки зрения заслуживают солидарной поддержки любые здравомыслящие инициативы по спасению отечественного судостроения, ибо без него означенный статус не имеет материального подкрепления, остается пустым звуком.

2. Недальновидным является сведение обсуждения исключительно к корабельной проблематике. Настало время мыслить масштабно и, одновременно, чрезвычайно конкретно. Этот дуализм означает, по нашему мнению, что страна должна, во-первых, отдать должное всем составляющим, в совокупности образующим понятие, явление, образ действия, имя которым «экономика моря». Во-вторых, следует немедленно приступить к созданию условий (институциональная база, инвестиционный климат), при которых бизнес развернет финансовые потоки в очевидно рациональном направлении, обеспечив себя — доходами, бюджет — наполнением недостающими ресурсами, население — вожделенной креативно-созидательной работой. Не до окончания же века прозябать в базарных контейнерах, торгуя ширпотребом сомнительного происхождения!

3. Свое мудрое слово может произнести, а доброе дело обязана сделать высшая профессиональная школа. Возвращенная ею новая генерация специалистов возьмет на себя ответственность за будущее этой страны, на практике докажет всему миру, что стремление к славе и воле — не поэтическая гипербола, но унаследованная от дедов-прадедов ментальность. Не искорененная до сей поры, не умершая!

Список литературы

- [1] Береговая линия стран мира [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.yestravel.ru/world/rating/geography/coastline>.
- [2] Жизнь моря [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.sakhalin.ru/boomerang/sea/fakt18.htm>.
- [3] Китайская морская экономика становится новым двигателем роста [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31518/7967897.html>.
- [4] **Козырь, Б.** Повышение конкурентоспособности Николаевского региона на платформе кластерных систем [Текст] / Б. Козырь, Н. Фатеев // Экономист. — № 7. — С. 23–26.
- [5] Конвенция ООН по морскому праву [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
- [6] **Крыжановский, Р.А.** Морская экономика: сегодня и завтра [Текст] / Р.А. Крыжановский, Е.Н. Громова, Т.П. Галушкина. — М.: Наука, 1991. — 159 с.
- [7] **Лисицкий, В.** Судостроение Украины в медленной агонии [Электронный ресурс] / В. Лисицкий. — Режим доступа: <http://republic.com.ua/article/16146-old.html>.
- [8] Морская экономика Северной Германии [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ru.hamburg-economy.de/business-location-hamburg/2110100/maritime-economy.html>.
- [9] Морская экономика на французской выставке Euromaritime [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ambafrance-by.org/Morskaya-ekonomika-na-francuzskoj>.
- [10] **Пархоменко, И.Н.** Судостроение — мультипликатор развития смежных концентроров экономики Украины [Текст] / И.Н. Пархоменко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. — 2012. — № 19.
- [11] Правила предоставления права плавания морских торговых судов под Государственным флагом Республики Казахстан утвержденные постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан от 09.12.1993 г. № 1231. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P930001231_.
- [12] Разведение лосося на фермах (аквакультура) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.sakhalin.ru/boomerang/salmon/baza/pages/6_5.htm.
- [13] Рекордный доход от туризма в 2011 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://thailand-news.ru/news/biznes/rekordnyy-dohod-ot-turizma-v-2011>.
- [14] **Серков, Д.** Золотое дно [Электронный ресурс] / Д. Серков // Итоги. — 2003. — № 28. — Режим доступа: <http://www.itogi.ru/archive/2003/28/85452.html>.
- [15] Состав мирового транспортного флота [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.morinfocenter.ru/world-fleet_sostav.asp.
- [16] **Тимчук, Д.** Кто спасет украинское судостроение? [Электронный ресурс] / Д. Тимчук. — Режим доступа: <http://odnarodyna.com.ua/node/11921>.
- [17] **Mahan, A. T.** The Influence Of Sea Power Upon History, 1660–1783. (Dover Military History, Weapons, Armor) [Text] / A. T. Mahan. — Louisiana, Pelican Publishing Company. — 2003. — 640 p.

© В. Н. Парсяк

Статью рекомендует в печать
д-р техн. наук, проф. И. А. Иртышева

КНИЖНАЯ ПОЛКА



“ Сегодня возникает важный социальный, практический и научный заказ — разработать и предложить всем, кого это интересует, инструменты управления персоналом, которые бы отвечали требованиям текущего момента. По нашему убеждению, решение этого заказа находится в координатах мотивации труда.

Считаем, что информация, содержащаяся на страницах этой книги, заинтересует прежде всего менеджеров-практиков, какую бы должность в системе государственного или корпоративного управления они не занимали. Чуть ли не каждый день им приходится находить ответы на бесконечные вопросы по поощрению подчиненного персонала, выполнять эффективные действия, постоянно двигаясь к поставленной цели; создавать атмосферу, в которой работа перестает быть рутинной обязанностью и превращается в настоящее удовольствие от дела, хорошо спланированного и, в конце концов, блестяще завершенного сплоченной командой единомышленников.

”