

Соколюк С. М., к.істор.н., доцент¹;

Федорієнко В. А.¹;

Петрушен М. В.²

¹ - Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ;

² - Центр воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського, Київ

Висновки та уроки з досвіду застосування військово-морських сил провідних країн світу із захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі

Резюме. Стаття розкриває особливості застосування військово-морських сил провідних країн світу для захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі. Визначені шляхи більш ефективного застосування корабельного складу Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

Ключові слова: захист судноплавства; захист виробничої діяльності на морі; морський тероризм.

Постановка проблеми. Сьогодні у світі збільшується інтенсивність використання морських комунікацій у зв'язку з децентралізацією виготовлення продукції, що була спричинена розвитком торговельних відносин. Разом із тим, все більше здійснюється виробнича діяльність на морі у вигляді добування органічної продукції з товщі води та розробки надр корисних копалин у шельфі Світового океану. Переважно ці пріоритети, у торгівлі та сукупній діяльності, належать морським державам із досить розвинутою економікою, в межах заявлених ними національних інтересів. Залишати за собою право на відстоювання недоторканості об'єктів виробничої діяльності шляхом їх захисту цілком впевнено можуть країни із розвиненими військово-морськими силами (ВМС). Натомість, все частіше провідні країни світу, своїми силами чи в складі об'єднаних ВМС, відстоюючи власні інтереси з урахуванням викликів і загроз, здійснюють захист суден і об'єктів не лише своєї країни, а й інших держав. Цей досвід залучення ВМС до захисту цивільних суден і об'єктів на морі є важливим для проведення аналізу з подальшим використанням цієї практики в Україні.

Наразі для України постало питання відновлення повноцінного флоту військових та цивільних кораблів і суден. Важливо, щоб при проведенні економічної діяльності в акваторії Чорного та Азовського морів був забезпечений відповідний рівень захисту судноплавства й об'єктів виробничої діяльності. Після тимчасового захоплення Російською Федерацією (РФ) частини кораблів Військово-Морських Сил (ВМС) Збройних Сил (ЗС) України, що

базувалися на захопленому РФ півострові Крим, та подальшої агресивної політики РФ в акваторії Чорного та Азовського морів, питання щодо захисту національних інтересів України на морі постало особливо гостро. Тому важливим є перегляд та уточнення завдань щодо захисту судноплавства та економічної діяльності на морі для сил (військ) ВМС ЗС України. Ці завдання мають відповідати виникаючим загрозам, а також урахувати тенденції, та передовий досвід застосування ВМС провідних країн світу. Саме така практика застосування ВМС для захисту важливих об'єктів на морі є важливим завданням для морських країн, що проводиться з метою збереження економічних зв'язків та національних інтересів у цілому. Відтак, питання щодо вивчення досвіду застосування ВМС провідних країн світу із захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі, на нашу думку, бачиться досить актуальним.

Ступінь розробленості проблеми. Питання підвищення ефективності застосування сил (військ) ВМС під час виконання завдань захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі розглядалися у працях багатьох авторів, зокрема [1-3]. При визначенні ролі ВМС у захисті економічної діяльності держави на морі акцентувалася увага на проблемних питаннях застосування сил [4], а у працях [5-6] – були визначені напрями підвищення ефективності дій сил. Аналіз досвіду застосування ВМС провідних країн світу у військово-морській антитерористичній операції НАТО “Активні зусилля” для ВМС України викладений у праці [7], а найбільш повно теоретичні основи морського тероризму викладені в науковій праці [8].

Метою статті є дослідження тенденцій застосування військово-морських сил провідних країн світу із захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі та надання відповідних рекомендацій для застосування ВМС ЗС України з їх урахуванням.

Виклад основного матеріалу.

Пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету шляхом:

провадження економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, захисту і забезпечення свободи відкритого моря, зокрема безпечною судноплавства, рибальства, польотів повітряних суден, проведення наукових досліджень та провадження іншої діяльності;

договірної-правового оформлення державного кордону на морі, його охорони і захисту суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, континентальному шельфі, внутрішніх морських водах та територіальному морі, у повітряному просторі над ними, на дні та в його надрах;

захист території України з морських напрямків.

Відповідно до положення Морської доктрини України [9], при розгляді питань захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі, до основних принципів реалізації державної морської політики належать:

провадження морської діяльності на конституційних засадах та за принципами міжнародного морського права;

забезпечення права власності Українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони;

підтримка правового режиму морів, що сприяє міжнародному судноплавству та їх використанню в мирних цілях;

підтримка і використання свободи судноплавства у відкритому морі.

Основою захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі є провадження військово-морської діяльності, що є складовою морської діяльності. Вона спрямована на захист національних інтересів України, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння та використання Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів

Світового океану в інтересах оборони держави та її безпеки.

Основні завдання застосування сил ВМС під час захисту економічної діяльності держави на морі (в узагальненому вигляді) становлять:

1) захист національних та міжнародних морських комунікацій у територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні держави та в інших визначених районах океану, забезпечення морського суверенітету і територіальної цілісності;

2) захист важливих об'єктів з моря та на узбережжі від терористичних та інших ворожих дій;

3) запобігання, недопущення та мінімізація протизаконних дій щодо інших елементів морської інфраструктури, інших державних і недержавних об'єктів економіки на узбережжі, на островах, на морі;

4) ведення боротьби з незаконними збройними формуваннями, тероризмом, піратством, контрабандою, розповсюдженням зброї і торгівлею наркотиками в територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні держави та в інших визначених районах океану;

5) контроль та протидія незаконному рибальству в територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні держави;

6) захист рибальства (захист прибережного, океанського рибальства, глибоководного рибальства та рибальських господарств, збору корисних морських водоростей в територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні держави та за їх межами; контроль та протидія незаконному рибальству, збору корисних морських водоростей в територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні держави);

7) захист енергетичних ресурсів на континентальному шельфі (у тому числі захист від несанкціонованих дій проти нафтодобувних та інших морських стаціонарних і пересувних платформ);

8) охорона підводних трубопроводів, кабелів та іншого підводного обладнання (у тому числі захист діяльності щодо їх встановлення (демонтажу) та обслуговування).

Крім зазначених завдань, в якості додаткових можуть виконуватися й інші завдання дипломатичного, екологічного та рятувального характеру [6].

Слід зауважити, що правила забезпечення безпеки судноплавства у цивільній сфері класифіковані у Реєстрі судноплавства України. Цим питанням опікується Державне

підприємство у галузі морського та річкового транспорту.

Окреслимо загальні риси проблематики захисту судноплавства і виробничої діяльності на морі. У розрізі по даній роботі захист інтересів на морі із можливістю застосування ВМС розподіляємо за двома напрямками:

за безпекою судноплавства:

- захист міжнародних і національних морських комунікацій у територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні;

- захист міжнародних і національних морських комунікацій в інших визначених районах Світового океану.

за виробничою діяльністю на морі у виключній (морській) економічній зоні:

- розробка надр корисних копалин у морських шельфах – захист стаціонарних об'єктів на морі (газові, нафтові платформи (стаціонарні, пересувні), блок-кондуктори, газопроводи, газопроводи-відводи тощо).

- споживання органічної продукції із товщі води – захист рухомих об'єктів на морі (судна рибальські, зі збору корисних морських водоростей тощо).

Далі деталізуємо ці напрями для аналізу світових тенденцій і зацентруємо важливість для України.

Захист торговельних суден у територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні є найбільш значним

економічним напрямом при захисті судноплавства.

Тенденції судноплавства світу мають зростаючий характер і прямо залежні від обсягів міжнародної морської торгівлі та виробничої діяльності на морі. За результатами опублікованих міжнародних звітів морської торгівлі [10] побудована статистична крива часової залежності значень сумарного показника вантажу, що курсує на морських комунікаціях у Світовому океані (рис. 1). Даний графік відображає річну тенденцію росту обсягів міжнародної морської торгівлі.

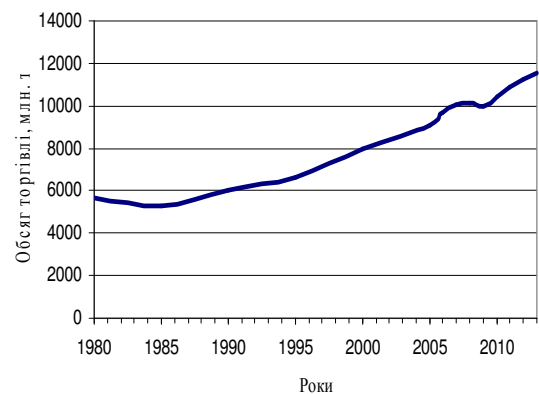


Рис. 1. Обсяги міжнародної торгівлі на морі за роками, млн т

Підкреслимо важливість України, як повноправного гравця ринку міжнародної торгівлі на морі, витягом з офіційних статистичних щорічних звітів (табл. 1).

Таблиця 1

Місце України в міжнародній морській торгівлі з урахуванням обсягів імпорту

Вид вантажу (продукції)	Частка в Світовій морській торгівлі, відсотки	Місце в щорічному рейтингу Світових виробників та імпортерів
Сталь	2	10
Зерно	9	5

За результатами [10] у 2014 році опублікований довідник головних виробників, учасників, імпортерів та експортерів світового ринку. Україна входить до десятки найбільших країн за такими видами продукції, як зерно і сталь (табл. 1).

Провідні держави світу мають, як цивільний флот (у т.ч. торговельний), так і військово-морські сили. У табл. 2 наведено офіційний перелік 20-ти найбільших країн-судовласників світу (під справжнім прапором), які мають зареєстровані цивільні судна, за даними найбільшого класифікаційного товариства – Реєстру Ллойда.

Далі проаналізуємо статистичні дані за обсягом військово-морських сил. У табл. 3 наведені 20 країн-власниць найбільших ВМС за тоннажністю.

Із наведеної статистики (табл. 1, 2) випливає те, що є черговість і наповнюваність рейтингу свідчить про різні підходи щодо захисту власних інтересів на морі. Тому, маючи обмежене число кораблів і суден ВМС слід терміново переглядати питання захисту цивільного флоту і об'єктів виробничої діяльності на морі.

Перелік зареєстрованих суден країн-судовласників

Місце	Країни-судновласники	Число суден (понад 1,000gt)	Сумарний дедвейт (млн т)	Кількість суден під іноземним прапором (%)
1.	Греція	3027	163,4	71
2.	Японія	3091	131,7	91
3.	Німеччина	2786	71,5	82
4.	Китай	2893	65,5	54
5.	США	1679	46,9	78
6.	Норвегія	1665	45,4	70
7.	Гонконг (Китай)	663	43,8	59
8.	Південна Корея	993	29,7	57
9.	Тайвань	553	24,4	80
10.	Сінгапур	754	23,0	36
11.	Великобританія	779	21,3	58
12.	Данія	744	19,6	53
13.	Росія	2157	16,7	30
14.	Італія	702	14,4	15
15.	Індія	406	13,8	9
16.	Швейцарія	372	11,8	93
17.	Бельгія	203	11,6	49
18.	Саудівська Аравія	134	11,4	91
19.	Туреччина	801	10,3	34
20.	Іран	179	9,8	10

Таблиця 3

Перелік зареєстрованих флотів країн світу

Місце у рейтингу	ВМС країн світу	Загальна чисельність кораблів та суден	Тоннаж (т)
1.	ВМФ США	227	≈3,000,000
2.	ВМФ Народно-визвольної армії Китаю	370	1 034 289
3.	ВМФ Росії	200	910 280
4.	Морські Сили Самооборони Японії	98	476 910
5.	ВМС Індії	150	381 375
6.	Королівський флот Великобританії	69	337 000
7.	ВМС Франції	78	321 855
8.	ВМС Республіки Корея	80	195 910
9.	ВМС Італії	55	184 744
10.	ВМС Бразилії	59	172 190
11.	ВМС Китайської Республіки	50	168 662
12.	ВМС Іспанії	42	148 607
13.	ВМС Туреччини	91	148 448
14.	ВМС Індонезії	130	142 094
15.	ВМС Греції	98	137 205
16.	ВМС Австралії	43	123 696
17.	Королівський ВМС Нідерландів	23	116 308
18.	ВМС Німеччини	47	83 165
19.	ВМС Перу	30	80 162
20.	Королівський ВМФ Канади	24	78 211
21.	ВМС ЗС України	11	≈7 500

Стосовно стану виробничої діяльності на морі у сфері видобування корисних копалин нижче перелічені родовища шельфу територіального моря України. Частина родовищ газоносного басейну Чорного та Азовського морів, а саме місця видобутку, що знаходяться у відкритому стані, чи в стані розробки, поєднані з материковою частиною за допомогою

газопроводів. З півостровом Крим газопроводом поєднані такі родовища: на заході (Чорне море) – Голіцинське, Південно-Голіцинське, Шмідта, Велико-Архангельське, Штормове; на південному сході (Чорне море) – Суботіна, Паласа; на північному сході (Азовське море) – Семенівське, Мисова-1, Північно-Казантипське, Мисова-2, Східно-Казантипське, Північно-

Булганакське, Північно-Керчинське. З територією Одеської обл. (м. Ізмаїл) газопроводом поєднані такі родовища: Олімпійська, Углова, Одеське, Безіменне. Зазначені родовища у більшості мають діючі надводні стаціонарні платформи і вважаються важливим стратегічним об'єктом виробничої діяльності на морі. У зв'язку з тимчасовою окупацією АР Крим, зараз у першу чергу захищатися повинні родовища останньої групи, що поєднані газопроводом з Одеською областю. А реально – належним чином питання не вирішується. Наразі в українській частині Чорного моря налічується п'ять глибоководних нафтогазоносних ділянок: Прикерченська, Скіфська, Фороська, структура Паласа і Таврійська площа.

Підтвердженням важливості захисту виробничої діяльності на морі є факт підписання за останні роки низки договорів між урядом України та представниками іноземних компаній (переважно США) щодо розвитку видобування природних ресурсів на шельфі Чорного моря. Але у зв'язку із небезпекою у регіоні, ці домовленості були призупинені.

Наведемо певну хронологію подій. Актуальність для України підтверджується певними тезами зі шпальт офіційних веб-видань.

2012 рік. Державне акціонерне товариство “Чорноморнафтогаз” запустило в промислову експлуатацію Одеське родовище природного газу на шельфі Чорного моря.

2012 рік. Сінгапурська компанія Kerrel Fels Limited перемогла в конкурсі НАК “Нафтогаз України” із закупівлі двох напівзаглиблених плавучих морських бурових установок.

2013 рік. Кабінет міністрів підписав договір з компаніями ExxonMobil, Shell і OMV Petrum щодо розподілу вуглеводнів, які видобуватимуться в межах Скіфської вуглецевої площі на шельфі Чорного моря.

2014 рік. Конфлікт в Криму зупинив розвиток проектів із видобутку природного газу.

2014 рік. Чорноморнафтогаз та родовища в Чорному морі можуть бути передані Газпрому.

2015 рік. Стаціонарні платформи видобутку природного газу на Одеському родовищі поблизу о. Зміїний захоплені групами спецпризначення ЗС РФ та контролюється ВМФ РФ.

2015 рік. Зростала напруга на теренах морської економічної зони України. Моряки-прикордонники постійно зіштовхувалися з фактами лову риби російськими рибалками в українській економічній зоні, з порушенням правил промислу.

2015 рік. Україна втратила частину чорноморського нафтогазоносного шельфу.

2015 рік. ВМС ЗС України в ході виконання завдань у рамках проведення українсько-американського навчання “Сі Бриз–2015” виявили в безпосередній близькості від територіальних вод та в морській (виключній) економічній зоні України кораблі Чорноморського флоту РФ: сторожовий корабель “Ладний” та малий протичовновий корабель “Суздаlecь” відповідно.

2015 рік. Російський корабель “Ладний” перебував на рекомендованому шляху для українських цивільних суден, що становило загрозу безпеці мореплавства (за даними інформаційного джерела www.112.ua).

Враховуючи те, що частина українського морського флоту перебуває за межами внутрішніх басейнів і зон прикриття ВМС, необхідно вдосконалювати систему контролю за цивільним судноплавством, для забезпечення своєчасного згортання судноплавства у віддалених районах морів і океанів у разі загрози агресії з боку Російської Федерації.

Прикладами суспільної підтримки можуть слугувати міжнародні операції НАТО, такі, як “Активні зусилля” та “Океанський Щит”. В операції “Активні зусилля” кораблі НАТО виконують патрулювання в Середземному морі та здійснюють контроль судноплавства з метою надання допомоги у виявленні, стримуванні та захисту від терористичної діяльності [7].

Операція “Океанський Щит” (англ. “Ocean Shield”) – це поточна операція НАТО, спрямована на боротьбу із сомалійськими піратами в Аденській затоці та вздовж берегів Африканського рогу. Розпочалася 17 серпня 2009 року на підставі результатів двох попередніх операцій у цьому регіоні – операція “Союзницький постачальник” та операція “Союзницький захисник”.

У період з 2010 р. по 2015 р. ВМС США неодноразово долучалися до подолання проблемних ситуацій навколо об'єктів морської господарської діяльності:

06.07.2010. Мексиканська затока – операція по збору нафти (за допомогою дирижабля MZ-3A в штабі координували роботу команд, що займалися очищенням затоки від нафти).

07.05.2014. Південно-Китайське море, архіпелаг Спартлі – В'єтнам зажадав від Китаю знести нафтову платформу. Надіслане повідомлення китайському керівництву щодо готовності США захищати своїх азійських союзників флотом ВМС США у разі

застосування Пекіном сили при вирішенні територіальних суперечок.

17.06.2015. Перська затока - ВМС США супроводжували судна, які прямували через Ормузьку протоку у зв'язку з небезпекою піратських нападів в акваторії Перської затоки.

Із досвіду застосування ВМС США, як представника провідних країн світу, можна виокремити низку загроз і за ними визначити характер застосування ВМС ЗС України для захисту національних інтересів у сфері судноплавства і виробничої діяльності на морі.

Зауважимо, що ведення розвідки судноплавства забезпечується засобами космічної та наземної радіоелектронної розвідки, літаками розвідувальної та базової патрульної авіації, бойовими надводними кораблями, підводними човнами, суднами транспортного і промислового флотів.

Довідково зазначимо, що з боку РФ можливості засобів розвідки, які виокремлюють судна, мають точність в межах 3-40 км та 2-10 градусів у залежності від типу розвідки. За різних російських інтернет-джерел також визначають, що їх системи розвідки і стеження на морі, задіяння ширококорозгалудженної системи обміну інформацією по цивільному судноплавству дозволяють мати інформацію про місцезнаходження і діяльність значної частини суден на переході морем і при стоянці в іноземних портах із точністю: визначення місця – 30-60 миль; визначення курсу – 30-60 градусів; визначення швидкості – 10-20 вузлів з часом передачі цих даних – 30-40 хв.

З точки зору загрози від РФ, при розгляді питань з порушення судноплавства, слід виділити такі *ризики*, спричинені діями з боку противника, а по суті – агресора:

- допит команд суден;
- затримання суден під різними формальними приводами (наприклад для перевірки документації судна);
- здійснення радіопротидії з метою заборони відправки повідомлення на адресу судновласника;
- створення перешкод у використанні обладнання навігаційного забезпечення;
- призначення якірних стоянок у складних для маневру місцях;
- заборона поповнення запасів;
- проведення диверсійних дій.

У цей період проти суден на морі також можуть виконуватися так звані “турбуючі дії” надводними кораблями, підводними човнами й авіацією з метою здійснення психологічного впливу на екіпажі суден, перешкоджання

проведенню маневру і обмеження діяльності маневром. До їх числа можуть відноситися:

обмеження плавання цивільних суден через райони, які вважаються міжнародними водами, оголошення цих вод територіальними або зоною військово-морських навчань;

оголошення про тимчасову заборону діяльності на морі, закриття каналів проходження судна у зв'язку з ремонтом мостів, проведення донних чи інших робіт;

оголошення закритих для судноплавства районів на маршрутах руху суден;

загородження фарватерів (поромами, баржами, сітками, мінними банками);

безпосередній супровід суден бойовими кораблями;

небезпечне маневрування за курсом руху суден;

примус до зміни маршрутів прямування (під загрозою застосування зброї);

перешкоджання вилову риби, також шляхом пошкодження (знищення) знарядь вилову;

вихід для навчальних атак літаків зі зброєю на борту;

відкриття вогню артилерійським зброєю за курсом проходження суден;

обшук або захоплення окремих суден шляхом висадки збройних груп;

конвоювання суден у райони збору;

арешт членів екіпажу або пасажирів;

знищення окремих суден на морі.

В умовах сьогоденної зменшеної кількості одиниць корабельного складу ВМС ЗС України пропонуються наступні напрями розвитку захисту господарської діяльності на морі:

визначити пріоритетні оцінки важливості об'єктів виробничої діяльності на Чорному та Азовському морях для їх захисту;

збільшити кількість корабельного складу ВМС ЗС України;

відпрацювати повну взаємодію із Морською охороною Державної прикордонної служби України;

залучитися максимальною підтримкою з боку флоту НАТО у водах Світового океану.

Висновок. Отже, враховуючи сучасний рівень розвитку судноплавства і виробничої діяльності, їх захист з боку ВМС у світі, а також місце України, як морської держави, були визначені ризики та запропоновані напрями розвитку захисту національних інтересів на морі корабельним складом Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

Подальші дослідження слід присвятити вивченню досвіду створення програмного

інформаційного середовища ВМС провідних країн світу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Застосування військово-морських сил у боротьбі з тероризмом на морі: завдання, можливості, способи дій : матеріали міжгалуз. наук.-практ. конф. / Національна академія оборони України. – К.: НАОУ, 2006. – С. 54-58.
2. Luke I. Naval Operations in Peacetime / I. Luke // Naval War College Review. – 2013. – С. 11-26. – (Volume 66, number 2).
3. Абрамов М.Л. Военно-морская деятельность: Ключевые проблемы развития // Морской сборник. – 2007. – № 2. – С. 3-8.
4. Римарь Р. Роль Військово-Морських Сил Збройних Сил України у захисті економічної діяльності держави на морі. / Р. Римарь // Чорноморська безпека. – 2012. – № 3. – С. 12-14.
5. Раджапакса Й. К. Проблемні питання застосування військово-морських сил в інтересах захисту економічної діяльності держави на морі / Й. К. Раджапакса // Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського. - 2013. - № 1. - С. 56-60..
6. Раджапакса Й. К. Рекомендації щодо підвищення ефективності застосування сил (військ) військово-морських сил під час виконання завдань захисту економічної діяльності держави на морі / Й. К. Раджапакса // Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського. - 2014. - № 1. - С. 109-115.
7. Соколюк С. М. Деякі аспекти застосування Військово-Морських Сил Збройних Сил України в антитерористичній операції НАТО “Активні зусилля” / С. М. Соколюк // Воєнна історія. - 2008. - № 2 (38). - Режим доступу: http://warhistory.ukrlife.org/2_08_8.html.
8. Соколюк С. М. Дії Військово-Морських Сил у боротьбі з тероризмом на морі (70-ті роки ХХ ст. – початок ХХІ ст.) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. істор. наук : спец. 20.02.22 “Військова історія” / С. М. Соколюк. – К., 2009.
9. Постанова від 7 жовтня 2009 р. N 1307 Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України. – 2009.
10. Review of Maritime Transport (Series) : (materials of the United Nations Conference on Trade and Development, 20 Nov 2014) . [Електронний ресурс] // Geneva : UNCTAD, 2014. – 136 p. – Режим доступу : [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx).

Стаття надійшла до редакції 05.11.2015

Соколюк С. Н., к.істор.н., доцент¹;

Федорієнко В. А.¹;

Петрушен Н. В.²

¹ - Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ;

² - Центр воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського, Київ

Выводы и уроки с опыта использования военно-морских сил передовых стран мира по защите судоходства и производственной деятельности на море

Резюме. Стаття розкриває особливості використання військово-морських сил передових країн світу по захисті судоходства і виробничої діяльності на морі. Визначені шляхи кращого використання корабельного складу Воєнно-Морських Сил Збройних Сил України.

Ключевые слова: захист судоходства; захист виробничої діяльності на морі; морський тероризм.

S. Sokolyuk, Ph.D¹;

V. Fedorienko¹;

M. Petrushen¹

¹ - Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ;

² - Центр воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського, Київ

Conclusions and lessons with expertise in the naval forces of advanced countries to protect shipping and industrial activities on the sea

Resume. The article reveals the features of the use of naval forces of the advanced countries of the world to protect shipping and production activities on the sea. The ways of making better use of the ship's structure of the Naval Forces of Ukraine.

Keywords: protection of navigation; the protection of industrial activity on the sea; maritime terrorism.