

Научно-теоретический и практический журнал

# СОВРЕМЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК

***№ 36 (175) 2013***

*Серия:*

*Экономические науки*

*Государственное управление*

Научно-теоретический и практический журнал

# СОВРЕМЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК

**№ 36 (175) 2013**

Серия:

**Экономические науки**

**Государственное управление**

Главный редактор: **д.э.н Даций Александр Иванович**

Редакционный совет: **д.э.н. Ткаченко В.А., д.э.н. Диденко В.И., д.э.н. Лобанов К.Н., д.э.н. Причина О.С., д.э.н. Ягуткин С.М., д.э.н. Тянь Р.Б., д.э.н. Елисеева О.К., д.гос.уп. Бакуменко В.Д., д.гос.упр. Иванова Т.В., д.гос.уп. Приходько И.П., д.гос.упр. Шевченко Н.А., д.гос.уп. Бондарчук Н.В.**

© Руснаучкнига, 2013

© Коллектив авторов, 2013

Ответственный редактор: <b>Екимов С.В.</b>	<b>АДРЕС РЕДАКЦИИ:</b> 308023, г. Белгород, пр. Б.Хмельницкого, 135/69а	Редакция не несет ответственность за точность приведенных фактов, статистических данных и иных сведений.
Технический редактор: <b>Гордашевский В.Б.</b>	Тел./факс (4722) 358009E-mail: <a href="mailto:belgorod@rusnauka.com">belgorod@rusnauka.com</a>	Любое воспроизведение или размножение материалов данного издания без письменного разрешения редакции запрещено.
Дизайн и верстка: <b>Щащенко И.Г.</b>		

# Содержание

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Говорушко Т.А.**

МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕОРИИ  
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН ПРИ ФОРМИРОВАНИИ  
ФИНАНСОВОЙ СТРАТЕГИИ СТРАХОВОЙ КОМПАНИИ..... 5

**Андрейчук У.В.**

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА УКРАИНЫ  
КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ..... 13

**Чернявая А.Л.**

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОГО ЗЕЛЕННОГО ТУРИЗМА  
В АР КРЫМ ..... 20

**Крамаренко О.М.**

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ –  
ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ  
ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ..... 33

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**Кальниш Ю.Г., Сеница Н.И.**

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ТЕХНОЛОГИЗАЦИИ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ..... 40

**Жовнирчик Я.Ф.**

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ  
СПРОСА НА ИННОВАЦИИ ..... 48

**Евмешкина Е.Л.**

СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОЙ КУЛЬТУРНОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ ..... 54

**Наконечный В.В.**

САМОУПРАВЛЕНИЕ НА УРОВНЕ ГОРОДА:  
КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ ПОДХОДОВ ..... 62

**Орлов Н.М.**

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНОВ  
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ  
ФИНАЛЬНОЙ ЧАСТИ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ ПО ФУТБОЛУ  
В УКРАИНЕ..... 70

**Козюра И.В.**

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНИВАНИЯ  
ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ МЕСТНОГО  
САМОУПРАВЛЕНИЯ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ..... 76

**Тищенко А.Н.**

СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ОЦЕНИВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА  
ОРГАНАМИ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ  
В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ..... 81

**Крамаренко Оксана Марковна**

*старший преподаватель кафедры финансов*

*Национального университета кораблестроения имени адмирала Макарова*

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ – ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

***Аннотация.** Исследовано современное состояние водного транспорта в Украине, в т. ч. в сравнении с состоянием мирового флота по дедвейту, флагу регистрации и среднему возрасту судов. Проанализирована динамика грузоперевозок и грузооборота водного транспорта как в бывшей УССР (1981 – 1991 гг.), так и в независимой Украине (1991 – 2012 гг.). Обозначены причины современного состояния украинского морского и речного флотов и предложены возможные направления обновления украинского водного транспорта. Обоснована необходимость возрождения отечественного судостроения за счет использования умноженных возможностей украинской банковской системы, благодаря созданию банковского консорциума.*

***Ключевые слова.** Водный транспорт, дедвейт, грузоперевозки, грузооборот, судостроительные предприятия, банковское кредитование, банковский консорциум.*

### **Введение**

Сегодня в мире, несмотря на экономический кризис, который имеет глобальный характер и охватывает практически все страны, отмечается непрерывное увеличение международного товарооборота. Это требует постоянного улучшения провозных возможностей транспорта, что может быть достигнуто как за счет увеличения количества всех видов транспортных средств, так и за счет наращивания их грузоместимости и грузоподъемности. При этом в международных перевозках особая роль принадлежит морскому транспорту, т. к. он обладает большим количеством преимуществ по сравнению с другими видами транспорта (без учета трубопроводного)<sup>1</sup>. Однако современное состояние водного транспорта в Украине значительно уступает не только ведущим морским станам мира, но и постсоветским «морским» странам, что указывает на необходимость создания нового и обновления устаревшего украинского флота. Вместе с тем последнее невозможно без привлечения значительных денежных ресурсов, которые можно получить за счет использования, в первую очередь, возможностей банковской системы, опираясь на ее основное предназначение и функции. Однако такое использование предполагает

<sup>1</sup> Так, средний тариф перевозки грузов морским транспортом составляет 0,9 грн / ткм, в то время, как железнодорожного - 1,6 грн / ткм, автомобильного 2,5 грн / ткм, а воздушного – более 50 грн / км [7].

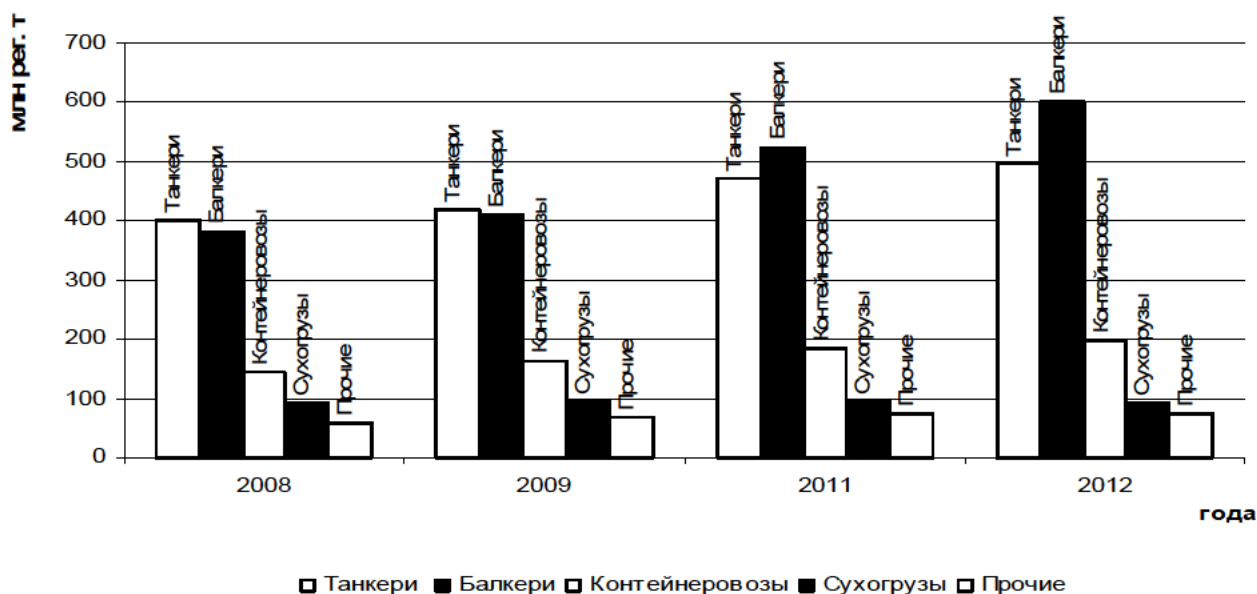
наличие четкого стратегического плана обновления водного транспорта, обоснования выполнения необходимых для этого мероприятий и обеспечения объемов денежных ресурсов и т. д. Следовательно, есть необходимость проведения углубленного научного исследования в данном направлении.

### Постановка задачи

Изучением современного состояния украинского флота, возможных направлений его возрождения и модернизации за счет развития судостроения с использованием возможностей банковской системы занимались многие украинские и российские ученые, а именно: М. А. Барабанов [1], Е. А. Борисов, В. Ю. Вантроба [2], Э. А. Горин [3], Г. В. Егоров, [4], Н. В. Захараш [5], С. И. Логачев [3], Д. В. Пашко [6], В. В. Чугунов [3] и ряд других. В то же время, исходя из особого стратегического значения, которое занимает водный транспорт в экономике страны, возникает необходимость: исследовать современное состояние украинского флота; дать оценку его составу и структуре (в т. ч. по возрасту); уточнить место, которое занимает флот Украины среди флотов стран мира; наметить возможные конкретные направления улучшения ситуации в отечественном водном транспорте за счет использования возможностей банковской системы.

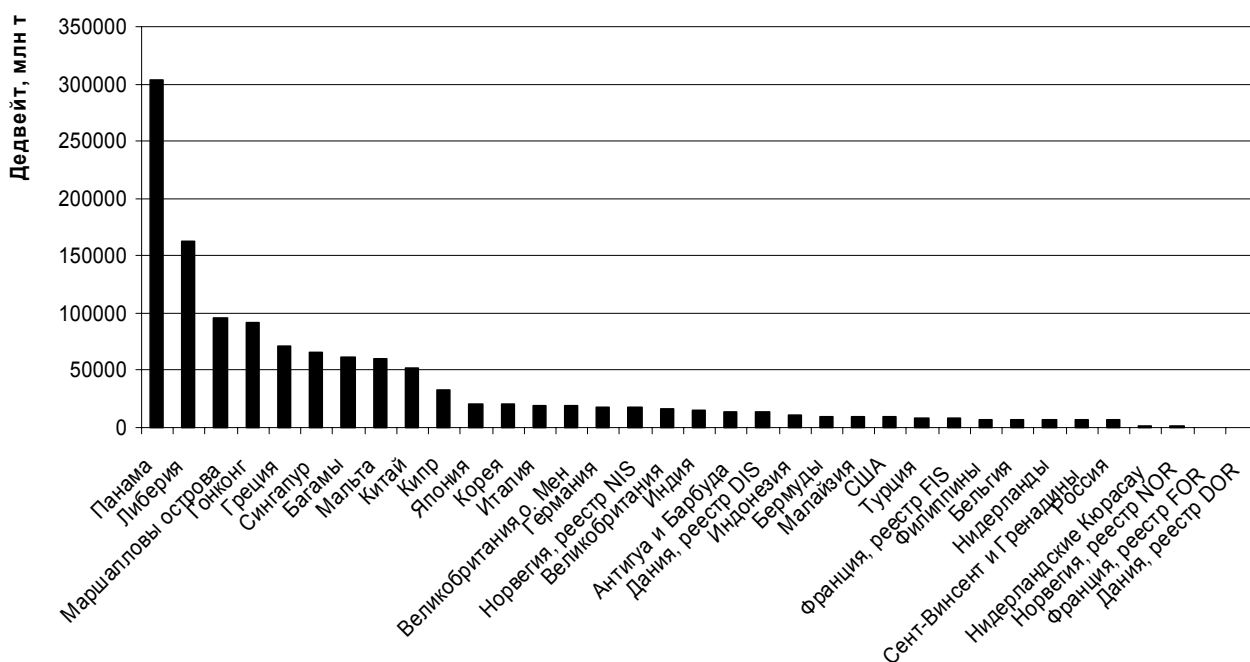
### Результаты

Значительные преимущества, которыми обладает водный транспорт в сравнении с другими видами транспорта делает его наиболее привлекательным, особенно для международных грузо- и пассажиро- перевозок, что и способствует непрерывному наращиванию объемов мирового тоннажа основных типов судов (рис. 1).



**Рис. 1. Динамика тоннажа мирового транспортного флота (по состоянию на начало года, млн рег. т) [8]**

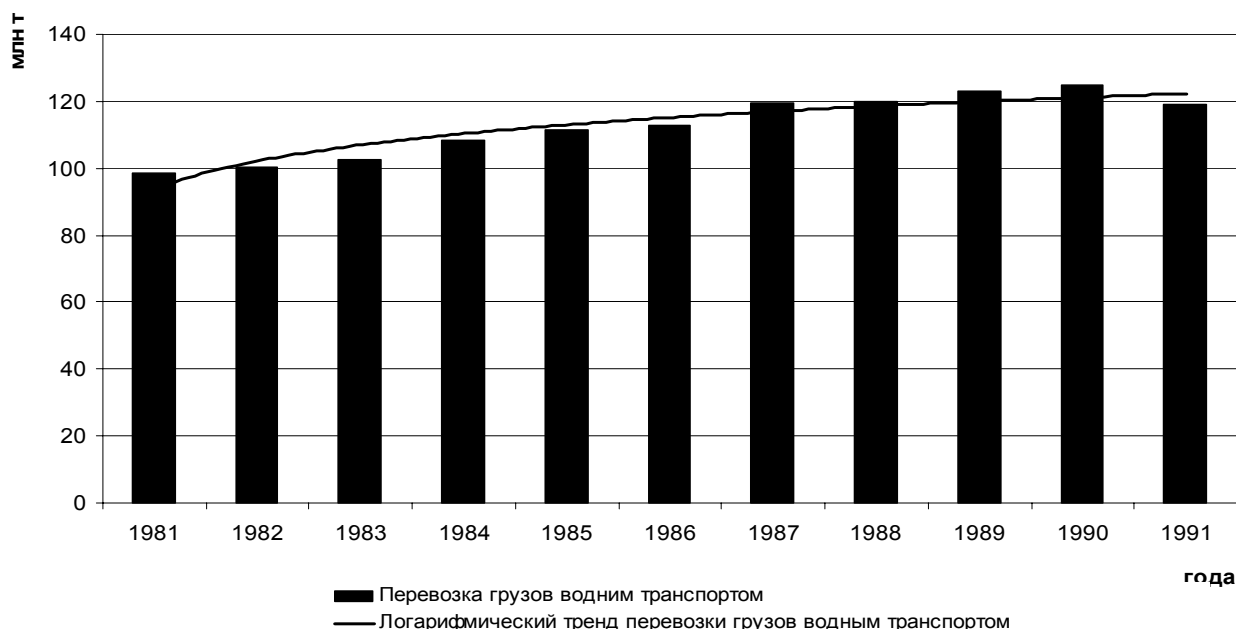
На рис. 1 видно, как в мире постоянно растет дедейт морского транспорта, что непосредственно влияет на объемы мировых морских перевозок, при этом особо высокими темпами увеличивается дедейт наливных и насыпных судов. Среди прочих преимуществ, морской транспорт обладает высокой провозной и неограниченной пропускной способностью морских путей; практически независим от погодных условий, что делает его особенно привлекательным для международных пассажирских и грузовых перевозок. Однако, к сожалению, в списке мирового транспортного флота по флагу регистрации (на 1.01.2011 г.) флаг Украины отсутствует, что представлено на рис.2.



**Рис. 2. Мировой транспортный флот по флагу регистрации на 01.01.2011 г. (составлено по данным [8])**

Как видно на рис. 2, в таких странах как: Панама, Либерия, Маршалловы острова, Гонконг, Греция, Сингапур и некоторых других отмечается максимальная регистрация судов. Это объясняется тем, что в этих странах для судовладельцев созданы льготные, «удобные» условия регистрации судов (открытые реестры, ежегодное продление и возобновления лицензий и разрешений, возможность оптимизации налогов и т. д.). Необходимо также учесть, что строительство судов на отечественных предприятиях удешевляет как стоимость строительства самих судов так и, соответственно, стоимость перевозок на них грузов и пассажиров. Все вышеперечисленное и обуславливает необходимость возрождения украинских судостроительных предприятий, что требует значительных инвестиций в судостроительную отрасль, поскольку стоимость строительства водного транспортного средства за рубежом обычно дороже стоимости его строительства в своей стране и не предполагает значительных расходов

иностранной валюты. Кроме этого, развитие отечественного судостроения позволяет государству развивать стратегическую отрасль экономики, которая способствует развитию других (смежных) отраслей.<sup>2</sup> Таким образом есть необходимость возрождения отечественного судостроения, улучшения финансового состояния судостроительных предприятий, внедрения новейших методов и технологических процессов строительства судов, а, следовательно, и значительных финансовых инвестиций, которые целесообразно осуществлять лишь при планировании развития грузо- и пассажиро- перевозок морским транспортом. Указанное развитие невозможно без соответствующего финансового обеспечения, решения для отрасли проблем с источниками денежных ресурсов, которыми могут и должны быть именно банковские ресурсы, поскольку они наиболее полно соответствуют потребностям субъектов хозяйствования. Отметим, что динамика грузооборота и грузоперевозок водным транспортом в УССР была положительной, что представлено на рис. 3.



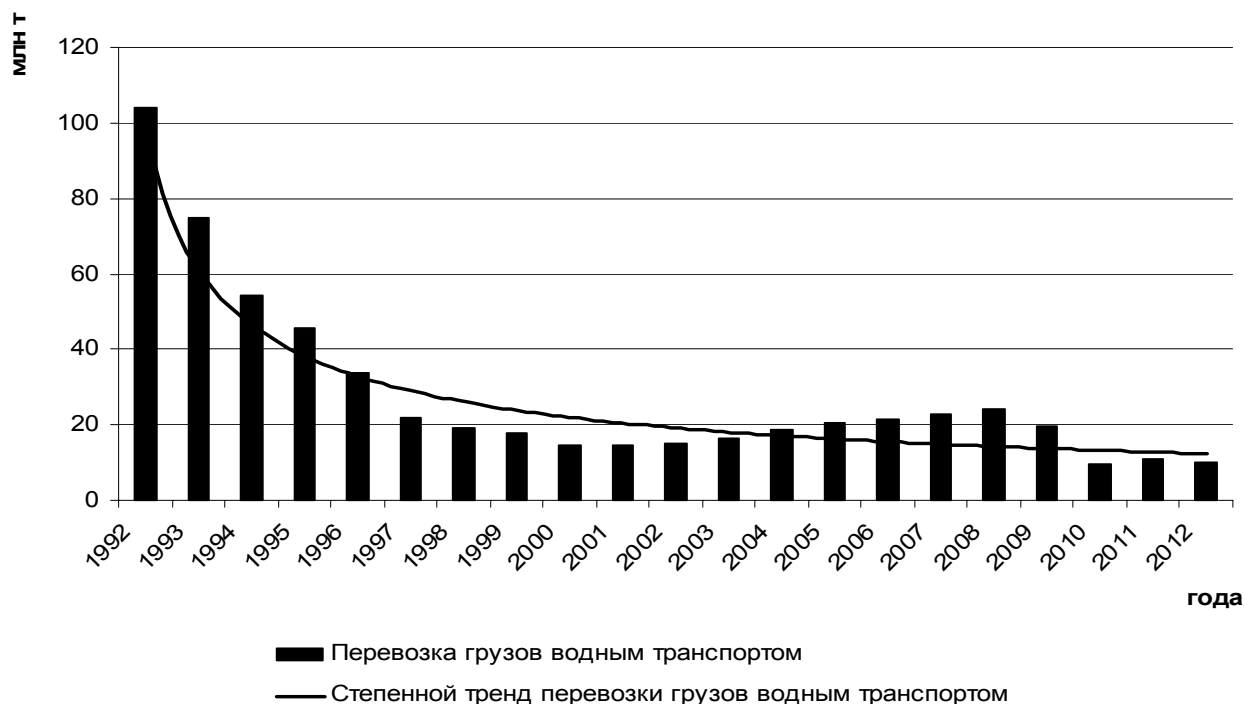
**Рис. 3. Динамика грузооборота водного транспорта УССР [9]**

На рис. 3 видно, что в УССР (в 1981-1991 гг.) объемы грузовых перевозок водным транспортом постоянно росли, а их снижение в 1991 г. было обусловлено политическими факторами (прогнозируемыми ожиданиями распада СССР). К сожалению, после распада СССР независимая Украина утратила большинство судов, полученных ею в наследство, и, соответственно, снизился потенциал ее морского флота, уменьшились объемы ее морских грузовых перевозок и грузооборота. К тому же, после обретения Украиной независимости из бывших трех государственных морских пароходств (Черноморского, Азовского и Дунайско-

<sup>2</sup> Создание одного рабочего места в судостроении провоцирует создание 7-9 рабочих мест в других отраслях промышленности.



го) в настоящее время сохранилось в полноценном виде только Украинское Дунайское пароходство и то – с большим количеством проблем.<sup>3</sup> Соответственно, до минимальных объемов сократились морские перевозки пассажиров морским транспортом и внутренними водными путями [10, с. 44–45]. Динамика объемов грузооборота и грузоперевозок морским транспортом в современной Украине представлена на (рис. 4).



**Рис. 4. Перевозка грузов водным транспортом Украины**

Как видно на рис. 4, за годы независимости объем перевозок грузов в Украине (с 1992 по 2012 гг.) сократился более чем в 10 раз. Среди причин такого сокращения можно назвать потерю большей части судов, разрыв наработанных связей, каналов сбыта и поставок товаров. Соответственно, несмотря на то, что объемы мировых грузоперевозок морским транспортом непрерывно растут, удельный вес в них перевозок Украины снижается [9, с. 209-212]. Таким образом, налицо фактическая потеря страной собственного морского флота и, как следствие, утрата ею позиций морской державы (как составной части бывшего СССР). Современная Украина же развивает рыночную экономику, и утрата ею своего морского флота требует его обновления, прежде всего, за счет развития отечественного судостроения. Кроме того, необходимость развития украинского судостроения обуславливается и современным состоянием ее флота по сроку службы. Поскольку средневзвешенный срок службы украинских судов втрое превышает аналогичный мировой показатель, и по состоянию на начало 2012 г.

<sup>3</sup> Черноморское морское пароходство, которое насчитывало в своем составе более 240 крупнотоннажных судов, на сегодня фактически утратило свой флот и остановило деятельность, как и Азовское морское пароходство.

составляет 31,4 г. В то время как граничный нормативный срок службы судов, в зависимости от их типов, колеблется от 20 до 25 лет (более детальнее данные представлены в [9, с. 212–213]).<sup>4</sup> Таким образом, украинские суда физически и морально изношены и требуют списания, что реально уменьшит и без этого недостаточный объем торгового и флота Украины. Поэтому Совет национальной безопасности и обороны Украины в своем решении от 16.05.2008 г. отметил «...наличие угрожающих явлений и системных недочетов в этой сфере» и то, что «...Вследствие практической потери основного потенциала отечественного морского флота состояние морских перевозок не соответствует потребностям экономики Украины» [11].

Однако, сегодня часть доходов украинских судостроительных предприятий в ВВП страны неуклонно снижается (детальней это представлено в [9, с. 260], к сожалению, современная Украина в мировом судостроении занимает практически последнее место [9, с. 211], а удельный вес ее завершенных строительством судов не превышает 0,1% дедвейта судов в мире<sup>5</sup>. И хотя Украина пытается отстоять свой сегмент рынка судостроения и судоходства, другие страны Причерноморского бассейна опережают ее. Основой, которая в состоянии способствовать возрождению украинского судостроения для обновления флота Украины, является украинская банковская система, использование ее возможностей для финансового обеспечения потребностей судостроения. Вместе с тем, большинство банков Украины не в состоянии (благодаря наличию высоких рисков при кредитовании судостроительных предприятий) в отдельности обеспечивать своими кредитными ресурсами длительную и значительную по объему потребность в них судостроительных предприятий. Это и обуславливает насущную необходимость создания объединения банков в виде банковского консорциума. Считаем, что такой консорциум целесообразно создавать поэтапно, путем привлечения для работы в нем ведущих отечественных банков, с использованием модели инновационно-производственного государственно-частного партнерства, что одновременно позволит банкам снизить уровень кредитных рисков, а судостроительным предприятиям получить необходимые им кредитные ресурсы.

### Выводы

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что для Украины, которая, являясь географическим центром Европы, имеет максимальную протяженность

---

<sup>4</sup> Если на 01.01.97 г. [10, с. 37]) торговый флот Украины (под ее флагом) составлял 4,02 млн. рег. т, то на конец 2011 г. (согласно данных Регистра судоходства Украины [12]), суммарный дедвейт судов под украинским флагом насчитывал только 1,1 млн рег. т, из которого часть судов не имела класса Регистра, т.е. меньше чем за 15 лет, дедвейт флота под украинским флагом сократился в 3,7 раза.

<sup>5</sup> В портфеле заказов, удельный вес дедвейта судов Украины в дедвейте судов мира составляет 0,15 %. В то время как удельный вес других стран Причерноморского бассейна значительно выше: Польши – 3,8%, Турции – 4,12% (на 01.12.08 часть количества судов построенных в Украине, которые сданы заказчику, в общем количестве судов построенных в странах Европейского континента составляет 0,52%, в то время, как часть Польши – 4,43%, а Турции – 20,57%).

морских границ в Европе, существует острая необходимость обновления украинского флота. Необходимость такого обновления обусловлена также:

- наличием ряда преимуществ водного транспорта перед другими его видами (кроме трубопроводного);
- существованием в Украине развитой инфраструктуры водного транспорта, которая требует обновления;
- возрастной структурой украинского водного транспорта (поскольку средний возраст украинских судов значительно превышает нормативы и средние мировые значения);
- угрозой полной *утери* Украиной своего сегмента рынка судостроения и судоходства в мире.

Обновление же украинского флота невозможно без возрождения судостроения Украины, для чего есть прямой смысл использовать возможности украинской банковской системы, путем создания банковского консорциума для умножения ее усилий.

### Литература

1. Барабанов М. А. Мировая практика в области государственной поддержки гражданского судостроения // «Экспорт вооружений». – № 4 (июль – август) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya\\_praktika/](http://www.cast.ru/journal/2006/mirovaya_praktika/). – 15 февраля 2013 г.
2. Борисов Е. А. XX-XXI столетия в кораблестроении: влияние стратегических целей внешней политики государств на развитие средств вооруженной борьбы на море/ Е. А. Борисов, В. Ю. Вантроба. – Николаев: ООО «Фирма «Илион», 2009. – 490 с.
3. Логачев С. И., Чугунов В. В., Горин Е. А. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития / С. И. Логачев, В. В. Чугунов, Е. А. Горин. – [Изд. 2-е, доп. и перераб.] – СПб.: Мор Вест, 2009. – 544 с., ил.
4. Егоров Г. В. О возможности выхода Украины на мировой рынок судостроения / Г. В. Егоров // Сборник научных трудов НУК. – Николаев : НУК, 2008. – № 6 (423). – С.3–14. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/znpnuk/2008\\_6.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/znpnuk/2008_6.pdf). – 15 февраля 2013 г.
5. Захараш Н. В. Місце кредиту у фінансовому забезпеченні суднобудівних підприємств: Автореф. дис. канд. екон. наук / Н. В. Захараш ; Київ. нац. екон. ун-т. – К., 2001. – 20 с.
6. Пашко Д. В. Удосконалення управління фінансовими процесами суднобудівництва / Д. В. Пашко // Культура народів Причорномор'я. – 2008. – № 148. – С.87–88.
7. Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навч. пос. / І. Г. Смирнов, Т. В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, – 2008. – 224 с.

8. Центр ЕСИМО Минтранса России . – Официальный веб-сайт. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.morinfocenter.ru/worldfleet\\_wdin.asp](http://www.morinfocenter.ru/worldfleet_wdin.asp). – 19 августа – 2012 г.
9. Крамаренко О. М. Роль банківського кредитування у розвитку суднобудування в Україні: дис. канд. екон. наук: 08.00.08 / Крамаренко Оксана Марківна; Одеський національний економічний університет. – О., 2013. – 305 арк.
10. Все о торговом флоте Украины. 2008 (All about Merchant Marine of Ukraine. 2008): Справочник. – Одесса: «Порты Украины» [под ред. Ильницкого К.]. – ИАЦ «Black Sea Trans», 2008. – 188 с.
11. Рішення Ради національної безпеки і оборони України. про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави. [ введено в дію Указом Президента України № 463/2008 від 20.05.2008 г.]. – [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/463/2008>. – 15 февраля 2013 г.
12. Регістрова книга суден 2011 / [Оригінал-макет підготовлений Регістром судноплавства України Комп'ютерна верстка: Кабика Г. А. Прусов В. О.]. – [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://shipregister.ua/services/reg-ships.pdf>. – 15 февраля 2013 г.

Научно-теоретический и практический журнал

# СОВРЕМЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК

**№ 36 (175) 2013**

Серия:

**Экономические науки**

**Государственное управление**

---

Ответственный редактор: **Екимов С.В.**  
Технический редактор: **Гордашевский В.Б.**  
Дизайн и верстка: **Щащенко И.Г.**

---

Издаётся с 2005 года, выходит раз в квартал  
Свидетельство о регистрации средства массовой информации  
ПИ № ФС77-21429 от 27 июня 2005 г.

Свидетельство выдано Федеральной службой по надзору за  
соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и  
охране культурного наследия.

Настоящее свидетельство выдано в соответствии с Законом Российской  
Федерации от 27 декабря 1991 года "О средствах массовой информации"

---

Сдано к печати 11.11.2013. Подписано к печати 11.11.2013.

Формат 60x84 1/8. Способ печати – ризограф.

Усл. печ. лист. 14,88. Тираж 300 экз.

Отпечатано на полиграфической базе ООО «Руснаучкнига», г. Белгород

---

308023, г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, 135/69а  
Тел./факс (4722) 358009 E-mail: [belgorod@rusnauka.com](mailto:belgorod@rusnauka.com)  
Представительство на Украине: тел. +38 (056) 3701313