

# Государственное управление в сфере туризма и яхтинга

DOI 10.22394/1726-1139-2017-6-111-120

## Волостных Вадим Викторович

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет  
Профессор кафедры управления судостроительным производством  
Доктор экономических наук, профессор  
vadim.volostnykh@mail.ru

## Александров Владимир Леонидович

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет  
Профессор кафедры управления судостроительным производством  
Доктор технических наук, профессор  
fckps@rambler.ru

### РЕФЕРАТ

Статья посвящена проблеме развития человеческого потенциала на основе повышения качества жизни. Отмечается, что в настоящее время критически важные источники общественных благ лишены государственного управления и защиты. Вытекающие из этого положения проблемы анализируются на примере яхтинга и яхтенного туризма. Рассмотрены варианты подходов к возложению ответственности за развитие этих сфер на три федеральных органа исполнительной власти: МЧС, Минтранс, Ростуризм (Минкультуры). Оценены возможности формирования альянса между туриндустрией и яхтингом.

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

качество жизни, человеческий потенциал, государственное управление, органы исполнительной власти, туризм, яхтенный туризм, транспорт, яхтинг

Volostnykh V. V., Alexandrov V. L.

## Public Administration in the Sphere of Tourism and Yachting

### Volostnykh Vadim Viktorovich

St. Petersburg State Sea Technical University (Russian Federation)  
Professor of chair of management of ship-building production  
Doctor of Economics, professor  
vadim.volostnykh@mail.ru

### Alexandrov Vladimir Leonidovich

St. Petersburg State Sea Technical University (Russian Federation)  
Professor of chair of management of ship-building production  
Doctor of Science (Engineering), professor  
fckps@rambler.ru

### ABSTRACT

An article is devoted to the problem of human potential development through the life quality increasing. Nowadays several critical public weal sources are deprived of state care and protection. The subsequent problems are analysed on the base of yachting and nautical tourism. Different approaches to obtain an executive power support from the ministries — emergency situation, transport and tourism (culture) are considered. The possible future merger between yachting and tourism industry is evaluated in light of modern trends.

### KEYWORDS

quality of life, human potential, executive power, yachting, nautical tourism, transport, tourism

Положительным результатом развития как социально-экономического знания, так и практик государственного управления за последние десятилетия стало признание того, что главным стратегическим ресурсом развития общества является население, что заостряет внимание на проблеме роста уровня и качества его жизни. Этот тезис декларируется в любой из современных стратегий, программ, концепций, прогнозов и аналитических документов: «Вокруг задачи развития человеческого потенциала России мы должны выстроить нашу социальную, экономическую культурно-просветленную, законодательную политику» (В. В. Путин, 2014 г.)<sup>1</sup>.

К сожалению, провозглашенное изменение вектора социально-экономической стратегии РФ не подкреплено достаточным научным заделом. Начать в этой связи, по мнению авторов, следует с понятийного аппарата. Понятия «качество населения», «качество жизни» и «уровень жизни» встречаются в самых различных сочетаниях, и при разработке нормативных актов следовало бы разграничить их на уровне законов и стандартов.

Проще всего это сделать применительно к понятию «уровень жизни». Достаточно, на наш взгляд, сжать определение данной категории до формулировки «денежный эквивалент всех доходов, полученных человеком», очистив его от встречающихся во многих работах наслоений типа демографии, политических свобод и т. д., и описать четкую методику расчета. Оценочным индикатором может служить величина ВВП на душу населения, особенно, если все страны оперируют единой методикой его расчета (ныне — часть, включая РФ, ЕС, США, — по СНС 2008, другие страны — по СНС 1993) [7].

Россия четко позиционируется по этому критерию (на 2016 г.). По оценкам Международного валютного фонда, Всемирного банка, ООН, ВВП на душу населения (по паритету покупательной способности) составляет 25,9–26,7 тыс. долл., при среднемировом значении 15,5 тыс. долл. РФ занимает среди 185 оцениваемых государств 48-е место. Для сравнения укажем, что у стран первой тройки (Катар, Макао, Люксембург) этот параметр составляет 132–143 тыс. долл. на человека, а у аутсайдеров (Зимбабве, Нигер, Бурунди) — 2–3 тыс.

Далее обратимся к известным индексам оценки качества жизни (табл. 1). Здесь картина несколько иная. Она указывает на некоррелируемость оценок качества жизни с оценками уровня жизни. Так, США, устойчиво удерживающие пятое место по уровню жизни, опускаются на семнадцатое по индексу качества жизни. Напротив, Вьетнам со 125-м местом по уровню жизни, держится на 2–5-м местах по Happy Planet Index.

Возможно объяснить такое расхождение разной методологией расчета индексов. Например, HDI ООН базируются исключительно на официальных статистических данных, а Happy Planet index — на субъективных оценках интервьюируемых; отличается набор показателей, кое-где, безусловно, есть погрешности в обработке данных. Но нельзя отрицать и влияние парадокса Р. Истерлина (R. Easterlin), согласно которому субъективное ощущение счастья растет соответственно доходу лишь до некой точки насыщения, поэтому жители бедных стран выше оценивают качество жизни, нежели богатых [8].

Однако во всем спектре разнообразных методов и критерия оценок просматривается отчетливая закономерность: по качеству жизни России вдвое хуже, нежели по уровню. Это порождает двоякую проблему. С одной стороны, качество жизни народа — главная цель деятельности правительства, мерило его успехов. С другой — это ресурс развития общества, в том числе инструмент для формирования должного качества населения, столь необходимого для модернизации. В этой

<sup>1</sup> Выступление В. В. Путина на заседании международного дискуссионного клуба «Валдай» 19.09.2013.

## Индексы оценки качества жизни

Индекс	Рейтинг РФ в мире
Индекс человеческого развития (HDI), ООН	57 из 95
Доклад международной комиссии по основным показателям экономической деятельности и социальному прогрессу (нобеляты Дж. Стиглиц и А. Сен)	
Международный индекс счастья (HPI)	108 из 172
OECD Better Life Index	32 из 36
Всероссийский центр уровня жизни	72 из 90
Economist intelligence UNIT	
Валовое национальное счастье (Бутан)	
Индекс довольства жизнью	167
Индекс качества жизни (QLI)	72 из 80

связи следует разобраться, по каким из составляющих качества жизни мы отстаем от иных стран, сконцентрировать на этих направлениях мощь государственного управления и через посредство нового качества жизни достичь нового качества человеческого потенциала.

Для начала попытаемся сформулировать контент этого понятия. По нашему мнению, качество жизни есть степень доступности того набора благ, которые здесь и сейчас наиболее востребованы. Номенклатура и классификация потребностей были предложены еще А. Маслоу и сомнению нами не подвергаются. Нельзя согласиться лишь с пирамидальным строением иерархии потребностей. Как представляется нам, потребности не сменяют друг друга последовательно, а существуют совместно, хотя и в различных пропорциях.

Мы выделяем, базируясь на идеях А. Маслоу, следующие группы потребностей (рис. 1):

- пассивные, преимущественно базовые (пища, одежда, энергия, здравоохранение, образование и т. д.), продаваемые пассивному потребителю;
- принудительные, преимущественно охватывающие области безопасности, оказываемые потребителям бесплатно (за счет бюджета) (оборона, общественный порядок, частично здравоохранение, образование и т. д.);
- активные, здесь востребованные людьми блага достаются им без бюджетного финансирования, за счет личных средств и труда; наблюдаются такие феномены, как инициатива, поток новых идей, самоорганизация и др.

Посмотрим, как распределяется внимание государственных органов между упомянутыми тремя группами потребностей. Значительное число министерств и ведомств управляет хозяйствующими субъектами, извлекающими прибыль из удовлетворения потребностей пассивных потребителей, лоббируя интересы как продавцов, так и — в известной мере — покупателей. Здесь — «бастион рыночной экономики». Этот сектор — источник высокого качества населения.

«Принудительный» сектор также не обижен вниманием органов госуправления. Здесь представлены мощные, в частности — силовые — структуры, взаимоотношения которых с населением четко регламентированы. Возможность для формирования желаемых качеств у «внешнего» слоя населения довольно ограничена. А вот в третьем, активном, секторе сложилась более чем странная ситуация. Он охватывает практически все население страны. С официальной точки зрения — это

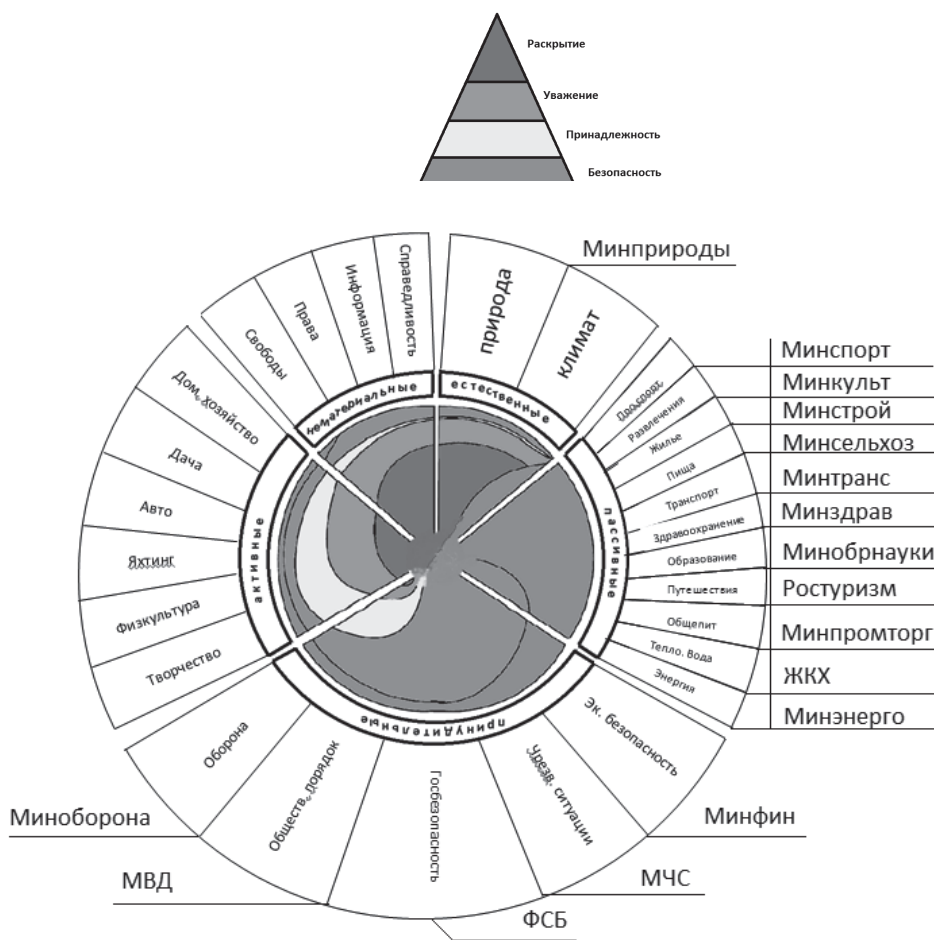


Рис. 1. Факторы качества жизни

невидимая, латентная часть экономики, расположенная вне фискального контроля, а потому неинтересная для «накачивания» макроэкономических показателей<sup>1</sup>. Хотя, по нашим подсчетам, располагаемый годовой фонд рабочего времени здесь составляет 8–10 млрд человеко-часов (что вчетверо больше, нежели в оборонно-промышленном комплексе), а денежные затраты на сырье, материалы, инструменты для создания благ достигают 15–20% всех потребительских расходов. Здесь — неистощимый источник инициатив, направленных на повышение качества жизни.

Именно здесь — «фабрика счастья», положительных эмоций, именно отсюда исходит значительная, если не основная масса негативных оценок качества жизни в России. Вызваны они одним — сложностью и даже невозможностью заниматься любимым делом на благо страны. И при этом нет ни одного органа государствен-

<sup>1</sup> ФГУП Крыловский государственный научный центр. ВМС и кораблестроение. Дайджест зарубежной прессы. Вып. 67.

ной власти, который полностью отвечал бы за какой-либо сегмент третьего сектора. Общие принципы вторжения смежных ведомств в лишенный явного государственного управления третий сектор можно свести в несколько положений:

1. Не брать на себя ответственности за сохранение того или иного элемента третьего сектора (уместно именовать их отраслями) и, тем более, его развитие; избегать участия в межотраслевых и междисциплинарных работах.
2. Не защищать отрасли третьего сектора от агрессивных действий субъектов, принадлежащих другим секторам. Лоббировать проекты, направленные против третьего сектора.
3. Присвоить себе контрольно-надзорные функции вплоть до откровенно карательных; получить бюджетное финансирование на их осуществление.
4. Распространять действие собственных нормативно-правовых актов на отрасли третьего сектора [4].

Рассмотрим проблемы третьего сектора на примере яхтинга; т. е. любительского мореплавания. Здесь они обозначались наиболее ярко и остро. Яхтинг в последние десятилетия стал в Европе, пожалуй, самым быстрорастущим компонентом качества жизни. Сдерживать его развитие в Петербурге на время удавалось агрессивной антияхтенной пропагандой в СМИ. Но все же от жителя морской столицы нельзя вечно утаивать, что он располагает лучшим из 36 мегаполисов мира внутригородским водоемом — Невской губой; здесь насчитывается свыше 400 тыс. автомобилистов, тратящих на свои авто больше средств, чем требуется для приобретения и эксплуатации обычной 30-футовой яхты [6].

Тем не менее, несмотря на отчетливое понимание общественной потребности в морских рекреациях, яхтинг как социальный феномен в Петербурге пока не сформировался, ибо здесь крайне слабо чувствуется влияние большинства факторов, влияющих на его развитие (рис. 2).

На Западе же работают все эти факторы. Общество буквально пронизано сетью связей, личных контактов и интересов; имеются бесчисленные яхт-клубы, ассоциации, общественные организации<sup>1</sup>. Они создают прочную структуру этого феномена; спортивная составляющая, пропаганда спорта (известно, что за гонками VRWR наблюдает больше зрителей, чем за футбольными матчами) привлекает молодежь. Любители водного спорта формируют устойчивую конвексию, порождающую собственную субкультуру, фольклор и, в известной степени, свою систему ценностей и взглядов. Едва ли не важнейшими элементами этой системы стали культ здорового образа жизни, тяга к познанию мира, техническое творчество и мораль морской дружбы. Такое сообщество обладает способностью к росту и саморазвитию, но может и отстоять свои права, повлиять на социально-экономическое развитие общества в целом<sup>2</sup>.

Наличие столь сильной концентрации вкусов и интересов породило спрос на специфический набор изделий и услуг, который, естественно, вызвал предложение. Поэтому с яхтингом как социальным явлением неразрывно связан яхтинг как важная отрасль экономики. Можно отметить принципиальные особенности формирования новой отрасли [1; 3]:

- **обособление от традиционного судостроения и судоходства.** В первую очередь оно коснулось объекта: ныне лодка (boat) — это не судно (ship). Принципиально отличаются их назначение, конструкция, технология, круг потребителей, а следовательно, все каноны технического регулирования, принципы классификации взаимно неприменимы;
- **разделение производственной базы:** из 350 яхтенных верфей Европы не более 10% (преимущественно верфи металлического судостроения) совмещают

<sup>1</sup> Kayntisatamat, 2012; Kotka Mericaupunki, 2011.

<sup>2</sup> Gasthamn Guiden, 2012; Svenska Krussarklubben.

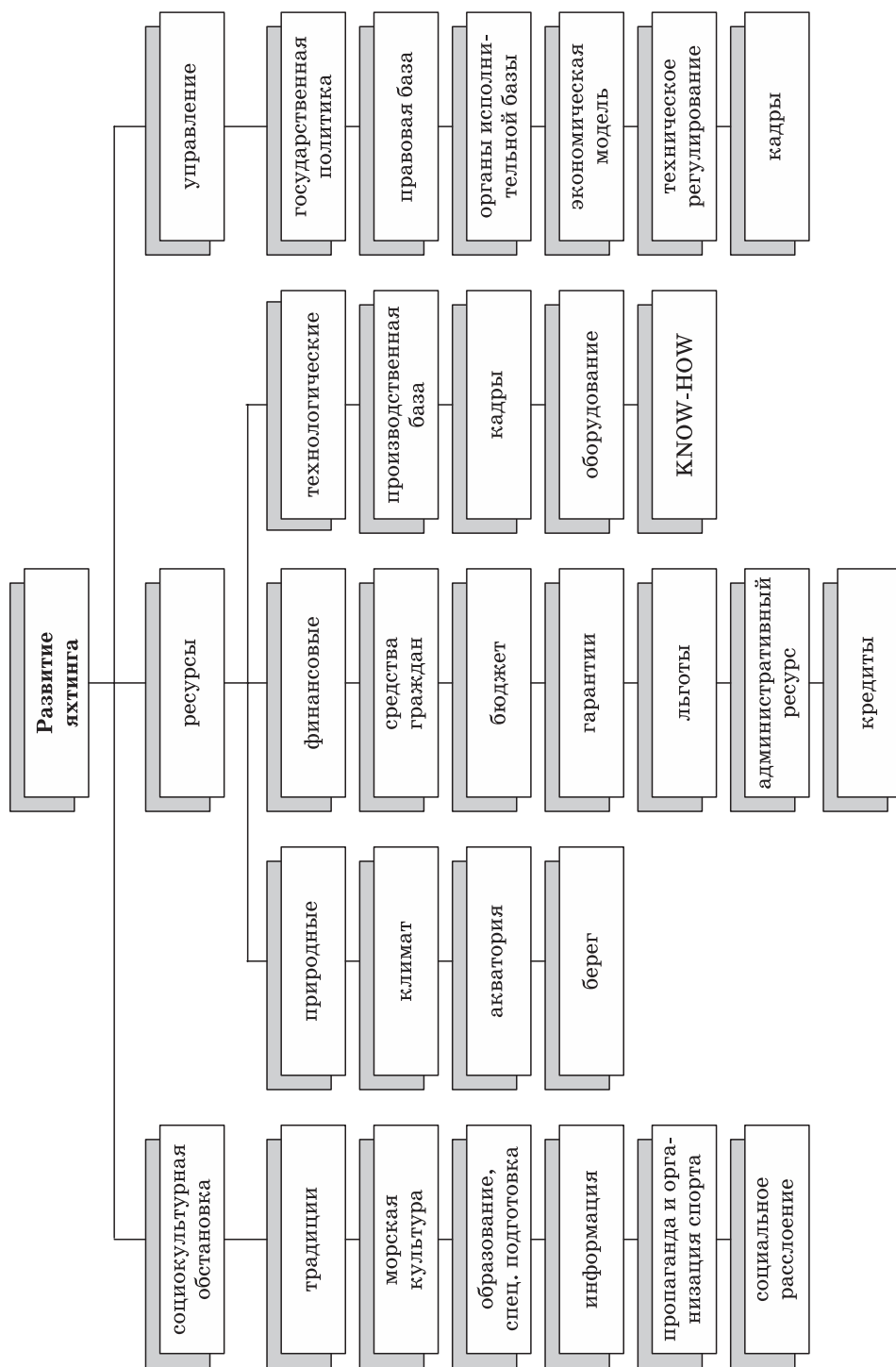


Рис. 2. Факторы, влияющие на развитие яхтинга

строительство лодок и коммерческих/боевых катеров; внутри отрасли углубляется специализация по классам и размерам лодок;

- **финансовая дифференциация** — не только отделение собственности, но и кредитных ресурсов и, что особо показательно, методов маркетинга. В мире ежегодно проходит порядка 300 боутинговых выставок;
- **диверсификация:** в орбиту новой отрасли втянулись не только производители яхтенного оборудования — 1650 фирм из 50 государств, но и марины, чартер, ремонт и сервис.

Потребовалось создание самостоятельной правовой и нормативной базы для яхтинга в целом и его подотраслей, поскольку он имеет совсем мало общего с крупным судостроением и торговым мореплаванием по основным характеристикам: функция, правовой статус, эксплуатация, конструкция и технология постройки, промышленная база, инфраструктура, экипажи и, наконец, бизнес-структуры и капитал.

Масштабы яхтинга как индустриальной отрасли в Европе уже сравнивались с судостроением, однако ситуация в России в корне отлична от европейской. В стране есть довольно крупный рекреационный флот: по официальным данным ГИМС насчитывается 1220 тыс. маломерных судов<sup>1</sup>. Природные условия, в частности Петербурга, достаточно благоприятны для любительского мореплавания. Значительные средства вкладываются россиянами в зарубежный яхтинг. Однако налицо парадоксальная ситуация: в России яхты и яхтсмены есть, но яхтинга не существует.

Причины невозможности самоидентификации российского яхтинга усматриваются нами в отсутствии 8 необходимых условий: государственная политика, закон (правовая база), понятийный аппарат, терминология, классификация, технологические стандарты, самоорганизация, «хозяин» или хотя бы «попечитель». Государственной политики как «определения форм, задач, содержания деятельности государства» в отношении яхтинга в СССР/РФ не было и нет. Яхтенное сообщество необоснованно отождествляет с государственной политикой ведомственные акты и практические действия некоторых структур, последующие частные интересы и, как правило, противоречащие интересам государства. В обществе складывается мнение, что Россия — единственная страна мира, относящая яхтинг к чрезвычайным ситуациям, которые, как известно, следует предотвращать, а их последствия — ликвидировать [9].

При разработке и проведении в жизнь государственной политики в области яхтинга в ее основу следует положить следующие принципы<sup>2</sup>:

1. Социальная значимость яхтинга как функции государственного управления, обслуживающей развитие человеческого потенциала страны путем повышения качества жизни, распространения здорового образа жизни, развития спорта, научно-технического творчества, воспитания молодежи и охраны окружающей среды.
2. Приоритет социальных целей яхтинга перед ведомственными интересами государственных структур и коммерческими интересами частных структур.
3. Развитие любительского флота под российским флагом и создание современной береговой инфраструктуры на внутренних акваториях Российской Федерации в территориальном море.
4. Развитие яхтинга как эффективной экономической сферы, включающей строительство лодок и их эксплуатацию, инфраструктуру, туризм, спорт и т. д.
5. Стимулирование привлечения инвестиций для развития любительского флота и его инфраструктуры, в том числе в формах государственно-частного и государственно-общественного партнерства.

<sup>1</sup> ГИМС Северо-Западного регионального центра МЧС России.

<sup>2</sup> Катера и яхты. 2013. № 3 (243).

6. Сокращение объема регулирования и контроля яхтинга со стороны государственных органов и передача соответствующих полномочий независимым классификационным и экспертным обществам, а также общественным саморегулирующим организациям.
7. Коррекция бюрократических процедур в сфере яхтинга на основе приоритета конституционных прав яхтсменов, как граждан России, фиксация объема процедур и документов для лодок на уровне меньшем, нежели для коммерческой и служебной категорий судов.
8. Сближение правовой базы отечественного яхтинга с международной и четкое разделение ответственности за ее составляющие между государственными ведомствами Российской Федерации.
9. Обеспечение комплексной безопасности яхтинга и четкого разделения ответственности за ее составляющие между государственными ведомствами Российской Федерации.

Принятие этих принципов будет означать принципиальный пересмотр статуса мореплавателей-любителей: закрепление статуса граждан, осуществляющих важную социальную функцию, которая сможет рассчитывать на помощь государственных органов и защиту конституционных прав. Назрела, по нашему мнению, необходимость принятия основополагающего закона о яхтинге<sup>1</sup>.

На основе вышеизложенных принципов становится возможным установление сферы применения закона — регулирование отношений, возникающих в процессе любительского мореплавания. Закон должен охватывать такие области, как правовая защита интересов участников процесса, именуемого яхтингом; регистрация вещных прав, оборота, страхования, налогообложения лодок; техническое регулирование процессов производства, обращения, эксплуатации лодок; участие лодок в судоходстве; подготовка и аттестация экипажей лодок. Дух закона должен быть созидательным, а не карательным.

Управление экономикой яхтинга может строиться только на сбалансированном сочетании принципов бюджетного финансирования, государственно-частного партнерства (ГЧП) и государственно-общественного партнерства (ГОП). Особенность здесь состоит в том, что источником финансирования социально важных объектов является не бюджет, а средства самого населения. От государства требуется только регулирование со стороны уполномоченного законом органа.

Самая перспективная область для ГЧП и ГОП — базирование лодок, вопросы которого наименее отработаны в действующем законодательстве. Как мы полагаем, в законе должны быть описаны следующие составляющие: ресурсная (резервирование всех пригодных для устройства яхтенных гаваней участков побережья и запрет на их нецелевое использование); нормативная (например, регламентация количества лодок, базирующихся в расчете на погонный метр береговой черты); градостроительная (согласование и учет интересов развития яхтинга в генеральных планах, правилах землепользования и застройки, неотъемлемой составной частью которых должны стать отраслевые схемы базирования и обслуживания любительского флота, по типу действующей в Санкт-Петербурге)<sup>2</sup>.

Наиболее сложным представляется вопрос о выборе органа государственного управления яхтингом. Для осуществления своей главной функции — защиты яхтинга от посягательств сил, лоббируемых другими органами, ему, безусловно, необходим статус федерального министерства; столь же очевидно, что на эту роль должно быть избрано одно из действующих министерств. Выбор, по мнению авторов, может быть сделан между МЧС, Минтрансом и Ростуризмом (т. е. Минкультуры).

<sup>1</sup> Motor Boat. 2013. № 6.

<sup>2</sup> Водный базар. 2012. № 6, июнь.



Заметим, что за 12 лет взаимодействия с яхтсменами МЧС не проявило желания взять на себя дополнительные функции, кроме надзорных, ибо рекреационные задачи далеки от предотвращения чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий. С транспортом у яхтинга столь же мало общего, ибо яхты не заняты перевозками грузов и пассажиров, пользуются другими гаванями, а применение технических регламентов морского и речного транспорта сразу парализовало бы рекреационное мореплавание.

О туризме долгие годы речь среди специалистов вообще не заходила. С образованием в 1976 г. Всемирной организации туризма Международная ассоциация научных экспертов туризма выработала классификацию 22 видов туризма. Среди них значится «nautical tourism» (термин, не имеющий аналога в русском языке), представляющий собой разновидность портового бизнеса. Он охватывает предоставление стоянок яхтам под иностранными флагами, чартер и зимнее хранение яхт. Поскольку здесь отсутствуют туроператор, турпродукт и турист, то по российскому закону «Об основах туристской деятельности», это не туризм.

Однако, эксплуатируя растущий и неудовлетворенный интерес части населения к морским рекреациям, лоббистские группы, преследуя свои интересы, заполняют страницы СМИ, принимают политические декларации и даже акты субъектов федерации неcodифицируемым термином «яхтенный туризм». На протяжении четверти века, например, в документах Правительства Петербурга проводится идея о 10–15 тыс. зарубежных яхт, готовых ежегодно посещать город и сделать яхтенный туризм бюджетобразующей отраслью. В Морском Совете при Правительстве города существует соответствующая комиссия.

В то же время сам термин «яхтинг» в Санкт-Петербурге стал употребляться только с 2016 г., после известной резолюции Президента РФ. Казалось бы, следует к административному ресурсу присоединить реальные экономические возможности яхтинга, и проблема решена. Но следует сравнить некоторые показатели. В Санкт-Петербурге насчитывается 49 860 рекреационных лодок, в том числе 977 парусных яхт и 4844 — моторных. Годовой оборот этой латентной отрасли лежит в пределах 5–7 млрд руб. В силу отсутствия органа исполнительной власти, могущего защитить интересы яхтинга, флот вытесняется за границу (1440 яхт), что ежегодно приносит зарубежным конкурентам минимум 1,4 млрд руб. Береговая инфраструктура уничтожается. Яхтенный туризм в городе — это 50–60 заходов иностранных яхт на 3–4 дня; оборот этой индустрии — около 500 тыс. руб., т. е. на 4 порядка меньше «местного яхтинга».

Именно разница масштабов и отпугивает Ростуризм от такой нагрузки. Впрочем, в последнее десятилетие ситуация меняется, и между яхтингом и туризмом в мире устанавливаются более тесные связи. Связующим звеном выступает капитал. Фирмы туристической индустрии инвестируют в развитие яхтинга, возможен даже термин «туристического яхтинга» (а отнюдь не «яхтенного туризма»). За последнюю четверть века яхтинг помолодел, молодому человеку нужен элемент спорта; его влечет возможность походить на яхте в новых и разных местах земного шара. Уходит в прошлое любовь к своей лодке, забота о ней, свое море и т. д.

Отсюда инвестиции в инфраструктуру, гигантские марины на 1000 и более лодок, в каждой из которых ежегодно организуются десятки и сотни гонок, эскадренных плаваний, формируются новые социальные конвексии. И все это — при поддержке государственных субсидий и льгот для туризма. Возможно, и в России, в частности в Петербурге, может быть найдена возможность альянса туристической индустрии с яхтенным сообществом под сенью государственной заботы о качестве жизни и человеческого потенциала? Авторы рассчитывают, что это произойдет в обозримой перспективе.

## Литература

1. *Большой российский энциклопедический словарь*. М. : Большая российская энциклопедия, 2003.
2. *Бонд Б.* Справочник яхтсмена: справочное издание. Л. : Судостроение, 1989.
3. *Веселаго Ф. Ф.* Краткая история русского флота. М. : Вече, 2011.
4. *Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России: учебное пособие*. СПб. : Санкт-Петербургский университет государственной противопожарной службы, 2011.
5. *Кара-Мурза С. Г.* Потерянный разум. М. : Алгоритм, 2005.
6. *Климбек В. Р., Селивановский В. А.* От Матиса до «Балтийца». СПб., 2008.
7. *Локосов В. В.* Качество населения как основной фактор системной модернизации российского общества // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2014. № 6(36). С. 100–109.
8. *Стиглиц Дж.* Глобализация: тревожные тенденции. М. : Мысль, 2003.
9. *Шевякин А. С.* Заказное убийство СССР: подлинная история катастрофы. М. : Яуза, Эксмо, 2012. 381, [2] с.
10. *Verney M.* *The Compleat Book of Yacht care*. London : Adland Coles Ltd, 1986.

## References

1. Big Russian encyclopedic dictionary [Bol'shoi rossiiskii entsiklopedicheskii slovar']. M. : Big Russian encyclopedia [Bol'shaya rossiiskaya entsiklopediya], 2003. (rus)
2. Bond B. *Reference book of the yachtsman* [Spravochnik yakhtsmena]: reference edition. L. : Shipbuilding [Sudostroenie], 1989. (rus)
3. Veselago F. F. *Short history of the Russian fleet* [Kratkaya istoriya russkogo flota]. M. : Veche, 2011. (rus)
4. State inspectorate for small size vessels of Emercom of Russia [Gosudarstvennaya inspektsiya po malomernym sudam MChS Rossii]: Tutorial. SPb. : St. Petersburg University of the State Fire-Fighting Service [Sankt-Peterburgskii universitet gosudarstvennoi protivopozharnoi sluzhby], 2011. (rus)
5. Kara-Murza S. G. *The lost sense* [Poteryannyi razum]. M. : Algorithm, 2005. (rus)
6. Klimbek V. R., Selivanovsky V. A. *From Mathis to Baltiets* [Ot Matisa do «Baltiitsa»]. SPb., 2008. (rus)
7. Lokosov V. V. *Quality of the population as major factor of system modernization of the Russian society* [Kachestvo naseleniya kak osnovnoi faktor sistemnoi modernizatsii rossiiskogo obshchestva] // *Economic and social changes: facts, tendencies, forecast* [Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz]. 2014. N 6 (36). P. 100–109. (rus)
8. Stiglitz J. *Globalization: disturbing tendencies* [Globalizatsiya: trevozhnye tendentsii]. M. : Thought [Mysl'], 2003. (rus)
9. Shevyakin A. S. *Contract murder of the USSR: true story of accident* [Zakaznoe ubiystvo SSSR: podlinnaya istoriya katastrofy]. M. : Yauza, Eksmo, 2012. 381, [2] p. (rus)
10. Verney M. *The Compleat Book of Yacht care*. London : Adland Coles Ltd, 1986.