

УДК 504:551.46

МОРСЬКИЙ КОД УКРАЇНИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Степанова К. В, Степанов В. М.

У статті вперше зроблено спробу сформулювати понятійно-категоріальне уявлення морського коду держави, що виражає цілком певну генетику (історію розвитку) морської діяльності та морського господарства. Морський код розглядається як квінтесенція сукупності «морського сліду», історичного досвіду і стану сучасних морських відносин, а також виступає в якості опорної бази становлення України як морської держави.

Постановка проблеми. Одним з чинників становлення України як суверенної та незалежної держави є утвердження її як морської держави. Ефективна морська діяльність України є однією з найважливіших умов забезпечення економічної безпеки. До початку пострадянського етапу розвитку (1991 р.) Україна досягла досить високого рівня «морської зрілості», яка визначалася потужним і диверсифікованим морегосподарським комплексом (МГК) - морський транспорт, рибне господарство, суднобудування і судноремонт, морське машинобудування, морська газовидобувна промисловість, морське портове і припортове господарство, морська рекреація, підкріплена потужним круїзним флотом міжнародного класу та ін. Активна морегосподарська діяльність спиралася на широку і добре розвинену берегову інфраструктуру, в тому числі розгалужену мережу науково-дослідних, проектно-конструкторських організацій і морських навчальних закладів [1-3].

До перерахованого вище слід додати, що колишня морська міць України, підкріплена сильним військово-морським флотом, створювалася багатьма десятиліттями і зусиллями багатьох поколінь, що сприяло формуванню консолідованої нації і посиленню економічної могутності держави. Однак за останні 20-25 років український морегосподарський комплекс виявився майже на межі зникнення. В даний час є всі підстави стверджувати про тенденції витіснення України з міжнародного сектору рибальства, рибпромислового, суднобудівного, рекреаційно-туристичного та інших ринків. Значно погіршилися позиції України на просторах Чорного і Азовського морів у результаті анексії Криму Росією.

Проте, в Україні збережено цілком певний ресурс («фундамент») МГК, який є достатнім для відродження морської діяльності держави і відновлення України як потужної морської держави.

Під таким ресурсом ми розуміємо:

а) продуктивні сили МГК України, що збереглися до теперішнього часу та включають сучасну матеріально-технічну базу, трудові ресурси;

б) «генетичну пам'ять» МГК, яка з точки зору кібернетики [4] може бути сформульована як здатність МГК і суспільства в загалі до накопичення і зберігання інформації.

Зміст генетичної пам'яті МГК відображає колективний досвід МГК, його «слід» у розвитку держави (регіону), соціальні відносини, традиції, норми та інші елементи матеріальної і духовної культури.

На нашу думку, найбільший інтерес в методологічному та прикладному плані представляє вивчення генетичного коду МГК, тобто морського коду

України як особливої і визначальної знакової системи, що відображає генетичну пам'ять МГК і виконує пізнавальні, комунікаційні, торгово-економічні та оборонні функції в процесі управління розвитком МГК.

Мета статті. Виходячи з вищевикладеної постановки проблеми, метою даної статті є обговорити методологічні та деякі прикладні аспекти формування поняття «морський код України» як принципово нового об'єкта досліджень.

Основні результати досліджень. У цьому дослідженні для визначення поняття «морський код» в якості методологічної основи нами використовується принцип динамічної аналогії. Сутність даного принципу полягає в тому, що фундаментальні закони формування систем біологічної, соціальної та іншої природи в своїй основі подібні [5].

Виходячи з принципів динамічної аналогії, поняття «морський код» можна розглядати за подобою інтерпретації кодів в різних науках, зокрема в біології, економіці, геополітиці та ін. [6, 7]. Так, наприклад, В. А. Дергачов дає визначення гео економічного, геополітичного та геодемографічного кодів держави [8]. На нашу думку, морський код, в свою чергу, буде визначатися такими поняттями, як «опора», «слід», «уклад» та ін. Зокрема, в роботах українського соціального психолога О. Покальчука [9] розглядається поняття опори стосовно сучасного суспільства. На його думку, опора сучасного (західного) типу суспільства - це стійко пов'язані атрибути і властивості суспільного розвитку - демократія, суспільні цінності (європейські), толерантність, терпимість, відповідальність, правова дисципліна, високий рівень солідарності суспільної думки та інші, які забезпечують існування держави і цивілізації (зокрема, західної), її прогрес, високі стандарти життя і безпеки. Поняття «морський слід» можна трактувати по деякій аналогії з екологічним слідом, який визначається як умовне поняття, що відображає споживання людством ресурсів біосфери, міра впливу людини на середовище існування, яка дозволяє розрахувати розміри прилеглої території, необхідної для виробництва споживаних ресурсів і зберігання відходів [10, 11].

Морський слід нами буде визначатися як умовне поняття, що відображає історично сформовані в часі і просторі обсяги і ступінь освоєння державою (регіоном) морських акваторій, які помітно впливають на її економічний розвиток і забезпечення безпеки, а також характер і ступінь розвитку прибережного морського господарства, морської науки і освіти. Морський слід виконує функції збереження традицій, пов'язаних з історією морської діяльності держави (регіону), збереження і примноження історичного досвіду. У контексті поглиблення розуміння морського коду держави, на нашу думку, необхідно особливу увагу звернути на особливості історії розвитку морської діяльності та формування морського укладу як цілісної системи виробничих відносин морського типу.

В історії розвитку і формування структури морського укладу (далі - М-укладу) України можна умовно виділити три етапи, які можна звести до наступного.

1-й М-уклад – раннього історичного та середнього історичного періоду;

2-й М-уклад – пізнього історичного періоду;

3-й М-уклад - сучасного (з 1991 року до наших днів) періоду.

Формування 1-го М-укладу України в ранній історичний період визначалося, перш за все, унікальним географічним положенням Причорноморських регіонів в системі Чорноморського, а в більш широкому розумінні Середземноморського басейну.

У становленні цього укладу помітний слід залишили давньогрецька, давньоримська, візантійська, генуезька, слов'янська та інші культури. Цей багатонаціональний уклад сприяв формуванню компліментарних відносин між народами, заснованих на інтенсивних торгових, культурних та інших контактах.

2-й морський уклад відноситься до періоду від створення військово-морського флоту Петром I в Азовському морі (початок XVIII ст.) та Катериною II чорноморських портів - Одеси, Миколаєва, Херсону, Севастополю до розвитку суднобудування в ХХ і відновлення морського комплексу після II Світової війни.

3-й М-уклад (період 1991 року - до наших днів) характеризується формуванням принципово нового морського базису України, який визначається її новітньою історією - історією становлення суверенної і незалежної держави.

Таким чином, морський код держави можна визначити як історично сформований на основі багаторічної морської діяльності держави (регіону) морський уклад, який залишив помітний морський слід, що включає:

по-перше, специфічний морський тип господарства і високу роль морського фактора в долі держави (регіону);

по-друге, сукупність сучасних видів діяльності і виробництв, що мають морську спрямованість;

по-третє, цілісні і стійкі інституційні установи, в рамках яких здійснюється замкнений цикл морських відносин.

Морський код держави (регіону) зазнає змін також як і інші коди. При цьому зміни морського коду можуть бути як позитивними в умовах розвитку морської економіки, так і негативними, зумовленими руйнуванням морського потенціалу.

На сучасному етапі становлення України як суверенної і незалежної держави, в долі якої грає велику роль ефективна морська діяльність, вкрай актуальною є проблема збереження і відтворення морського коду держави.

За останні 25 років в Україні було «розбазарено» золотий морегосподарський фонд і було підірвано морський код держави. У гонитві за швидким прибутком в інтересах вузького кола зацікавлених осіб було зруйновано один з найпотужніших в світі морських комплексів України - Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), в складі якого ефективно працювало близько 360 морських суден і доходи держави від діяльності якого досягали до \$ 2 млрд. в рік [12]. Разом з ЧМП в Україні була зруйнована консолідована система управління судноплавством. Були втрачені допоміжні і сервісні служби, департамент навігації, безпеки, нагляду за технічним станом суден та ін. Фактично зникло розуміння стрижневої ролі держави в морській економіці. Держава фактично в повній мірі дистанціювалась від будь-якої виразної морської політики. Жоден уряд предметно не займався проблемою порятунку ЧМП, залишаючи його в процесі уповільненого банкрутства з епізодами не розслідуваного злодійства.

Особливої актуальності набуває необхідність модернізації МГК. Застаріла науково-технічна база, використання обладнання і технологій, створених 30-40 років тому призводить до високої собівартості і питомої трудомісткості продукції. Відсутність державної підтримки і протекціонізму для суднобудівної галузі, незважаючи на загальноприйнятту світову практику, негативно впливає на конкурентоспроможність на світовому ринку.

Галузевий підхід, який реалізується в системі державного управління транспортним комплексом, призводить до транспортної непривабливості країни як транзитної території і погіршення конкурентоспроможності товарів українського експорту на світових товарних ринках [13].

З анексією Криму втрачено кримський морегосподарський потенціал (морські порти Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч; суднобудівні і судноремонтні заводи в Керчі, Феодосії, Севастополі; рибогосподарський комплекс «Антарктида» і ін.)

Висновки. У світлі викладеного сформулюємо деякі висновки і акцентуємо увагу на механізми відтворення морського коду України як необхідного базису становлення України як морської держави.

1. Морський код України слід розглядати: по-перше, як принципово новий об'єкт досліджень в сфері управління морегосподарською діяльністю, по-друге, як складну систему «стислої» інформації, яка відобразить сукупність морських наукових знань, онтогенез морської діяльності, зокрема морський уклад, морський слід держави; по-третє, як базис потужної морської держави.

2. Приймаючи до уваги морський код України, що було збережено до наступного часу, вважаємо за необхідне кардинально переглянути сьогодишню державну морську політику, яка була сформульована на початку 2000-х років і яка не відповідає новим умовам і вимогам принципово нової гео економічної і геополітичної ситуації, яка склалася в 2013-2015 рр.

3. Доцільно розробити дієву державну програму відродження морської діяльності та створення ефективного національного морегосподарського комплексу в контексті Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», Стратегії національної безпеки України (2015), відродження Чорноморського морського пароплавання та ін.

4. Добре продумана програма відродження морської діяльності та створення морегосподарського комплексу сприятиме відродженню та прискоренню розвитку багатьох ключових галузей економіки (машинобудування, приладобудування, металургії та ін.), що дозволить зробити Україну самодостатньою та сталою країною.

Література

Морехозяйственный комплекс: т. 1. /Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, В. А. Дергачев и др. – Гл. ред. Б. В. Буркинский. – К.: Наукова думка, 1991. – 350 с.

Науковий коментар до Національної програми досліджень та використання ресурсів Азово-Чорноморського басейну, інших районів Світового океану на період до 2000 року / О. А. Щипцов, В. М. Єремєєв, В. М. Степанов та ін.; Під ред. О. А. Щипцова. – К.: НАМІТ, 1994. – 316 .

Организационно-экономические аспекты формирования морехозяйственного комплекса Украины / Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, М. И. Котлубай и др. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2001. – 94 с.

Ольсен Г. Динамические аналогии: пер. с англ. / Г. Ольсен. – М.: ГИИЛ, 1947. – 224 с.

Теслер Г. С. Новая кибернетика / Г. С. Теслер. – Логос, 2004. – 401 с.

Ратнер В. А. Генетический код как система / В.А. Ратнер // Соревский образовательный журнал. – 2000. – т. 6. № 3. – С. 17-27.

Елисеєв В. Н. Человеческий код общественного развития и его интегральное измерение / В. Н. Елисеєв // Terra Economicus. - 2008. - № 2. – том 6. [Електронний ресурс]. - Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/chelovecheskiy-kod-obschestvennogo-razvitiya-i-ego-integralnoe-izmerenie> (дата обращения 15.11.2016). – Название с экрана

Дергачев В. А. Геополитический словарь-справочник / В. А. Дергачев. – К.: КНТ, 2009. – 592 с.

Покальчук О. Содрогание опор / О. Покальчук // Еженедельник «Зеркало недели». – 2015. - № 46. – С. 13.

What is an Ecological Footprint? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gdrc.org/uem/footprints/what-is-ef.html> (дата обращения 14.11.2016) – Название с экрана

Кулясов И. П. Экологический след: Возможные перспективы развития в XXI веке. Социосфера: Социология и право. Пенза: НИЦ «Социосфера», Поволжская государственная социально-гуманитарная академия. 2014. № 4. с. 131-136. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rodovid.me/ecologist/ekologicheskij-sled-vozmozhnye-perspektivy-razvitiya-v-xxi-veke.html> (дата обращения 15.11.2016). – Название с экрана.

Китик В. Ни одно правительство не спасло флот / В. Китик // Моряк Украины. - 2015.- № 43. – С. 1-3.

Котлубай О. Портовый комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / О. Котлубай // Еженедельник «2000». – 2015. - № 15-16 (25 авг.) – С. 63-В.4

Abstracts

Development of maritime sector of Ukraine is one of the important factors of its economic security. Till 1991 Ukraine has achieved a very high level of maritime “maturity”. The diversified maritime complex of Ukraine included marine transportation, fisheries, shipbuilding and ship repairing, marine engineering, marine gas industry, marine port facilities, cruise fleet. Active marine economic activity was based on the well-developed coastal infrastructure, including network of research and educational institutions. But during the last 20-25 years marine economic sector of Ukraine has decreased dramatically. Serious damage caused annexation of Crimea by Russia Federation. Ukraine lost state property including the energy and mining sectors, port infrastructure, which is significant for Ukrainian exporters.

However, Ukraine has saved a specific resource (“foundation”) for the future development of marine economy. This resource includes material and technical facilities, human resources and “genetic memory” of marine economy. In the paper it is determined as a “maritime code”. For definition of maritime code the principle of analogy was used. Fundamental laws of biological and social systems development have a lot in common and are similar. Basing on this principle the term "maritime code" can be determined similarly with codes in other sciences, particularly biology, economics, geopolitics, and so on. For example, V. A. Dergachov gives definitions of geoeconomic, geopolitical and geodemographic codes of a state.

In our opinion, the concept of maritime code can be described with the help of the terms such as marine traditions and lifestyle, "maritime foot print". Thus, maritime code of the state can be defined as historically developed practice and way of marine resources exploitation and marine activities. This comprises a complex of marine industries and institutional framework. Taking into account the need to restore maritime code of Ukraine we consider it necessary to revise the current state maritime policy, which was formulated in the early 2000s and does not meet the new conditions and demands under new geo-economic and geo-political situation, formed in 2013-2015. Basing on the main principles and directions of Sustainable Development Strategy of “Ukraine-2020” and National Security Strategy of Ukraine (2015), new maritime policy should be developed.