

УДК 330. 338.4

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/33.4>**Жукова О.Ю.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки  
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8966-8354>

**Парсяк В.Н.**

доктор економічних наук,  
професор кафедри інтелектуальної цифрової економіки  
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4756-8977>

**Коба М.Ю.**

магістр з економіки,  
ресурсний менеджер інжинірингу  
ТОВ «Марін Дизайн Інжиніринг Миколаїв»

## СТРАТЕГІЇ ВІДНОВЛЕННЯ ЧИСЕЛЬНОСТІ ТА ЯКІСНОГО СКЛАДУ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

*Мета цієї розвідки: окреслення магістральних шляхів (стратегій) збільшення чисельності на оптимізації структури військово-морського флоту у складі Збройних Сил України. Наведено бачення щодо різновидів морської діяльності будь-якої прибережної країни. Наголошено, що її економічний компонент набуває дедалі більшого значення для мобілізації ресурсів Світового океану з метою задоволення потреб громадян та індустрії в ресурсах, які забезпечують їх життєдіяльність. Обмеженість цих ресурсів призводить до боротьби за них, яка часом набуває форм військово-політичного протистояння. Від так, морська економічна діяльність має бути захищена від зовнішніх зазіхань. Цю місію виконують Військово-Морські Сили держави. Вміщено пропозицію щодо визначення військової морської діяльності. Спираючись на відкриті джерела, зроблено порівняння кількості кораблів ВМС України та деяких країн-членів НАТО. Систематизовано та проілюстровано варіанти стратегій щодо зміни ситуації в цій царині на крає.*

**Ключові слова:** економіка, види морської діяльності, морська економічна діяльність, морська військова діяльність, військово-морський флот, стратегія, кораблебудування.

**Постановка проблеми.** Дедалі більше людство концентрує свою увагу на морській господарській діяльності. Це має пояснення: суходільні ресурси продовжують вичерпуватися, разом зі зростанням чисельності мешканців планети збільшуються потреби в товарах, здатних забезпечити бодай їх базові нестачі, глобалізація економіки призводить до ускладнення ланцюгів постачання виробів кінцевим споживачам з відповідними наслідками для морських вантажних та пасажирських перевезень. І от вже Організація Об'єднаних Націй з висоти свого бачення ситуації проголошує, що країни все більше прагнуть розвивати свою океанічну економіку, одночасно досягаючи взаємопов'язаних цілей, таких як «Цілі сталого розвитку» [1], «Глобальна структура біорізноманіття» [2].

З річною вартістю у 2,5 трлн дол. США, блакитна економіка посідає сьоме місце у світовому рейтингу. Вона має потенціал для подолання роз'єднаних способів управління океанами, узбережжями та прісноводними екосистемами, перетворюється у фундаментальний компонент задоволення не лише суто економічних, але й суспільних та екологічних потреб планети. Стала блакитна економіка:

- забезпечує суттєві переваги для теперішнього та, і це – найголовніше, прийдешніх генерацій землян;
- відновлює, захищає та підтримує різноманітні, продуктивні та стійкі екосистеми;

• базується на чистих технологіях, відновлюваній енергії та циркулярних матеріальних потоках [3].

Blue economy (в нашій інтерпретації – економіка моря або морська економічна діяльність [4]) перебуває у зв'язку та взаємодії з іншими: діяльністю з охорони морських кордонів держави, діяльністю з забезпечення екологічної безпеки та сталого економічного розвитку та морською військовою діяльністю. Саме остання й опинилася в центрі нашої уваги.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** І не тільки нашої, як виявив аналіз останніх досліджень та публікацій. Природно, що особливий інтерес до проблеми демонструють військові. Так, до прикладу, Неїжапа О.Л., Тарасов А.А., Яким'як С.В. підкреслюють, що в умовах збройної агресії РФ проти України життєво важливим завданням держави є забезпечення національної безпеки та оборони, у тому числі на морі [5]. Залишається лише констатувати, що їхнім попередникам не вистачило вагомих аргументів, які б переконали «державу» ставитися до захисту країни на морі відповідально. Як наслідок, за часи незалежності зі стапелів та доків українських корабельних не зійшло жодного скільки-небудь значущого корабля або підводного човна. Було б усім кого це стосується, уважно вивчати праці Мехена А.Т. Ще у 1890 р. він наголошував: «Хто володіє морем, той володіє й суходолом та усіма його багатствами» [6]. Нам ще належить засвоїти цей урок.

Рудь П.Г., Харитонов О.Л., Завгородній Д.С., Кубицький Р.О., Гончаренко П.Д. розмірковують про обґрунтування та визначення раціонального складу угруповань ВМС ЗС України в умовах ресурсних обмежень держави [7]. *Визначенню технологічних трендів у сфері оборонно-промислового комплексу за напрямом «Військове суднобудування» присвячено ґрунтовну монографію Паладченко О.Ф., Молчанової І.В.* [8].

Тож, як бачимо, публікації є, а кораблебудування залишається лише у мрії. Ця прикра обставина спонукала нас до проведення дослідження, частина результатів якого вміщена у цій студії.

**Мета дослідження** полягає в тому, щоб окреслити магістральні шляхи збільшення чисельності на оптимізації структури військово-морського флоту у складі Збройних Сил України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Перш за усе, з'ясуємо що є військово-морська діяльність. Для цього звернемося спочатку до «Морської доктрини України на період до 2035 р.» (йдеться про оновлену редакцію документа, який вперше побачив світ у 2009 р.). У розділі «Визначення термінів» читаємо: складник морської діяльності, спрямований на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння та використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу [9]. Не ризикнули б ми з такою дефініцією завітати навіть до студентської аудиторії, оскільки й самим забракло сил зрозуміти, що хотіли сказати автори документа.

Адміністратори сайту North Atlantic Treaty Organization виглядають більш сприйнятливими: «Світовий океан об'єднує нас. Він важливий для глобальної торгівлі та нашого способу життя. Сьогодні судноплавство становить 90 % усієї міжнародної торгівлі сировиною та промисловими товарами, а танкери перевозять більш ніж половину нафти, що видобута. НАТО віддана зміц-

ненню позиції Альянсу та обізнаності про ситуацію для стримування й захисту від усіх загроз у морській зоні. Це включає дотримання свободи судноплавства, безпеку морських торговельних шляхів, захист основних комунікаційних ліній й вузлових точок, а також забезпечення постачання та підкріплення вздовж трансатлантичних шляхів під час криз і конфліктів [10]. Як бачимо, усе розтлумачене з граничною ясністю. Єдина претензія – занадто довго для наукового, ба більше, – академічного сприйняття.

Полишивши за межами цієї статті інші пропозиції, запропонуємо власну: військово-морська діяльність полягає у застосуванні військово-морських сил та засобів для забезпечення безпеки господарської та інших різновидів морської діяльності, а також оборони держави на просторах, які перебувають під її юрисдикцією згідно з нормами Міжнародної конвенції з морського права.

Подивимося, якими є ті сили у найпотужніших країн Північноатлантичного альянсу станом на 2024 р. (рис. 1).

І кількістю справа не обмежується. Так, скажімо, за ініціативою «Цифровий океан» [12], яку започаткували у 2023 р., НАТО стане обізнанішим щодо морської ситуації від дна Світового океану до космосу завдяки супутникам та автономним системам, які працюють під, на поверхні моря, а також над нею.

В лавах ВМС України нараховується декілька десятків кораблів бойового складу, серед яких два корвети – спущені на воду та перебувають у добуванні, решта – катери різного призначення, зокрема, допоміжного флоту [13]. Про те, що мало б відбутися з військовим флотом, розповідають розробники «Стратегії Військово-Морських Сил Збройних Сил України 2035» [14]. Не нам давати оцінки цьому розлогу документу, який, переконані, буде суттєво відкоригований фахівцями за результатами узагальнення досвіду ведення бойових дій проти російських загарбників.

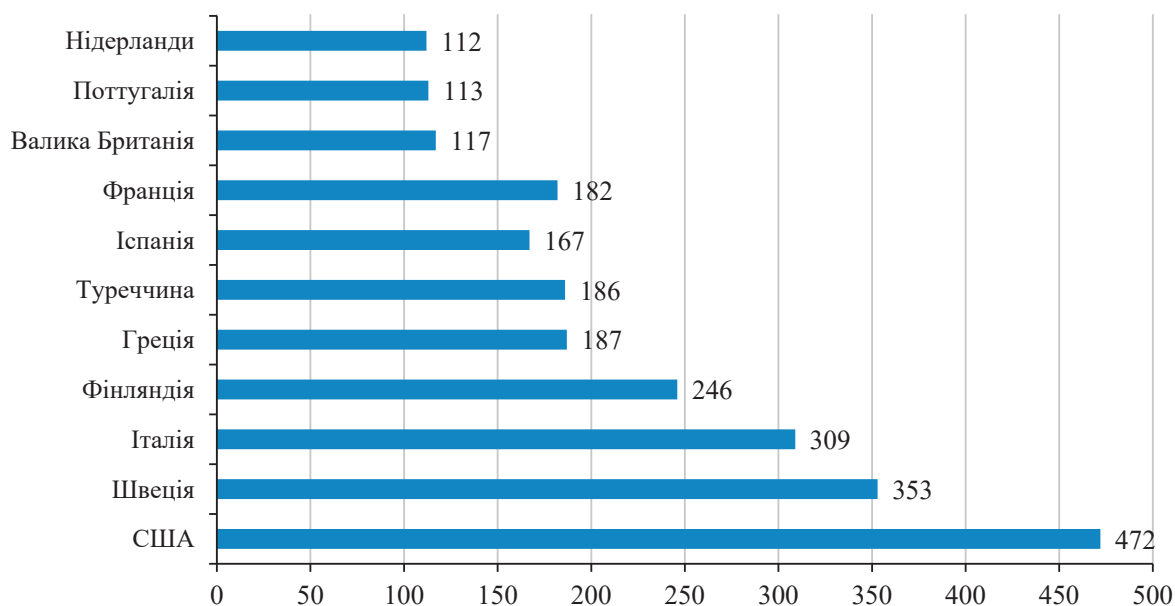


Рисунок 1 – Кількість військових кораблів НАТО за деякими країнами, од.

Джерело: [11]

Важливіше усвідомити, в який спосіб ВМС спроможні бодай наблизитись за своєю потугою до таких «маленьких» за розмірами країн, як Фінляндія або Швеція. Сусідки Росії не занадто покладаються на її миролюбність та весільність міжнародного права. Чого не можна сказати про усіх українських можновладців з самісінького проголошення незалежності нашої держави. Хтось шукає виправдання цьому в економічній скруті, яка панувала з 1991 року. Інші звертають увагу на млявість реформ (вони мали б сприяти швидкому економічному зростанню), на корупцію, що заважає по-господарськи розпоряджатися бюджетними коштами. Не вистачало на корвети, то, переконані, вистачило б на морські дрони.

От які стратегії вимальовуються за результатами узагальнення нещодавніх подій на українських акваторіях (рис. 2).

Проілюструємо кожен з них прикладами:

1. Передача двох протимінних тральників класу «Sandown» з чинного складу Королівського флоту Великої Британії, та двох кораблів берегової охорони США класу «Island», які вважаються надлишковим майном флоту [15; 16]. Надлишкове, в даному контексті, означає таке, що підлягає утилізації, але після оновлення може й надалі виконувати свої функції. І виконували, доки один з них не отримав ураження та не затонув в українських територіальних водах.

2. Спільне проектування та будівництво восьми ракетних катерів одночасно в Україні та Великобританії [14]. Це були наміри, які виявилися нездійсненними через повномасштабну агресію північного сусіда. Але факт укладення угоди підтвердив здійсненність відповідної стратегії

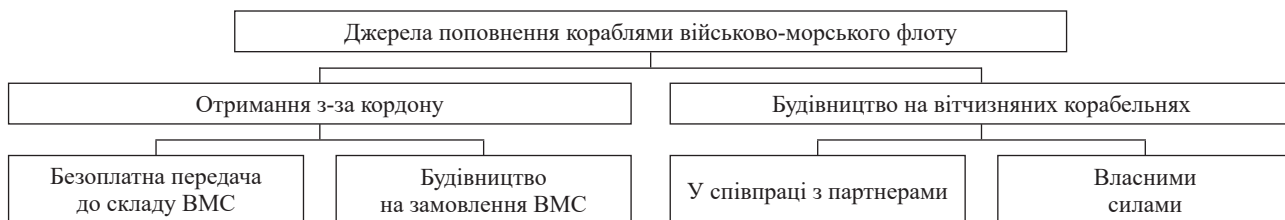
3. Будівництво чотирьох корветів класу «Milgem Ada» на корабельні RMC Marine. Вони також мали

будуватися паралельно в Туреччині та на суднобудівному заводі «Океан» (Миколаїв). Війна знову стала на заваді. Разом з тим, маємо звернути увагу, що усі корвети будуть оснащені озброєнням та системами турецьких компаній. Від так виникає певна залежність під час їх бойового застосування та відновлення у разі пошкодження при зіткненні з супротивником.

4. Щодо четвертої стратегії, ми вже згадували про ініціативи суднобудівного підприємства «Нібулон». Пишаємося виробниками безпілотних надводних апаратів, які безперервно вдосконалюються. Не забудьмо також про цілу низку успішних інжинірингових бюро, які надають замовникам інтелектуальні цифрові сервіси, а також судноремонтні підприємства. Вони не припинили роботи попри воєнні ризики та небезпеки.

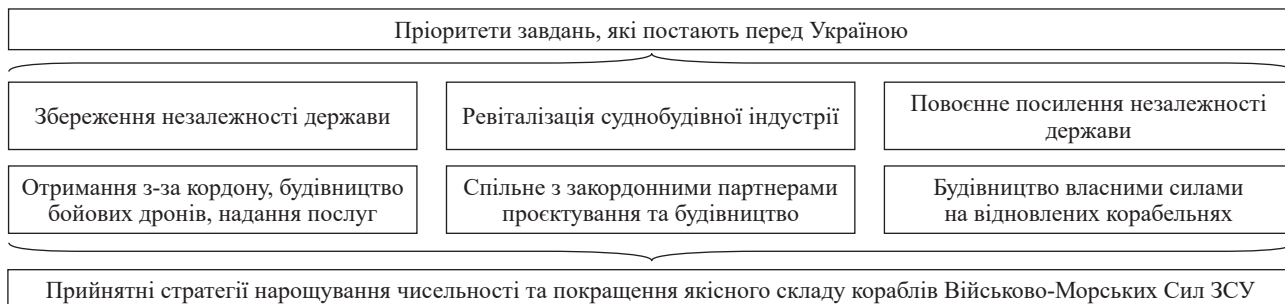
Виникає цілком природне питання, який з них треба віддати перевагу. Відповідь на нього не є елементарною. Прихильність до тієї чи іншої стратегії визначають проточні та перспективні пріоритети, що постають перед країною (рис 3). Розв'язуючи завдання відстоювання незалежності маємо дякувати за будь-яку допомогу ззовні. Разом з тим, вдосконалювати набуті компетенції там, де це тільки можливо.

Маємо надію, що незабаром настане час ревіталізації суднобудівних підприємств. Їм знадобиться докорінне технічне та технологічне переоснащення, застосування нових форм та методів менеджменту. Співпраця з закордонними партнерами (придбання ліцензій, навчання персоналу, закупівля сучасного обладнання, налагоджування ланцюгів створення вартості за західними стандартами) буде неоціненною. Третє завдання опанування самодостатності з характерним для неї будівництвом кораблів потрібних типів разом із виготовленням актуального озброєння та обладнанням.



**Рисунок 2 – Стратегії збільшення чисельності та покращення якісного складу кораблів Військово-Морських Сил ЗСУ**

*Джерело: власні дослідження*



**Рисунок 3 – Узгодження стратегій нарощування чисельності та покращення якісного складу кораблів ВМС ЗСУ з пріоритетними завданнями, що постають перед Україною**

*Джерело: власні дослідження*

**Висновки.** Підбиваючи підсумки викладених думок, та зроблених узагальнень, дозволимо собі зробити деякі висновки.

1. Військово-морська діяльність є важливим інструментом захисту життєво важливих інтересів приморських країн, безпосередньо пов'язаних з розвитком Блакитної економіки. Вона має на меті використовувати ресурси Світового океану заради створення виробів та надання послуг, здатних задовольнити потреби мешканців планети, чисельність яких невідомо зростає. Ці ресурси є об'єктом зазіхання з боку інших країн, яким потрібно давати відсіч, керуючись нормами чинного міжнародного права.

2. З усіх стратегій щодо нарощування потужності військово-морських сил України, якщо говорити про повоєнну перспективу, є ревіталізація суднобудівних підприємств, створення умов для піднесення вітчизняної економіки настільки, наскільки реальним стане систематичне отримання корабельними державних

замовлень на будівництво сучасних, інноваційних кораблів, здатних розв'язувати відповідні бойові задачі самостійно або у співпраці з союзниками.

3. Кораблебудування являє собою капітало- та наукомістку індустрію, яка потребує розгалуженої еко-системи, що складається з розлогої інфраструктури, компетентного робітничого, інженерного та управлінського персоналу, ефективних ланцюгів постачання та бізнес-процесів зі створення складних інженерних споруд. Зокрема, запровадження стандартизованих платформ, які разом з дотриманням вимог щодо якості кораблів, суттєво прискорюють їхній інжиніринг та будівництво.

4. На шляху до цієї мети має бути мобілізований фінансовий ресурс для створення національних програми відновлення військової та кораблебудівної освіти з дотриманням міжнародних стандартів формування та оцінювання фахових компетенцій отримувачів освітніх послуг профільних закладів вищої освіти.

### Список використаних джерел:

1. The Sustainable Development Goals (SDGs). United Nations Development Programme. URL: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>
2. The Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework. Convention on Biological Diversity. URL: <https://www.cbd.int/gbf>
3. Sustainable Blue Economy. UN environment programme. URL: <https://www.unep.org/topics/ocean-seas-and-coasts/ecosystem-based-approaches/sustainable-blue-economy>
4. Парсяк В.Н. Економіка моря. Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2018. 390 с.
5. Неїжпапа О.Л., Тарасов А.А., Яким'як С.В. Проблемні питання та перспективи розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України. *Актуальні питання національної безпеки і оборони*. 2021. № 3. С. 36–40.
6. Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History 1660–1783. 1809, Boston, Little, Brown, and Company. 557 p. URL: <https://ia801604.us.archive.org/18/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>
7. Рудь П.Г., Харитонов О.Л., Завгородній Д.С., Кубицький Р.О., Гончаренко П.Д. Обґрунтування та визначення раціонального складу угруповань ВМС ЗС України мирного часу в умовах ресурсних обмежень держави. *Морська безпека та оборона*. 2024. № 1. С. 64–69.
8. Паладченко О.Ф., Молчанова І.В. Технологічні тренди за напрямом «Військове суднобудування». *Київ : УкрІНТЕІ, 2023. 201 с.*
9. Морська доктрина України на період до 2035 р. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307(у редакції від 18.12.2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
10. NATO's maritime activities. 2023. URL: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_70759.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm)
11. Number of military ships in NATO in 2024, by country. Statista, 2024. URL: <https://www.statista.com/statistics/1293705/nato-naval-strength-country/>
12. NATO Digital Ocean Industry Symposium. 2024. URL: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_219535.htm?selectedLocale=en](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_219535.htm?selectedLocale=en)
13. Військово-Морські Сили. *Ukrainian Military Pages, 2022*. URL: <https://www.ukrmilitary.com/p/ukrainian-navy.html>
14. Стратегія Військово-Морських Сил Збройних Сил України 2035. Новини військово-морських сил збройних сил України. 2019. URL: <https://navy.mil.gov.ua/strategiya-vijskovo-morskykh-syl-zbrojnykh-syl-ukrayiny-2035/>
15. Панчишин В. Велика Британія та Україна домовилися про передачу до складу ВМС України 2 протимінних кораблів, спільне будівництво 8 ракетних катерів та військово-морських баз на Азовському та Чорному морях. *Армія Inform*. URL: <https://armyinform.com.ua/2021/06/22/velyka-brytaniya-ta-ukrayina>
16. SAFE Boats to provide weapons for Ukraine's Island-class patrol boats. *Military*. 2023. URL: <https://mil.in.ua/en/news/safe-boats-to-provide-weapons-for-ukraine-s-island-class-patrol-boats/>

### References:

1. The Sustainable Development Goals (SDGs). United Nations Development Programme. Available at: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>
2. The Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework. Convention on Biological Diversity. Available at: <https://www.cbd.int/gbf>
3. Sustainable Blue Economy. UN environment programme. Available at: <https://www.unep.org/topics/ocean-seas-and-coasts/ecosystem-based-approaches/sustainable-blue-economy>
4. Parsyak V. N. (2018) *Ekonomika moria*. Kherson: Vydavnychiy dim «Helvetyka», 390 p. (in Ukrainian)
5. Neizhpapa O. L., Tarasov A. A., Yakymyak S. V. (2021) *Problemni pytannia ta perspektyvy rozvytku Viiskovo-Morskykh Syl Zbroinykh Syl Ukrainy. Aktualni pytannia natsionalnoi bezpeky i obrony*, no. 3, pp. 36–40. (in Ukrainian)
6. Mahan A. T. *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. 1809, Boston, Little, Brown, and Company. 557 p. Available at: <https://ia801604.us.archive.org/18/items/-seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>
7. Rud P. H., Kharytonov O. L., Zavorodnii D. S., Kubytskyi R. O., Honcharenko P. D. (2024) *Obgruntuvannya ta vyznachennia ratsionalnogo skladu uhrupovan VMSZS Ukrainy myrnoho chasu v umovakh resursnykh obmezhen derzhavy. Morska bezpeka ta obrona*, no. 1, pp. 64–69. (in Ukrainian)



8. Paladchenko O. F., Molchanova I. V. (2023) Tekhnolohichni trendy za napriamom «Viiskove sudnobuduvannia». Kyiv: Ukr-INTEI, 201 p (in Ukrainian)
9. Morska doktryna Ukrainy naperiod do 2035. Zatverdzheno postanovoiu Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 7.10.2009. No. 1307 (u redaktsii vid 18.12.2018. № 1108). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (in Ukrainian)
10. NATO's maritime activities. (2023). Available at: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_70759.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm)
11. Number of military ships in NATO in 2024, by country. Statista. (2024). Available at: <https://www.statista.com/statistics/1293705/nato-naval-strength-country/>
12. NATO Digital Ocean Industry Symposium. (2024). Available at: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_219535.htm?selectedLocale=en](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_219535.htm?selectedLocale=en)
13. Viiskovo-Morski Syly. Ukrainian Military Pages. (2022). Available at: <https://www.ukrmilitary.com/p/ukrainian-navy.html> (in Ukrainian)
14. Stratehiia Viiskovo-Morskykh Syl Zbroinykh Syl Ukrainy 2035. Novyny viiskovo-morskykh syl zbroinykh syl Ukrainy. (2019). Available at: <https://navy.mil.gov.ua/strategiya-vijskovo-morskykh-syl> (in Ukrainian)
15. Panchyshyn V. Velyka Brytaniia ta Ukraina domovylysia pro peredachu do skladu VMS Ukrainy 2 protymynnykh korabliv, spilne budivnytstvo 8 raketnykh kateriv ta viiskovo-morskykh baz na Azovskomu ta Chornomu moriakh. *Armiia Inform*. Available at: <https://armyinform.com.ua/2021/06/22/velyka-brytaniya-ta-ukrayina>
16. SAFE Boats to provide weapons for Ukraine's Island-class patrol boats. *Military*. (2023). Available at: <https://mil.in.ua/en/news/safe-boats-to-provide-weapons-for-ukraine-s-island-class-patrol-boats/>

**Zhukova Olena, Parsyak Volodymyr**

*Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

**Koba Maksym**

*Marine Design Engineering Mykolaiv*

## STRATEGIES FOR RESTORATION OF THE NUMBER AND QUALITY COMPOSITION OF THE NAVY OF UKRAINE

*The aim of the proposed manuscript is to outline the main ways (strategies) of increasing the number to optimize the structure of the naval fleet as part of the Armed Forces of Ukraine. The vision regarding the types of maritime activities of any coastal country is provided. It is emphasized that its economic component (blue economy, sea economy) is becoming more and more important for the mobilization of the resources of the World Ocean in compliance with international environmental standards. The purpose of addressing them is to meet the needs of the inhabitants of the planet and the industry in resources that ensure its vital activity. The limitation of these resources sometimes leads to a struggle for access to the appropriate sources in the waters, on the bottom and under the ocean floor. Many examples are known when the clash of interests takes the form of a military-political confrontation. Therefore, maritime economic activity must be reliably protected from any external encroachment. This mission is performed by the Naval Forces of the state. A proposal on the definition of military maritime activity is included. This definition differs from those formulated so far in its brevity and unambiguous clarity. Based on information obtained from open sources of information, a comparison of the number of ships of the Navy of Ukraine and some member countries of the North Atlantic Treaty Organization was made. The discrepancy between the power of the military fleet of our state and even the small size of the Alliance countries has been established. This is evidence of the imprudence of all power structures since Ukraine gained independence. Options for strategies to change the situation in this area for the better are systematized and illustrated. Considerations are included on the advantages of each of them for solving current and long-term problems that have arisen now and are likely to arise in the future. Aid from foreign countries is vital in the ongoing war. At the same time, in the plans for the recovery of the country in the post-war period, it makes sense to emphasize the revitalization and strengthening of the position of the shipbuilding industry. Especially since some of its components have survived and continue economic activity.*

**Keywords:** *economics, types of maritime activity, maritime economic activity, maritime military activity, military navy, strategy, shipbuilding.*

**JEL classification:** D22, D81, L21, M11