

й т.п.) особливо стрімко поширюється в періоди перебудов, революцій, контрреволюцій, криз, тобто в умовах радикальних суспільних змін, коли, як правило, відбувається присвоєння або перерозподіл державної власності. У цих умовах відбуваються глибокі зміни в суспільній свідомості, трансформація цінностей значної частини населення, в тому числі і державних службовців, чиновників, бюрократії.

Найбільше поширення й розмах корупція одержує в умовах, коли в державі й суспільстві бюрократія перетворюється на особливу соціальну корпорацію, наділену широкими повноваженнями і, як наслідок, яка володіє величезними можливостями для зловживань. Дуже часто це призводить до виникнення політизованих організованих злочинних груп з міцними вертикальними й горизонтальними зв'язками.

Корумпована поведінка чиновників може бути пасивною (разовою, непостійною) або активною (постійною, систематичною) і проявлятися в: одержанні грошей або іншої винагороди за надання договорів, контрактів; порушенні процедур прийняття рішень в інтересах хабародавця, надання йому законодавчої й іншої підтримки; використанні державних суспільних матеріальних і фінансових засобів і ресурсів з особистою або груповою корисливою метою; «зацікавленому» небажанні припинити незаконну діяльність тих або інших осіб або організацій.

Слід зазначити, що корупція не обов'язково супроводжується безпосереднім одержанням «живих» грошей. Вона може проявлятися в завуальованому виді: у різних формах і проявах, як: наданні пільг; демонстрації лояльності державних службовців стосовно політичних діячів різних партій, промислових фінансових компаній; лобізм; протекціонізм; традиції переходу політичних лідерів і великих державних чиновників на посади керівників або почесних президентів різних фондів; інвестуванні приватних підприємств за рахунок державного бюджету; переведенні державного майна в акціонерні товариства, використанні організованих злочинних угруповань та ін.

Особливо небезпечним є перехід корупції зі стадії окремих разових актів до стадії відтворюваних організованих форм, коли суб'єкти, які вступають у корупційні відносини, є співробітниками одного державного органу, коли вони взаємно покривають свої незаконні, злочинні дії.

Соціальний аспект корупції полягає також у падінні авторитету й престижу державної служби, у погіршенні якісного складу кадрового складу державних службовців, в економічній і політичній нестабільності суспільства, а також трансформації або зміні домінуючих соціальних цінностей, які багато в чому не відповідають в своєму новому виді ідеалам формування й розвитку правової, соціальної держави й громадянського суспільства.

Масштабна корупція несе тяжкі наслідки для всього соціуму. Головна шкода корупції полягає в тому, що вона «роз'їдає» державну владу, робить її слабкою, немічною, фіктивною. При цьому основний ресурс влади - довіра з боку населення губиться. Корупція припускає використання влади й пов'язаних з нею можливостей не в інтересах усього суспільства, а в інтересах окремих осіб або певної групи осіб.

Таким чином, корупція руйнує соціальну основу державності, виводить інтереси окремих державних службовців зі сфери інтересів держави й суспільства, протиставляє приватні інтереси чиновників суспільним потребам та ідеалам. Врешті решт це призводить до відчуження влади від народу - її суб'єктного носія й народу від влади в особі її суб'єктних носіїв - державних службовців.

### Література.

1. Антонян Ю. М. Типология коррупции и коррупционного поведения // Социология коррупции. - М.: Прогресс, 2003. - 247 с.
2. Большой толковый социологический словарь /под. ред. Ж. Т. Тощенко. - Т. 1 (А-О): Пер. с англ.- М: Вече, АСТ, 2001. - 945 с.

3. Зеленецкий В., Кальман А. Коррупция в Украине и организационно-правовые основы борьбы с ней. - Право Украины, 2001. - № 3. - С. 13-21.

4. Кирпичников А. И. Взятка и коррупция в России. - СПб.: Логос, 1997. - 243 с.

5. Мельник М. Корупція: сутність, поняття, заходи протидії. - Київ, 2001. - С. 113-116.

6. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. - М.: Рус.яз., 1965. - 797 с.

7. Олуйко В. Борьба с коррупцией в сфере государственного управления // Вісн. держ. служби України. - 2002. - № 4. - С. 76-77.

8. Прохоренко О. Я. Корупція по-українськи (сутність, стан, проблеми). - К.: НАДУ, 2006. - 166 с.

9. Серьогін С. М. Державний службовець у відносинах між владою і суспільством: Монографія. - Д.: ДРІДУ НАДУ, 2003. - 456 с.

10. Советский энциклопедический словарь. - М.: Прогресс, 1987. - 987 с.

11. Социологическая энциклопедия: В 2-х т. / под. общ. ред. Ж.Т.Тощенко. - Т 1. - М.: Прогресс, 2003. - 876 с.

12. Цаплин А. В., Бакушев В. В. Коррупция: тенденции в мире и России. - М: Мир, 2000. - 257 с.

УДК 351.82:355.32

*Олександр Семенюк*

## ПРО ІСТОРІЮ І СУЧАСНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БУДІВНИЦТВОМ І ВИКОРИСТАННЯМ АВІАНОСНОГО ФЛОТУ

*В статті дається аналіз управління ЗС і ВМФ в контексті гострих проблем у вітчизняному військовому середовищі сьогодні. Проводиться порівняння світового і вітчизняного досвіду. Виділяються особливо актуальні проблеми в державному управлінні ЗС і ВМФ України; вивчається американський досвід державного управління ВМФ та досвід інших країн світу; автор звертається до ключових моментів історії вітчизняного авіаносного флоту, досліджує сучасність авіаносних флотів та їхні перспективи з погляду державного управління.*

**Ключові слова:** збройні сили, військово-морські сили, авіаносний флот, особовий склад, офіцерський корпус, українська армія, Міністерство оборони, підготовка військ, бойовий надводний корабель, наземні й морські цілі.

Актуальність досліджуваної теми не повинна викликати сумнівів. Авіаносний флот - показова ланка стану збройних сил провідних країн світу. І - колишньої нашої країни. Показова і для стану самих збройних сил, і державного управління ними. Який досвід має тут Україна і які перспективи для нас вимальовуються?

Проблема статті - дати широкий спектральний аналіз, спираючись передусім на історичний світовий і вітчизняний досвід, управління ЗС і ВМФ, в контексті гострих проблем вітчизняного військового середовища сьогодні.

© Семенюк О. П., 2010.

Завдання такі:

- 1) виділити особливо актуальні, «гострі» проблеми в державному управлінні ЗС і ВМФ України;
- 2) вивчити американський досвід державного управління авіаносним флотом;
- 3) опрацювати досвід інших провідних країн світу;
- 4) зупинитися на ключових моментах історії вітчизняного авіаносного флоту;
- 5) дослідити сучасність авіаносних флотів та їхні перспективи.

↗ Стосовно аналізу досліджень і публікацій на цю тему. Історія державного управління ЗС і ВМС, зокрема історія державного управління створенням авіаносного флоту, досліджувалася такими авторами: С. Балакін, Ю. Гусев, В. Заблоцький, Б. Зубов, Ю. Крючков, Ю. Макаров та ін. Розпочинаючи аналіз, заради об'єктивності мусимо трохи відволіктися безпосередньо від проблем флоту і звернутися до проблем армії; запитаємо самі себе: мабуть, було не все гаразд – чи все негаразд? – із державним управлінням ЗС України, якщо за останні роки там нагромадилася така загальновідома кількість проблем? Так, для прикладу, гучною була показова історія 2009 року, коли військовий суд Київського гарнізону за побори й знущання над солдатами строкової служби засудив двох офіцерів найелітнішого підрозділу МО України – роти почесної варті так званого Президентського полку; з вироку суду дізнаємося, що, зокрема, заступник командира роти почесної варті Президентського полку 24-річний В. Кравченко неодноразово жорстоко бив солдатів: бив за найменшу провинність кулаками, ногами, навіть сплетеними трубками від системи самеливання крові. Або – ще одна історія із нещодавним самогубством солдата, якого знайшли повішеним на дереві!!! І от як після таких непоодиноких, на жаль, історій, українське суспільство, «пересічні громадяни», мають ставитися до Збройних сил?

В сусідній державі – дещо інше ставлення до армії, до офіцерського корпусу, принаймні, воно формується в російському суспільстві. В. Морихін вважає: «Армия – это духовный ступок общества, опора отечественной духовности. Культура и армия – явления взаимосвязанные и неразделимые» [14, с. 51]. І наводить слова Л.М. Толстого: «Верьте, русские офицеры, в великое ваше призвание. Не сомневайтесь в его величии, потому что всякое сомнение – начало гибели. Вы призваны служить благу России через армию, и через служение и воспитание её, благу всего мира, если вы любите вашу страну и верите в неё и в себя» [14, с. 51].

Загальновідомою є думка про те, що всі проблеми української армії – через нестачу фінансування. Це викликає сумнів. Але давайте подивимось: які ж завдання стоять перед державою щодо фінансування невідкладних потреб вітчизняних ЗС на 2010 рік: утримання особового складу строкової служби: харчування – 30 млн.грн., речове майно – понад 40 млн.грн., банно-працьове – 12,5 млн., медичне забезпечення – 5,5 млн., перевезення – 3,8 млн., грошове забезпечення – 27,6 млн., оплата оренди житлових приміщень – більше 12 млн. гривень. Крім того, необхідно виділити кошти на: забезпечення миротворчої діяльності – 35,8 млн.грн., ремонт вертольотів – 48,5 млн. Також слід забезпечити фінансування для вирішення інших невідкладних завдань: розрахунки за відновлення ОБТ – 21,4 млн., захист важливих державних об'єктів – 3,3 млн., забезпечення зв'язком – 7,1 млн., забезпечення паливно-мастильними матеріалами – 18,5 млн.грн. [4, с. 8].

↗ Та справа не тільки в фінансуванні, хоча і на фінансування можна подивитися з іншого боку.

Традиції, традиції і ще раз традиції – ось чим до останнього часу керувалося Міністерство оборони України при управлінні регулярними військами нашої держави. А які до останнього часу були в пошані традиції? Зрозуміло, які – традиції УПА, героїзацією котрої займався останні 5 років экс-Президент. Так і сталося: «загравши» з історією,

наші доморослі генерали й не помітили, як українські солдати раптом справді стали схожі на «вояків із схронів» – причому не тільки внутрішньо, а й зовні. Українського солдата сьогодні нема у що одягти і нема чим помити – через хронічне недофінансування ЗСУ. Директор департаменту фінансів Міністерства оборони І. Марко скаржиться, що фінансування бойової підготовки військ перебуває на рівні 8% від належного. За словами І. Марка, більш-менш прийнятно (60–70%) наші ЗС фінансуються лише за трьома напрямками: грошове забезпечення особового складу, харчування військовослужбовців і комунальні витрати. І. Марко розповідає, що з 400 українських бойових літаків літають лише 72; не краща ситуація й у ВМС [16].

Минулий, 2009 рік, став одним з найнесприятливіших для української армії років, якщо говорити про умови для виконання поставлених завдань. Причина – нехлюйське ставлення до армії з боку державно-політичної «еліти» країни. Начальник Генштаба – Головнокомандувач ЗС України І. Свіда вважає, що найбільш витратними і проблемними є Повітряні та Військово-Морські сили, які перебувають в дуже важкому стані, в них більше проблем, ніж у Сухопутних військах [7, с. 7]. На одному із засідань РНБО экс-Президент відкрито заявив, що 88% вертольотів і літаків, які має українська армія, сьогодні не в змозі піднятися у повітря; 70% кораблів також не можуть виконувати бойові завдання; 40% бронетехніки й артилерії не відповідають критеріям боєготовності [7, с. 7].

Звісно, є і позитив. Наприклад, що стосується створення багатоцільового корвета, то в 2009 році розроблено й прийнято його технічний проект, вирішене питання про завод – виготівник першого зразку. Стверджується, що за своїми характеристиками він не поступається, а за деякими технічними рішеннями є кращим за сучасні іноземні корвети. При належному фінансуванні найближчими роками є цілком можливим побудувати головний корабель і потім – серію корветів, без котрих неможливе оновлення ВМС України [7, с. 7]. За словами директора Департаменту розробок і закупівлі озброєння та військової техніки МО України В. Грека, до 2017 р. заплановано побудувати 4 кораблі класу «корвет». Готовність першого головного корабля запланована до кінця 2012 р., другого – до кінця 2014 р., третього – до кінця 2010 і четвертого – до кінця 2017. Зменшенню витрат на реалізацію проекту з будівництва кораблів класу «корвет» сприятиме і той фактор, що в одному місті – Миколаєві – зосереджені і Казенне підприємство «Дослідно-проектний центр кораблебудування», яке проектувало корабель, і «Чорноморський суднобудівний завод», який будуватиме корвети, і підприємство «Зоря-Машпроект», яке виготовлятиме двигуни для корветів, і навчальний заклад із підготовки кадрів та інші установи і підприємства [6]. Також серед позитивів – прийняття на озброєння нового танку «Оплот», котрий за більшістю своїх параметрів не поступається закордонним аналогам. Створені й сучасні зразки радіолокаційних станцій систем ППО, засоби зв'язку власного виробництва тощо. Інша справа, що йдеться лише про лічені одиниці у складі підрозділів української армії.

Говорячи про непродуманість підготовки військ, хочеться згадати ще один проект – переведення української армії на новий стройовий крок. На колишній території СРСР змінили стройовий крок з «радянського» на «національний» поки що тільки естонці та грузини. Третіми «з подачі» В. Ющенка мало не стали українці. Аргументи про те, що так званий «пруський» крок вже не підходить і військові повинні мати свій «національний», виглядають доволі смішно. Адже для цього треба вносити через Верховну Раду поправки до статутів ЗС, друкувати їх новий тираж, переробляти навчально-методичну базу (в тому числі безліч стендів на плацу кожної (!) військової частини), переучувати людей. Невже українським військовим більше нема чим зайнятися?

На допомогу можемо взяти вітчизняний досвід 20-го століття. Серед позитивних здобутків та уроків 20-го століття особливу

увагу звернемо на таку цікаву сторінку, як державне управління будівництвом і використанням авіаносного флоту.

Кілька слів про предмет розмови. Що таке, власне, авіаносець? Це – бойовий надводний корабель, основною ударною силою якого є палубні літаки й вертольоти. Авіаносці обладнані засобами для зльоту й посадки літаків (пальотна палуба, аерофінішери тощо); мають ангари, а також підйомники для доставки літаків на палубу тощо. Діють під прикриттям крейсерів, фрегатів, сторожових кораблів тощо. (У США авіаносці підрозділяються на багатопільові, ударні й протичовнові). Надбудови авіаносця зміщені до правого борту, що дозволяє використовувати всю довжину палуби для розгону й гальмування літального апарату. Авіаносний корабель – бойовий надводний корабель, що має в складі свого озброєння літаки або вертольоти. Крім США лише вісім держав світу мають досвід побудови авіаносних кораблів: СРСР, Велика Британія, Франція, Індія, Іспанія, Бразилія, Італія і Тайланд. Вважається, що Китай готується до будівництва свого авіаносця. Однак тільки США продовжують будівництво суперавіаносців.

Історія авіаносного флоту (і державного управління ним) починається 1910 року, коли 24-річний американський цивільний льотчик Юджин Лі став першим в історії пілотом, який злетів з борта корабля (легкого крейсера «Бірінгем») і вдало приземлився на суші через п'ять хвилин [11, с. 81]. 1911 року Юджин Лі провів зворотний експеримент: злетів з аеродрому і сів на борт корабля. Хоча першими кораблями, що несуть авіацію, можна фактично вважати аеростатоносці XIX і початку XX століття. Вони використовувалися в розвідувальних цілях. Пізніше побудовані на початку XX століття аеростатоносці були переобладнані для несення гідролітаків. Розвиток авіації на початку XX століття змусив морські відомства різних країн звернути увагу на можливість застосування літаків у морській військовій справі. Початково літаки розглядалися як розвідники, однак дуже скоро став зрозумілим потенціал бомбардувальної і торпедоносної авіації. Перший авіаносець у нашій країні (маємо на увазі тодішню Російську імперію) з'явився 1904 року – аеростатоносець «Русь», придбаний в Німеччині. Він ніс на борту 8 аеростатів і 1 сферичну повітряну кулю. Аеростатоносець «Русь» так і не взяв участі в російсько-японській війні, а після поразки в Цусимській битві взагалі був проданий «через непотрібність». Час авіаносців тоді ще не настав.

Пізніше, в роки громадянської війни, військами Червоної Армії застосовувався ерзац-авіаносець «Комуна», котрий являв собою баржу, на яку завантажили гідролітаки.

У міжвоєнні роки робилися спроби побудови авіаносців на основі підводних човнів (підводні авіаносці), а також на базі дирижаблів і стратегічних бомбардувальників (повітряні авіаносці).

Під час Великої Вітчизняної війни у складі ВМФ СРСР не було жодного авіаносця на базі корабля, проте існувало п'ять повітряних авіаносців проекту «Звено»: важкий бомбардувальник ТБ-3, котрий ніс замість бомб винищувачі І-16. Всі п'ять авіаносців встигли взяти участь у боях 1941 року, але через переважання мессершмітів над І-16 в повітряному бою використання авіаносців до кінця року звелось нанівець. До кінця Великої вітчизняної в СРСР не було побудовано жодного морського чи повітряного авіаносця.

Натомість японські й американські авіаносці вже відігравали провідну роль в тихоокеанських битвах Другої світової. Наприклад, знаменита атака на Перл-Харбор була здійснена за допомогою пікірувальних бомбардувальників, дислоцированих на шести японських авіаносцях. Авіаносці стали основою військово-морської міці США, замінивши собою лінкори, що були основою військової міці часів Першої світової. Після закінчення Другої світової війни і посьогодні авіаносці активно використовуються ВМС США в конфліктах різної інтенсивності (В'єтнам, Ірак, Афганістан, Косово тощо). Сьогодні основу морської стратегії США складає використання авіаносних груп.

Наприкінці 40-х років авіаносці стали причиною події, що отримала назву «заколот адміралів». В основі інтриги у вищих ешелонах влади США були суперечки про роль і значення флоту й авіації в сучасній війні. 1948 року президент Трумен дав згоду на будівництво першого в історії США суперавіаносця, котрий мав транспортувати бойові літаки, здатні нести атомні бомби. Вартість авіаносця мала скласти 190 млн. – астрономічну на той час суму. Крім того, авіаносець повинна була б підтримувати ескадра супроводження, для чого вимагалось ще 1 млрд. доларів. Командування ВПС США сприйняло ці плани ВМФ як спробу підірвати монополію ВПС на використання стратегічної ядерної зброї. Більшість членів Об'єднаного Комітета Начальників штабів дійшла висновку, що суперавіаносець дублюватиме функції стратегічної бомбардувальної авіації, а головне завдання ВМФ США – боротися не з наземними, а з морськими цілями. 1949 року Міністр оборони США оголосив про відмову від будівництва авіаносця, що призвело до відставки глави ВМФ. Крім того, було прийнято рішення про початок масового будівництва стратегічних бомбардувальників В-36, причому ображені генерали зазначали, що Міністр оборони має тісні особисті зв'язки з керівником компанії, котра отримала монополію на випуск літаків. Крапку в дискусіях поставило розслідування Конгреса США, в результаті якого було встановлено, що військові мають право відмовитися від суперавіаносця [див 18].

Американський військовий аналітик Е. Литвак іще в середині 1980-х років вважав авіаносець надто дорогим задоволенням [18]. Незважаючи на те, що авіаносці багаторазово доводили свої бойові можливості (наприклад, Велика Британія змогла виграти війну в Аргентини за Фолклендські острови лише за допомогою авіаносців, оскільки в неї не було військових баз у цьому регіоні світу), ще один аналітик – Д. Айзенберг – тоді ж твердив, що авіаносці скоріше є «паперовим тигром», ніж ефективною зброєю: їх утримання надто дороге коштує [18]. Критики авіаносної доктрини США також зазначають, що авіаносець не здатен миттєво прибути до пункту кризи, і тому його найкращі якості можуть бути запитані лише в тому разі, якщо він заздалегідь був перебазований до «гарячої точки».

В СРСР перші передескізні проекти авіаносців виконані в 1943 році. Тим не менш, після усунення адмірала М. Кузнецова з посади Головнокомандувача ВМФ у 1955 році, всі проекти побудови авіаносців були закриті новим головнокомандувачем С. Горшковим. Авіаносці таврувалися радянською пропагандою як зброя агресії. Їхні бойові можливості й живучість занижувалися, а роль і можливості радянських ракетних крейсерів завишались. Після приходу до влади Л.І. Брежнєва й призначення Міністром оборони А. Гречка в 1967 році, Горшков змінив свою думку. Результатом цього стала побудова авіаносців «Мінськ», «Київ», «Новоросійськ» із розміщенням на них літаків з вертикальним зльотом і посадкою Як-38. В зв'язку з переозброєнням можливостей літаків із вертикальним зльотом побудова авіаносця, який здатен був би нести літаки традиційного типу, відкладалася. Через це перший і єдиний авіаносець такого типу – «Адмірал флота Советского Союза Кузнецов» – був спущений на воду лише 1985 року.

Всі радянські авіаносці позначалися як «авианесущий крейсер» для того, щоби мати можливість перетинати Дарданели (проходження авіаносців по ньому не дозволяється на підставі Конвенції про режим проток від 1936 року). Дарданели з'єднують Чорне море через Босфор із Середземним морем, а значить – з Атлантичним океаном. Цей зв'язок був дуже важливим для радянського військово-морського флоту, оскільки будувати авіаносці могли лише у Миколаєві.

Державна влада СРСР приділяла велику увагу будівництву авіаносців. Так, наприклад, 1968 року вперше у вітчизняній практиці розробку ескізного проекту перспективного авіаносця з катапультним зльотом літаків включено до плану військового кораблебудування СРСР на 1971–1980 рр.

(Ставлення партійного і військового керівництва СРСР до створення авіаносного флоту ми докладно проаналізували в одній із своїх попередніх статей).

Подальша доля радянських авіаносців склалася драматично: «Мінськ» був проданий 1995 року КНР і переобладнаний у парк розваг. «Київ» проданий 1996 року Китаю і також переобладнаний на парк розваг. Китай також володіє недобудованим у Николаєві важким авіаносним крейсером «Варяг», котрий знаходиться у військово-морській базі Далянь. До 2015 року Китай обіцяє побудувати два перших авіаносця середнього класу з неядерними силовими установками (офіційно про плани будівництва авіаносців Пекін заявив ще в грудні 2008 року). Китай планує відновити радянський крейсер «Варяг», щоби використовувати його для тренування пілотів палубної авіації [10].

Вважається, що досвід воєнних конфліктів ХХ століття у В'єтнамі, на Кубі, Косово, Перській затоці показує, що не знайшли свого застосування практично всі інші бойові функції авіаносців, окрім підтримки наземних військ і завоювання переваги в повітрі в зоні конфлікту за допомогою палубної авіації. Буцімто часи широкомасштабних дій авіаносних груп проти морських з'єднань противника пішли в історію. Чи правильна ця думка – велике питання. Сьогодні авіаносці, мабуть, є найуніверсальнішими бойовими одиницями, оснащеними, крім основного озброєння – палубної авіації – ракетним, гарматним озброєнням, здатні виконувати універсальні завдання, а головне – забезпечувати необхідну перевагу – підтримку і завоювання повітряного простору спочатку на вістрі наступу наземних військ, а далі і в усій зоні конфлікту. На сьогодні авіаносці є найбільшми військовими кораблями з будь-коли побудованих. Сучасний авіаносець має на борту кілька десятків літаків, до яких можуть входити винищувачі, штурмовики, літаки-заправники тощо. Також авіаносець має групу вертольотів, котрі являють собою пошуково-рятувальні, розвідувальні, протичовнові й транспортні машини. Сучасні авіаносці виконують такі завдання: протиповітряну оборону морських з'єднань на марші, протичовнову оборону морських з'єднань, повітряну підтримку сухопутних військ у прибережній зоні, знищення протиповітряної оборони противника, забезпечення завоювання переваги у повітрі в заданому районі, знищення кораблів противника.

Все це добре розуміють у США. Нині на озброєнні ВМФ США – 12 суперавіаносців, 10 з них – з атомною енергетичною установкою. Це – найбільший авіаносний флот світу. Кожен авіаносець являє собою більше 16 кв.км. суверенної території США в будь-якій точці океану. Розповідають, що Клінтон, будучи президентом США, колись заявив: «Когда в Вашингтон приходит известие о кризисе, первый вопрос звучит так: «Где наши авианосцы?»» [6, с.5].

Аналіз тенденцій розвитку зарубіжних військово-морських сил показує, що на сьогодні США мають 12 авіаносців, Велика Британія – 3, Франція – 1, Італія – 1, Іспанія – 1, Індія – 1, Росія – 1. Цілий ряд країн має так звані «сухі доки» в якості головних споруд для будівництва і ремонту великотонажних кораблів. США, наприклад, має у своєму розпорядженні 15 сухих доків, у яких можна будувати й ремонтувати авіаносці [див. 1].

Росія до 2015 року не планує будувати авіаносці, йдеться лише про те, щоби тримати в боєздатному стані єдиний російський авіаносець «Адмірал Кузнецов». Хоча в подальшій перспективі (до 2050 року) «військово-морська доктрина Росії передбачає будівництво нових авіаносців, але це мають бути не просто носії літальних апаратів, а морський авіаційний комплекс, котрий буде містити космічну складову, авіаційну, морську й передові технології в інших галузях. Будувати просто авіаносні кораблі безперспективно», – вважає главноком ВМФ РФ адмірал В. Висоцький [17].

До речі, нещодавно російський винищувач п'ятого покоління, умовна конструкторська назва – Т-50, вперше піднявся в повітря (45-хвилинний політ відбувся на Далекому

Сході й завершився успішно). Конструкторською розробкою винищувача займається ОКБ «Сухого». Зібрали літак у Комсомольську-на-Амурі. Експерти підкреслюють надманевреність машини, потужність бортового озброєння. Цей літак важко побачити за допомогою радарів [4, с. 10]. Значить, Росії це все потрібно... А Україні?

Таким чином, ми торкнулися деяких сторінок минулого і сучасного життя, що ілюструють особливості державного управління будівництвом і використанням авіаносного флоту. Бачимо, що попри подекуди пробування пробування безперспективність цього напрямку розвитку військово-морських сил і державного управління ними, досвід різних країн світу підтверджує дещо протилежне. Спираючись на вітчизняний досвід, пригадуємо і враховуємо оборонну доктрину радянського ВМФ: наші авіаносці були призначені не для нападу, а для захисту – і справді реалізували своє призначення.

Перспективи подальших досліджень ми пов'яжемо, знову-таки, з пошуками позитивних перспектив для української армії та флоту – а перспективи ці може створити саме державне управління – державна влада, що дбає про майбутнє народу.

### Література.

1. Авианесущие крейсера ВМФ России // [www.pwgs.org](http://www.pwgs.org).
2. Амосова Т. Держава повинна виконати свої зобов'язання перед військовослужбовцями // Камуфляж. – 2009. – Жовтень. – С. 4–7.
3. Балакин С. А., Заблоцкий В. П. Советские авианосцы. – М.: ЭКСМО, 2007. – 306 с.
4. Власенко С. Що робиться в українському війську? // Камуфляж. – 2010. – Січень. – С. 8–10.
5. Волинець Є. Створити національну армію // Голос України. – 2009. – 15 жовтня. – С. 5.
6. Грек В. Проблемы кораблестроения // Щотижня. – 2010. – 15 січня. – С. 5.
7. Дмитриев И. Счастье, что танки не летают // Газета «2000». – 15.01.2010.
8. Заблоцкий В.П. Тяжёлые авианесущие крейсера «Минск», «Новороссийск», «Бак» // Морская коллекция. – 2004. – № 4.
9. Заблоцкий В.П. Тяжёлый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов» / Морская коллекция. – 2005. – №7. – С. 21–23.
10. Китайские авианосцы будут собирать из украинских комплектующих // [www.lenta.ru](http://www.lenta.ru).
11. Краткая история авианосцев. – М.: АСТ, 2009. – 156 с.
12. Крючков Ю.С. История украинского войска. – Николаїв: «Атолл», 2006. – 252 с.
13. Макаров Ю.І. Авианосець. – Николаїв: Вид. ВАТ «Миколаївський глиноземний завод», 1997. – 332 с.
14. Морихин В. Армия России. – М., 2009. – 328 с.
15. Пилипенко В. Збройні сили сусідніх держав: сьогодення та перспективи розвитку // Камуфляж. – 2009. – Жовтень. – С. 10–14.
16. Ручко А. Армия Украины? Не смешно – грустно // [www.lenta.ru](http://www.lenta.ru)
17. Россия будет строить морские авиационные комплексы // [www.unian.net/rus/news](http://www.unian.net/rus/news).
18. Ховарт С. До Сияющего Моря. История Военно-Морского Флота США. – М.: Знание, 2009.