

---

С. Г. ГОРШКОВ

---

МОРСКАЯ  
МОЩЬ  
ГОСУДАРСТВА

---



*За нашу Советскую Родину!*

АДМИРАЛ ФЛОТА СОВЕТСКОГО СОЮЗА

**С. Г. ГОРШКОВ**

**МОРСКАЯ  
МОЩЬ  
ГОСУДАРСТВА**

*Издание второе, дополненное*

Ордена Трудового Красного Знамени  
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР  
МОСКВА 1979



ББК 68.66

355.75

Г70

**Горшков С. Г.**

**Г70** Морская мощь государства. Изд. 2-е, доп. М., Воениздат, 1979. — 416 с., ил.

В пер.: 1 р. 90 к.

Исследуется морская мощь государства и ее значение в политике и обороне страны. Рассматриваются основные компоненты морской мощи, среди которых главное внимание уделяется военно-морскому флоту, особенно современному, способному вести операции и решать стратегические задачи в различных районах Мирового океана совместно с другими видами вооруженных сил и самостоятельно.

Монография предназначена для адмиралов, генералов и офицеров Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Г 11204-243  
068(02)-79 94.79.1304040500.

ББК 68.66  
355.75

© Воениздат, 1979

*Сергей Георгиевич Горшков*

МОРСКАЯ МОЩЬ ГОСУДАРСТВА

ИБ № 1032

Редактор *А. В. Федоров*  
Литературный редактор *С. К. Ягненкова*  
Переплет художника *Е. А. Михельсона*  
Технический редактор *А. А. Перескокова*  
Корректор *Н. Ф. Опмахова*

---

Сдано в набор 28.04.79. Подписано в печать 06.08.79. Г-22283  
Формат 84×108/32. Бумага типографская № 1. Обыкновенная новая гарнитура  
Высокая печать. Печ. л. 13. Усл. печ. л. 21,84. Уч.-изд. л. 25,491  
Тираж 60.000 экз. Изд. № 9/4319. Зак. 107. Цена 1 р. 90 к.

---

Воениздат  
103160, Москва, К-160  
1-я типография Воениздата  
103006, Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

## ПРЕДИСЛОВИЕ

**П**осле первого издания книги «Морская мощь государства» автор получил большое количество писем от читателей, в печати было опубликовано несколько рецензий. В этих письмах и рецензиях высказаны ценные пожелания и критические замечания по поднятым в труде вопросам, объединенным общей темой о содержании понятия «морская мощь» и ее значении для государства, экономическое развитие и защита которого тесно связаны с морскими пространствами нашей планеты как в силу большой протяженности морских границ и сложной для нашей страны морской географии, так и в силу возрастания военной угрозы с морских направлений. Последнему в значительной степени способствует приверженность ряда западных держав к морскому оружию и его необыкновенно бурное развитие в ракетно-ядерную эпоху.

Письма читателей и рецензии отчетливо свидетельствуют о всевозрастающем интересе, который проявляет общественность нашей страны и за рубежом к проблемам, связанным с освоением и использованием океанов в экономических и военных целях. Но не только желание учесть замечания читателей заставило обратиться ко второму изданию книги. За время, прошедшее после первого издания, в нашей стране и за рубежом произошли важные события, с которыми связаны рассматриваемые в труде проблемы. Прежде всего это относится к широкой дискуссии, проведенной под эгидой ООН, дискуссии, принявшей форму небывало представительной и очень длительной международной конференции по морскому праву, пытающейся найти решение проблемы использования океанов. Кроме того, совершенно невиданные масштабы приняло в последние годы использование недр океанов для добывания с их дна ценных ископаемых, и прежде всего нефти. С этим связаны многочисленные попытки присвоения отдельными государствами больших морских и океанских пространств с одновременной угрозой значительного и опасного ограничения свободы мореплавания. Наконец, в результате бурного развития экономики государств

значительно изменились многие статистические данные, приведенные в книге, что также вызвало ряд замечаний читателей.

Крупнейшие события, происшедшие в нашей стране — шестидесятилетие Великой Октябрьской социалистической революции и принятие новой Конституции, — заставили по-новому рассмотреть некоторые вопросы, поднятые в труде.

Все это привело автора к мысли о целесообразности вернуться к близкой ему теме о морской мощи государства как важного фактора обеспечения свободы мореплавания в открытом море и защиты суверенитета над прилегающим к побережью пространством.

Среди многих факторов, оказывающих влияние на развитие человеческого общества, марксизм рассматривает и географическую среду, важнейшим элементом которой является Мировой океан. Он занимает почти три четверти поверхности нашей планеты и обладает колоссальными биологическими, энергетическими и минеральными ресурсами.

В процессе многовекового использования человеком Мирового океана, по мере его познания и развития техники возникали транспортные и промысловые флоты, которые обусловили расширение торговли и создание многочисленных баз и портов. С развитием науки об океанах все многочисленней становится исследовательский флот. Приморское положение многих стран способствовало появлению в них специфических отраслей промышленности, благоприятно влиявших на экономическое развитие этих стран. Вместе с тем моря и океаны с давних пор являлись ареной соперничества, вооруженной борьбы, что повлекло за собой создание особых систем вооружения, объединяемых понятием «военно-морской флот».

Есть основание считать, что совокупность материальных средств, обеспечивающих научное и экономическое освоение Мирового океана и защиту государственных интересов, при рациональном их сочетании представляет собой морскую мощь государства, которая определяет способность той или иной страны использовать военно-экономические возможности океана в своих целях.

Морскую мощь государства правомерно рассматривать как систему, для которой характерно не только наличие связей между ее компонентами (военный, транспортный, промысловый, научно-исследовательский флоты и т. д.), но и неразрывное единство со средой — океаном, во взаимоотношениях с которым система функционирует и проявляет свою целостность.



Значение отдельных компонентов, составляющих морскую мощь, не является постоянным. Оно определяется конкретными историческими условиями, однако при существовании антагонистических социальных систем значение военного флота остается доминирующим.

В силу этого рассмотрение военного аспекта морской мощи представляется весьма важным, если учесть то значение, которое придается военным флотам крупнейшими империалистическими государствами в их экспансионистской политике, что вызывает потребность в усилении внимания к обороне нашей страны с океанских направлений.

В настоящее время, в эпоху грандиозных научных открытий и использования их для военных нужд, технические возможности ведения боевых действий в океанской среде и их роль в вооруженной борьбе значительно возросли. Несмотря на заявление Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева с трибуны XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза о том, что «Советский Союз не собирается ни на кого нападать. Советскому Союзу война не нужна. <...> Наша страна последовательно и непоколебимо ведет борьбу за мир...»<sup>1</sup>, империалистические государства не прекращают гонки вооружений, не отказываются от планов подготовки новой мировой войны, непрерывно развязывают локальные войны, ставшие неотъемлемой частью их политики.

В этих войнах важная роль отводится военно-морским флотам, выдвинувшимся в первые ряды современных многообразных боевых средств. Так, руководители Пентагона считают военно-морские силы США не только основным средством вооруженной борьбы на море, но и важнейшей частью стратегических ядерных сил, способных наносить в короткие сроки удары огромной мощи по наземным объектам, расположенным на значительном удалении от берегов, и этим решительно влиять на обстановку на любых театрах военных действий. Вместе с тем, концентрируя ядерные вооружения в сфере действий флота, они рассчитывают ответить ядерные удары от своей территории.

Руководствуясь такими взглядами на роль военно-морских сил в мировой войне, американский империализм в качестве основной концепции своей военной доктрины провозглашает океанскую стратегию. Эта стратегия исходит из того, что все наземные объекты стали доступны для ударов с океанских направлений, а сами океанские ядерные системы

<sup>1</sup> Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с. 22.

являются наиболее мобильными и трудноуязвимыми благодаря способности использовать большую толщу воды для защиты и огромные пространства океанов для маскировки. Поэтому уже теперь обширные районы Мирового океана превращены империалистами в стартовые позиции высокоподвижных, скрытно действующих, постоянно боеготовых носителей дальнобойных стратегических стартующих из-под воды ракет.

Общеизвестно, что ракеты стратегической ядерной системы флота США нацелены на нашу страну с различных направлений. Кроме того, у морских границ Советского государства созданы многочисленные военно-морские и военно-воздушные базы США, а также агрессивных антисоветских блоков, используя которые страны — участницы этих блоков имеют возможность располагать свои авианосные силы и авиацию берегового базирования в районах, откуда вполне досягаемы важные объекты на территории Советского Союза и других стран социалистического содружества.

Все это создает постоянную угрозу безопасности нашей страны и других стран социалистического содружества и в случае развязывания империалистами войны предопределяет условия, коренным образом отличные от условий, сложившихся в период Великой Отечественной войны.

Минувшая война была континентальной. Борьба на морских и океанских театрах велась на второстепенных направлениях, влияние ее на ход войны в целом хотя и было существенным, но не решающим. Теперь же нам угрожает коалиция морских держав, которые наряду с сухопутными армиями, авиацией и ракетными войсками располагают мощными военно-морскими силами.

Роль борьбы на океанских направлениях в общих усилиях вооруженных сил намного возросла, и в определенных условиях эти направления могут стать главными. Ныне флот ударами с моря способен изменять ход вооруженной борьбы даже на континентальных театрах военных действий и влиять на ее исход.

Оснащение флотов ракетно-ядерным оружием внесло много нового в тактику и оперативное искусство, заставило менять конструкции кораблей и создавать новые виды техники и вооружения.

Наряду с одной из важнейших задач флота — уничтожением кораблей противника — появилась качественно новая задача — сокрушение военно-экономического потенциала противника прямым воздействием на его жизненно важные центры с моря. Военные действия на море, так же как и на

суше, подчиняются общим, постоянно действующим законам, они не могут вестись изолированно от той политики, продолжением которой явилась война.

В. И. Ленин указывал, что «политика это разум, война же только орудие, а не наоборот. Следовательно, остается только подчинить военную точку зрения политической»<sup>1</sup>.

Поэтому и в современных условиях небезынтересно проследить в историческом аспекте диалектическую связь между развитием военно-морских сил и той политикой государств, поддерживать которую они предназначены. Значение этого анализа определяется возможностями использования опыта истории в познании современности и определения перспектив.

Единственным средством ведения вооруженной борьбы всегда были армия и флот, которые и в мирное время продолжали служить инструментом или орудием политики государств. Многие примеры из истории свидетельствуют о том, что как при феодализме, так и при капитализме проблемы внешней политики всегда решались на основе военного могущества «договаривающихся» сторон, что потенциальная военная мощь того или иного государства, созданная сообразно его экономическим возможностям и с учетом политической ориентации, часто позволяла ему осуществлять выгодную политику в ущерб другим государствам, не обладающим соответствующей военной мощью.

Развитие вооруженных сил самым непосредственным образом связано с историей общественно-экономических формаций с присущими им способами материального производства. Расцвет или упадок их определялся процессом становления или разложения той или иной формации. В периоды смены одной общественно-экономической формации другой, более прогрессивной, значительно ускорялся прогресс и в военной области.

Революционизирующее влияние на развитие вооруженных сил и искусство их использования всегда оказывали технические открытия. В. И. Ленин по этому поводу писал: «Военная тактика зависит от уровня военной техники...»<sup>2</sup> В этом выражается закономерность воздействия экономического развития общества и роста его производительных сил на военную область.

Не прибегая к детальному рассмотрению изменений структуры вооруженных сил государств в историческом пла-

<sup>1</sup> Ленинский сборник, т. XII, с. 437.

<sup>2</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 13, с. 374.



не, отметим лишь, что все без исключения приморские страны обычно имели или стремились иметь как армию, так и флот. Очень образно говорил об этом Петр I: «Всякий potentat, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет»<sup>1</sup>.

Роль армии и флота всегда определялась складывающейся политико-стратегической обстановкой, взаимным расположением государств или характером коалиций. На одних этапах истории основную роль играли сухопутные войска, на других — военно-морские флоты. Место и роль каждого из видов вооруженных сил страны могли меняться и в мирное, и в военное время в зависимости от уровня развития техники, возможностей противника, географических условий и т. п.

Опыт истории свидетельствует и о том, что каждый вид вооруженных сил вносит в победу свой определенный и всегда весомый вклад. Чисто сухопутных и чисто морских войн почти не было, однако остается неизменным одно положение: закрепить результаты победы в кампании или в войне в целом могут лишь сухопутные войска, своим фактическим присутствием способные утвердить ее реальность.

Условия для достижения победы создаются лишь при наличии всех видов вооруженных сил, надлежаще организованных, хорошо оснащенных и подготовленных. Каждый из них имеет свою специфику действий, сферу использования и условия для взаимодействия. Умелое (или, наоборот, неисклю- сное) использование этой специфики часто определяет успех (или неуспех) операции, кампании и даже войны в целом. В современных условиях это положение проявляется с особой силой. Именно поэтому одним из основных принципов советской военной науки является принцип взаимодействия всех видов Вооруженных Сил. Только согласованными усилиями их можно достичь победы. Об этом еще в 1921 г. писал М. В. Фрунзе в своих трудах, посвященных строительству Красной Армии. Идея решающего значения совместных действий армии и флота во всех звеньях вооруженной борьбы ярко выражена в его работе «Единая военная доктрина и Красная Армия»<sup>2</sup>.

Проблемы гармоничного сочетания рационально сбалансированных видов Вооруженных Сил и их согласованных усилий имеют для нас особую остроту и в настоящее время.

---

<sup>1</sup> Морской устав. Спб., 1720, с. 2.

<sup>2</sup> См.: Фрунзе М. В. Избранные произведения. М., Воениздат, 1957, т. 2, с. 4—22.

Известно, что силы агрессии и милитаризма хотя и потеснены, но далеко не обезврежены. Они за послевоенные годы разожгли более 30 войн и вооруженных конфликтов различных масштабов и угрожают развязыванием новой мировой войны. В этих условиях оборонное могущество нашего государства приобретает важнейшее значение для обеспечения мирного развития Советской страны и других стран социалистического содружества. На XXIV съезде КПСС Л. И. Брежнев сказал: «Все, что создано народом, должно быть надежно защищено. Укреплять Советское государство — это значит укреплять и его Вооруженные Силы, всемерно повышать обороноспособность нашей Родины. И пока мы живем в беспокойном мире, эта задача остается одной из самых главных!»<sup>1</sup>

XXV съезду КПСС Л. И. Брежнев доложил, что «все эти годы партия уделяла должное внимание укреплению обороноспособности нашей страны и совершенствованию Вооруженных Сил.<...>

Ни у кого не должно быть сомнений и в том, что наша партия будет делать все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира»<sup>2</sup>.

Совершенно ясно, что в решении этой задачи важнейшую роль должны играть наши доблестные Вооруженные Силы. Поэтому представляется весьма важным рассматривать вопросы использования различных видов вооруженных сил в историческом, современном и перспективном аспектах, чтобы обосновать тенденции и закономерности в изменении их роли и места в военное и мирное время. На основании этого автор изложил некоторые мысли о роли и месте флотов в различные исторические эпохи и на различных этапах развития военной техники и военного искусства.

Исходя из специфических особенностей флота как военного фактора, который использовался и в мирное время для демонстрации экономического и военного могущества государства за его пределами, и того, что из всех видов вооруженных сил флот в наибольшей степени способен оперативно обеспечивать государственные интересы страны за ее рубежами, на наш взгляд, необходимо рассмотреть вопросы, связанные с этой его спецификой.

<sup>1</sup> Материалы XXIV съезда КПСС. М., Политиздат, 1971, с. 81.

<sup>2</sup> Материалы XXV съезда КПСС, с. 83.

В настоящем труде показаны флоты в войнах прошлого, их роль в становлении и развитии государств. Однако автор не ставил цели дать всеобъемлющую картину развития военно-морских сил и способов их действий. Это сделано лишь в такой степени, чтобы показать рост значения флотов, подтвердить некоторые общие закономерности использования вооруженных сил, зародившиеся в прошлом. На основе анализа современной расстановки сил на мировой арене и оценки соотношения сил в условиях угрозы развязывания империалистами всеобщей ядерной войны автор стремился показать необходимость наличия могущественного Военно-Морского Флота в составе Вооруженных Сил нашего государства, который был бы в состоянии отразить нападение империалистических государств на страны социалистического содружества с морских и океанских направлений.

Особое внимание в труде уделяется послевоенному развитию военно-морских флотов и новым концепциям в их использовании, уточнению их роли и задач в современных условиях и в ближайшем будущем.

В книге показано, что в развитии флотов многих стран в послевоенное время особое место занимает всестороннее совершенствование подводных сил. В этом, теперь весьма разнообразном роде сил флота ведущее значение приобрели подводные ракетно-ядерные системы стратегического назначения. В то же время возросло значение и атомных подводных лодок многоцелевого назначения как универсальной силы флота, предназначенной для решения широкого круга задач в борьбе на море.

Закономерно, что рост значения подводных сил вызывает необходимость интенсивного развития противолодочных сил флотов, поэтому рассмотрены тенденции их развития.

В работе показано также место надводных кораблей в составе современных флотов, так как научно-технические достижения оказали существенное влияние на взгляды о роли и боевой устойчивости флотов. Наряду с совершенствованием отдельных существовавших ранее классов кораблей, например авианосцев и десантных кораблей, появились качественно новые — противолодочные, в том числе вертолетоносные, ракетные корабли, а также корабли с динамическими принципами поддержания — на подводных крыльях, воздушной подушке и экранопланы.

Значительное внимание уделено такому важному элементу боевого могущества любого современного флота, как морская авиация. Показана тенденция широкого внедрения авиационного вооружения на надводные корабли различных



классов в связи с созданием самолетов с укороченными или вертикальными взлетом и посадкой.

Не оставлен без внимания и всевозрастающий интерес к океанским проблемам, который ярко проявляется в наше время в различных общественных кругах мира. Океанские проблемы рассматриваются с различных точек зрения: экономической, политической и военной, в их диалектической связи и взаимозависимости.

Автор считает целесообразным дальнейшее расширение исследований проблемы океана и морской мощи государства. Это способствовало бы углублению наших представлений о современных особенностях и закономерностях строительства военно-морских флотов и вооруженной борьбы на океанских театрах как важного элемента в системе мер защиты нашего социалистического Отечества от возможной агрессии с океанских направлений.

Автор выражает искреннюю признательность за ценные советы и помощь адмиралу А. И. Сорокину, адмиралу В. С. Сысоеву, вице-адмиралу К. А. Сталбо, вице-адмиралу Н. В. Усенко, контр-адмиралу Н. П. Вьюненко, контр-адмиралу И. К. Хурсу, генерал-майору юстиции П. Д. Бараболе, профессору В. Г. Бакаеву, а также всем лицам, оказавшим содействие в подготовке второго издания труда, и примет с большим вниманием и благодарностью все пожелания, которые выскажут читатели при ознакомлении с книгой.

## ГЛАВА

### I

## ОКЕАН И МОРСКАЯ МОЩЬ ГОСУДАРСТВА

С древних времен океан привлекал к себе человека своей таинственностью и грозной силой, обещая ему не только средства к существованию, но и путь к неизведанным землям. Он сулил человеку несметные богатства, но и таил большие опасности. Поэтому с освоением океана, с проникновением в его тайны была связана одна из самых знаменательных страниц истории человечества.

В развитии производительных сил и накоплении богатств государствами значение океана трудно переоценить. Как правило, цивилизации возникали и развивались на берегах морей и океанов. Страны, население которых было связано с мореходством, раньше других становились сильными в экономическом отношении. Здесь достаточно сослаться хотя бы на Голландию, Испанию, Португалию, Англию, Японию и Северную Америку. На определенном этапе истории человечества возникла острая необходимость использовать безбрежные воды морей и их богатства. Чем больше расширялись возможности использования этих богатств, тем отчетливее выступали предпосылки, обусловившие возникновение и формирование такой категории, как морская мощь государства, которая в определенной мере характеризует экономическое и военное могущество страны, а следовательно, и ее роль на мировой арене.

### РАЗЛИЧНЫЕ ВЗГЛЯДЫ НА МОРСКУЮ МОЩЬ ГОСУДАРСТВА

Сущность морской мощи государства, как нам представляется, заключается в возможности наиболее эффективно использовать Мировой океан, или, как иногда говорят, гидросферу Земли, в интересах государства в целом.

В понятие морской мощи государства в качестве основных компонентов мы включаем возможности государства в изучении (исследовании) океана и освоении его богатств, со-

стояние транспортного и промышленного флотов и способность их обеспечивать потребности государства, состояние и возможности судостроительной промышленности страны, а также наличие соответствующего интересам этого государства военно-морского флота, поскольку в мире существуют антагонистические социальные системы. Разумеется, характер использования океана и степень развития вышеуказанных компонентов в конечном счете определяются достигнутым уровнем экономического и социального развития государства и его политикой.

Для Советского Союза, главную цель политики которого составляет строительство коммунизма и неуклонное повышение благосостояния его созидателей, морская мощь выступает в качестве одного из важных факторов укрепления экономики, ускорителя научного и технического развития, упрочения экономических, политических, культурных и научных связей советского народа с дружественными народами и странами.

Материальным выражением той стороны морской мощи государства, которая связана с экономикой страны, являются транспортный, промысловый и научно-исследовательский флоты, наука об океане, обеспечивающая изучение и эксплуатацию его богатств, различные отрасли промышленности, создающей эти флоты, добывающей и перерабатывающей дары океана, а также ученые, конструкторы, инженеры и техники, славная армия моряков с их многообразными, сложными и почетными специальностями. В то же время морская мощь, естественно, вместе с другими компонентами включает и способность наших Вооруженных Сил защитить страну от угрозы нападения с океанов. Эта сторона морской мощи приобретает тем большее значение, чем больше возрастает степень военной угрозы нашей безопасности.

Материальным выражением этой стороны морской мощи, характеризующим реальную способность нашей страны отразить агрессию с океанов, является постоянно развивающийся и совершенствующийся советский Военно-Морской Флот, призванный в едином строю наших доблестных Вооруженных Сил обеспечивать строительство коммунизма, решительно пресекая любые попытки агрессоров посягнуть на великие завоевания трудящихся.

Это никоим образом не означает, что морская мощь страны зависит только от реальной боевой мощи Военно-Морского Флота. Ее следует рассматривать прежде всего как способность государства все ресурсы океана поставить на



службу человеку и полностью использовать для развития экономики, состоянием которой в конечном счете определяются все стороны жизни нашей страны, в том числе и ее обороноспособность. В этом плане понятие «морская мощь» в какой-то степени идентифицируется с понятием «экономическая мощь государства». В соответствии с этим морская мощь может рассматриваться как составная часть экономической мощи. Так же как последняя определяет собой военную мощь, так и морская мощь, будучи опосредствована экономикой государства и оказывая на нее влияние, несет в себе экономическое и военное начала.

Обстоятельства, которые вынуждают нас включить в понятие «морская мощь государства» предпосылки военного характера, обусловлены причинами международного плана, прежде всего существованием империализма с присущими ему захватническими устремлениями, значительное место в которых занимает гидросфера и как среда, и как объект экспансии. Поэтому до тех пор, пока существует империализм, включение военного компонента в понятие «морская мощь государства» является насущной необходимостью. Именно в этих условиях Военно-Морской Флот следует рассматривать как один из важнейших компонентов морской мощи, служащий надежной гарантией безопасности нашей страны, важным средством обеспечения ее интересов на море.

Империалистические государства используют свою морскую мощь прежде всего как орудие агрессивной политики для порабощения и закабаления стран и народов, как средство обострения международной обстановки и развязывания войн и военных конфликтов в различных районах мира. Военные теоретики и идеологи империализма, например в США, видят в морской мощи не только важнейшее средство угрозы социализму, но и силу, способную держать в повиновении союзников по агрессивным военным блокам, обеспечивать в этих блоках доминирующее положение США и господствующее влияние американских монополий.

Таким образом, коренное различие в понимании морской мощи Советским Союзом и империалистическими державами вытекает из их классовой сущности. Оно и определяет цели, задачи и способы применения различных компонентов морской мощи, и прежде всего военных флотов, которым в империалистических государствах отводится роль одного из основных орудий завоевания мирового господства. Этим объясняется и то обстоятельство, что в концепции морской мощи империалистических государств все в большей степени

превалируют военные аспекты, которым подчиняются и которые обслуживают все другие ее стороны.

По существу, понятие «морская мощь государства» западными военными теоретиками отождествляется с такой категорией, как военно-морская мощь или военно-морские силы. Более того, этим понятием нередко стараются подменить и военную мощь, подчеркивая тем самым свои намерения продолжать концентрировать в сфере действий своих флотов основные стратегические, прежде всего ракетно-ядерные, силы. Западные стратеги нередко придают морской мощи неоправданно гипертрофированное значение. Ее состоянием и соотношением с мощью других стран пытаются объяснить многие события в мире и даже развитие истории целых народов и стран, как это в свое время делали американские военно-морские теоретики. Их нынешние последователи, пытаясь с позиций «морской мощи», «морской силы», «военно-морской мощи» объяснить те сложнейшие события и процессы, которые происходят на мировой арене, неизбежно приходят к выводу о необходимости дальнейшего форсирования гонки морских вооружений.

В наращивании морской мощи империалисты видят пути дальнейшего закабаления народов, заполнения так называемого вакуума силы в определенных районах мира, вызванного развалом всей колониальной системы и появлением на ее обломках все большего числа независимых государств, вставших на путь самостоятельного развития. Эти государства рассматриваются идеологами морской мощи империализма как хорошая пожива для их агрессивных устремлений, «заполучить» которую можно, как они цинично утверждают, прежде всего с помощью военно-морских сил.

Свидетельством этого являются войны и конфликты, связанные империалистическими кругами после окончания второй мировой войны, в которых участвовали военно-морские флоты. Они неизменно выполняли роль «длинной дубинки», с помощью которой беспощадно подавлялось национально-освободительное движение в странах, избранных империалистами в качестве жертв своей агрессии.

Необходимость наращивания морской мощи империалистическими государствами обосновывается и наличием большого числа обязательств этих государств по «защите демократий и антикоммунистических режимов» в различных районах мира. Здесь нельзя не отметить, что сорок одно государство из сорока трех, с которыми США связаны договорами о сотрудничестве, паходится в заокеанских районах.

Используя старые методы колониальной политики — террор и шантаж, интервенцию, экономический и политический диктат, — империалистические державы все чаще прибегают к новым формам колониальной экспансии, маскируя их так называемой помощью и поддержкой. Как осуществлялись пресловутые «помощь» и «поддержка», читателю достаточно хорошо известно на примерах Кореи и Вьетнама, Греции и Панамы, а также многих других стран.

К аргументам, которыми пытаются оправдать наращивание военного компонента морской мощи, относятся и огромные масштабы американского большого бизнеса, участвующего в экономике заокеанских стран, и быстрый рост американской морской торговли. Здесь военно-морскому флоту отводится роль гаранта экономической экспансии американских монополий, роль пособника ограбления народов многих стран, оказавшихся зависимыми от США в экономической, политической и военной областях.

Явно ставя с ног на голову все процессы мирового социального развития, новоявленные поборники морской силы договариваются до того, что признают морскую мощь доминирующим фактором в создании нового типа «регионализма», т. е. экономических группировок стран, решающую роль в экономике которых якобы играет использование в морской торговле гигантских судов. Тут же приводятся «доводы» для обоснования необходимости защищать перевозки на этих судах силой оружия флотов. Подобных «обоснований» сущности и содержания морской мощи немало, и одно только перечисление их утомило бы читателя.

Мы указали лишь некоторые, получившие наибольшее распространение концепции морской мощи, определенным образом связанные с вопросами политики и экономики, использующиеся преимущественно в пропагандистских целях, предназначение которых скрыть сущность агрессивных устремлений империализма. Идеологи империализма прибегают к нарочито туманной фразеологии, чтобы маскировать неблагоприятные стороны своей агрессивной политики, именно те, которые они считают более предпочтительным прятать от посторонних глаз, чем выставлять для всеобщего обозрения.

Но наряду с этими существуют и откровенно милитаристские концепции, которые с циничной откровенностью обнажают то, что прячут другие. Они выражают мнение заправил военно-промышленного комплекса, весь смысл существования которых заключается в разжигании военной истерии и выколачивании все новых и новых ассигнований для интенсификации гонки вооружений, составляющей главную

статью их доходов и наживы. Морская мощь, по их утверждению, больше не ограничивается огромными пространствами океанов, она вторгается теперь и на массивы континентов, пополняя и даже заменяя военную мощь, уровень которой определяется прежде всего способностью поражать ядерными ударами наземные объекты, расположенные в глубине территории противника в любом районе земного шара. В связи с этим морская мощь все в большей степени выступает в качестве стимулятора неоднократных «решительных» пересмотров существующих стратегий ведения войны.

В наши дни происходит новая переориентация вооруженных сил США на то, что основные задачи в войне неизбежно должны решаться путем нанесения мощных ударов с моря тремя основными элементами военно-морских сил: баллистическими ракетами атомных подводных лодок, авианосной авиацией и силами морской пехоты. Причем разрушительная сила ядерных ударов рассматривается как новое, дополнительное измерение морской мощи в действиях флота против берега. Этому способствует широкое применение подводных лодок с атомной энергетикой, благодаря которой уменьшилась традиционная зависимость флотов от расположения стратегических позиций на океанских и морских театрах, от географии их базирования и появилась возможность расширить сферу агрессивных устремлений на новые районы Мирового океана.

Но не только это привлекает взоры идеологов военно-промышленного комплекса к военно-морской мощи. «Территория США,— писал один из них — адмирал К. Риккетс,— оказалась бы в весьма опасном положении, если бы она была единственной базой использования современного оружия. Вся мощь своего оружия противник направил бы в этом случае против территории США. Военно-морские силы с честью обеспечивают блестящие альтернативные возможности. Они позволяют нам использовать океаны в качестве баз для систем оружия, в то время как территория противника остается объектом, находящимся под прицелом этих систем. Преимуществами систем военно-морского оружия сможет воспользоваться только та страна, которая осознает и научится реализовать замечательные качества морей и океанов»<sup>1</sup>.

Здесь, как видим, морскую мощь рассматривают в качестве средства, способного отвести угрозу возмездия куда-нибудь подальше в океан от тех, кто готовит ядерную агрессию против человечества.

<sup>1</sup> USNIP, 1963, № 1, p. 33—39.

К факторам, способствующим наращиванию морской мощи, относятся и другие достижения научно-технического прогресса, в частности, такие, как искусственные спутники Земли, используемые империалистической военщиной уже сейчас для целей разведки, связи и навигации. Как и многие другие достижения науки и техники, будучи поставленными на службу империализму, они рассматриваются лишь с точки зрения их использования в военных целях, особенно для наращивания ударной силы флотов.

Краткое ознакомление с распространенными за рубежом концепциями морской мощи позволяет прийти к выводу об их узкой, утилитарной направленности. Морская мощь согласно этим концепциям определяется лишь новыми возможностями морского оружия, все большим удешевлением дальних воинских перевозок, распространением воздействия морского оружия на массивы континентов, широкими международными обязательствами и агрессивными союзами морских государств, а также контролем над морями в определенных районах, где обладающие превосходством силы могут быть введены в действие фактически в любой момент.

В последнее время во всех странах мира продолжает расти интерес к освоению несметных богатств Мирового океана в экономических целях. Используемые в интересах человечества ресурсы океанов позволили бы решить многие крупнейшие проблемы в области энергетики, продовольствия и добычи полезных ископаемых, в развитии транспортных, экономических, культурных и научных связей стран различных регионов мира. Однако деятельность в этой области зачастую рассматривается ведущими морскими империалистическими державами через призму военных приготовлений.

«Если все аспекты морской мощи привести в связь с собственными интересами США... — утверждал бывший министр ВМС США П. Игнатус, — то следует отметить, что для обеспечения поддержки военных операций с целью сохранения гибкости самостоятельных действий необходимо иметь крупный и современный торговый флот, плавающий под американским флагом. Без сильного торгового флота ряд самостоятельных вариантов военных решений может быть упущен. Имея превосходство в технических достижениях по использованию океанов, США должны открывать новые области для расширения американского влияния в международном масштабе. Эта ведущая роль в исследовании океанов может оказаться очень важной для будущего развития морской мощи США, тесно связанной с их националь-

ной экономикой. Аналогичным образом, превосходство в вопросах океанографии поможет США сохранить свою роль лидера в научном мире, а также пожинать плоды практических выгод от сопутствующих результатов, которые очень часто не могут быть предсказаны заранее. Престиж в международном мире является важным не только для зарубежных покупателей американской продукции, но и для международных отношений США, опирающихся на свою морскую мощь»<sup>1</sup>.

Аналогичные примеры, показывающие агрессивную сущность морской мощи империалистических государств, ее реакционное содержание, можно было бы привести и применительно к другим сторонам их внешней политики, ориентирующейся в своей основе на пресловутую «позицию силы». Однако и примеров, приведенных выше, достаточно для того, чтобы понять истинное предназначение морской мощи империалистических государств, используемой ими в мирное время прежде всего в качестве главного атрибута «дипломатии канонерок», превратившейся в настоящее время в «дипломатию авианосцев», а в военное — как важнейшее средство большой стратегии, главное содержание которой в возрастающей степени поглощается океанской стратегией.

## ОКЕАН И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ

Океан, с которым связано возникновение всего живого на нашей планете, имеет важнейшее значение для жизни человечества. Современные представители флоры и фауны развились из организмов, живших некогда в водах океана, который остается активным очагом жизни и теперь.

Влияние океанской среды на экономику государств огромно и многогранно. Моря и океаны хранят величайшие запасы разнообразного промышленного сырья и обладают огромным энергетическим потенциалом. По морям и океанам проходят важнейшие и самые экономичные пути сообщения между странами. Количество живого вещества, синтезирующегося в океане, во много раз превосходит все то, что может дать суша. Это позволяет видеть в океане один из главных источников разрешения продовольственной проблемы для растущего населения земного шара. Сейчас ежегодный мировой улов рыбы с площади, составляющей примерно 10% поверхности океана, равен 60 млн. тонн, но к 1985 г. он может быть доведен до 100—120 млн. тонн. В перспекти-

<sup>1</sup> USNIP, 1970, № 4, p. 26—31.

ве может быть широко использован как источник белка растительный и животный планктон, запасы которого в океане огромны. Первые шаги в этом направлении уже предприняты.

Химические и минеральные ресурсы Мирового океана очень велики<sup>1</sup>, но для промышленной эксплуатации человеку доступны пока лишь немногие растворенные в морской воде вещества. Успешно разрешена в экономическом и техническом отношении проблема получения из морской воды поваренной соли, магния, брома, калия, йода и некоторых других веществ. Так, при мировой добыче поваренной соли 22 млн. тонн в год одна треть выпаривается из морской воды. Годовая мировая добыча магния из морской воды составляет 300 тыс. тонн, брома — 100 тыс. тонн. Найдены пути получения из морской воды урана, золота и других ценных элементов. Размах и масштабы работ по извлечению из воды редких и рассеянных элементов таковы, что в недалеком будущем могут повлиять на мировую экономику.

На поверхности дна океана обнаружены богатейшие скопления железомарганцевых конкреций<sup>2</sup>, содержащих до 30 химических элементов, главные из которых марганец (25%), железо (14%), а также кобальт, никель, медь, титан, ванадий. По содержанию ценных металлов эти образования несравненно богаче руд, находящихся в недрах земли.

Хотя разработка глубоководных руд дело новое, однако уже сейчас предлагаются проекты сравнительно дешевых способов подъема их со дна. Так, добыча железомарганцевых конкреций уже начата в некоторых странах.

В недрах морского дна заключены огромные энергетические ресурсы. Богатые месторождения нефти и газа найдены в Персидском и Мексиканском заливах, в западной части Карибского моря, в Северном море, у Тихоокеанского побережья США, у побережья Западной Африки, в Восточно- и Южно-Китайском морях, а также в других районах. Обнаруженные на глубинах до 300 метров геологические запасы нефти исчисляются предположительно в 420 млрд. тонн.

Почти во всех районах континентального шельфа ведется разведка запасов нефти и газа. В настоящее время около четверти мировой добычи нефти приходится на дно морей и океанов. Ожидается, что в течение ближайших десяти лет

---

<sup>1</sup> Йод, уран, марганец, ванадий, никель, золото, магний, калий, бром, кальций, серебро, торий и др.

<sup>2</sup> Отложения осадочных пород.

ежегодный объем морской добычи нефти составит около одной трети общей добычи нефти в мире.

О значении добычи нефти со дна моря свидетельствуют такие данные. Норвегия, никогда ранее не имевшая нефти, после начала эксплуатации залежей в своем секторе Северного моря теперь является экспортером этого топлива. Освоение месторождения нефти в английском секторе Северного моря позволило Великобритании уже в 1977 г. на 70% удовлетворить свои потребности в этом топливе. Этот факт приравнивается английским правительством по своему значению к промышленной революции конца XVIII века.

Богато дно океана и другими полезными ископаемыми. Угольные пласты найдены у западного побережья США, у берегов Чили и Австралии. У Ньюфаундленда добывается железная и медная руда, причем запасы железной руды в этом районе определены более чем в 3 млрд. тонн. В Мексиканском заливе со свайных островов со дна добывают серу. Ведется также морская добыча олова, ториевых и титановых руд, алмазов, жемчуга, песка, гравия, ракушечника.

Интерес к океану усиливается в связи с открывающимися возможностями использования тепловой, механической и химической энергии морских вод.

По оценкам ученых, энергия морских приливов более чем в 2 тыс. раз превышает годовой запас энергии всех рек земного шара. Освоение даже небольшой части этой энергии явится весомым вкладом в энергетические ресурсы человечества. Инженерная мысль сосредоточена сейчас на широких экспериментах по использованию приливных колебаний уровня моря и разницы в температуре воды верхних (25—30° С) и глубинных (5—10° С) слоев океана. В 1959 г. во Франции был пущен первый в мире агрегат мощностью 9 тыс. киловатт опытной приливной станции проектной мощностью 320 тыс. киловатт. В СССР вступила в строй опытная Кислогубская приливная электростанция, разрабатываются проекты приливных станций в Лумбовской губе и в Мезенском заливе. Небольшие приливные электростанции работают в Китае.

В некоторых странах уже строят гидротермические электростанции. Существуют и другие проекты использования энергии океана. В США, например, разрабатывается предварительный проект подводной станции, использующей тепло и скорость течения Гольфстрима. По приближенным оценкам специалистов США, использование только Флоридского участка Гольфстрима может перекрыть энергетические потребности США на уровне 1980 г.



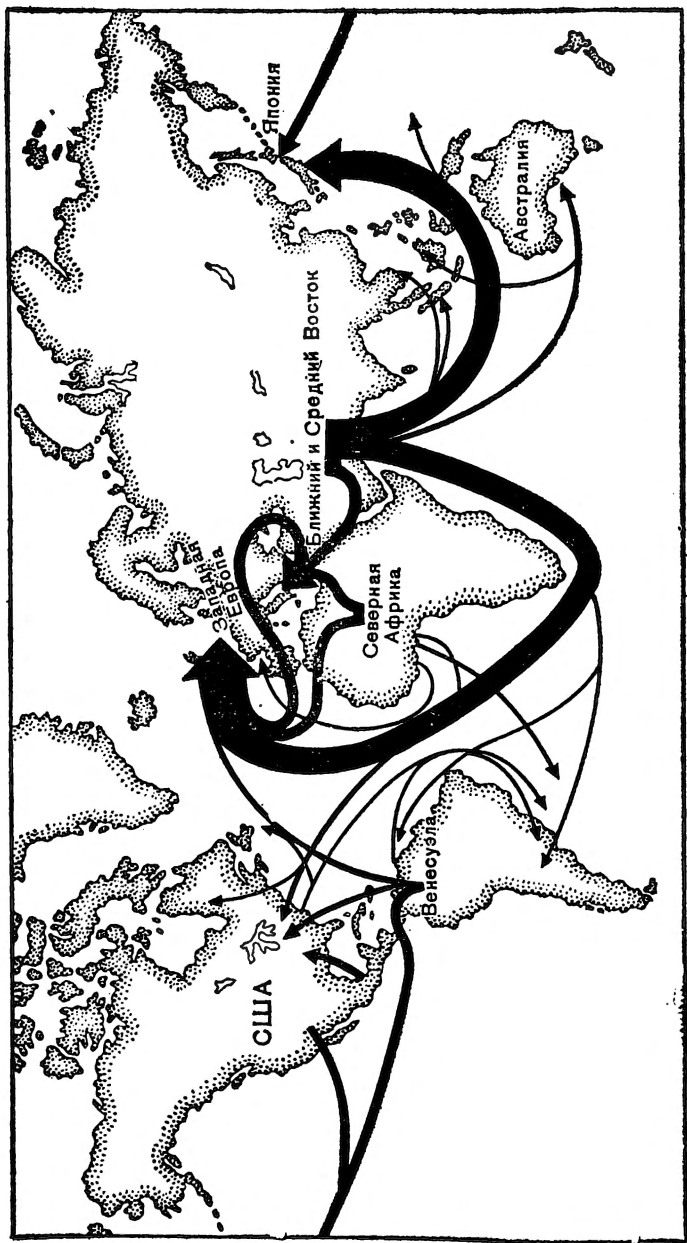


Рис. 1. Схема международных грузопотоков нефти

Очень велико транспортное значение океана. По океанам и морям пролегают главные торговые пути мира, связывающие континенты, страны и народы. Если нанести на карту пути плавания судов в течение года, то она окажется покрытой сетью этих путей, хотя и неодинаковой густоты. Эта неравномерность зависит прежде всего от уровня развития экономики стран, расположенных на побережье океанов и морей, от их ресурсов и от непосредственно связанной с ними потребности во внешней торговле, от природных условий плавания, экономической целесообразности перевозки грузов водным путем, а также от политических ситуаций, которые складываются в отношениях между отдельными странами в различных районах мира.

Особенно показательны и устойчивы причины, связанные с естественным или исторически сложившимся распределением природных ресурсов и производственных мощностей. Так, отчетливо прослеживаются грузопотоки мировых перевозок нефти из стран Ближнего и Среднего Востока на запад — в Европу и в США и на восток — в Японию и страны Юго-Восточной Азии, перевозок зерна из США, Канады и Австралии в страны Европейского континента, а также машин и промышленных товаров из промышленно развитых стран Европы и Америки в менее развитые страны Африканского и Азиатского континентов.

От морских перевозок в большой степени зависит экономика развитых капиталистических стран, особенно от ввоза различных видов сырья и продовольствия. Это подтверждается тем, что около 90% общего объема внешнеторговых морских перевозок приходится на сырье и продовольствие. В последние годы быстрыми темпами растет объем перевозок нефти и нефтепродуктов (около 10% ежегодно). Объем перевозок по отдельным видам грузов распределяется примерно следующим образом: нефть и нефтепродукты — 55%, железная руда — 10%, зерно и уголь — 5%, удобрения — 3%, лес, сахар, бокситы — 1,5—2%, около 25% падает на штучные и другие виды грузов (рис. 1—4).

Преобладание сырья и продовольствия среди перевозимых грузов определяет не только характер международных морских перевозок, но и всю систему международных экономических связей — объем, товарную структуру и направление международного грузооборота.

Роль и место океанских перевозок в экономике многих государств определили в свое время и значение океанов, которое непрерывно возрастает.

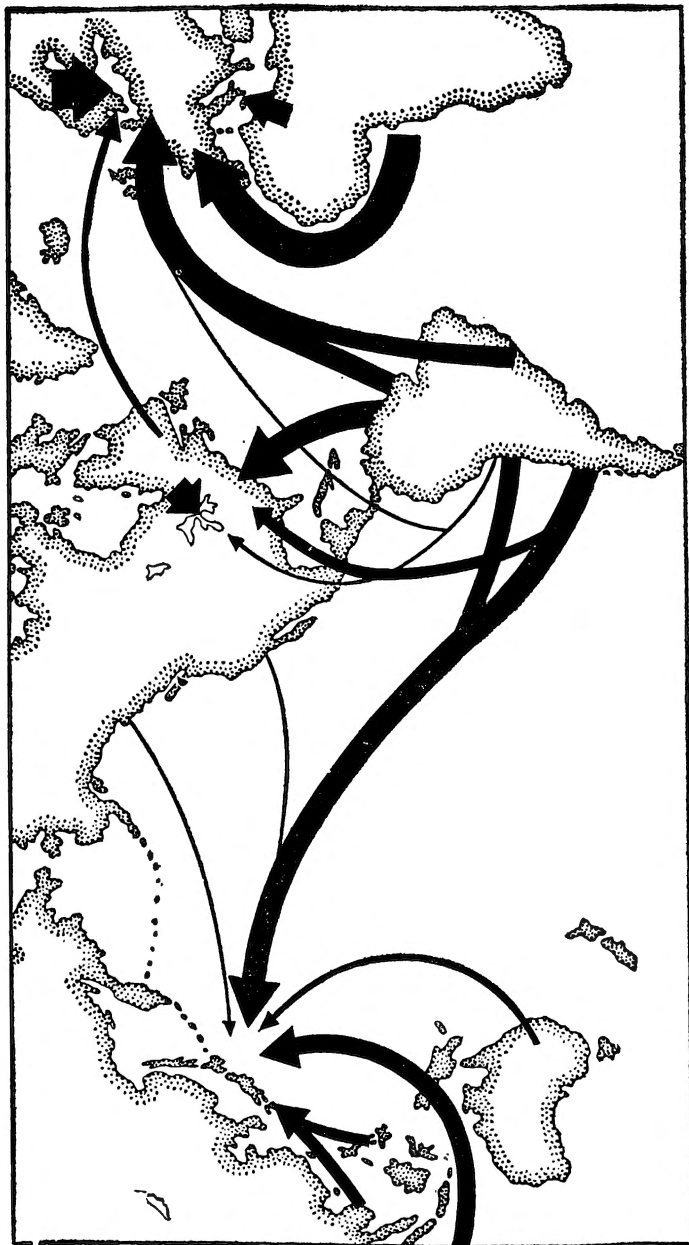


Рис. 2. Схема морских международных грузопотоков железной руды

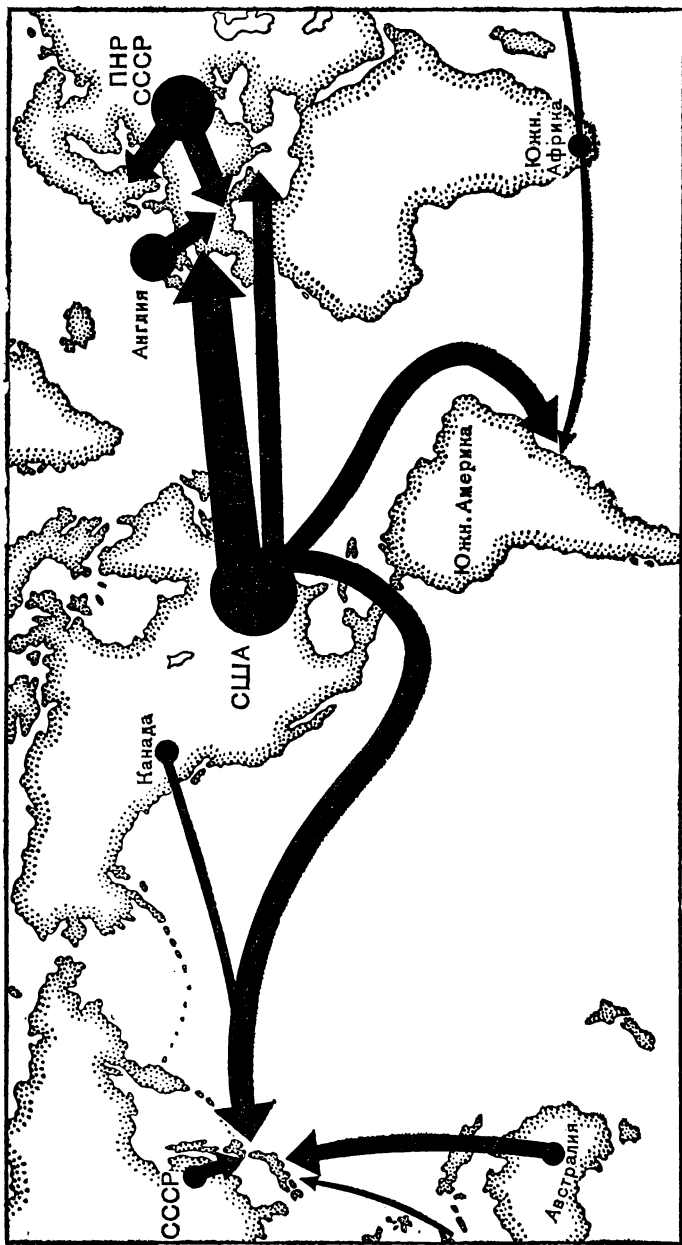


Рис. 3. Схема морских международных грузопотоков угля

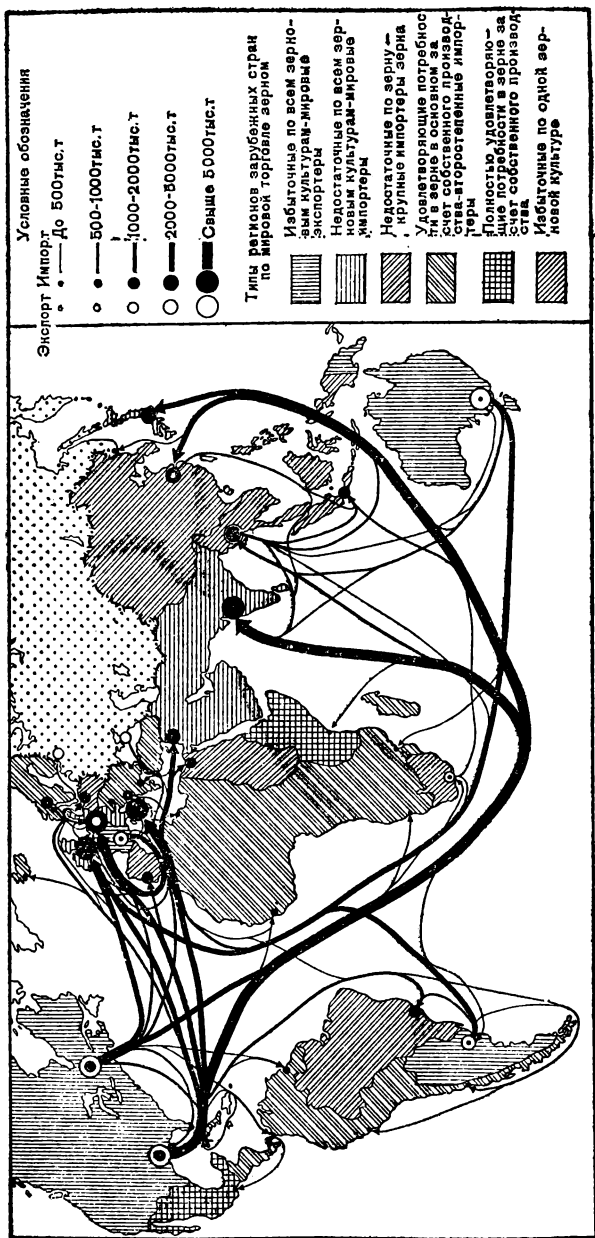


Рис. 4. Схема морских международных грузопотоков зерна

Атлантический океан имеет первостепенное значение для судоходства и международной торговли. В Атлантическом бассейне расположены самые промышленно развитые районы, в которых проживает около 800 млн. человек. Площадь океана превышает 93 млн. кв. км, что составляет почти 26 % всей площади Мирового океана. Расстояние, например, от Копенгагена до Нью-Йорка более 7000 км, а до Панамского канала — 10 000 км. На побережье Атлантического океана находится три четверти морских портов мира, которые перерабатывают более 70 % грузов, перевозимых по Мировому океану.

В Атлантическом океане по значению и интенсивности судоходства выделяются коммуникации, пролегающие в его северной части. Здесь ежедневно (в среднем) находится на переходах между портами около 4000 торговых судов. По Северной Атлантике пролегает более ста регулярных линий СССР, США, Великобритании, Франции, Италии, Нидерландов, ФРГ и других стран.

Главные трансокеанские грузопотоки в Северной Атлантике проходят по направлениям, связывающим порты Западной Европы в портами Северной Америки (более 21 % грузооборота); порты Северной Америки с портами Юго-Западной Европы, Северной Африки и Ближнего Востока через Гибралтарский пролив (около 12 % грузооборота); порты Западной Европы с портами Центральной и Южной Америки и стран Тихого океана через Панамский канал (более 10 % грузооборота). После закрытия в 1967 г. Суэцкого канала в результате израильской агрессии возросло значение путей, пролегающих из портов Европы, Северной и Южной Америки вокруг Африки. Значение этих коммуникаций будет возрастать, видимо, и в дальнейшем, несмотря на открытие канала, так как в последнее время в мировом судоходстве все большую роль начинают играть крупнотоннажные суда — так называемые супертанкеры и другие, которые имеют большую осадку и не могут пользоваться этим каналом.

Роль атлантических коммуникаций возрастает из-за военного значения этого театра. Именно здесь развернуты вооруженные силы главного агрессивного блока империализма — НАТО и отсюда возможны наиболее мощные ракетно-ядерные удары подводных лодок и авианосной авиации империалистических флотов по объектам стран социалистического содружества. В Атлантике (включая Средиземное море) сконцентрированы основные силы флотов главных империалистических держав. Здесь постоянно находится 70—

80% боевых кораблей США и Великобритании, в том числе пять из шести эскадр атомных ракетных подводных лодок и четыре из шести авианосных ударных соединений США. К зоне Атлантического океана прилегают континентальные театры военных действий, на которых развернуты основные группировки сухопутных войск и авиации НАТО.

Через Атлантику проходят основные коммуникации НАТО, которые связывают группу европейских стран, входящих в этот блок, с его главным арсеналом — Соединенными Штатами Америки. Военное значение этих коммуникаций огромно. Например, во вторую мировую войну в Европу через Атлантику было проведено около 2200 крупных конвоев, в состав которых входило более 75 тыс. судов. В этот же период по прибрежным коммуникациям было проведено около 7700 конвоев, включавших свыше 173 тыс. транспортов<sup>1</sup>. Основные потери тоннажа в годы войны имели место на Атлантическом океане (85,5%), в том числе 8,2% на Средиземном море.

Среди морей Атлантического бассейна наибольшее значение имеет Средиземное море, на берегах которого находится 18 европейских, азиатских и африканских государств, имеющих различную политическую ориентацию. В них проживает более 300 млн. человек. Некоторые из этих государств входят в агрессивные блоки НАТО и СЕНТО, другие относятся к группе так называемых неприсоединившихся стран или ведут напряженную борьбу за свою независимость.

Экономика многих Средиземноморских государств связана с разработкой таких стратегических ископаемых, как нефть и хром. Борьба за преимущественное влияние в сфере добычи этих и других ископаемых составляет важную часть политики многих капиталистических стран. Через Средиземное море проходят важнейшие коммуникации, по которым доставляется топливо в страны Европы и США. Во вторую мировую войну через Средиземное море из стран Африки и Южной Европы в Англию и обратно прошли суда вместимостью более 154 млн. рег. тонн. За один 1940 г. суда держав оси перевезли только в Северную Африку свыше 5 млн. тонн грузов<sup>2</sup>.

Таким образом, по Атлантическому океану проходят главные транспортные артерии западных стран, от непрерывно-

---

<sup>1</sup> См.: Белли В. А. и др. Блокада и контрблокада. М., Наука, 1967, с. 398.

<sup>2</sup> Там же, с. 669—670.

го функционирования которых в большой степени зависит их экономика. В силу рассмотренных выше факторов военные идеологи НАТО считают Атлантический океан с его морями главным океанским театром военных действий и сосредотачивают здесь основные силы своего военного флота.

Тихий океан является величайшим океаном мира и имеет важное значение для судоходства и международной торговли. В странах бассейна этого океана проживает более 1 млрд. человек. Площадь Тихого океана достигает почти 180 млн. кв. км, что составляет половину всей площади Мирового океана, или одну треть поверхности земного шара. Государства, находящиеся на противоположных берегах океана, отделены одно от другого огромными расстояниями. Так, от Владивостока до Сан-Франциско — более 8400 км, от Петропавловска-Камчатского до Панамского канала — 14 800 км, от Сан-Франциско до Манилы — 11 500 км.

На долю Тихого океана приходится около 20% объема мирового судоходства, причем наиболее интенсивными являются американо-азиатское, американо-австралийское, азиатско-австралийское направления.

В последнее время важное значение приобрели коммуникации, по которым доставляется нефть из портов Персидского залива в Японию. Наиболее оживленное движение судов наблюдается на американо-азиатском направлении, соединяющем порты Северной Америки и Панамский канал с портами Японии, КНР, Филиппин и Сингапурским проливом. Экономическое значение Тихоокеанского театра в большой мере определяется зависимостью прилегающих к нему стран от океанских коммуникаций, обеспечивающих потребности экономики и вооруженных сил.

На Тихоокеанском побережье США расположены многие центры атомной, ракетной и авиационной промышленности, судостроения, производства синтетического каучука, алюминия и т. п. Сейчас оно представляет собой крупную базу американского империализма, снабжающую военной техникой не только вооруженные силы США, но и других капиталистических государств Америки и Азии, а также Австралию.

Империалистические государства на Тихоокеанском театре объединены под эгидой США в военные блоки. Заключен ряд двусторонних соглашений между США и Японией, Южной Кореей, Таиландом, тайваньским режимом и правительствами других стран. В иностранных государствах США организовали военные базы, содержат своих советников, крупные группировки сухопутных войск, авиации и военно-



морских сил. В водах Тихого океана непрерывно патрулируют американские атомные ракетные подводные лодки. На Дальнем Востоке основной ударной силой США является 7-й военно-морской флот.

Для Соединенных Штатов на Тихом океане большое значение имеют военные перевозки, обеспечивающие потребности вооруженных сил. При этом, несмотря на значительное развитие воздушного транспорта, здесь, как и на других театрах, преобладают морские перевозки. Например, за три года военных действий в Корее из США в Корею, Японию и обратно было доставлено воздушным путем свыше 1 млн. человек и 370 тыс. тонн грузов. За это же время морские транспортные средства и боевые корабли США и их союзников перевезли около 5 млн. человек и 74 млн. тонн различных грузов. Таким образом, на одну тонну груза, доставленного в Азию по воздуху, приходилось более 200 тонн грузов, доставленных по морю, из каждых шести оккупантов пятеро прибыли морем. В связи с войной во Вьетнаме в 1967 г. США перевезли через океан в Юго-Восточную Азию 2,5 млн. тонн грузов<sup>1</sup>.

Индийский океан оказывает все большее влияние на экономику развивающихся стран Южной Азии и Восточной Африки. В странах его бассейна проживает около 1 млрд. человек. Это третий по своим размерам океан. Площадь его равна почти 75 млн. кв. км (более 20% площади Мирового океана). Наибольшие расстояния между южными оконечностями Африки и Австралии (мысы Игольный, Южный) — 10 750 км, по экватору — 6300 км, по меридиану 60° восточной долготы — около 10 600 км.

На долю Индийского океана приходится примерно десятая часть объема мирового судоходства. Экономическое значение Индийского океана заключается в первую очередь в том, что по нему проходят мировые торговые пути, связывающие Европу и Америку с Южной Азией, Восточной Африкой, Австралией и с нефтеносными районам Ближнего и Среднего Востока. Через Индийский океан пролегают пути из черноморских и балтийских портов СССР к портам Дальнего Востока, а также Индии, Пакистана, Бангладеш, Индонезии, Бирмы и других стран.

Обстановка во многих странах Индоокеанского бассейна определяется, с одной стороны, стремлением империализма сохранить в новых формах свое бывшее господство, а с дру-

---

<sup>1</sup> См.: История военно-морского искусства. М., Воениздат, 1969, с. 551—558.

гой — упорной борьбой народов этих государств за полную политическую и экономическую независимость, против иностранных баз на своих территориях, против неокOLONиализма в любых его проявлениях.

Северный Ледовитый океан — наименьший из всех океанов — занимает площадь лишь немногим более 13 млн. кв. км, причем большая часть этой акватории, примерно 8 млн. кв. км, приходится на Баренцево, Карское, Восточно-Сибирское, Чукотское моря, море Лаптевых и др. На его долю падает всего лишь одна сотая часть объема мирового судоходства. Через Северный Ледовитый океан и арктические моря, омывающие северное побережье Советского Союза, Норвегии, США, Канады и Гренландии, проходят кратчайшие воздушные пути между Евразией и Американским континентом. Для нас значение этого океана определяется большой экономической важностью территории СССР, прилегающей к его побережью. Проходящий вдоль советского побережья Северный морской путь имеет огромное народнохозяйственное значение для нашей страны, несмотря на чрезвычайную сложность плавания по нему судов. Навигационный период в Арктике ограниченный.

Связь морским путем с островами и северным побережьем Канады возможна лишь в течение трех-четырех месяцев в году, причем в тяжелой ледовой обстановке.

**Изучение океанской среды.** Несмотря на то что моря и океаны играли существенную роль в истории развития человечества, что человек в поисках новых сфер приложения своих сил прежде всего обратился к океану и только потом к околоземному воздушному пространству, а затем и к космосу, в области освоения гидросферы Земли остается еще много неизвестного. Поэтому и сейчас океаны — это, пожалуй, наименее изученная область планеты.

Для освоения Мирового океана и использования его ресурсов необходимо располагать детальными и всесторонними знаниями о гидросфере Земли, понимать процессы, происходящие в ней, ее влияние на сушу и атмосферу, на формирование погоды, нужны достоверные сведения об имеющихся в гидросфере ресурсах и возможных способах их использования. Необходимы также знания, обеспечивающие безопасность плавания в океанах и морях и полетов над ними. Человек все глубже и серьезнее изучает и осваивает океан, разгадывает его тайны. Мировой океан — достояние всего человечества, и только дружными усилиями всех народов и стран можно в полной мере заставить его служить человеку.

Известно, что процессы, происходящие на поверхности и в толще водных масс, оказывают большое влияние на всю природу Земли, и тем не менее многое из наблюдаемого здесь пока что неясно и необъяснимо. Основная трудность разгадки глубинных тайн заключается в специфичности самой океанской среды и относительной недоступности исследования ее современными техническими средствами.

Научное познание океанов практически началось около 200 лет назад. Однако лишь к середине XX века сложилась комплексная наука о Мировом океане.

Основной целью океанографических исследований на современном этапе является накопление общих научных знаний о Мировом океане и составление достоверной картины распределения течений, волнения, температуры, солености, подводного рельефа, магнитного и других геофизических полей. Результаты исследований являются основой для разработки надежных методов прогнозирования процессов, происходящих в толще вод океанов и морей и в прилегающих слоях атмосферы. Все это используется для подготовки рекомендаций по проектированию кораблей и мероприятий, обеспечивающих безопасность плавания судов и полетов самолетов.

Важным самостоятельным направлением исследований является разведка органических и минеральных сырьевых ресурсов океанов, разработка способов их рациональной эксплуатации, а также подготовка рекомендаций по охране и защите океанских пространств от загрязнений.

Развитые капиталистические страны, в первую очередь США, Англия, Франция, Япония, ФРГ и Канада, придают самое серьезное значение вопросам исследования и освоения Мирового океана и принимают ряд мер, направленных на расширение работ в этой области. Важнейшими являются разработка перспективных планов исследования и освоения океана, а также создание специальных органов, координирующих деятельность различных организаций, научных центров, частных компаний, фирм и учебных заведений.

В США с 1966 г. при президенте функционировал Национальный совет по морским ресурсам и развитию техники во главе с вице-президентом, осуществлявший координацию работ в этой области. В середине 1971 г. функции правительственного планирующего и координирующего органа по исследованию Мирового океана были переданы Федеральному совету по науке и технике в лице Межведомственного совета по морской науке и технике. Во главе этого совета стоит

управляющий Национальным управлением по исследованию и освоению океана и атмосферы.

Вопросам координации океанографических исследований уделяется серьезное внимание и в других капиталистических странах. В частности, в Японии создан Межведомственный комитет по морской науке и технике, во Франции — Национальный центр океанографических исследований, в ФРГ — Технический комитет и т. п.

О повышенном внимании к океанографическим исследованиям свидетельствует также постоянный рост бюджетных ассигнований на эти цели в ряде крупных капиталистических государств. Однако, как это видно из табл. 1, в США основная часть этих ассигнований приходится на военные цели.

Таблица 1

Объем и распределение по ведомствам США ассигнований  
на исследование океанов  
(в млн. долл.)

Направление ассигнований	1973/74 г.	1974/75 г.	1975/76 г.	1976/77 г.
Министерство обороны . . .	257,4	244,3	256,6	274,0
Министерство торговли . . .	190,3	213,2	231,1	230,9
Министерство внутренних дел	46,5	106,8	143,6	137,2
Национальный научный фонд	62,9	69,2	66,7	75,9
Министерство транспорта . . .	47,6	75,6	82,1	93,5
Министерство здравоохранения	8,1	11,2	12,2	12,2
Государственный департамент	12,0	11,6	13,2	15,3
НАСА . . . . .	5,3	12,5	20,0	28,3
Управление по охране окружающей среды . . . . .	26,5	22,4	24,3	25,1
Другие ведомства . . . . .	10,3	15,7	22,7	24,2
<b>Всего . . . . .</b>	<b>667,0</b>	<b>782,5</b>	<b>872,5</b>	<b>956,6</b>

Так, исходя из общей суммы ассигнований в рамках национальной океанографической программы США в 1976/77 финансовом году (956,6 млн. долларов), наиболее значительными статьями расхода являлись статьи, прямо или косвенно связанные с военными приготовлениями (свыше 580 млн. долларов).

В январе 1969 г. в Соединенных Штатах Америки был опубликован отчет комиссии конгресса, озаглавленный «Наша страна и море». В отчете содержались рекомендации по

значительному расширению деятельности федерального правительства в области исследования Мирового океана и освоения его ресурсов и постепенному увеличению ассигнований на эти цели примерно на 7—10% ежегодно в течение последующих десяти лет (1971—1980 гг.). Рекомендации комиссии были приняты, и за период с 1971 по 1977 г. ассигнования на исследование Мирового океана возрастали в среднем на 10%.

По рекомендации конгресса в этом отчете приводились данные об ориентировочной стоимости выполнения расширенной программы исследований Мирового океана и освоения его ресурсов на 1971—1980 гг. Согласно этим данным на выполнение всей программы в течение десяти лет потребуются затратить около 10 млрд. долларов. Ассигнования на эти цели предполагается увеличивать постепенно и довести к 1980 г. до 2 млрд. долларов в год.

Рост бюджетных ассигнований на цели исследования и освоения океана в некоторых других капиталистических странах характеризуется данными, приведенными в табл. 2.

Таблица 2

Рост бюджетных ассигнований на цели исследования и освоения океана  
(в млн. долл.)

Страны	1973 г.	1974 г.	1975 г.	1976 г.
Франция . . . . .	23,6	46,2	48,0	53,4
ФРГ . . . . .	52,6	77,3	88,8	443,8*
Япония . . . . .	33,8	36,1	45,8	67,2
Япония (дополнительно на выставку в Окинаве) . .	55,7	65,2	35,8	—

\* Данные ассигнования предусмотрены государственной программой исследований океанов и разработки технических средств для этих целей на 1976—1979 гг.

Ведущие страны мира исследования Мирового океана проводят с помощью надводных океанографических судов, исследовательских подводных лодок и глубоководных аппаратов, специально оборудованных самолетов и вертолетов, искусственных спутников Земли, стационарных платформ и систем, устанавливаемых на дне моря, а также якорных и плавучих буйковых станций. В перспективе возможно применение для этой цели автономных, свободно перемещаю-

щихся по дну океана устройств. На современном этапе главным средством проведения различных океанографических исследований в обширных районах Мирового океана остаются надводные океанографические суда.

В настоящее время отработана методика исследований океанов и морей, которая представляет собой совокупность таких методов, как синхронные океанографические и метеорологические съемки, определение параметров на стандартных гидрологических разрезах, съемки рельефа дна, определение элементов магнитного и гравитационного полей Земли.

В последние годы завоевал прочное место метод океанографических полигонов, позволяющий установить закономерности пространственно-временной изменчивости на больших акваториях океанов за большие промежутки времени. Инициатива в развитии этого метода принадлежит советским океанографам.

В перспективе наилучшим методом исследований, видимо, будет метод, основанный на развертывании глобальной системы автономных автоматических якорных или дрейфующих океанографических станций, дополненный исследованиями с кораблей и искусственных спутников Земли, которые, кроме того, будут осуществлять прием данных с океанографических станций и передачу в наземные пункты сбора и обработки собранной ими информации.

Особое место в исследованиях океанов занимают океанографические экспедиции, которые проводятся на протяжении более 150 лет. Первые научные океанографические работы в открытом океане были выполнены в начале XIX века русскими моряками И. Ф. Крузенштерном и Ю. Ф. Лисянским во время кругосветного плавания на кораблях «Надежда» и «Нева».

В 1820 г. русская экспедиция Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева на кораблях «Восток» и «Мирный» открыла новый материк — Антарктиду.

Обширные океанографические исследования проводились русскими мореплавателями: Ф. П. Врангелем — в Северном Ледовитом океане (1820—1824 гг.) и Тихом океане (1825—1827 гг.), Ф. П. Литке — в Тихом океане (1826—1829 гг.).

В 1872—1876 гг. английская кругосветная экспедиция на судне «Челленджер» изучала рельеф дна океанов, а также физические и химические свойства поверхностных и глубинных океанских вод.

Конец XIX — начало XX столетия характеризуется значительным расширением географии исследований. Наибольший интерес у исследователей разных стран вызывают су-

ровые, труднодоступные полярные области Мирового океана. Так, в 1878—1879 гг. зверобойное судно «Вега» под командованием известного шведского полярного исследователя Н. Норденшельда совершило первое сквозное плавание по Северному морскому пути.

Особое место в изучении Арктики принадлежит известным норвежским полярным исследователям — Ф. Нансену (1893—1896 гг.) и Р. Амундсену (1918—1924 гг.).

Русские землепроходцы испокон веков исследовали Арктику. В XVIII в. эта деятельность приобрела государственный размах. Тогда крупными экспедициями под руководством Беринга, Чирикова, братьев Лаптевых и других выдающихся мореплавателей было нанесено на карту почти все северное побережье Азии. В 1898 г. по идеям выдающегося русского флотоводца и ученого С. О. Макарова был построен самый мощный в то время ледокол «Ермак», что позволило значительно продвинуть вперед изучение и особенно освоение Арктики.

В начале XX столетия было проведено несколько арктических экспедиций, наиболее важными из которых по своему научному результату были экспедиции, проведенные в 1911—1915 гг. под руководством Б. А. Вилькицкого на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач».

С победой Великой Октябрьской социалистической революции молодое социалистическое государство приступило к систематическому, планомерному изучению Арктического бассейна. В марте 1921 г. декретом Советской власти был создан Плавающий морской научный институт (ПЛАВМОРНИН).

В 1932—1933 гг. проводятся широкие международные исследования Арктики под флагом Второго международного полярного года. В этот период Советский Союз снарядил 15 океанографических экспедиций для подробного изучения геофизики арктических районов и условий навигации на трассе Северного морского пути. С 1937 г. начались исследования Арктики с дрейфующих научных станций «Северный полюс». С 1954 г. ежегодно в Северном Ледовитом океане постоянно работает по две таких станции. На них проводятся океанографические, метеорологические, аэрологические, актинометрические, магнитные, ионосферные, ледовые, астрономические, гидрографические исследования, которые имеют важное практическое значение для оперативного обслуживания плавания по Северному морскому пути.

Крупным событием в изучении и освоении Арктики явился беспримерный штурм льдов Северного Ледовитого океана

атомным ледоколом «Арктика». 17 августа 1977 г. советская экспедиция на надводном корабле в активном плавании впервые в мире достигла Северного полюса. Трудно переоценить значение этого достижения, открывшего новые возможности в использовании сурового Полярного бассейна в интересах социалистической экономики, в познании физических процессов на нашей планете.

С 1948 г. Арктика исследуется автоматическими радиометеорологическими станциями без обслуживающего персонала. Теперь ежегодно во льдах Северного Ледовитого океана устанавливается до 25—30 таких станций. Они сообщают по радио на береговые посты данные о направлении и скорости ветра, температуре воздуха и атмосферном давлении, а также о дрейфе льдов.

Несмотря на то что исследования южных приполярных областей начались почти одновременно с исследованиями вод Арктики, до второй половины 50-х годов они носили эпизодический характер, и только с этого времени начались комплексные международные исследования Антарктиды, проводимые регулярными экспедициями различных государств, а также создаваемыми здесь научными базами и обсерваториями.

Первые советские обсерватории в Антарктиде были созданы в период проведения программ Международного геофизического года и года Международного геофизического сотрудничества (1957—1959 гг.). В настоящее время совместное изучение Антарктики ведут 12 стран, работу которых координирует Международный научный комитет антарктических исследований (ИКАИ).

Умеренные и низкие широты Мирового океана до 30-х годов нашего столетия изучались эпизодическими экспедициями, охватывающими небольшие акватории. Наиболее значительными были исследования в Тихом и Атлантическом океанах, проведенные С. О. Макаровым на корвете «Витязь» в 1886—1889 гг., в результате которых был подробно описан режим вод Тихого океана; комплексные исследования, осуществленные немецкой экспедицией на судне «Метеор» в 1925—1938 гг., охватившие практически всю акваторию Атлантического океана; океанографические и геофизические исследования ученых США в Тихом океане на судне «Карнет» в 1928—1929 гг. Трудно переоценить значение этих первых комплексных исследований.

Интерес к океанографическим исследованиям особенно возрос после второй мировой войны. Об этом свидетельствуют данные, приведенные в табл. 3.



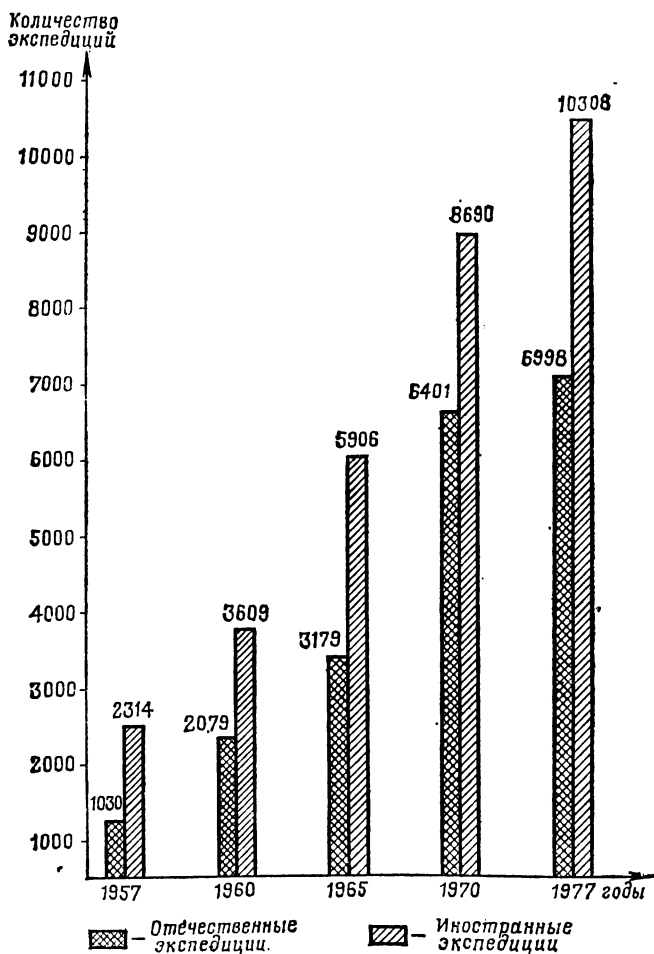


Рис. 5. Суммарное количество отечественных и зарубежных экспедиций

Наибольшую интенсивность исследования океанов приобрели в период с 1957 по 1976 г. За эти двадцать лет проведено до 80 % всех экспедиций, организованных с 1849 г. Диаграмма, приведенная на рис. 5, показывает, что основной вклад в это внесла наша Родина.

Таблица 3

Количество проведенных океанографических экспедиций по отдельным бассейнам \*

Периоды	Атлантический океан и его моря	Тихий океан и его моря	Индийский океан и его моря	Северный Ледовитый океан и его моря	Мировой океан
1849—1956 гг.	1485	1193	81	905	3664
1957—1960 гг.	1218	699	64	405	2386
1961—1964 гг.	1831	947	180	435	3393
1965—1972 гг.	2589	2065	263	640	5557
1973—1976 гг.	323	1474	145	364	2306
Всего к 1977 г.	7446	6378	733	2749	17306

\* По данным картотеки океанографической изученности Научно-исследовательского океанографического центра МО.

Растущие запросы народного хозяйства привели к необходимости более широкого изучения Мирового океана. В настоящее время решение региональных задач постепенно отходит на второй план, уступая место глобальным исследованиям трех взаимодействующих сред: океана, атмосферы и литосферы. В связи с этим намечается тенденция к кооперации сил и средств различных государств, направленных на изучение и освоение океана. Так, в 1957—1959 гг. были проведены упоминавшиеся выше международные исследования по программе Международного геофизического года и года Международного геофизического сотрудничества с участием более 70 экспедиционных судов 17 стран. За период этих исследований получены ценнейшие многочисленные материалы о морях и океанах, в частности о физике моря, об истории Земли, о явлениях, воздействующих на погоду и климат, о жизни в Мировом океане. В период с 1959 по 1965 г. была организована Индоокеанская международная экспедиция. Основные задачи исследований заключались в

изучении физических процессов в атмосфере и океане, установлении зон океанологических фронтов, определении теплового баланса и водообмена океана, изучении геологического строения дна и выявлении новых промысловых районов.

Большое значение в развитии международного сотрудничества в области океанографических исследований приобрела созданная в 1961 г. при ЮНЕСКО Межправительственная океанографическая комиссия (МОК), под руководством которой были проведены международные экспедиции по изучению тропической части Атлантического океана (1963—1964 гг.), исследование Курошио (СИК, 1969—1976 гг.), совместные исследования Средиземного моря (СИСМ, с 1969 г.), Карибского моря и прилегающих к нему районов (СИКАР, 1970—1975 гг.).

Программы этих экспедиций включали исследование геофизических и динамических полей океана, а также работы по проблеме взаимодействия океана и атмосферы.

В развитие «Долгосрочной и расширенной программы океанических исследований и изысканий» (ЛЕПОР), принятой в 1969 г., МОК разработана десятилетняя программа на 1971—1980 гг., в рамках которой в настоящее время выполняются многие международные океанографические исследования. Например, в соответствии с «Программой исследования глобальных атмосферных процессов» (ПИГАП) с июня по сентябрь 1974 г. был проведен Атлантический тропический эксперимент (АТЭП), в котором приняли участие СССР, США, Франция, ФРГ, Великобритания и Бразилия (всего 39 судов, 12 самолетов, 2 искусственных спутника Земли и сеть стационарных станций). Целью этого эксперимента было получение материалов о пространственно-временной изменчивости атмосферных процессов различных масштабов одновременно на большой акватории океана. В 1974—1975 гг. СССР, США, Австралия, Канада и Япония провели эксперименты по определению трансформации воздушных масс в экваториальной части Тихого океана.

В дальнейшем планируется еще большее объединение усилий ряда стран в исследованиях Мирового океана. Эти исследования дадут ценнейший материал, необходимый человечеству для широкого использования огромных богатств, которые заключены в гидросфере.

Наиболее изученным из океанов является Атлантический.

Вклад различных государств в океанографические исследования Мирового океана с 1849 по 1976 г. \*

Государство	Количество экспедиций	Процент от общего количества экспедиций
СССР . . . . .	7077	41
США . . . . .	2976	17
Япония . . . . .	2176	12
Великобритания . . . . .	1135	6
Франция . . . . .	503	3
Канада . . . . .	496	3
Другие государства . . . . .	2943	18
<b>Всего . . . . .</b>	<b>17 306</b>	<b>100</b>

\* Число иностранных экспедиций дано по материалам, представленным на международный обмен через Мировые центры данных.

Таблица 5

Основные тактико-технические характеристики некоторых типов исследовательских судов Советского Союза

Наименование типа судна	Назначение судна	Водоизмещение, т	Экономическая скорость корабля, уз	Дальность плавания, мили	Экипаж	Научный состав	Количество лабораторий
„Академик Крылов“	Комплексные океанографические исследования	9100	15,0	24000	148	36	18
„Абхазия“	То же	7500	16,0	19000	107	51	28
„Академик Курчатов“	”	6700	16,0	20000	86	81	28
„Николай Зубов“	”	3000	14,0	11000	68	40	14
„Профессор Богоров“	”	1600	11,5	10000	20	40	11
„Пассат“	Судно погоды	3700	13,0	15000	60	52	5
„Валериан Урываев“	То же	1100	12,0	10000	24	16	7
„Тайга“	Гидрографические исследования	2500	13,0	9000	46	20	7
„Арктика“	То же	1500	14,0	8000	41	14	3
„Ихтиандр“	Комплексные рыбохозяйственные исследования	2800	12,5	11000	75	39	7
„Аэлита“	Рыбопромысловые исследования	900	11,0	7000	28	4	3

Из табл. 4 видно, что самый большой вклад в исследование Мирового океана внесли Советский Союз, США, Япония и Великобритания.

В основных направлениях развития народного хозяйства на 1976—1980 гг., одобренных XXV съездом КПСС, планируется расширить комплексные исследования Мирового океана, которые обеспечиваются прежде всего качественными изменениями и количественным ростом судов и технических средств исследований.

Для проведения исследовательских и других работ по освоению Мирового океана используются надводные суда, построенные по специально разработанным проектам и оснащенные соответствующим оборудованием и аппаратурой.

В настоящее время у нас в стране имеется более 160 исследовательских судов водоизмещением более 500 тонн.

Большинство отечественных научно-исследовательских судов по своим кораблестроительным, тактико-техническим характеристикам и оборудованию находится на вполне современном уровне.

Развитие и совершенствование советских научно-исследовательских судов продолжается и в настоящее время. Оно идет по пути создания океанских средств различного назначения при максимальном комплексировании аппаратуры, обеспечивающей исследования во всех сферах по максимально возможному числу параметров, что, естественно, предопределяет и рост водоизмещения таких судов.

Для выполнения фундаментальных и прикладных исследований в любых районах океанов и морей научно-исследовательские и экспедиционные суда нашей страны оснащены современной штурманской, навигационной и исследовательской аппаратурой. Судовые электронно-вычислительные машины позволяют уже в ходе исследований анализировать и обрабатывать всю получаемую информацию о рельефе и грунтах дна, физических полях Земли в океане, гидрологических и метеорологических процессах в водной среде и атмосфере над ней. С помощью современной аппаратуры можно с высокой точностью измерять глубины до 11 000 метров при любых уклонах морского дна, изучать гидрофизические поля по всей толще океана. В практике исследований широко применяются автономные глубоководные буйковые станции, выставляемые с исследовательских судов. На отдельных исследовательских судах проводится большой комплекс исследований высоких слоев атмосферы над океаном с помощью метеорологических ракет.

Целый ряд исследований в океане может быть выполнен

только с помощью специальных исследовательских подводных лодок и глубоководных аппаратов. Кроме того, опыт использования глубоководных аппаратов показал, что они обладают рядом существенных преимуществ перед зондами, тралами, буями и другими средствами, применяемыми с надводных судов. Глубоководные аппараты позволяют ученым вести многоплановые и продолжительные исследования объектов в натуре, а морских животных — в естественных условиях.

По своим тактико-техническим характеристикам глубоководные аппараты весьма разнообразны. В зависимости от назначения и задач они могут иметь водоизмещение от 2—3 до нескольких сот тонн, автономность от 10—15 часов до нескольких суток, дальность плавания от 30—40 до нескольких тысяч миль при скорости от 2—3 до 25 узлов.

Если в области создания надводных исследовательских судов Советский Союз находится на передовых позициях в мировой исследовательской океанографической науке, то в части создания глубоководных аппаратов мы несколько отстаем от передовых западных стран, где шире используются батискафы, батисферы и другие глубоководные устройства. Это выдвигает перед советскими научными и промышленными организациями задачу преодолеть отставание в исследовании глубоководного океанского мира.

Советские ученые добились значительных успехов в решении современных проблем в области океанографии. Исследования советских экспедиций в океанах в последние годы ознаменовались рядом фундаментальных открытий. Так, экспедициями на исследовательских судах «М. Ломоносов» (1959 г.) и «Академик Курчатов» (1969 г.) были открыты и исследованы мощные противотечения в экваториальной и северо-западной частях Атлантического океана на глубинах 100—500 метров, названные течением Ломоносова и Антило-Гвианским противотечением. Нашими учеными были открыты и изучены хребты Ломоносова, Менделеева и Гаккеля в Северном Ледовитом океане, а также ряд впадин в Тихом океане.

Значителен вклад советской океанографии в область экспериментальных и теоретических исследований, направленных на изучение физической системы «океан — атмосфера», пространственно-временной изменчивости гидрофизических полей и на разработку методов гидрометеорологических и ледовых прогнозов в океане.

Шаг за шагом советские океанологи добывают нужные научные данные, способствующие прогрессу науки и повы-

шению эффективности народного хозяйства нашей Родины. Все крупные международные экспедиции, как правило, проводятся при значительном долевом участии Советского Союза. Мы и в дальнейшем должны укреплять наше сотрудничество с другими странами в области изучения океанской среды — продолжать развивать флот исследовательских судов, промышленность, создающую современные приборы для океанографических исследований, улучшать координацию деятельности всех ведомств, занимающихся этой важной областью познания нашей планеты, и совершенствовать подготовку кадров ученых — океанологов, гидрографов и других необходимых для этой науки профессий.

Здесь уместно подчеркнуть, что мы нуждаемся в совершенствовании приборной базы для океанографических исследований. Потребности в получении все более разнообразной информации о водной среде и толще дна океанов и морей, необходимость слежения за текущими изменениями, происходящими в этой среде, а также срочной и непрерывной обработки всей массы текущей информации обуславливают широкое внедрение современных электронно-измерительных и машинных систем. Научные и промышленные организации нашей страны должны значительно активизировать усилия в организации океанографических исследований, чтобы не потерять ведущего места, которое Советский Союз по праву занимает в мировой океанографической науке.

**Проблемы борьбы с загрязнением океанов.** Бурное развитие промышленности и сельского хозяйства, а также интенсивное использование морских богатств вызвали в широких масштабах загрязнение вод и создали угрозу жизни животных организмов как во внутренних пресноводных водоемах, так и в морях и океанах.

Совершенно закономерно, что по мере того, как человечество проникается пониманием громадного значения океана как источника жизненных ресурсов и растет потребность во всестороннем изучении его, возникают и проблемы сохранения и развития этих ресурсов и, следовательно, проблемы борьбы с загрязнением океанской среды, непосредственно и в очень опасной степени угрожающим ее богатствам.

В последнее время борьба с загрязнением океана вышла за рамки чисто научной проблемы и находится в центре внимания как правительств многих стран, так и международных организаций. На состоявшейся в октябре 1973 г. в Лондоне конференции принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения вод с судов, которая при-

звана заменить действующую в настоящее время Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря нефтью. Новая конвенция повышает требования к мерам по предотвращению такого загрязнения.

В Советском Союзе охрана вод от загрязнения рассматривается как общегосударственная задача. Закон «Об охране природы в РСФСР» был принят 3-й сессией Верховного Совета РСФСР пятого созыва в 1960 г. В декабре 1972 г. было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об усилении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов». Это нашло свое отражение и в новой Конституции СССР.

По заключению ЮНЕСКО к десяти главным загрязнителям нашей планеты относятся: радиация, нефть, ДДТ и другие пестициды, ртуть, фосфаты, свинец, углекислый газ, окись углерода, сернистый газ, окись азота.

Наибольшую опасность для ресурсов Мирового океана и человечества в целом представляет заражение вод радиоактивными веществами и нефтепродуктами. Естественная радиоактивность океана в основном создается калием-40, а искусственная — преимущественно стронцием-90 и цезием-137.

Все морские организмы обладают избирательной способностью к накоплению радиоактивных веществ, причем концентрируют их в больших количествах. Концентрация радиоактивных изотопов в водорослях и фитопланктоне в десятки тысяч раз больше, чем в воде. Очень активно улавливают радиоактивные изотопы и животные, живущие в воде. Так, рыбы, зараженные радиоактивными веществами, совершая дальние миграции, являются их переносчиками. Для морских организмов наиболее опасны цезий, цезий, иттрий, для человека наиболее опасен стронций-90.

Основными источниками радиоактивного загрязнения внешней среды являются ядерные взрывы, которые сопровождаются образованием радиоактивных веществ. При этом большая часть долгоживущих радиоактивных продуктов взрывов под влиянием климатических и метеорологических факторов попадает в воды Мирового океана.

Несмотря на Московский договор 1963 г., запрещающий проведение ядерных взрывов в водной среде, в атмосфере и космическом пространстве, Франция и Китай, не подписавшие этот международный документ, продолжают проводить испытания ядерного оружия. В течение 1960—1978 гг. Франция произвела 80 взрывов. Китаем за период с 1964 по 1978 г. было произведено 25 взрывов. Все эти взрывы



существенно дополнили общее количество радионуклидов, выброшенных в зону биогенеза.

С развитием атомной энергетики возникла острая проблема захоронения радиоактивных отходов, так как количество их из года в год увеличивается. Практика захоронения радиоактивных отходов в открытых районах морей и океанов получила широкое распространение. Только в 1969 г. в прибрежных районах Испании в Атлантическом океане объединением Еврзатом захоронено около 11 000 тонн радиоактивных отходов.

Несмотря на регламентирующие мероприятия, сбросы радиоактивных отходов приводят к загрязнению флоры и фауны морей и океанов. Учитывая официально узаконенную в США систему сброса радиоактивных отходов атомных подводных лодок, можно ожидать, что большие количества радиоактивных изотопов будут внесены не только в прибрежные воды, но и в открытые районы Мирового океана.

Всемирным бедствием стало загрязнение морских вод и берегов нефтепродуктами. Нефтяные пленки на поверхности океанов и морей значительно ухудшают аэрацию морских вод, что приводит к образованию застойных сероводородных зон, вторичному загрязнению дна и уничтожению бентоса<sup>1</sup>. Общеизвестно, что нефтяные загрязнения губят пляжи и приводят к пожарам.

В настоящее время 25% мирового тоннажа торгового флота составляют танкеры, около 50% — теплоходы. При откачке балластных вод и промывке цистерн в моря и океаны ежегодно сбрасывается около полумиллиона тонн нефтепродуктов, которые уносятся течениями и выбрасываются на берега. Немалая роль в загрязнении морской воды принадлежит нефтеперерабатывающим заводам и нефтяным промыслам.

Выше указывалось на всевозрастающее количество нефти, добываемой в океане. Если даже допустить, что менее 5% нефти в условиях морских промыслов подвержено утечке, то и в этом случае десятки миллионов тонн ее попадают в открытый океан. Поэтому острой проблемой стала борьба с загрязнением вод Мирового океана нефтью и нефтепродуктами.

Вопросам опасности загрязнения океанов и морей нефтью и мерам борьбы с этим было посвящено несколько международных конференций, в том числе в 1954 и 1962 гг.

---

<sup>1</sup> Бентос — совокупность организмов, обитающих на грунте и в грунте морских и материковых водоемов.

Источниками загрязнения морей и океанов являются также сточные воды промышленных и коммунальных предприятий, расположенных на морских побережьях, а также на берегах рек, впадающих в моря и океаны. Объем сточных вод, сбрасываемых ежедневно в реки и моря, огромен. В то же время строительству разного рода очистных сооружений уделяется мало внимания. Во многих странах не предъявляется необходимых требований к промышленным предприятиям, загрязняющим водную среду отходами производства.

Особенно большую опасность для ресурсов Мирового океана представляет сброс отходов химической промышленности. Сточные воды, загрязняющие прибрежные воды токсическими веществами, оказывают губительное влияние на флору и фауну морей. Сброс в море неочищенных сточных вод влечет за собой загрязнение не только воды, но и пляжей болезнетворными бактериями, создающими для населения угрозу заболеваний.

В свете вышеизложенного можно утверждать, что Мировой океан, несмотря на свои огромные размеры, находится в опасности. Необходимы усилия всего человечества, чтобы эту опасность предупредить.

Здесь уместно напомнить слова Карла Маркса: «Даже целое общество, нация и даже все одновременно существующие общества, взятые вместе, не есть собственники земли. Они лишь ее владельцы, пользующиеся ею, и, как *boni patres familias*, они должны оставить ее улучшенной последующим поколениям»<sup>1</sup>.

## ТРАНСПОРТНЫЙ И ПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТЫ — СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ МОРСКОЙ МОЩИ ГОСУДАРСТВА

Важным компонентом морского могущества государства является морской транспорт, которому с давних времен принадлежит одно из ведущих мест среди других видов транспорта. В наши дни в общем транспортном грузопотоке на его долю приходится 75—80% международных перевозок. Это самый экономичный вид транспорта, что обусловлено большой грузоподъемностью судов, относительно небольшими капиталовложениями в оборудование морских путей и самым низким расходом мощности на перемещение груза. По этим причинам себестоимость морских перевозок на 40—

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 25, ч. 2, с. 337.

45% ниже железнодорожных и более чем в 20 раз меньше автодорожных<sup>1</sup>.

По мере роста мирового производства растет и потребность в перемещении его продукции как в пределах своей государственной территории, так и между различными странами. Совершенно естественно стремление каждого государства осуществлять это перемещение своими средствами. Отсюда возникает потребность обладать необходимым транспортным флотом, обеспечивающим экономическую и политическую независимость внешней торговли и позволяющим не только экономить иностранную валюту на фрахт судов, но и в определенных условиях получать значительные валютные доходы для своего бюджета. Для многих так называемых морских стран мира с развитым транспортным флотом валютные поступления от морских перевозок являются важным источником покрытия дефицита валютного баланса. Как пишет в своем труде «СССР на мировых морских путях» В. Г. Бакаев, продолжительное время возглавлявший советский морской флот, «такая крупная капиталистическая страна, как Англия, систематически имеющая пассивный торговый баланс, в значительной степени покрывает дефицит за счет доходов от предоставления примерно половины своего флота под перевозки грузов иностранных фрахтователей.

Таковую же существенную роль в валютном балансе играют доходы от судоходства Норвегии, Дании, Греции, Швеции и некоторых других стран. Например, чистый ежегодный доход норвежского торгового флота превышает 700 млн. долл. В валютном балансе Швеции доходы от судоходства составляют 17—19%»<sup>2</sup>.

Объем морских перевозок в мире непрерывно увеличивается и за последние два десятилетия возрос более чем в 4 раза, составив в 1978 г. около 3200 млн. тонн. Международные морские перевозки развивались высокими темпами, увеличиваясь ежегодно примерно на 8,0% по объему.

Если также учесть, что морской флот практически является единственным видом транспорта, способным осуществлять массовые перевозки грузов между континентами, а доходы от судоходства играют большую роль в валютных балансах многих государств, становится понятным его огромное экономическое и политическое значение.

Транспортный флот, кроме того, считается многими стра-

<sup>1</sup> См.: Водный транспорт, 1971, 28 япв.

<sup>2</sup> Бакаев В. Г. СССР на мировых морских путях. М., Знание, 1969, с. 7, 8.

нами не только важным средством экономики, но и важным резервом военного флота на случай войны. Например, американское военно-морское командование рассматривает транспортный флот в военное время как составную часть вооруженных сил. В связи с этим строительство торгового флота США и его развитие подчинены не только экономическим факторам, но и необходимости решать чисто военные задачи, которые неизбежно будут поставлены перед транспортным флотом в военное время. Это — поддержание на необходимом уровне военно-экономического потенциала страны путем обеспечения бесперебойных перевозок стратегического сырья и готовой продукции, обеспечение всеми видами снабжения военных баз, расположенных на территориях других стран, а также морские и океанские перевозки войск и военных грузов.

Английский журналист Дэвид Фэрхолл в книге «Россия стремится в море» откровенно пишет, что при постройке новых транспортных судов «американское правительство оплачивает расходы за выполнение «особых военных требований», которые позволяют быстро приспособить судно для выполнения военных задач в качестве вспомогательных кораблей ВМС США.

В послевоенные годы в среднем ежегодно в качестве субсидии правительство США выплачивало судовладельцам почти 80 млн. долларов. К 1960 г. субсидировалась половина из 500, или около того, судов США, занятых во внешней торговле...». Далее он пишет: «...Если торговое судно строится с правительственными субсидиями, то министр ВМС имеет право требовать обеспечения тех военных характеристик согласно закону 1936 года, которые гарантируют судну «способность служить в качестве вспомогательного корабля ВМС». «Американские комментаторы советской морской мощи,— пишет этот английский журналист,— любят подчеркивать, как можно новые торговые суда русских приспособлять для военных нужд в военное время. Однако эти же комментаторы забывают напомнить читателям о совершенно очевидном характере мероприятий в этом отношении, проводимых их собственными правительствами».

Далее Фэрхолл раскрывает содержание этих мероприятий: «...Военные характеристики, необходимые торговому судну, означают наличие на нем: подъемных средств для больших тяжестей; приспособлений для непосредственного въезда машин на борт и съезда на причал; дополнительных мощностей опреснительных установок для обеспечения войск водой; дублированного управления, менее подверженного

повреждениям. Если федеральный Морской совет придет к выводу, что в таком оснащении нет коммерческой необходимости, то за него платит правительство. Например, если стоимость постройки торгового судна составляет примерно 13 млн. американских долларов, то в нее может входить 90 000 долларов на оборудование военного характера».

В печати сообщалось, например, что лайнер «Юнайтед Стейтс», имеющий 2000 пассажирских мест, может быть быстро приспособлен для переброски дивизии численностью в 14 тыс. человек.

Американские военные специалисты утверждают, что при планировании перевозок десантных войск нужно исходить из расчета, что для каждого солдата современных механизированных войск с полной боевой выкладкой потребуется 4 тонны водоизмещения судна и, кроме того, 2 тонны для ежемесячного их снабжения.

Как известно, транспортные суда широко используются для материально-технического обеспечения боевых кораблей в море. В связи с этим в военно-морском и торговом флотах многих стран мира в последнее время уделяется большое внимание созданию средств и отработке организации передачи грузов в море, а также заправки кораблей и судов топливом в море на ходу. Печать сообщала, что спроектированные в США танкеры (с атомной силовой установкой) водоизмещением 31 400 тонн должны обеспечить передачу в море другому судну 2380 куб. метров топлива в час при скорости 15 узлов.

Таким образом, морской транспортный флот капиталистических стран развивается с учетом потребностей войны, как важное средство обеспечения военно-морских флотов, а также перевозки крупных контингентов войск, их вооружения и снабжения.

В свете этого транспортный флот следует рассматривать как универсальный компонент морского могущества страны, которому принадлежит важнейшая роль в военное и мирное время.

В связи с этим развитие и использование транспортных флотов различных стран в мирное время постоянно находится в сфере той экономической и политической борьбы на международной арене, которая продолжает оставаться неизменным спутником антагонистических социальных систем. И сейчас борьба в этой области, которую можно характеризовать как борьбу за влияние на мировых морских коммуникациях, постоянно усиливается по мере развития мирового производства, межгосударственных торговых и эко-

номических связей. Всеобъемлющими и все более острыми становятся проблемы национального и международного морского судоходства.

Все это вызвало быстрый рост мирового транспортного флота. По состоянию на 1 января 1978 г. весь морской транспортный флот мира состоял из 32 239 судов общим дедвейтом 625 811 тыс. тонн, в том числе по десяти капиталистическим странам, имеющим наиболее крупный флот (табл. 6) <sup>1</sup>.

Таблица 6

Страны	Всего на 1.1 1978 г.		
	Количество судов	Валовая вместимость, тыс. рег. тонн	Дедвейт, тыс. тонн
Всего в мире . . . . .	32239	354774	625811
<b>В том числе:</b>			
Либерия . . . . .	2432	74216	145587
Япония . . . . .	4036	37242	62863
Великобритания . . . . .	1812	30309	50612
Греция . . . . .	2807	29895	50108
Норвегия . . . . .	1103	26738	48615
Панама . . . . .	2430	18741	31098
США . . . . .	1052	13765	20924
Франция . . . . .	469	11169	19768
Италия . . . . .	957	10317	17368
ФРГ . . . . .	1202	8936	14961

За последнее время морской транспортный флот развивался высокими темпами. Среднегодовой темп прироста морского транспортного флота мира за 1970—1975 гг. составил 9,1%. За период 1966—1976 гг. произошли крупные изменения в структуре мирового транспортного флота:

— общий дедвейт танкерного флота увеличился почти в 3,4 раза (с 84 млн. тонн до 286 млн. тонн);

— общий дедвейт комбинированных судов (для перевозки наливных и навалочных грузов) увеличился в 13 раз и составил к 1976 г. 44 млн. тонн;

— общий дедвейт балккэриеров (судов для перевозки навалочных грузов), увеличился почти в 5,3 раза и достиг 103 млн. тонн;

— суда для перевозки нефти и навалочных грузов составляют в современном транспортном флоте около 80%

<sup>1</sup> См.: Морской флот, 1978, № 8, с. 59.

всего тоннажа, в то время как в 1966 г. они составляли 56 %.

Данные, приведенные в табл. 6, свидетельствуют о концентрации тоннажа в небольшом числе стран. Так, на долю десяти капиталистических морских держав (Либерии и Панама, большая часть флота которых принадлежит американским и греческим судовладельцам, Японии, Великобритании, Греции, Норвегии, США, Италии, Франции и ФРГ) приходится более 70 % грузоподъемности всех судов мира.

Развитие транспортного флота мира после второй мировой войны, особенно в последние десять — пятнадцать лет, шло по линии увеличения скорости судов, их размеров, грузоподъемности и специализации. Размеры и валовая вместимость торговых судов непрерывно увеличиваются. Так, если в 1968 г. гигантских судов, и прежде всего танкеров вместимостью 100 тыс. рег. тонн и более, было 12, то в 1973 г. их стало 293. Следует отметить также, что если группа судов вместимостью до 4000 рег. тонн, предназначенных в основном для плавания в ограниченных районах, составляет более 65 % общего состава торгового флота, то суммарная вместимость этих судов составляет только 13 % общего тоннажа мирового торгового флота.

Наряду с увеличением средних размеров судов происходит и быстрое омолаживание флота, что ведет к значительному улучшению его качественного состояния. Процесс омолаживания флота хорошо прослеживается в табл. 7.

Таблица 7

Изменение распределения валовой вместимости мирового гражданского \* флота по возрасту судов

Возраст судов	1951 г.		1957 г.		1963 г.		1971 г.		1973 г.	
	тыс. рег. тонн	%	тыс. рег. тонн	%	тыс. рег. тонн	%	тыс. рег. тонн	%	тыс. рег. тонн	%
Менее 5 лет	12427	15,3	23060	22,1	60806	31,3	91750	37,1	111628	38,2
5—9 лет	40667	49,4	16130	15,4	44035	22,7	55074	22,3	70280	24,3
10—14 лет	6141	7,5	36668	35,1	33949	17,7	43292	17,5	43997	15,3
15—19 лет	2569	3,2	10360	10,0	17952	9,2	24653	10,0	32600	11,2
20—24 года	5446	6,7	3124	3,0	19096	9,8	11120	4,5	13660	4,7
Свыше 25 лет	14500	17,9	15075	14,4	18314	9,3	21313	8,6	17762	6,3
Всего . . .	81750	100,0	104457	100,0	194152	100,0	247202	100,0	289927	100,0

\* Под термином «гражданский флот» подразумеваются одновременно транспортный и промысловый флоты.

Таким образом, в 1973 г. суда со сроком эксплуатации десять лет имели более 62% валовой вместимости. В настоящее время наибольший удельный вес по количеству и валовой вместимости занимают суда, срок эксплуатации которых не превышает четырех лет.

Таблица 8

Скорость судов различных типов, уз

Суда	Довоенные годы	50-е годы	60-е годы
Универсальные . . . . .	10—11	12—15	18—20
Контейнерные . . . . .	13—15	14—20	20—26
Танкеры . . . . .	10—11	14—15	15—17
Промысловые . . . . .	8—10	12—14	15—17

К важнейшим качественным изменениям судов торгового флота относится также увеличение их скорости (табл. 8). Если во время второй мировой войны скорость большинства торговых судов не превышала 8—10 узлов, то сейчас она возросла до 14—16 узлов, а многие суда-контейнеровозы ходят со скоростью до 22—24 узлов.

В среднем за последние 30—35 лет скорость «среднестатистического» судна мирового морского флота увеличилась на 60—70%, но у судов разных типов тенденция к повышению скорости проявляется неодинаково. Скорость танкеров увеличивается сравнительно медленно. В довоенные годы перевозка нефти и нефтепродуктов морем осуществлялась со средней скоростью 11 узлов. Современные танкеры перевозят грузы со средней скоростью 16 узлов, и лишь отдельные быстроходные наливные суда, число которых измеряется единицами, имеют скорость около 19 узлов.

Наиболее ярко тенденция к росту скорости наблюдается в линейном судоходстве. До недавнего времени скорость этих судов не превышала 16—18 узлов. Однако уже в 1970 г. в составе мирового торгового флота насчитывалось около 230 сухогрузных судов, имеющих скорость более 20 узлов. Грузовые лайнеры сейчас заказываются со скоростью 20—24 узла, контейнерные суда — 22—27 узлов. При этом средняя скорость строящихся контейнерных судов на 35% превышает аналогичный показатель для находящихся в постройке обычных судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов.

Наибольшее распространение на морском транспорте получили дизели. Мощности судовых дизелей непрерывно рас-



тут. Всего лишь 15 лет назад мощность 10 тыс. л. с. была предельной для одного агрегата. В настоящее время она уже превысила 40 тыс. л. с., за это же время примерно на 20% уменьшился удельный расход топлива, а коэффициент полезного действия дизеля достиг 42%. В ближайшем будущем все судовые установки мощностью до 25 тыс. л. с., видимо, будут дизельными.

Сравнительно новым типом главных двигателей на транспортном флоте являются газотурбинные установки. Немногочисленные газотурбоходы в настоящее время, по существу, — экспериментальные суда. Однако этот вид двигателей имеет обнадеживающую перспективу широкого внедрения в транспортном флоте в силу большой экономичности и возможности получения компактных агрегатов большой мощности.

Рост размеров судов и их скоростей требует создания судовых энергетических установок все большей мощности. В диапазоне мощностей от 60 до 150 тыс. л. с., по-видимому, будут использоваться атомные энергетические установки. В настоящее время атомные суда уже построены в СССР, США, ФРГ и Японии. Ведущее положение среди капиталистических стран в создании атомных энергетических установок занимают США. Однако работы по строительству атомных судов пока еще не вышли из стадии экспериментов.

В области торгового судостроения все в большей мере проявляется влияние научно-технического прогресса, использование достижений которого под силу только развитым странам, имеющим мощную судостроительную базу и высокий промышленный потенциал. В результате этого влияния и вследствие возрастающих потребностей многих стран в массовых морских перевозках в мировом транспортном судостроении появились интересные и с военно-экономической точки зрения морские транспортные суда новых типов. Это прежде всего суда, полностью или частично оборудованные для перевозки грузов в контейнерах. Существуют контейнерные суда, или ячеистые контейнеровозы, у которых все грузовые помещения состоят из ячеек для перевозки и крепления контейнеров, полуконтейнеровозы, у которых часть трюмов или только один трюм ячеистой конструкции (при необходимости они могут быть использованы и как контейнеровозы, и как обычные универсальные суда), и, наконец, комбинированные суда — контейнеротрейлеровозы и лихтеровозы.

Контейнеризация оказалась наиболее эффективным средством повышения производительности грузовых работ и интенсивности обработки судов при перевозке генеральных грузов. При перегрузке контейнеров производительность труда по сравнению с обработкой обычных генеральных грузов повышается в 10—15 раз, а пропускная способность причалов — в 4 раза.

Число контейнеровозов к середине 1975 г. достигло 419 единиц общей валовой вместимостью 6,2 млн. рег. тонн. Свыше 75% вместимости контейнеровозов зарегистрировано в четырех странах: США — 1,8 млн. рег. тонн, Великобритании — 1,3 млн. рег. тонн, Японии — 1,1 млн. рег. тонн, ФРГ — 0,6 млн. рег. тонн.

Контейнеровоз — один из наиболее технически сложных типов судов, обладающих большой скоростью (16—26 узлов) и силовой установкой мощностью 60—120 тыс. л. с. Средняя контейнеровместимость таких судов примерно 1200 стандартных 20-футовых контейнеров с максимальной массой в грузу около 20 тонн.

Около 60% контейнеровозов используется на двух основных направлениях перевозок: Европа — Северная Америка, США — Дальний Восток и Юго-Восточная Азия. Остальная часть задействована на направлениях Европа — Австралия, Северная Америка — Средиземное море, США — Австралия и некоторых других.

Следует отметить, что основная масса военных грузов также может перевозиться в контейнерах, что подтверждается опытом снабжения войск США во Вьетнаме.

Существенное развитие получили суда с горизонтальным способом погрузки. При эксплуатации этих судов во время погрузочно-разгрузочных работ можно достичь такой же высокой производительности труда, как и при эксплуатации контейнеровозов, а также большой гибкости в проведении операций, как при эксплуатации универсальных сухогрузных судов. Эти суда способны перевозить большое количество колесной техники и крупногабаритных грузов, непригодных к контейнеризации.

К 1975 г. число судов с горизонтальным способом погрузки составило 142 единицы общей валовой вместимостью 540 тыс. рег. тонн. Примерно 60% таких судов (небольшого тоннажа) используется для прибрежных перевозок, остальная часть — для перевозок между США и Европой, Европой и Дальним Востоком и Австралией. Их дедвейт — 14 000—23 000 тонн, скорость — 20—25 узлов. Эти суда обычно снабжаются кормовыми воротами. Кроме того, в некоторых слу-

чаях для ускорения грузовых операций предусматриваются носовые ворота и бортовые порты. Особенности этих судов являются наличие носовых и кормовых (для крупнотоннажных судов) подруливающих устройств, подвесных автомобильных палуб (кардеков), отсутствие грузоподъемных устройств, характерных для обычных транспортных судов, и широкое внедрение средств автоматизации.

Суда с горизонтальным способом грузовых операций (контейнеротрейлеровозы) особенно эффективны как военные транспорты, поскольку способны перевозить военную технику и контейнеры. Интенсивность грузовых операций на них выше, чем на контейнеровозах, так как они могут одновременно с разгрузкой техники, идущей своим ходом, снимать контейнеры, находящиеся на палубе.

Значительное распространение получили и такие специализированные суда, как лихтеровозы, которые также могут найти широкое применение в военных целях. Впервые лихтеровозы начали появляться в США в конце 60-х годов со строительством судов типа «LASH». Они предназначались для перевозки мелкосидящих лихтеров массой от 500 до 1000 тонн. К середине 1975 г. в мире эксплуатировалось 27 лихтеровозов общей валовой вместимостью 795 тыс. рег. тонн, более 85% из них принадлежало США. Каждый лихтеровоз — универсальное сухогрузное судно. Он может перевозить не только лихтеры, но и контейнеры, колесную технику, вертолеты, грузы в пакетах и на поддонах, а также навалочные грузы.

Современный американский лихтеровоз типа «See Bee» способен перевезти мотострелковую бригаду (раньше для этого требовалось пять транспортов типа «С-3») и высадить войска на малооборудованный берег.

Погрузка и выгрузка от 43 до 89 несамоходных лихтеров производятся собственными средствами судна на акваториях, защищенных от волн, причем это занимает менее суток.

Лихтеровозы используются в основном для смешанных перевозок море — река. Грузенные лихтеры, имеющие малую осадку, могут быть отбуксированы по рекам и каналам в глубь страны на сотни километров, а затем возвращены после загрузки для отправки с очередным лихтеровозом.

Лихтеровозы типа «LASH» оборудованы порталным краном грузоподъемностью 500 тонн. Лихтеры поднимают этим краном с кормы и там же сгружают. Лихтеровозы типа «See Bee» имеют грузовое устройство в виде опускающейся в воду платформы, расположенной в кормовой части судна,

на которую одновременно ставятся два лихтера. Грузоподъемность платформы — 2 тыс. тонн.

Для приема лихтеровозов в ряде портов мира (в США — Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Хьюстон, Галвестон; в Европе — Роттердам, Бремерхафен, Барселона) сооружаются специальные бассейны и береговые устройства для разгрузки.

Специалисты считают, что использование лихтеровозов вместо грузовых судов позволяет увеличить производительность грузовых работ в 5—10 раз, уменьшить стояночное время судов и количество средств, привлекаемых для перевозок, а также сократить капиталовложения на строительство портовых сооружений.

Интересны изменения, происходящие в танкерном флоте, который играет очень важную роль в обеспечении стран сырьем и топливом и широко используется для снабжения топливом вооруженных сил. Среднегодовой темп роста танкерного флота мира в последние годы составил 10,4%. В 1976 г. международные перевозки жидкого топлива выросли до 1 390 млн. тонн.

По данным Регистра Ллойда, на 1 января 1978 г. весь наливной флот капиталистического мира состоял из 7121 судна общим дедвейтом около 333 млн. тонн. Наибольшими танкерными флотами располагают Либерия (92 млн. тонн), Япония (32 млн. тонн), Великобритания (29 млн. тонн) и Норвегия (29 млн. тонн).

Четко определившейся тенденцией в развитии танкерного флота является возрастание роли крупных нефтеналивных судов дедвейтом от 100 до 300 тыс. тонн.

Максимальная вместимость танкера за последние 20 лет увеличилась в 17 раз. Это связано с тем, что эксплуатация крупнотоннажных судов оказалась более экономичной. Например, стоимость перевозки нефти на танкере грузоподъемностью 100 тыс. тонн на расстояние 10 тыс. миль составляет только 31% стоимости перевозки на то же расстояние на танкере грузоподъемностью 10 тыс. тонн. Не случайно поэтому резко увеличилось число заказов танкеров грузоподъемностью 250—300 тыс. тонн, хотя их удельный вес среди находящихся в эксплуатации танкеров пока незначителен — всего 1,3%.

Но есть и важные причины, которые сдерживают строительство крупных танкеров. К ним прежде всего следует отнести неподготовленность портов для приема таких судов из-за малых глубин и опасности большого загрязнения акватории в случае аварии или гибели супертанкера. Обладая большой массой и большой инерцией, супертанкеры даже

при наличии подруливающего устройства маломаневренны. Для погашения скорости их движения в Японии разработаны специальные парашюты, уменьшающие длину пробега судна после остановки главного двигателя.

Возрастающее значение в транспортном флоте приобретают газозовы, предназначенные для перевозки сжиженных нефтяных и природных газов.

Самые крупные суда этого класса имеют вместимость до 71 тыс. куб. метров. Средняя же вместимость их около 6500 куб. метров. В настоящее время строятся суда вместимостью 95 тыс. куб. метров для нефтяного газа и 125 тыс. куб. метров для природного газа. Основные направления транспортировки сжиженных газов: Алжир — Франция, Великобритания, США, Италия, Испания; Ливия — Италия, Испания; Аляска — Япония, США.

Рассмотрим коротко основные данные, характеризующие транспортные флоты некоторых морских капиталистических держав.

Торговый флот Японии по валовой вместимости судов находится на втором месте в мире, причем на суда со сроком службы до 10 лет приходится 86% общей вместимости торгового флота Японии. Быстрый рост японского транспортного флота за последние годы был достигнут в результате поддержки, которую оказывает государство судостроительным и судоходным компаниям.

С 1956 г. судостроительная промышленность Японии занимает первое место в мире по валовой вместимости строящихся торговых судов. При полном использовании производственных мощностей Япония сможет, по ориентировочным расчетам, построить за один год торговые суда вместимостью более 9 млн. рег. тонн.

Как утверждают японские специалисты, в случае резкого увеличения потребностей страны в военных кораблях такая промышленная база судостроения сможет обеспечить постройку кораблей всех классов общим водоизмещением до 300 тыс. тонн в год при одновременном строительстве торговых судов общей валовой вместимостью 4—4,5 млн. рег. тонн.

Несмотря на то что Великобритания по-прежнему остается одной из ведущих морских держав, удельный вес ее в сфере торгового судоходства постоянно уменьшается. Валовая вместимость судов транспортного флота за период с 1968 по 1972 г. возросла больше чем на 5 млн. рег. тонн, но удельный вес ее в мировом транспортном флоте уменьшился с 11,6 до 10,6%. Транспортный флот Великобритании в на-

стоящее время по валовой вместимости занимает третье место в мире, уступая транспортным флотам Либерии и Японии. Возраст судов транспортного флота Великобритании соответствует среднему мировому уровню, т. е. 60% составляют суда, возраст которых не превышает 10 лет.

За последнее время значительно вырос танкерный флот Великобритании, на долю которого приходится более 50% валовой вместимости английского транспортного флота.

Великобритания располагает развитой судостроительной промышленностью с годовой производственной мощностью по выпуску торговых судов до 3 млн. рег. тонн, способной также строить в больших количествах военные корабли любых классов.

На 1 января 1978 г. в транспортном флоте Греции насчитывалось 2807 судов общей валовой вместимостью 29 895 тыс. рег. тонн, в том числе 370 танкеров (9 324 тыс. рег. тонн). Кроме того, греческим судовладельцам принадлежит свыше 1200 судов (около 18 млн. рег. тонн), зарегистрированных под флагами других стран.

К 1978 г. торговый флот Греции занимал четвертое место среди транспортных флотов мира.

Судостроительная промышленность Греции развита слабо. Основным источником пополнения ее флота новыми судами являются иностранные верфи.

Норвежский транспортный флот занимает пятое место в мире. Для экономики страны он имеет первостепенное значение: 90% вместимости его судов используется для перевозок между портами различных государств, 8% — между портами Норвегии и других государств и 2% — между своими портами. Около 80% валовой вместимости флота Норвегии приходится на суда, имеющие возраст до 10 лет. В основном флот представлен крупнотоннажными судами. Не вызывает сомнений, что вместимость судов будет расти и впредь, тем более что Норвегия является страной с высоко развитой судостроительной промышленностью, насчитывающей около 150 предприятий, строящих суда общей вместимостью до 500 тыс. рег. тонн в год.

Соединенные Штаты Америки располагают транспортным флотом, занимающим седьмое место среди транспортных флотов мира. Согласно закону о торговом флоте, принятому конгрессом США в 1936 г., США не должны попадать в зависимость от иностранных судовладельцев и верфей, должны располагать транспортным флотом, состоящим из судов, построенных в США, принадлежащих гражданам США и укомплектованных гражданами США. Такие суда

должны осуществлять все каботажные перевозки и значительную часть внешнеторговых перевозок грузов. В военное время они могут использоваться вооруженными силами в качестве вспомогательных судов.

Во время второй мировой войны США создали очень большой транспортный флот. В 1945 г. его валовая вместимость составляла около 59% тоннажа транспортного флота всех капиталистических стран, но этот флот был плохо сбалансирован и отличался низкими эксплуатационными качествами. Поэтому в 1946 г. была начата частичная продажа судов, вывод в резерв и сдача на слом.

Новый закон о морском транспортном флоте и судостроительная программа, принятые в 1970 г., направлены на возрождение былого морского могущества США на мировом фрахтовом рынке. На 1 января 1978 г. транспортный флот США располагал судами общей грузоподъемностью 20 924 тыс. тонн. Необходимо отметить, что основная часть транспортного флота Либерии и Панамы принадлежит американским судовладельцам. Они пользуются «удобными» флагами этих стран для извлечения сверхприбыли путем платы минимальных налогов и найма низкооплачиваемого экипажа, уровень зарплаты которого находится вне контроля профсоюзов США.

Около 60% валовой вместимости транспортного флота США приходится на суда, имеющие срок службы более 20 лет. Правительством США принята десятилетняя программа обновления флота, предусматривающая постройку 300 судов. Проектирование новых судов будет производиться с учетом использования их в военных целях на основе опыта ведения войны во Вьетнаме, где суда транспортного флота обеспечивали большой объем военных перевозок. Предусматривается в первую очередь строительство танкеров, лихтеровозов и универсальных судов.

США располагают развитой судостроительной промышленностью, производственные возможности которой позволяют при мобилизации осуществлять ежегодное строительство боевых кораблей всех классов общим стандартным водоизмещением около 1,7 млн. тонн и торговых судов общей грузоподъемностью около 16 млн. тонн.

Транспортный флот ФРГ занимает десятое место в капиталистическом мире. Большинство судов (80%) имеет возраст до 10 лет, незначительный процент составляют суда, эксплуатируемые свыше 25 лет. ФРГ довольно быстро восстановила свою судостроительную промышленность в послевоенный период. В настоящее время в стране насчитывает-

ся более 50 верфей морского судостроения. Число рабочих на судостроительных предприятиях составляет около 80 тыс. человек. Ведется строительство контейнерных судов, крупнотоннажных танкеров, построено атомное транспортное судно. Судостроительная промышленность ФРГ отличается сосредоточением предприятий. Только в Гамбурге, Бремен-хафене, Киле и Эмдене сосредоточено 88% производственных мощностей.

Крупнейшие контейнерные суда строит верфь Ховальдтсверке-Дойче Верфт АГ. Контейнерные суда с высокой скоростью (до 33 узлов) строятся на верфях АГ Везер и Рейнштал-Нордзееверке.

Анализ опубликованных в иностранной печати данных свидетельствует о следующих тенденциях в развитии мирового транспортного флота в ближайшей перспективе.

Сухогрузный флот будет продолжать быстро пополняться большими быстроходными контейнерными судами без собственных погрузочных средств для работы на линиях с устойчивыми грузопотоками, а также меньшими и менее быстроходными контейнеровозами с грузовыми кранами для доставки контейнеров в необорудованные порты. Получат распространение контейнеровозы третьего поколения грузоподъемностью до 40 тыс. тонн, вмещающие 2000 и более 20-футовых контейнеров. Дальнейшее увеличение размеров контейнеровозов будет ограничиваться не столько техническими возможностями, сколько конъюнктурными соображениями и размерами каналов и шлюзов.

Для работы на коротких линиях, связывающих районы с развитой сетью автодорог, будут строиться трейлерные суда с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (так называемые суда типа «ро-ро»).

Для обеспечения бесперевалочных перевозок между морскими и речными портами будут строиться суда-лихтеровозы. Они же, по-видимому, будут широко использоваться при чисто морских перевозках для сокращения стояночного времени. «Предельным» вариантом таких судов могут оказаться составные суда с целиком отсоединяемой сменной грузовой частью.

Строительство универсальных сухогрузных судов будет уменьшаться, а специализированных, приспособленных для перевозки строго определенных видов грузов, увеличиваться. Увеличится число строящихся транспортных судов, приспособленных для плавания в ледовых условиях, и ледоколов. Возрастает строительство быстроходных пассажирских



судов, а также относительно тихоходных судов для длительных круизов.

Можно предполагать, что новые транспортные суда будут обладать следующими характерными особенностями.

Существенно увеличится скорость судов ряда категорий. В первую очередь возрастет и, вероятно, в ближайшем будущем превзойдет 30 узлов скорость крупных контейнерных и трейлерных судов, судов-лихтеровозов и других судов с сокращенным временем грузовых операций. Увеличение скорости планируется достичь в основном за счет роста мощности двигателей.

Принцип движения на подводных крыльях со скоростью 40—50 узлов будет использоваться при постройке пассажирских судов водоизмещением не более 1000 тонн, так как дальнейшее увеличение водоизмещения таких судов экономически невыгодно и сложно технически.

Более перспективным для строительства крупных скоростных транспортных судов представляется принцип движения на воздушной подушке, эффективность которого с ростом размеров судна повышается. Водоизмещение судов на воздушной подушке будет зависеть от возможности создания энергетических установок большой мощности.

Размеры судов для перевозки массовых грузов будут увеличиваться, а вместимость судов для перевозки навалочных грузов превысит 250 тыс. рег. тонн.

С ростом скоростей, размеров судов, а следовательно, и мощностей главных двигателей более широкое распространение получают газотурбинные и паротурбинные установки, а затем и экономичные атомные энергетические установки. На судах с меньшей мощностью в качестве главных двигателей будут широко применяться легкие дизели и дизель-редукторные установки. Получит широкое распространение комплексная автоматизация судовых технических средств, что позволит резко сократить численность экипажа и повысить экономичность оборудования.

В связи с непрерывным увеличением объема перевозок нефти и нефтепродуктов танкерный флот мира будет расти. Одной из важнейших тенденций в развитии наливного флота является увеличение размеров танкеров. Грузовместимость наиболее крупных танкеров уже достигает 500 тыс. рег. тонн (изучается вопрос о создании танкера дедвейтом 1 млн. тонн). По прогнозам японской компании «Джапан Стил Энд Тьюб» в 1981 г. средняя грузоподъемность заказанных танкеров составит 190 тыс. тонн, а треть эксплуати-

руемых танкеров будет иметь грузоподъемность более 100 тыс. тонн.

Дальнейший рост тоннажа танкеров сдерживают глубины и условия прохождения каналов и проливов. Вместе с тем число портов, способных принимать крупнотоннажные танкеры, увеличивается из года в год.

Важнейшую часть транспортного флота составляют порты, особенно крупные. В настоящее время в капиталистических странах насчитывается около 420 крупных морских портов. Годовой грузооборот каждого из них превышает 1 млн. тонн. Естественно, что на их развитие оказали влияние такие крупные события, как появление гигантских судов различного назначения, в том числе судов, способных производить массовые перевозки грузов в контейнерах по системе «от двери до двери». Требованиями к эксплуатации новейших судов, основные характеристики которых приведены в табл. 9, определяются размеры подходных фарватеров к портам и фарватеров в узкостях, размеры причалов, глубины у них и другие характеристики портов и гаваней.

Таблица 9

Основные характеристики судов новейших типов

Тип судна	Полная грузоподъемность, тыс. т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м
Танкер . . . . .	500	380	67	26,5
Танкер . . . . .	200	340	50	17,5
Рудовоз . . . . .	150	305	48	16,5
Рудовоз . . . . .	80	260	35	14,5
Сухогруз . . . . .	30	210	26	11,5
Сухогруз . . . . .	20	175	23	10,5

Для обработки крупнотоннажных танкеров в настоящее время строятся главным образом рейдовые причалы различной конструкции, нефтеперегрузочные базы, производятся дноуглубительные работы у существующих причалов. Одной из первых нефтеперегрузочных баз была база Бантри, построенная в южной части острова Ирландия в заливе Бантри. Она может обслуживать танкеры-гиганты с осадкой до 25 метров. Перегрузочная база Бантри представляет собой рейдовый причал, глубина у которого 30 метров. Этот причал соединен с берегом эстакадой, по которой проложе-

ны два трубопровода для сырой нефти. Береговые сооружения состоят из 12 резервуаров емкостью 95,4 тыс. куб. метров для сырой нефти, двух балластных резервуаров, бункерных емкостей и вспомогательных устройств. Танкеры-гиганты доставляют сюда нефть из портов Персидского залива, затем на танкерах грузоподъемностью до 100 тыс. тонн нефть поступает в порты Европейского континента.

Нефтеперерабатывающие заводы, расположенные внутри Европейского континента, получают сырую нефть по трубопроводам из шести основных портов: Роттердама (Нидерланды), Фоса и Гавра (Франция), Триеста, Генуи (Италия) и Вильгельмсхафена (ФРГ).

Порты Роттердам, Фос и Гавр могут принимать крупнотоннажные танкеры грузоподъемностью до 250 тыс. тонн, Генуя — до 220 тыс. тонн, Вильгельмсхафен — до 210 тыс. тонн (с неполной загрузкой), Триест — до 200 тыс. тонн. Портами, способными принимать крупнотоннажные танкеры грузоподъемностью 200—300 тыс. тонн, располагает Япония (Иокогама, Тиба и ряд других).

Однако общее число портов в мире, которые могут принимать суда с осадкой 15 метров и более, не превышает двадцати. Их не имеют даже США, которые предполагают довести к 1985 г. ввоз нефти и природного газа до половины потребляемых в стране. Ежедневное поступление нефти и нефтепродуктов в США достигнет 2 млн. тонн. Для их перевозки потребуется 2600 танкеров грузоподъемностью 47 тыс. тонн или 500 танкеров грузоподъемностью 250 тыс. тонн. Для приема и переработки грузов супертанкеров предполагается построить три глубоководных порта: один — у Восточного, другой — у Западного побережья США, третий — в Мексиканском заливе.

В связи с развитием контейнерных перевозок традиционные функции порта как накопительного и распределительного центра и конечного пункта для разных видов транспорта отходят на второй план. В то же время возрастает роль порта как транзитного перевалочного узла в единой транспортной системе. Значительно большее внимание, чем раньше, порт должен уделять сокращению простоев контейнерных судов, работающих по твердому расписанию, не только за счет уменьшения времени их грузовой обработки, но и за счет сокращения числа вспомогательных операций. Грузы также должны находиться в порту минимум времени. Поэтому большое значение приобретает улучшение состояния водных подходов, лоцманской службы и портового флота,

железнодорожных и автомобильных подъездных путей, стоянок транспорта и др.

Во всех крупных портах высокоразвитых капиталистических государств созданы и создаются специальные контейнерные районы и причалы. За последние годы среди европейских портов крупнейшим центром перевалки контейнеров стал Роттердам. В 1971 г. в этом порту было перегружено около 320 тыс. контейнеров. Роттердам является и самым крупным портом мира по грузообороту: в 1971 г. он составил 231,7 млн. тонн, в том числе ввоз 169,8 млн. тонн и вывоз 61,9 млн. тонн.

В ближайшем будущем на характере портовых сооружений отразится также появление судов на воздушной подушке и на подводных крыльях, значение которых для перевозки грузов и пассажиров на небольшие расстояния будет, по-видимому, возрастать.

Таким образом, развитие основных портов мира идет по пути производства больших дноуглубительных работ, строительства новых глубоководных причальных сооружений, оборудования специальных контейнерных районов и причалов, способных быстро обрабатывать контейнеровозы, и специализации портов.

Советский морской транспортный флот, как и флот любого государства, является составной частью морской мощи СССР. Превращение нашей страны за годы Советской власти в высокоразвитую индустриальную державу, стабильный рост экономического могущества СССР и непрерывное расширение его внешнеторговых связей обусловили бурное развитие морского транспорта СССР.

Морской транспорт Советского Союза превратился в передовую, технически хорошо оснащенную и высоко рентабельную отрасль народного хозяйства, которая полностью обеспечивает экономические потребности страны.

Морской флот СССР занимает в настоящее время второе место по грузообороту среди других видов транспорта страны. Роль морских перевозок особенно велика в жизни Дальнего Востока и Севера, где морской флот практически является единственным видом транспорта, обеспечивающим перевозку самых различных грузов в многочисленные пункты побережья.

Для Советского Союза особенно большое значение имеет морской транспорт, необходимый для обеспечения внешней торговли. Работа флота в этом звене составляет около 90% общего объема его грузооборота.

Успешно развивается сотрудничество советского морского флота в рамках социалистической экономической интеграции, охватывая многие сферы его деятельности. Значение флота стало еще более осязаемым в связи с транспортными потребностями стран, борющихся за свою свободу и независимость, а также развивающихся стран, стремящихся обрести экономическую самостоятельность, но, как правило, не располагающих собственным транспортным флотом.

Советский Союз свободен во внешней торговле от капиталистического фрахтового рынка. Он может поддерживать и развивать торговые отношения с любой приморской страной с помощью собственного транспортного флота.

Успешное выполнение морским транспортом планов послевоенного развития позволяет полноценно обеспечивать потребности народного хозяйства и гарантировать устойчивость внешнеэкономических связей страны от непредвиденных обстоятельств, подобных блокаде Кубы или закрытию Суэцкого канала.

Советский морской транспортный флот приобретает все больший вес в мировом судоходстве благодаря расширению перевозок для иностранных фрахтователей. Этим он выполняет важную для государства задачу по экспорту транспортных услуг, вносит ежегодно значительный вклад в валютный баланс государства.

В истории морского транспортного флота нашей страны, как и народного хозяйства в целом, очень важным этапом явилась Великая Отечественная война. В ходе войны морской транспортный флот обеспечивал нужды фронтов и экономики страны с помощью народнохозяйственных и военных перевозок. Во многих случаях морские коммуникации являлись основными, а подчас и единственными путями подвоза военных грузов. Советские транспортные суда, плававшие почти по всем морям и океанам, обеспечивали транспортные связи с союзными странами, часто подвергаясь ударам авиации и подводных лодок противника.

В период Великой Отечественной войны советский транспортный флот, насчитывавший к 1941 г. в своем составе 800 судов общей грузоподъемностью более 2 млн. тонн, потерял 380 судов общей грузоподъемностью около 1 млн. тонн<sup>1</sup>.

Большая и напряженная работа советского народа по восстановлению народного хозяйства позволила уже в 1950 г. довести объем морских грузовых перевозок до уровня 1940 г.,

<sup>1</sup> См.: Коммунист, 1978, № 11.

а к 1965 г. грузоподъемность советского транспортного флота превысила 8,5 млн. тонн.

В последующие годы морской транспортный флот СССР продолжал развиваться высокими темпами. Если за 12 лет (с 1946 по 1958 г.) грузооборот советского морского флота увеличился с 15,9 до 57,4 млрд. тонно-миль, т. е. в 3,6 раза, то в дальнейшем для такого же роста потребовалось только семь лет.

В 1973 г. валовая вместимость нашего флота (включая суда транспортного флота, промысловые и научно-исследовательские) достигла 17,4 млн. рег. тонн, а общая грузоподъемность около 14 млн. тонн. Это полностью обеспечило потребности внешней торговли СССР, оборот которой увеличился с 2,9 млрд. рублей в 1950 г. до 31,3 млрд. рублей в 1973 г. К 1978 г. отечественный транспортный флот имел общую валовую вместимость свыше 20,8 млн. рег. тонн<sup>1</sup>.

Морской флот СССР располагает судами различного назначения, начиная с судов прибрежного плавания и кончая крупнейшими судами, такими, как танкер «Крым» грузоподъемностью 150 тыс. тонн, что дает ему возможность выполнять перевозки в любых районах Мирового океана. В составе морского флота СССР находятся сухогрузы и танкеры, суда для перевозки лесоматериалов, угля и руды, ледоколы и ледокольно-транспортные суда, контейнеровозы, суда с горизонтальным способом погрузки, суда для смешанного плавания по морям и рекам и суда других типов. Валовая вместимость советского танкерного флота к 1978 г. превысила 4,3 млн. рег. тонн.

Советский Союз располагает и крупным флотом пассажирских судов, плавающих на 17 международных и многих каботажных линиях.

В десятой пятилетке морской флот пополнится высокопроизводительными сухогрузами, наливными и комбинированными судами общим тоннажем около 5 млн. тонн. Закончится постройка серии контейнеровозов, вмещающих до 730 контейнеров. Флот начал пополняться крупными судами и с горизонтальным способом погрузки, которые могут принимать на борт до 14,5 тыс. тонн грузов в укрупненных пакетах или более 1300 20-футовых контейнеров. Предусмотрены к поставке суда-лихтеровозы для направления Дунай — море, принимающие для перевозки 26 лихтеров водозмещением в полном грузу по 1300 тонн каждый, а также лихтеровозы для Дальневосточного бассейна вместимостью

<sup>1</sup> См.: Морской флот, 1978, № 10, с. 19.

42—44 лихтера водоизмещением в грузу по 500 тонн каждый.

Будет продолжено строительство специализированных судов дедвейтом 6 и 11 тыс. тонн для перевозки лесных грузов, а также баржебуксирных составов для перевозки этих грузов в Дальневосточном бассейне. Предусмотрена постройка балккэриеров различной грузоподъемности, рефрижераторных судов, а также судов для перевозки тяжеловесов массой до 700 тонн.

Морской флот нашей страны — это не только суда. В Советском Союзе более 70 портов с ежегодным грузооборотом не менее 1 млн. тонн каждый. Большинство из них имеют глубоководные механизированные причалы, хорошее складское хозяйство и благоустроенную территорию с подъездными путями.

На дальневосточном побережье и на Черном море строятся новые крупные порты, значительно превосходящие по технической оснащенности и пропускной способности крупнейшие порты нашей страны. Уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ растет из года в год. Все это позволило резко увеличить пропускную способность морских ворот СССР. Советский морской флот обслуживают более 30 судоремонтных заводов, обеспечивающих вместе с экипажами судов хорошее техническое состояние флота.

Всей производственной деятельностью советского морского транспортного флота руководят 17 морских пароходств, организационно входящих в три объединения: Севзапфлот, Южфлот и Дальфлот. Им подчинены приписанные суда, порты, судоремонтные заводы, аварийно-спасательные и другие организации, непосредственно связанные с работой флота, его обеспечением и обслуживанием. На флоте проводится большая работа по совершенствованию управления на всех уровнях, начиная от судна и кончая отраслью в целом, для чего создаются и внедряются автоматизированные системы планирования и управления.

XXV съезд КПСС постановил предусмотреть дальнейшее развитие морского транспорта, полнее удовлетворять возрастающие потребности народного хозяйства во внешнеторговых и каботажных перевозках. В связи с этим увеличивается грузооборот, флот пополняется новыми, высокоэкономичными универсальными и специализированными судами, увеличивается пропускная способность морских портов и наращиваются мощности судоремонтных предприятий.

В будущем предусматривается развитие всех компонентов, составляющих единое целое такой отрасли народного

хозяйства страны и ее морского могущества, как морской транспортный флот.

Промысловый флот является составной частью гражданского флота и важным компонентом морской мощи государства. Роль этого флота резко возросла в результате прогресса в освоении человечеством Мирового океана, увеличения масштабов использования различных продуктов моря животного и растительного происхождения в пищевых и промышленных целях. Его важнейшая задача заключается в обеспечении решения острой продовольственной проблемы, стоящей перед человечеством.

По официальным данным ФАО<sup>1</sup>, продовольственное положение населения земного шара является неблагоприятным главным образом из-за недостатка животных белков в рационе питания, от чего страдает около 2 млрд. человек, т. е. половина всего населения. Такое ненормальное положение по мере роста населения планеты усугубляется капиталистическими отношениями в большинстве стран. Поэтому человечество все больше обращает свои взоры к потенциальным биологическим ресурсам Мирового океана.

Ловлей рыбы и добычей морского зверя люди занимаются испокон веку, однако развитие промыслового флота на индустриальной основе началось со второй половины XIX века в связи с резким увеличением потребностей в белках и совершенствованием техники мореплавания.

Вначале этот процесс шел медленно. Так, за период с 1850 по 1900 г. средний годовой прирост мирового улова составлял весьма скромную по современным масштабам цифру — примерно 40 тыс. тонн. В период между двумя мировыми войнами прирост достиг уже солидной величины — 1,3 млн. тонн, а в послевоенное время возрос в среднем до 2,3 млн. тонн.

В настоящее время наибольшее значение в морском и океанском промысле имеет рыба (89%), затем следуют моллюски (5%), ракообразные (2,3%), морские звери (1,8%), водная растительность (1%)<sup>2</sup> и др.

За период с 1948 по 1967 г. мировой улов рыбы и добыча других морепродуктов увеличились почти в 3 раза — с 22 до 62 млн. тонн. Однако после 1967 г., несмотря на значительное улучшение технической оснащённости промысло-

---

<sup>1</sup> Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН.

<sup>2</sup> См.: Промысловый флот капиталистических стран. М, Судостроение, 1971, с. 10, 11.



го флота, темпы роста улова заметно снизились. Одной из причин этого является истощение рыбного стада в результате безрасчетной интенсификации улова в важных, хорошо освоенных, ранее традиционных районах рыболовства. Поэтому возникла острая необходимость в регулировании норм вылова некоторых рыб, добычи морского зверя и создании в целом научно обоснованной системы ведения морского рыбного хозяйства.

В настоящее время добыча морских биологических ресурсов дает примерно  $3/4$  всех доходов, получаемых от Мирового океана. Промышленным рыболовством занято в мире более 7 млн. человек. Мировая добыча рыбы и других морепродуктов достигает уровня 70 млн. тонн в год. Эта цифра сравнительно близка к оптимально допустимой, определенной с учетом реального годового естественного воспроизводства биологической массы продуктов моря и условий их распространения в океанах.

Рыболовством и промыслом морского зверя в мире занимаются многие сотни тысяч гребных, парусных и моторных судов. Однако основу современного промыслового флота составляют самоходные крупные суда, предназначенные для лова рыбы и добычи морского зверя в удаленных районах морей и океанов, обработки продукции, хранения и перевозки ее до береговых баз.

Регистр Ллойда подразделяет современные промысловые суда по их назначению на две основные группы: траулеры и другие рыболовные (зверобойные) суда валовой вместимостью от 100 до 4000 рег. тонн и более; рыбные транспорты и рыбные заводы (по нашей терминологии — транспортные рефрижераторы и промысловые плавучие базы) валовой вместимостью от 100 до 10 000 рег. тонн и более.

Современные промысловые суда обладают значительной мореходностью, большой дальностью плавания и автономностью. Они, как правило, оснащены новейшими навигационными, гидроакустическими и радиоэлектронными средствами, промысловым и технологическим оборудованием.

Решающую роль в развитии мирового промыслового флота в послевоенный период сыграли проведенные в разных странах, в первую очередь в Советском Союзе, научные исследования в области биологии рыб, прогнозирования районов и маршрутов их передвижения, разработка на этой основе новых способов разведки рыбных богатств и необходимых технических средств для их обнаружения, а также новых, более совершенных средств лова, переработки, хранения и доставки продукции потребителям.

Рост добычи морских продуктов средствами промыслового флота играет существенную роль в производстве пищевых продуктов и сырья для функционирования многих отраслей промышленности. Поэтому в настоящее время промышленным рыболовством занимаются почти 80 стран мира.

В 1976 г. мировой крупнотоннажный промысловый флот насчитывал 19 651 судно (100 рег. тонн и более) общей валовой вместимостью свыше 11,8 млн. рег. тонн<sup>1</sup>, в том числе 18 923 добывающих судна (траулеры, сейнеры, зверобойные шхуны и др.) общей вместимостью 8,24 млн. рег. тонн, 728 перерабатывающих и транспортных судов общей вместимостью более 3,6 млн. рег. тонн.

По числу судов промыслового флота и их валовой вместимости, а также по объему добычи среди капиталистических государств на первом месте в мире стоит Япония.

Промысловый флот Японии в 1976 г. насчитывал 3076 судов суммарной вместимостью около 1,19 млн. рег. тонн. Добычей рыбы занято в этой стране около 3 млн. человек, годовая добыча в 1974 г. составила 10 млн. тонн рыбы и других морепродуктов. Рыба является одним из основных продуктов питания и важной статьёй экспорта.

Республика Перу, промысловый флот которой по числу судов и их суммарной вместимости занимает лишь 11-е место в мире (608 судов общей вместимостью около 126 тыс. рег. тонн), благодаря непосредственной близости (30—50 миль) к богатейшим тихоокеанским районам рыболовства вылавливает рыбы более 9 млн. тонн ежегодно.

Крупными рыбодобывающими странами являются Соединенные Штаты Америки, имеющие 1886 крупнотоннажных судов общей вместимостью около 425 тыс. рег. тонн, Норвегия (689 судов общей вместимостью 218 тыс. рег. тонн) и Южно-Африканская Республика (143 судна общей вместимостью 75 тыс. рег. тонн). Каждая из этих стран ежегодно добывает от 2 до 3 млн. тонн рыбы и других морепродуктов. Среди других рыбодобывающих капиталистических стран важное место занимают Англия, Канада, Испания, Дания, Чили и другие с годовым уловом более 1 млн. тонн.

Основную часть продукции в мировом морском промысле до 1957 г. давал Атлантический океан. Затем центр тяжести переместился в Тихий океан, на долю которого к 1970 г. приходилось около 55% вылова. На долю Индийского океана приходилось всего около 5% мировой добычи морепродуктов.

<sup>1</sup> Lloyd's Register of Shipping. London, 1977.

Опыт двух мировых войн показал, что промысловые суда широко использовались в составе военного флота для решения вспомогательных и боевых задач, преимущественно в сфере обороны и защиты портов и районов базирования военного флота.

Наша страна располагает крупным промысловым флотом, который составляет основу ее рыбной промышленности. Начало созданию советского промыслового флота было положено 9 декабря 1918 г., когда постановлением ВСНХ было образовано Главное управление по рыболовству и рыбной промышленности в России (Главрыба). В последующие годы государство вкладывало большие средства в расширение технической базы морского рыболовства, и прежде всего в приобретение и строительство судов.

Война существенно затормозила развитие советского рыболовства и его флота. Наибольшие потери он понес в Азово-Черноморском, Балтийском и Северном бассейнах. Были выведены из строя береговые предприятия рыбной промышленности, порты, судостроительные заводы, потеряно около 5 тыс. судов. Улов рыбы в стране резко сократился.

После окончания войны с новой силой развернулась работа по строительству и развитию отечественного промыслового флота. И сейчас в самых отдаленных районах Мирового океана можно встретить рыбопромысловые суда, несущие флаг нашей Родины.

Наш промысловый флот, вступив в девятой пятилетке в полосу коренного технического перевооружения, достиг в этой области больших результатов. В настоящее время 87% общей добычи рыбы в СССР приходится на районы океанического рыболовства. Интенсивность промысла возросла в 3 раза, несмотря на то что многие капиталистические государства расширили зоны территориальных вод и установили специальные рыболовные зоны шириной до 200 миль, в результате чего до 40% площади рыбопромыслового шельфа с возможным уловом рыбы 10 млн. тонн в год оказались закрытыми для флотов других стран.

Сокращение промысловых баз помимо увеличения радиуса действия флота в Мировом океане стимулировало также развитие лова на больших глубинах. Если до второй мировой войны траление производилось на глубинах до 200—400 метров, то в настоящее время освоено траление на глубинах до 1000 метров. Советский Союз в освоении глубоководных районов лова идет впереди других стран мира. Соответствующие исследования по глубоководному тралению ведутся также в ФРГ, Испании, Франции, Англии. В этих

странах суда отдельных типов способны производить траление на глубинах 600—1000 метров.

В настоящее время отечественный рыбопромысловый флот по числу судов различного назначения занимает первое место среди крупнейших промысловых флотов мира. Он имеет добывающие, обрабатывающие и транспортные суда, а также необходимые средства обеспечения.

Суда советского промыслового флота отличаются универсальностью, т. е. располагают различными орудиями лова. Благодаря этому они не связаны с сезонностью добычи определенных видов рыб и способны полностью переработать улов. Они характеризуются высокими экономическими показателями.

Дальнейшее развитие промыслового флота обусловлено тем, что районы промысла будут и впредь удаляться от береговых баз. Будет меняться характер работы промысловых судов, в связи с чем изменится и структура промыслового флота. В его составе появятся супертраулеры, предназначенные для автономной работы в удаленных районах с тяжелой метеорологической обстановкой. Возрастет численность средних универсальных добывающих судов, предназначенных для работы в составе экспедиций, а также автономно в близко расположенных районах лова, где нерационально использование крупных добывающих судов. Увеличится число специализированных добывающих судов, а также судов обеспечения.

Учитывая развитие техники судостроения, можно предположить, что новые промысловые суда в ближайшем будущем будут обладать значительно возросшей мощностью энергетических установок, что позволит им не только резко поднять производительность путем использования тралов увеличенных размеров и ведения лова при повышенных скоростях траления и на больших глубинах, но и увеличить мобильность флота в целом. Вместе с тем новые энергетические возможности откроют путь к дальнейшему совершенствованию технологии переработки уловов, позволят значительно улучшить условия труда и быта личного состава, повысят безопасность мореплавания.

Дальнейшее развитие рыбопромыслового флота внесет значительный вклад в обеспечение советского народа продуктами питания. Одновременно с этим расширение районов плавания промыслового флота пополнит наши познания о Мировом океане в результате широких океанографических, метеорологических и других исследований океанской среды, проводимых наряду с промысловой работой.

Тысячи моряков транспортного и промыслового флотов своими многомесячными плаваниями демонстрируют всему миру приверженность нашего народа к мореплаванию, любовь к этой трудной, но славной профессии, которой наши предки занимались еще много веков назад, и развенчивают миф о «сухопутной» особенности советских людей.

Морская мощь Советской державы прежде всего зиждется на замечательных кадрах профессиональных моряков, посвятивших свою жизнь увлекательной и очень трудной морской профессии.

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОКЕАНА

Мировой океан используется человечеством с незапамятных времен. По мере упрочения первого в истории классового общества — рабовладельческого строя — развивалось и мореплавание, служившее тогда одним из важных средств развития работорговли и товарообмена. К этому периоду относится возникновение некоторых неписаных морских обычаев, соблюдение которых считалось обязательным и которые спустя некоторое время были зафиксированы в письменных документах договорного характера и приобрели значение международных норм. Так, в III—II веках до нашей эры появился Родосский кодекс, признававшийся греками и римлянами. Нормы этого кодекса в дальнейшем получили название Родосского морского права. В VII веке возник морской кодекс византийского права — «Базилика», регулировавший торговлю стран Леванта. Позднее получили известность и другие своды морских правил и обычаев. Все они были направлены на защиту торговых интересов наиболее могущественных рабовладельческих государств того времени и основывались на концепции «права сильного». Однако уже тогда высказывалась идея свободы открытого моря. Например, согласно классическому римскому праву считалось, что воздух, проточная вода и море в силу естественного права предназначены для общего пользования всех народов.

С переходом к феодальному способу производства огромные рабовладельческие государства распались на множество мелких самостоятельных княжеств. Феодалы считали себя не только неограниченными владыками своих земель, но и собственниками пересекавших их владения рек, а также морей и океанов.

Стремление сюзеренов к личному обогащению порождало многочисленные междоусобные войны, служившие единст-

венным средством территориальных приобретений. Этому в немалой степени способствовал более высокий по сравнению с рабовладельческим строем уровень развития производительных сил и техники. Появилась возможность с помощью довольно совершенного парусного флота оторваться от берегов и устремиться на поиски новых земель с целью завладеть их богатствами.

Эпоха великих географических открытий дала толчок развитию мореплавания, а вместе с ним пиратству, работорговле и завоевательным походам. В этот период «право сильного» приобрело еще большее значение, что нашло отражение и в морском праве.

Захват морскими державами вновь открытых земель одновременно приводил и к присвоению определенных морских пространств. Так, в 1494 и 1529 гг. Испания и Португалия в договорном порядке разграничили свои сферы влияния в Мировом океане: Испания заявила о своем исключительном праве на судоходство в Западной Атлантике, в Мексиканском заливе и в Тихом океане, а Португалия — в Восточной Атлантике и в Индийском океане. Эти морские державы присвоили себе право преследовать и захватывать в качестве приза все иностранные суда, появляющиеся в контролируемых ими водах, облагать их таможенными сборами, а также судить экипажи по своим законам.

В период средневековья на владение морями претендовали и другие государства: Дания — на северные моря, расположенные между Норвегией, Исландией и Гренландией, Генуя — на Лигурийское море и Лионский залив, Англия — на все моря и океаны, омывающие ее владения, а Венеция объявила своей собственностью Адриатическое море<sup>1</sup>.

Выступая против подобных притязаний на открытое море, развивающаяся буржуазия и ее идеологи выдвинули требование свободы мореплавания, свободы экономических связей. Так, в 1609 г. голландский юрист Гуго Гроций в книге «*Magis liberum*» («Свободное море») привел убедительные обоснования в защиту свободы открытого моря, направленные против господства Англии на морях.

Таким образом, в период становления капиталистических отношений началась активная борьба против реакционного принципа феодального права владения морями, борьба за признание их свободными. Этот важный прогрессивный шаг

---

<sup>1</sup> См.: Молодцов С. В. Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа. М., Изд-во АН СССР, 1960, с. 11.

в области международного морского права способствовал возникновению и других его позитивных норм. По мере дальнейшего экономического и социального развития общества роль принципа свободы открытого моря постоянно повышалась и в современную эпоху приобрела особое значение.

Необходимость равной для всех свободы плавания по морям и океанам была обусловлена прежде всего экономическими потребностями государств, ибо развитие производительных сил привело к образованию мирового рынка, а отсюда и мирового фрахтового рынка. Международная торговля не могла существовать без транспорта, а им мог быть только морской транспорт<sup>1</sup>.

За свободу морей выступал и основной революционный класс — пролетариат, формировавший свое правосознание, и его идеологи. «...Море, как общая просторная дорога всех наций,— писал Карл Маркс в 1861 г.,— не может находиться под суверенитетом какой-либо... державы»<sup>2</sup>.

Определенную роль в развитии морского права сыграли международные конгрессы, состоявшиеся в Вене (1815 г.) и в Париже (1856 г.). На этих конгрессах при всей их реакционности были приняты, в частности, такие прогрессивные постановления, как постановление о свободе судоходства на некоторых международных реках, об осуждении работорговли, отмене каперства и ограничении права захвата.

Принцип свободы открытого моря как общепризнанный хотя и утвердился со второй половины XVIII века, однако феодальные и буржуазные государства, борясь за господство на морях и захват чужих земель, постоянно его нарушали.

В XIX и XX столетиях США, Англия, Германия, Франция и другие капиталистические государства стремились продолжать политику господства на море, чем грубо нарушали основы принципа свободы открытого моря. Так, например, Соединенные Штаты уже после окончания второй мировой войны под предлогом «защиты» свободы мореплавания пытались возродить старую политику диктата в открытом море, в частности введя в практику незаконный и явно рассчитанный на запугивание облет своими военными самолетами транспортных судов.

Чтобы воспрепятствовать деятельности Военно-Морского Флота СССР в Мировом океане, их корабли повсеместно создавали советским кораблям трудности плавания, сбли-

---

<sup>1</sup> См.: Хлестов О. Международно-правовые проблемы Мирового океана. — *Международная жизнь*, 1973, № 2, с. 48.

<sup>2</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 15, с. 439.

жались с ними на малые дистанции и маневрировали в непосредственной близости от них, имитируя при этом использование оружия, и т. п. Самолеты США и других империалистических государств не только постоянно сопровождали советские корабли в открытом море, но и совершали их облеты на недопустимо малых, опасных высотах и расстояниях. Однако эта практика не принесла желаемых результатов, поскольку грубой силе были противопоставлены отличная выучка советских командиров, смелость и настойчивость, высокая воинская дисциплина и морская культура экипажей советских кораблей, а также прочные знания и пунктуальное выполнение норм международного морского права.

Советский Союз всегда выступал против различного рода посягательств на свободу мореплавания в открытом море, совершавшихся военно-морскими и военно-воздушными силами США и других государств — участников Североатлантического блока. Так, в период 1948—1971 гг. Советское правительство решительно и последовательно выступило против облетов военными самолетами США советских и других иностранных торговых судов, а также применявшейся военными кораблями и самолетами США противоправной практики «опознания» судов путем опасного сближения и пересечения их курсов, имитации использования оружия и других недозволённых приемов.

Встретив достойное противодействие со стороны советского ВМФ, энергично поддерживаемое дипломатическими действиями Советского правительства, правящие круги США были вынуждены пойти на переговоры по предотвращению инцидентов в открытом море.

В результате ряда встреч военных делегаций двух стран было подготовлено и в мае 1972 г. подписано Соглашение между правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним.

Известно, что этот документ играет положительную роль для обеспечения безопасности судоходства на международных морских путях и укрепления международной законности на морях. Соглашение, определяя взаимные обязанности сторон, подтвердило принципы, признанные международным правом. Практика применения этого Соглашения заметно оздоровила обстановку в открытом море. Несмотря на то что оно является двусторонним, по-видимому, к нему могут присоединиться другие заинтересованные страны.



Итак, на различных этапах развития общества международное право в целом и морское право в частности не оставались неизменными.

В период капитализма, так же как и в эпоху всех предыдущих общественно-экономических формаций, основанных на частной собственности и эксплуатации человека человеком, международное право использовалось преимущественно в интересах господствующих классов, а сфера его действия ограничивалась лишь так называемыми цивилизованными государствами. Так называемые нецивилизованные, т. е. колониальные, народы не пользовались защитой международного права.

Современное международное право, характерное для эпохи перехода от капитализма к социализму, сформировалось уже после Великой Октябрьской социалистической революции под могучим воздействием новых принципов в международных отношениях, не известных ни в одну из предыдущих эпох. Это право призвано регулировать отношения между государствами различных общественно-экономических систем на основе принципов суверенного равенства всех государств, их взаимного уважения и мирного сосуществования. В нем имеются прогрессивные нормы, созданные в наши дни при самом активном и непосредственном участии Советского Союза, других социалистических и развивающихся государств, и сохранены позитивные нормы и принципы прошлых эпох.

Международное морское право, являясь частью общего международного права, развивается под воздействием всех его основополагающих принципов, таких, как принцип уважения государственного суверенитета, принцип равноправия государств, принцип мирного сосуществования, принцип ненападения, принцип мирного разрешения международных споров и т. д. Одновременно оно, как отрасль международного права, непосредственно связанная с использованием океанов и морей, содержит систему характерных только для него принципов и норм. К ним можно, например, отнести принцип свободы открытого моря, принцип свободы мореплавания, ведения морских промыслов, принцип иммунитета военных кораблей и государственных судов и др.

Международное морское право устанавливает правомерные основы отношений независимых государств и правила взаимоотношений между ними и их органами в морях и океанах.

Значительным шагом вперед в развитии морского права явилась работа Комиссии международного права и I (Же-

невской) конференции ООН по морскому праву 1958 г. Конференция рассмотрела и приняла четыре действующие в настоящее время конвенции: об открытом море, о территориальном море и прилежащей зоне, о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря, о континентальном шельфе. В этих конвенциях получили кодификационное закрепление такие общепризнанные принципы и нормы международного морского права, как принцип свободы открытого моря, принцип суверенитета государства над территориальным морем, суверенные права государств над континентальным шельфом в целях разведки и разработки его естественных богатств и др.

I конференция ООН по морскому праву сыграла важную роль в укреплении международного правопорядка и развитии сотрудничества государств.

Особенностью современного международного морского права является выработка большинства его норм на основе взаимных соглашений и договоренностей между независимыми суверенными государствами, в том числе и государствами с различными социально-экономическими системами.

Ныне действующие положения международного морского права кодифицированы в многочисленных конвенциях и договорах, в том числе и в Женевских конвенциях, представляющих собой впервые созданный свод норм и принципов международного морского права, апробированных многолетней практикой.

Международное морское право наших дней содержит нормы, определяющие правовой режим открытого и территориального моря, внутренних вод и прилегающих зон, континентального шельфа и дна морей за его пределами, международных проливов и каналов, демилитаризованных и нейтрализованных морских районов и территорий, научных исследований в Мировом океане, рыболовства и ведения иного морского промысла. В нем нашли отражение вопросы по борьбе с загрязнением океана, правового положения военных кораблей, торговых судов и другие не менее важные международно-правовые понятия. Оно содержит также нормы, выработанные в результате многовекового опыта морских государств и направленные на обеспечение безопасности мореплавания, оказание помощи терпящим бедствие на море. В этой области на основе широкого сотрудничества принят и функционирует ряд международно-правовых актов.

Однако современное международное морское право не является сводом застывших канонов. Отдельные его положения

продолжают развиваться и совершенствоваться. После Женевских конференций по морскому праву совершенствование шло по пути частичной кодификации отдельных норм и институтов морского права, проводимой различными международными организациями, входящими в систему ООН. А с конца 60-х годов этот процесс приобретает небывалый по широте характер и определяется в первую очередь такими политическими факторами, как неизмеримо возросшее влияние на развитие международных отношений содружества социалистических государств, распад колониальной системы, повышение политической активности развивающихся стран на международной арене, в том числе и стран, недавно освободившихся от колониальной зависимости, а также дальнейшее углубление общего кризиса капитализма. Кроме того, на развитие современного международного морского права оказывают значительное влияние расширившиеся в результате научно-технического прогресса возможности освоения огромных природных богатств Мирового океана.

Моря и океаны, их подводное пространство стараниями ряда капиталистических государств ныне стали объектом споров и экономического соперничества между отдельными государствами и социальными мировыми системами. В последнее время из-за этого нередко осложняются международные отношения. В то же время действующее международное морское право пока не в состоянии разрешить многие актуальные международно-правовые проблемы, являющиеся фактором, оказывающим серьезное воздействие на развитие международных отношений, внутреннюю и внешнюю политику многих государств.

Решение этих проблем наряду с созданием единой системы принципов и норм современного морского права стало одной из важнейших задач международных отношений наших дней.

Вопросы использования Мирового океана и возникающие в связи с этим политические, экономические и правовые проблемы широко обсуждаются на международных конференциях, совещаниях, научных симпозиумах и переговорах.

Для рассмотрения комплекса правовых вопросов деятельности государств в Мировом океане по решению Генеральной Ассамблеи ООН в 1973 г. создана и продолжает работу III конференция ООН по морскому праву. Конференция должна установить статус различных морских районов, определить права и обязанности государств, связанных с эксплуатацией ресурсов и другими видами деятельности в пределах пространств Мирового океана.

Развернувшаяся в настоящее время борьба за разработку системы юридических норм и принципов, определяющих правовой режим океанов и морей, фактически является борьбой за то, по каким путям пойдет их дальнейшее использование.

На конференции сталкиваются две основные тенденции, линия на взаимоприемлемое урегулирование всех вопросов морского права, которой придерживаются социалистические и многие развивающиеся страны, и противостоящая ей тенденция ряда капиталистических стран, стремящихся захватить обширные морские пространства и навязать путем односторонних актов произвольный режим их использования.

Советский Союз, придавая важное значение работе III конференции ООН по морскому праву, выступает за разработку и принятие справедливого режима в Мировом океане, который обеспечивал бы в равной мере интересы всех государств, в том числе СССР и других социалистических стран.

«Мировой океан, занимающий более двух третей поверхности нашей планеты, всегда был крупным фактором в международной политике,— отмечал А. Н. Косыгин.

<...> Идущий сейчас процесс коллективной разработки нового порядка на морях и океанах, конечно, не прост. Мы исходим из того, что будущий правовой режим должен способствовать укреплению мира и повышению благосостояния народов, а практические вопросы использования Мирового океана должны учитывать разумные интересы всех государств. Попытки же решать эти вопросы односторонне, без должного учета потребностей и законных прав других стран могут превратить моря и океаны еще в один источник напряженности и конфликтов. Мы же хотим избежать этого.

На конференции ООН по морскому праву сделан, на наш взгляд, определенный сдвиг в разработке проекта новой международной конвенции. Необходимо предпринять дальнейшие совместные усилия, чтобы преодолеть остающиеся разногласия и успешно завершить это крупное дело»<sup>1</sup>.

В то же время последние сессии конференции, отражая другой подход, проходят в обстановке все более усиливающегося давления со стороны наиболее развитых капиталистических государств, и особенно США, в их стремлении добиться установления такого правопорядка в Мировом океане, который отвечал бы интересам монополий, жаждущих захвата все новых и новых пространств Мирового океана.

<sup>1</sup> Правда, 1977, 22 сент.

В этих условиях Советский Союз последовательно выступает за утверждение таких норм международного права, которые способствовали бы упрочению всеобщего мира и безопасности и отвечали бы интересам укрепления независимости развивающихся государств, справедливым интересам всех стран и подъему их благосостояния за счет морских ресурсов.

Речь идет о комплексе международно-правовых проблем, затрагивающих важные политические, экономические и оборонные интересы большинства государств. К их числу относятся: установление единого, 12-мильного предела ширины территориальных вод; обеспечение свободного прохода и полетов через международные проливы; признание прав на 200-мильные экономические зоны и права на иностранное рыболовство в них на взаимоприемлемых условиях; установление фиксированной границы континентального шельфа и режима морского дна за его пределами; борьба с загрязнением морской среды; научные исследования Мирового океана и др.

Общая принципиальная линия в проведении миролюбивой внешней политики нашла отражение в подходе Советского Союза к решению конкретных проблем морского права. Предложения СССР по вопросам правового режима территориального моря, внесенные им совместно с Болгарией, ГДР и Польшей, учитывают исторический опыт, объективные потребности государств в развитии международного мореплавания и торговли. Они учитывают также обоснованные экономические интересы и интересы безопасности прибрежных государств. Эти предложения направлены на утверждение суверенитета прибрежных государств в прилежащих к их берегам территориальных водах при уважении ими права мирного прохода иностранных судов.

подавляющее большинство государств разделяют сформулированное СССР предложение о 12-мильном пределе ширины территориального моря и не поддерживают притязания отдельных стран на его расширение до 200 морских миль.

С проблемой ширины территориальных вод тесно связана проблема свободы прохода через международные проливы и пролета в воздушном пространстве над ними. Все проливы по значению для судоходства можно разделить на несколько категорий.

К одной из них относятся проливы, связывающие отдельные моря и океаны и интенсивно используемые для международного судоходства (Ла-Манш, Па-де-Кале, Гиб-

ралтарский, Сингапурский, Малаккский и многие другие). В силу исторически сложившихся норм обычного морского права в таких проливах всегда существовала и должна существовать свобода прохода судов и пролета самолетов на основе равенства всех флагов, так как в нормальном функционировании международных морских путей заинтересованы все государства земного шара. Однако некоторые страны, берега которых омываются международными проливами, под предлогом защиты своего суверенитета и обеспечения безопасности выступают против этой свободы, пытаются поставить под свой контроль все международное судоходство, а в некоторых случаях и ущемить законные жизненно важные интересы отдельных государств.

Советский Союз выступает за то, чтобы в проливах, используемых для международного судоходства, была обеспечена свобода прохода судов и пролета самолетов всех стран при соблюдении гарантий безопасности прибрежных государств. Без обеспечения такой свободы немыслимо и практически невозможно осуществление общепризнанного принципа свободы открытого моря, способствующего нормальному развитию взаимоотношений между государствами.

К совершенно иной категории относятся проливы, лежащие в стороне от международных морских путей. Такие проливы имеют значение в основном лишь для примыкающих к ним государств, поэтому регулирование судоходства в таких проливах всегда было и должно оставаться прерогативой национальных властей.

Другая группа проблем международного морского права тесно связана с расширением возможностей практически начавшегося промышленного освоения ресурсов морского дна за пределами территориальных вод.

В связи с тем что в 1958 г. не был достаточно четко определен внешний предел распространения суверенных прав прибрежного государства на континентальный шельф, некоторые высокоразвитые страны, обладая техникой, необходимой для добычи минеральных ресурсов морского дна, стремятся добиться на конференции права практически бесконтрольно устанавливать внешнюю границу континентального шельфа, руководствуясь при этом постоянно меняющимися геоморфологическими данными о нем, а не юридическими критериями. При этом учитывается военное значение использования континентального шельфа, позволяющего размещать на нем разнообразные военные сооружения, в связи с чем такой подход к разрешению проблемы континенталь-

ного шельфа приобретает особый, агрессивный характер в действиях этих государств.

С проблемой определения внешней границы континентального шельфа тесно связана проблема определения границы международного района морского дна, режим которого предстоит определить на конференции.

Эксплуатацию ресурсов этого района мыслится осуществлять под контролем специально созданного международного органа, наделенного широкими полномочиями в области регулирования деятельности государств, ведущих разведку и разработку живых и минеральных ресурсов района, взимания лицензионной или арендной платы за пользование участками морского дна и распределения поступивших средств между участниками соглашения с учетом особых интересов развивающихся стран.

Советский Союз выступает за то, чтобы международный орган, который будет создан для регулирования и эксплуатации минеральных ресурсов международного района морского дна, осуществлял свою деятельность, принимая во внимание необходимость обеспечения для всех государств равных возможностей по освоению ресурсов района и предотвращению монополизации такой деятельности.

Нерешенность ряда ключевых проблем режима Мирового океана, а также политика некоторых государств, направленная на захват и раздел морских пространств и ресурсов, способствовали росту за последние годы числа односторонних и произвольных актов отдельных прибрежных государств.

Такая политика тесно связана и с односторонним установлением, не дожидаясь решений конференции по морскому праву, 200-мильных экономических зон. К середине 1979 г. несколько десятков государств уже установили экономические и рыболовные зоны шириной до 200 миль. В экономических зонах прибрежные государства осуществляют суверенные права на живые и минеральные ресурсы, исключительную юрисдикцию в отношении проведения научных исследований, возведения искусственных островов, сооружений и юрисдикцию в целях предотвращения загрязнения морской среды и борьбы с ним. Более того, некоторые государства принимают такие национальные законы, положения которых, по существу, выходят за рамки обсуждаемого на конференции проекта Конвенции и, таким образом, не способствуют достижению взаимоприемлемых для всех государств решений.

Не остались в стороне от подобных односторонних действий Соединенные Штаты Америки и страны «Общего рынка». В США 26 ноября 1976 г. был принят закон о сохранении рыбных запасов и управлении рыболовством в 200-мильной зоне, введенный в действие с 1 марта 1977 г. С 1 января 1977 г. вступило в силу соглашение о 200-мильной рыболовной зоне стран «Общего рынка». Эти акции США и «Общего рынка» вызвали своего рода цепную реакцию по принятию аналогичных национальных законов многими развивающимися странами.

В этих условиях Советскому Союзу не оставалось ничего иного, как принять ответные меры по защите рыбных ресурсов в морях, прилегающих к берегам СССР. 10 декабря 1976 г. был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «О временных мерах по сохранению живых ресурсов и регулированию рыболовства в морских районах, прилегающих к побережью СССР», введенный в действие для районов Тихого и Северного Ледовитого океанов с 24 февраля 1977 г. и для районов Баренцева моря с 17 мая 1977 г.

Советский Союз и другие социалистические страны выступают за конвенционное закрепление разрешительного порядка проведения научных исследований в экономических зонах и сохранения свободы научных исследований за их пределами в качестве норм международного морского права, так же как и за максимальное сохранение других свобод открытого моря, уже кодифицированных международными конвенциями.

Проблема предотвращения загрязнения окружающей человека среды, в том числе и Мирового океана, в современных условиях в связи с дальнейшим развитием промышленности, судоходства, добычей из недр морского дна нефти и газа, расширением научных исследований на морском дне и в его недрах и т. п. также имеет актуальное значение. Ее решение возможно на основе разумного сочетания международных соглашений и национального законодательства. Однако при этом важное значение приобретает максимальное сохранение общепризнанной свободы судоходства в открытом море, которое не может быть под предлогом борьбы с загрязнением подчинено иностранному контролю.

В Советском Союзе этой проблеме уделяется большое внимание, о чем, в частности, свидетельствуют постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении охраны природы и улучшении использования природных ресурсов», «О мерах по предотвращению загрязнения бассейнов Черного и Азовского морей», а также участие Советского Союза



во многих международных соглашениях, касающихся предотвращения загрязнения моря.

Современный уровень научно-технического прогресса и дальнейшее развитие разносторонней деятельности государств в Мировом океане вызвали потребность возведения в его водах и на дне различных искусственных сооружений промышленного и научного характера. О размахе этой деятельности свидетельствует, например, то, что в различных районах континентального шельфа только для добычи нефти уже размещены многие сотни платформ. Причем сейчас возведение искусственных сооружений реально не только на континентальном шельфе и покрывающих его водах, но и далеко за их пределами.

Однако вопрос о правовых нормах, регулирующих деятельность государств, связанную со строительством и эксплуатацией искусственных сооружений и обеспечением безопасности как судоходства, так и самих сооружений, а также с защитой окружающей среды от загрязнения, современным международным правом в достаточной мере не решен. Пока имеются лишь нормы, в общих чертах регламентирующие создание искусственных сооружений только на континентальном шельфе, предназначенных лишь для промышленной разведки и разработки естественных богатств дна и его недр. Что же касается размещения и правового положения искусственных сооружений, выполняющих другие задачи или установленных за пределами континентального шельфа, то до настоящего времени нет международно-правовых актов, регламентирующих этот вид деятельности. Уже в ближайшие десятилетия такое положение может создать препятствия как для строительства таких сооружений, так и для судоходства и иной законной деятельности, осуществляемой на основе принципа свободы открытого моря, закрепленного международными соглашениями.

Советский Союз стоит за разумное разрешение этой проблемы с учетом интересов всего международного сообщества, в том числе и государств, не имеющих выхода к морю, и выступает за скорейшую ликвидацию этого пробела в современном международном праве.

Проблема статуса искусственных установок на морском дне за пределами 12-мильных территориальных вод тесно связана с вопросом о запрещении использования морского дна за указанными пределами в военных целях, представляющим собой часть проблемы прекращения гонки вооружений и последующего их сокращения, а затем и разоружения. Сейчас в этой области уже достигнуты определенные

успехи. Усилиями Советского Союза и других миролюбивых стран подписан и вступил в силу международный договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в их недрах за пределами 12-мильной зоны прибрежных государств ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения. Предпринимаются усилия для полной демилитаризации морского дна за указанными пределами.

Некоторые государства неправомерно связывают вопрос о демилитаризации морского дна с вопросом запрещения плавания атомных подводных лодок за пределами собственных территориальных вод, т. е. практически во всем Мировом океане, игнорируя принцип обеспечения равной безопасности государств с различным социально-экономическим строем. Этот вопрос не может решаться изолированно от таких, например, вопросов, как ликвидация военных баз на иностранных территориях, запрещение полетов самолетов с ядерным оружием на борту за пределами национальной территории, и им подобных.

Советский Союз всегда стоял и продолжает стоять на позициях прекращения гонки вооружений и сокращения сферы военной деятельности государств, но не в одностороннем порядке, а на основе принципа обеспечения равной безопасности заинтересованных сторон.

Последовательная и активная позиция делегаций Советского Союза и других социалистических стран на прошедших сессиях III конференции ООН по морскому праву значительно способствовала продвижению вперед в вопросах выработки новой Конвенции по морскому праву. Проявляя заинтересованность в скорейшем принятии указанной Конвенции, социалистические страны сделали ряд важных шагов для учета интересов различных групп государств на конференции.

Таким образом, современное развитие производительных сил общества в значительной мере связано с освоением богатств океана и использованием его энергетических возможностей. К этой проблеме в настоящее время приковано внимание всего человечества. Из проблемы национальной, какой она оставалась долгие годы, она превратилась в интернациональную, вышла за рамки политики отдельных стран и обрела международный характер. Для ее решения необходимо ныне объединение усилий многих государств, что и находит отражение в заключении ряда международных соглашений и принятии многими странами определенных обязательств. К ним можно отнести взаимные обязательства стран СЭВ, а также Соглашение между правительством

СССР и правительством США о сотрудничестве в области исследования Мирового океана, подписанное в Вашингтоне 19 июня 1973 г.

Наша Родина, обладающая мощным транспортным, промышленным и исследовательским флотами, устанавливает тесные международные контакты, связанные с использованием богатств океана и его исследованием. Эти контакты, а также возросший авторитет Советского Союза позволили ему стать неперенным участником всех основных соглашений и конвенций, определяющих современные взаимоотношения государств, регламентируемые нормами морского международного права.

Миролюбивая политика КПСС и Советского правительства, глубокое уважение национальных особенностей, традиций и интересов других государств, неуклонное следование ленинским принципам интернационализма обуславливают вклад Советского Союза в решение проблем международного морского права, что служит интересам взаимного урегулирования отношений суверенных государств в использовании океанов. При этом вклад Советского Союза в общую практику международного морского права рационально сочетается с борьбой за соблюдение интересов Советского Союза и других стран социалистического содружества.

Обстановка, складывающаяся в настоящее время в Мировом океане, отражает объективные процессы общественного развития. Моря и океаны все в большей мере используются государствами не только для транспортных целей, морского промысла, добычи полезных ископаемых, но и для нужд военного мореплавания.

Рост оперативно-стратегических возможностей современных военно-морских флотов, широкое использование их государствами для достижения своих политических целей и громадные успехи военного кораблестроения способствовали созданию таких условий, при которых значительные силы флотов постоянно находятся в море, вдали от своих основных баз. Одной из специфических особенностей деятельности военно-морских флотов во второй половине XX века по сравнению с недавним прошлым является резкое возрастание интенсивности плавания соединений и отдельных военных кораблей в различных районах Мирового океана. Это обстоятельство в сочетании с колоссальным ростом транспортного и промышленного флотов способствует увеличению контактов, возникающих в процессе плавания между военными кораблями различных государств, между военными кораблями и торговыми судами, а также между местными

властями и военными кораблями при заходах в порты иностранных государств. Такие контакты в мирное время свойственны в наибольшей степени только одному виду вооруженных сил любых государств — военно-морскому флоту.

Совершая плавание, военный корабль может находиться в водах открытого моря, в архипелажных, территориальных или внутренних водах, проходить через проливы и другие части Мирового океана, правовой режим которых имеет свои особенности и оказывает определенное влияние на плавание. С другой стороны, правовое положение самого военного корабля также регламентирует его действия в районах, где возникает возможность вступления в контакт с иностранными военными кораблями, гражданскими судами и властями.

Правовое положение военного корабля в открытом море, территориальных водах или портах в настоящее время определяется его иммунитетом, в основе которого лежит общепризнанный принцип суверенного равенства государств в международных отношениях.

В силу присущего им иммунитета военные корабли одного государства независимо от их рангов не имеют никакой власти над военными кораблями и судами других стран, в каких бы водах Мирового океана они ни находились.

Всякий военный корабль рассматривается в качестве специфического органа государства и действует по полномочию своих властей, являясь одновременно представителем вооруженных сил. В этой связи в деятельности любого военного корабля, находящегося в плавании, могут возникать задачи военно-дипломатического характера.

При взаимоотношениях военных кораблей широко применяются как общие принципы международного права, так и специфические нормы и правила, касающиеся только военных кораблей. Для этой цели помимо международно-правовых норм широко используются нормы внутригосударственного права, а также различные технические нормы и правила, которые, будучи закреплены в международных документах, приобретают юридическую силу.

Командир военного корабля, находящегося вне своих внутренних и территориальных вод и выполняющего поставленные задачи, должен соблюдать и строго выполнять все международные соглашения, заключенные государством его флага, а также учитывать и уважать особенности национального законодательства иностранных прибрежных государств. Поэтому в СССР международное морское право изу-

чается во всех учебных заведениях, готовящих морских офицеров. Знание его основных положений и умелое применение их в своей деятельности не только является прямой служебной обязанностью каждого офицера советского Военно-Морского Флота, но и служит показателем его эрудиции и морской культуры.

\* \* \*

Из рассмотрения основных аспектов морской мощи Советского государства следует очевидный вывод о том, что, располагая морским могуществом и неустанно наращивая его, наша страна приобретает все новые и новые возможности для дальнейшего развития экономики и науки, повышения благосостояния советского народа, укрепления обороноспособности. Постоянно растущая морская мощь СССР обеспечивает все расширяющееся использование огромных ресурсов Мирового океана в различных отраслях народного хозяйства. Она открывает новые перспективы дальнейшего развития науки, быстрого и эффективного использования теоретических результатов океанографических исследований для экономического развития страны и позволяет удерживать ведущие позиции в мировой науке об океанах. Использование ресурсов Мирового океана в сочетании с дальнейшим развитием науки в этой области открывает новые направления экономической и политической интеграции социалистических стран, расширяет сферу их международного сотрудничества, повышает их престиж на международной арене.

Растущее морское могущество Советского государства обеспечивает успешное проведение его внешней политики, позволяет постоянно расширять торговые, транспортные, научные и культурные связи с другими странами, укреплять конструктивное сотрудничество государств с различным общественным строем, дает в руки нашему народу важнейшее средство в выполнении его исторической миссии — постоянного расширения экономической помощи всем странам, вставшим на путь независимого развития.

Осветив лишь в общих чертах те аспекты морской мощи страны, которые связаны с политикой, экономикой, международным правом и наукой, и считая, что морская мощь является важным фактором укрепления обороноспособности нашей страны, который придает ее Вооруженным Силам

такое качество, как способность отражать агрессию с океанских направлений, ставших в послевоенные годы для Советского Союза и других стран социалистического содружества более опасными, чем в прошлом, мы намерены в последующих главах более детально разобрать ее военную сторону, показать необходимость для нашей страны сильного и надлежаще организованного Военно-Морского Флота.

## ГЛАВА

## II

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ВОЕННЫХ ФЛОТОВ

**К**ак уже было сказано, среди ряда компонентов морской мощи государства основополагающим является военный флот со всей его многообразной и разветвленной организацией. Это корабли, авиация и другие силы, органы командования, управления и связи, система материально-тылового обеспечения и базирования, научно-исследовательские органы с их судами и испытательными центрами.

Каждое государство создает сложный организм военного флота по своим взглядам, опыту, исходя из задач, возлагаемых на флот политическим руководством, и экономических возможностей страны.

Нельзя строить флот, слепо копируя его состав и организацию с какого-то образца, будь этот образец флотом самой могущественной державы. Однако есть и много общего, что позволяет сравнивать мощь флотов, оценивать их боевые или оперативные возможности, степень технического совершенства.

Эта общность прежде всего вытекает из единства среды, где призван действовать флот, т. е. океана, а также из единства принципов кораблестроения и других наук, на основе которых оцениваются мореходные, прочностные, маневренные, боевые и другие качества корабля, из того общего, что обуславливает большие возможности использования океанов как развитых путей сообщения между континентами.

Разрешая проблемы торговли, надежных путей сообщения, связи между народами, рыболовства и морских промыслов, люди еще в древности осваивали отдельные прибрежные районы морей и океанов. Приморское положение многих стран способствовало развитию в них специфических отраслей промышленности, что, естественно, накладывало отпечаток и на развитие вооруженных сил государств, в той или иной мере занимавшихся строительством военных флотов и использовавших их в войнах.

В укреплении самостоятельности государств, территории которых омываются морями и океанами, в их экономическом и культурном развитии военно-морские флоты всегда играли большую роль. Могущество флотов было одним из факторов, способствовавших выдвигению отдельных государств в число великих держав. Более того, история показывает, что государства, не располагавшие военно-морскими силами, не могли длительное время занимать положение великих держав.

Иначе быть и не могло, ибо сферой действий флотов являются моря и океаны. Материки — это, по существу, гигантские острова, общая площадь которых едва достигает 150 млн. кв. километров. Их окружает, связывает между собой и держит во многих отношениях (в частности, в климатическом) в постоянной зависимости Мировой океан, поверхность которого равна 350 млн. кв. километров.

Как было сказано выше, моря и океаны служат неисчерпаемым источником разнообразных пищевых ресурсов, промышленного сырья и энергии. По морям и океанам проходят важнейшие и самые экономически выгодные пути сообщения, по которым осуществляются торговые и другие связи между народами. Все это определяет особую роль морей и океанов в экономике государств.

Общему росту экономики приморских стран и темпам ее развития способствовало создание в них многих зависящих от моря отраслей промышленности и хозяйства. Поэтому не случайно, что страны, население которых было связано с мореходством, раньше других становились сильными в экономическом и военном отношении. К ним можно отнести в различные периоды истории Испанию, Великобританию, Голландию, Францию, Португалию, Турцию, США. Все современные великие державы — морские государства.

Таким образом, и военная необходимость, и связанное с морем развитие экономики, и политическая борьба всегда и во всевозрастающих масштабах побуждали государства создавать, иметь и поддерживать на уровне своего времени военно-морские флоты.

По мере познания и освоения человеком океана росли масштабы использования водной среды для военных целей. В настоящее время, в эпоху грандиозных научных открытий, возможности для ведения боевых действий на океанских акваториях неимоверно возросли. В связи с этим океанские театры вместо своего прежнего значения — быть только ареной столкновения морских сил враждующих сторон — превратились в обширные районы для запуска мор-



ских баллистических ракет, стартующих с подводных лодок, и действий самолетов, поднимающихся с палуб авианосцев.

Для того чтобы лучше понять возможности флота настоящего и представить себе пути его развития в будущем, полезно обратить внимание на роль, которую играли военные флоты в системе вооруженных сил государств, в укреплении их независимого положения в прошлом.

Если раньше океанские направления таили в себе главным образом угрозу вторжения, возможность которого определялась соотношением сил флотов и наземных войск, то теперь, после создания систем морского стратегического оружия, они стали таить в себе, кроме того, и угрозу нанесения опустошающих ударов по районам, расположенным на территории противной стороны. В связи с этим боевые действия на океанских театрах составляют теперь важную часть вооруженной борьбы в целом. Наконец, океаны потеряли и прежнее значение защитных барьеров, которые во время двух мировых войн надежно отделяли страны Западного полушария от опустошительного огненного смерча и разрушений, имевших место на территориях стран Европы.

Сообразно этому изменились роль и значение океанских театров в современных условиях. Колоссально возросшие ударные возможности военно-морских сил и стремление руководящих военных деятелей империалистических государств достичь с их помощью преимущественного положения в решении стратегических задач — вот главный критерий, определяющий роль и значение океанских театров с военной точки зрения. При этом необходимо также отметить, что пространства океанов и прилегающих к ним морей являются не только обширнейшими стратегическими зонами развертывания крупных морских сил и расположения стартовых позиций подводных ракетносцев, но и акваториями, где на различных направлениях и в весьма выгодных для западных держав районах находятся многочисленные островные территории, удобные для создания опорных пунктов, рубежей, военно-морских и воздушных баз. Это позволило империалистическим государствам — членам агрессивных блоков окружить Советский Союз и другие страны социалистического содружества сильными группировками сухопутных, морских и воздушных сил, стартовыми позициями ракет, расположенными на суше и на море. Боевое применение всех этих сил связано с использованием мощных флотов, предназначенных для непосредственного ведения боевых действий или для всестороннего обеспечения других группировок. Благодаря широкому фронту и больш-

шой глубине океанских зон базирования империалисты способны ценой минимальных затрат эшелонировать силы своих флотов и маневрировать ими по направлениям, создавая в относительно короткие сроки сильные группировки в избранных районах Мирового океана, откуда они могут нанести ядерные удары по территории СССР.

Однако в плане глобальной стратегической обстановки нельзя не учитывать и следующего важнейшего обстоятельства, которое может иметь весьма существенное значение в ее оценке.

Америка, будучи отделена от Европы громадными просторами Атлантического океана, столетиями была в безопасности и не испытывала на себе ужасов войны. Находясь под защитой мощного флота, она привыкла к своей безопасности и безнаказанности. Теперь положение изменилось, и океанские направления ныне являются наименее обеспеченными в системе обороны США. Теперь в случае развязывания империалистами США войны против стран социалистического содружества территория США в отличие от прошлых войн может стать театром боевых действий, океанские просторы превратятся в арену ожесточенной борьбы флотов за достижение возможности в наибольшей степени использовать морскую мощь для решения важных стратегических задач.

## ФЛОТЫ ЗАПАДНЫХ СТРАН В XVI — XIX ВЕКАХ

Каждая общественно-экономическая формация создавала соответствующие ее экономическим и техническим возможностям военно-морские флоты. Например, в рабовладельческом обществе основой флотов были плоскодонные маломореходные гребные суда. В то время еще не существовало компаса, поэтому плавание совершалось только вблизи берегов. Для борьбы на море применялось холодное оружие: луки, копья, камнеметательные машины, поэтому тактика морского боя сводилась к таранному удару и, как правило, рукопашному абордажному бою.

В эпоху феодализма корабли флота оснастились парусами, стали килевыми и более устойчивыми, но оставались небольшими. На кораблях стала применяться артиллерия; что внесло значительные изменения в тактику морского боя, хотя таран и абордаж сохранялись еще длительное время.

Вступление на мировую арену капитализма привело к коренному изменению материально-технической базы вооруженной борьбы — к созданию парового флота, мощного ар-

гиллерийского вооружения и тяжелого бронирования. Соревнование артиллерии и брони на длительное время определило новое направление в развитии военного судостроения и военно-морского искусства — потребовалась разработка способов применения военно-морских флотов, адекватных новым средствам ведения борьбы на море. Значительные изменения в развитие флотов внесло создание подводных лодок и авиации, способной действовать на море. Наконец, в последнее время происходят еще более глубокие и революционные изменения в развитии флотов, связанные со строительством атомных кораблей с ракетно-ядерным оружием.

Эти ступени развития флотов были не только этапами технического совершенствования кораблей. Одновременно с развитием материально-технической базы флотов менялось их основное предназначение, возрастала роль в политике государств в мирное время, изменялось место флотов в системе вооруженных сил, возрастала роль военных действий на море.

В рабовладельческом обществе и при феодализме наряду с сухопутными силами флоты участвовали в многочисленных войнах и уже тогда служили важнейшим, а часто и единственным средством перевозки и вторжения войск на вражескую территорию. Флоты использовались также для защиты своих морских торговых путей и подрыва морской торговли противника.

В XVI—XVII веках наступает один из переломных моментов в истории человечества — эпоха великих географических открытий, период первоначального накопления капитала и становления капитализма.

«Эра колониальных предприятий, которая теперь открылась для всех морских наций, также явилась эпохой образования крупных военных флотов для защиты только что основанных колоний и торговли с ними. С этого времени начинается период, более богатый морскими сражениями и более плодотворный для развития морских вооружений, чем любой из предыдущих»<sup>1</sup>.

В эту эпоху многие страны Западной Европы превратили свои флоты в одно из орудий первоначального накопления капитала, захвата колоний, порабощения народов целых континентов и их разграбления. Флоты стали средством ожесточенной борьбы между соперниками по колониальным разбоям за господство в колониях и на морских путях.

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 14, с. 382.

В связи с тем что основные территории возможных колониальных владений европейских государств лежали за морями и океанами, важнейшая роль в борьбе за захват колоний и связанный с ним раздел мира принадлежала военно-морским флотам, явившимся орудием этого раздела.

«Открытие золотых и серебряных приисков в Америке, искоренение, порабощение и погребение заживо туземного населения в рудниках, первые шаги к завоеванию и разграблению Ост-Индии, превращение Африки в заповедное поле охоты на чернокожих — такова была утренняя заря капиталистической эры производства»<sup>1</sup>.

Эта «заря» вставала в ожесточенной борьбе за захват колоний и океанских торговых путей с их ключевыми позициями, такими, как Гибралтар, Сингапур, Мальта и многие другие. Главной силой в этой борьбе были военно-морские флоты европейских держав.

Первыми на поиски новых земель и их колонизацию ринулись Испания и Португалия. Морские экспедиции Колумба, Васко да Гама, Веспуччи, Магеллана и других мореплавателей не только открыли Американский континент, проложили морской путь вокруг Африки в Индию и Китай, обследовали многие острова в Тихом океане, но и положили начало колонизации этих районов и стран. Действия флотов в открытии и колонизации новых земель оказались настолько успешными, сулили такие заманчивые и многообещающие перспективы, что позволили двум первым крупным хищникам — Испании и Португалии — заключить договор о разделе мира между собой, чтобы не потерять захватываемых богатств и не дать возможности «третьим государствам» включиться в колониальный разбой. Такая линия раздела была установлена в 1494 г. в Атлантическом океане и в 1529 г. — в Тихом океане.

Вслед за испанцами и португальцами к поискам новых земель присоединились англичане, французы и голландцы. Россия не имела еще в то время выхода в океаны, не располагала флотом и поэтому не могла участвовать в разделе мира.

Испания в XVI веке, прочно заняв место великой державы, владевшей огромными колониями, не сумела, однако, использовать награбленные в колониях богатства для развития промышленности и строительства флота. Испанский флот не прогрессировал, кораблестроение не развивалось. После разгрома «непобедимой армады» более современ-

---

<sup>1</sup> Маркс К. Капитал. 1955, т. 1, с. 754

ным английским флотом Испания перестала занимать прежнее место среди великих держав мира и постепенно, будучи не в состоянии защищать свои заморские владения, теряла их и перешла в разряд третьестепенных государств. Это произошло в значительной степени вследствие утраты ею морского могущества.

В середине XVII столетия Голландия, располагая сильнейшим в мире флотом, сумела полностью развить колониальную систему и достигла высшего уровня своего могущества. Вскоре ее главным соперником становится быстро развивавшаяся Англия, обладавшая экономическим превосходством над Голландией. Борьба между этими странами достигла наивысшего накала в войнах, получивших в истории название англо-голландских. Ареной основных сражений в них являлось Северное море. Итогом англо-голландских войн явился подрыв военной и экономической мощи Голландии. Борьба за колонии и господство на море закончилась победой Англии. Голландия была вынуждена признать себя побежденной. С тех пор она стала второстепенной колониальной державой. Ее судьбу определила победа промышленного капитала Англии над торговым капиталом Голландии, военным проявлением чего было превосходство английского флота (или в конечном итоге морского могущества Англии).

Карл Маркс писал об этом так: «...торговое господство теперь связано уже с большим или меньшим преобладанием условий существования крупной промышленности. Стоит сравнить, напр., Англию и Голландию. История падения Голландии как господствующей торговой нации есть история подчинения торгового капитала промышленному капиталу»<sup>1</sup>.

Англия часто использовала свой военный флот для прямого обогащения страны. Достаточно вспомнить, что многие английские корабли и суда, состоявшие на службе у короля, действовали как пираты: грабили торговые суда других стран, захватывали их, уводили в английские порты. Так флот из потребителя превратился в источник обогащения государства. К практике использования флота для морского грабежа прибегали и другие государства. Например, Америка во второй половине XVIII столетия в период борьбы за независимость имела каперский флот, который в определенной мере способствовал пополнению казны амери-

<sup>1</sup> Маркс К. Капитал. 1955, т. 3, с. 345.

канских штатов, содержащих континентальную армию Вашингтона.

Стержнем политики Англии всегда было стремление занять положение «владычицы морей», олицетворяющей собой мировое политическое могущество. Для достижения этой цели она избрала путь низведения всеми возможными мерами своих соперников на море до положения государств, не способных противостоять силе ее флота.

К началу XVIII века Франция встала на путь капиталистического развития. Путем порабощения заморских стран с помощью своего флота она также превратилась в огромную колониальную империю, владевшую Канадой, большими территориями в долине Миссисипи, рядом Вест-Индских островов, частью территории Индии и обширными районами в Африке.

К этому времени борьба на международной арене за экономическую гегемонию, колониальные владения и господство в мировой торговле переместилась в сферу соперничества между Англией и Францией. Кульминацией этой борьбы явилась Семилетняя война 1756—1763 гг., в которую были вовлечены почти все государства Европы, в том числе и Россия. «...Англия и Франция воевали в семилетнюю войну из-за колоний, т. е. вели империалистическую войну...»<sup>1</sup>

Основные события этой войны развернулись на море, в силу чего в противоборстве главных противников важнейшую роль играли их военно-морские флоты. Политические цели этой войны были достигнуты в сражениях английского и французского флотов, в результате которых Франция, утратив какие-либо надежды на достижение господства или хотя бы преимущественного положения на море, вынуждена была уступить Англии владения в Северной Америке и Индии.

С середины XVIII века Англия твердо заняла положение первой мировой морской державы, опираясь на сильнейший в мире флот. Главенствующее положение в капиталистическом мире она удерживала в течение почти двух веков.

Действия английских колонизаторов, направленные на то, чтобы всеми мерами затруднить развитие промышленности в колониях, стремление сохранить их лишь в качестве поставщиков сырья и потребителей товаров английского производства вызвали войну за независимость в наиболее развитых североамериканских колониях. На стороне американцев действовали флоты старых соперников Англии — Фран-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 30, с. 7.

ции, Голландии и Испании. Положительную роль для американцев сыграла также позиция России, объявившей так называемый вооруженный нейтралитет, поддержанный силой русского флота и не позволивший Англии блокировать Америку. Англичанам пришлось вести войну в условиях, когда их флот значительно уступал объединенному флоту противников. Неблагоприятное соотношение сил на море и невозможность беспрепятственно посылать подкрепления своим войскам из метрополии вынудили Англию после нескольких проигранных ею сражений на суше признать независимость Соединенных Штатов Северной Америки.

Эта война еще раз подтвердила возрастание влияния военно-морских сил на ход и исход вооруженной борьбы. Боевые действия флотов из европейских морей переместились в удаленные океанские районы, в связи с чем резко повысилось значение океанских коммуникаций.

Новые условия боевых действий флотов предъявили более высокие требования к мореходности кораблей и их боевой устойчивости. В связи с этим увеличивались размеры кораблей, изменялась их конструкция, усиливалось вооружение, стало применяться бронирование. Значительный рост возможностей быстро развивающейся капиталистической промышленности способствовал быстрому развитию флота и его вооружения.

Особенно повысилась роль военно-морских флотов в политической борьбе в войнах в период французской буржуазной революции, на рубеже XVIII и XIX столетий. Основным организатором этих войн была английская буржуазия, стремившаяся полностью захватить еще оставшиеся у Франции колониальные владения. При этом Англия перекладывала тяжесть борьбы на континенте на европейских союзников, ограничивая свое участие в войнах главным образом действиями на море. В то же время контрреволюционная крупная буржуазия, пришедшая к власти во Франции после термидорианского переворота, на первый план ставила задачу сокрушения колониальной мощи Англии. Для этого была предпринята экспедиция Бонапарта в Египет с дальнейшей целью захватить Индию. Французские войска, скрытно от английского флота совершившие марш-маневр морем, начали успешные боевые действия в Египте.

Следует заметить, что морская экспедиция Бонапарта подвергалась большой опасности в случае встречи с английским флотом под командованием Нельсона. Тогда цель ошибок Нельсона и случайностей спасла французскую экспедицию. Только через два с половиной месяца английский

флот настиг французские корабли, стоявшие в Абукирской бухте, и разгромил их.

Поражение французского флота повлияло прежде всего на боеспособность той части армии, которая находилась в Египте. Наполеон вынужден был отказаться от похода в Индию и ограничиться действиями в основном на территории Египта.

Так, хотя Франция и располагала мощными сухопутными войсками, слабость ее флота стала одной из основных причин провала планов крупнейшей политической акции французского правительства — сокрушения колониальной мощи Англии путем завоевания Египта и Индии.

Наполеон, продолжая борьбу, решил высадить крупный десант непосредственно на Британские острова, для чего было подготовлено 2600 различных транспортных судов. Смертельная угроза нависла над Англией. И снова слабость французского флота сыграла роковую для Франции роль. Подготовка вторжения затянулась. В это время наступление русских войск под командованием Кутузова вынудило Наполеона совершенно отказаться от высадки десанта в Англию.

21 октября 1805 г. в Атлантическом океане у берегов Испании состоялся знаменитый Трафальгарский бой, в котором английский флот под командованием Нельсона нанес крупное поражение франко-испанскому флоту. Значение этого боя, как и роль английского флота в борьбе с наполеоновской Францией, было до чрезвычайности преувеличено англо-американскими идеологами. Например, в «Fyffe's History of Modern Europe» утверждалось, что «под Трафальгаром была одержана не только величайшая морская победа, но и величайшая и самая знаменательная победа из всех одержанных на суше и на море в течение всей революционной войны. Ни одна победа и ни один ряд побед Наполеона не оказали такого влияния на Европу...»<sup>1</sup>.

С этим нельзя согласиться. Как известно, борьба против Наполеона продолжалась еще многие годы и главную роль в ней сыграла Россия, сокрушившая французскую армию в Отечественной войне 1812 г. Именно победа России оказала решающее влияние на политическую обстановку в Европе. Что же касается Трафальгарского боя, то по своим политическим последствиям он, конечно, не был обычным

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на французскую революцию и империю. М. — Л., Военмориздат, 1940, т. 2, с. 152.



боевым столкновением флотов. После ряда поражений французского флота окончательный его разгром при Трафальгаре показал полную неспособность Франции вести борьбу на море с более совершенным английским флотом, состоявшим из лучших по качеству кораблей, укомплектованных более подготовленным личным составом, и применявшим новую для того времени тактику. Англия и ее колонии стали практически неуязвимыми для ударов с морских направлений. Это развязало руки английской буржуазии в организации и финансировании новых союзов для продолжения борьбы с наполеоновской Францией. Франция же вынуждена была окончательно отказаться от планов борьбы на море и искать другие, не связанные с морем пути войны с главным своим врагом.

## РОССИЙСКИЙ ФЛОТ В XVII — XIX ВЕКАХ

В силу ряда политических условий и складывавшейся исторической обстановки развитие флота России — величайшего в мире континентального и в то же время морского государства — происходило весьма своеобразно. Российский флот вышел на морские просторы, когда там уже господствовали флоты сильных морских держав Запада. Следует отметить, что политике русского царизма были вовсе не чужды экспансионистские устремления, характерные для крупных государств той эпохи.

История со всей очевидностью подтвердила, что без сильного флота Россия не могла бы быть в числе великих держав. Это хорошо понимал Петр I, который по праву считается основателем Российского регулярного флота, с помощью которого была блестяще завершена трудная многовековая борьба русского народа за возвращение отнятых у него выходов к Балтийскому морю. Однако в более позднее время уроки этой борьбы с иноземными захватчиками не всегда правильно понимались русским самодержавием, зачастую недооценивавшим возможностей, заключенных в мощи флота, из-за чего Россия во многих случаях несла урон. Этому способствовала и постоянная многовековая пропаганда враждебными России государствами во главе с Англией идеи о бесполезности для крупной континентальной державы иметь интересы на море. Чтобы придать убедительность такой пропаганде, широко использовалась клевета, будто русские не морская, а сухопутная нация, что им чуждо море и они не способны к мореплаванию.

Психологическое, а порой и физическое воздействие усилилось после того, как флот Петра I стал соизмерим по своей мощи с английским флотом, в чем английская буржуазия усмотрела покушение на ее самозванное право быть «владычицей морей».

На самом же деле начиная с III столетия наши предки вели войны на Черном, Средиземном и Каспийском морях. Историей доказано, что уже в то время древнеславянские племена осуществляли грандиозные морские походы, которые позволяют предполагать, что мореплавание у предков славян Северного Причерноморья, Приднепровья и других районов Восточной Европы было развито в еще более ранние времена. То, что в 269 г. эти племена совершили поход крупного флота и разгромили Афины, Коринф, Спарту, достигли Крита и Кипра<sup>1</sup>, с полной очевидностью доказывает, что для древнеславянских племен, населявших южные районы нашей страны, мореплавание и знание морских путей на Черном, Мраморном, Эгейском и Средиземном морях были уже далеко не новым делом.

Мореплавание древних славян носило самобытный характер и возникло как следствие потребностей экономического развития. Наши реки, имеющие относительно спокойное течение, с самых древних времен были не только важнейшими путями сообщения, выходами к морям, но и исходными районами для плавания по морям. Эта самобытность славянского мореплавания проявилась в особенностях кораблестроения и в тактических приемах, использовавшихся в боевых действиях на море.

Боевые походы славян и вторжение их в пределы рабовладельческой Византии оказали важное влияние на изменение политической карты Балканского полуострова и прилегающих к нему районов Европы того времени. Славянские завоевания ускорили гибель рабовладельческого строя Византии, ослаблявшегося внутренней борьбой, и содействовали установлению в ней феодализма.

Кроме уже упомянутых морских боевых походов славян в III веке история хранит сведения о вторжении славян на Балканский полуостров, неоднократных нападениях на Константинополь, о борьбе их во Фракии и Элладе и о походе восточных славян в Италию, на о-в Крит, осуществленных в VI—VII веках. Мореплаватели Киевского и Новгородского государств превосходно владели морским делом. Это наглядно подтверждают многочисленные морские походы IX—

<sup>1</sup> См.: История СССР. М., Наука, 1966, т. 1, с. 306, 307.

ХІІ век, из которых нам более известны походы киевского князя Олега, особенно поход 907 г., приведший к капитуляции Константинополя и заключению первого письменного торгового договора (911 г.), обеспечившего беспрепятственное плавание русским судам по Черному и Средиземному морям.

Отмечая рост Киевского государства в IX—XI веках, Карл Маркс в «Тайной дипломатии XVIII века» писал: «Старинные карты России, будучи раскрыты перед нами, обнаруживают, что эта страна некогда обладала в Европе даже большими размерами, нежели... ныне. Ее непрерывное возрастание с IX по XI столетие отмечается с тревогой. Мы уже указывали на Олега, бросившего против Византии 88 000 человек и продиктовавшего... позорные для достоинства Восточной Римской империи условия мира. Мы указывали также на Игоря, сделавшего Византию своей данницей, и на Святослава... и, наконец, на Владимира, завоевавшего Крым...»

Походы русских за моря получили достаточное освещение в отечественной исторической и художественной литературе. О русских морях того периода писали и многие иностранные ученые. Например, английский исследователь Ф. Джейн писал о русском флоте, что он может притязать на большую древность, чем флот Англии. Еще за столетия до того, как были выстроены британские суда, русские уже отчаянно бились в морских боях и не менее чем тысячу лет тому назад считались лучшими морями эпохи. В XII веке русские уже занимались морскими промыслами и торговлей на Белом море, проникли в Печорский край, ходили на Новую Землю и в Карское море. С XII столетия морская деятельность русских распространяется и на Балтийское море. В XIII веке Новгород в результате длительной и тяжелой борьбы со шведами и Ливонским орденом, основными вехами которой были победы Александра Невского над шведами на Неве в 1240 г. и над немецкими «псами-рыцарями» на Чудском озере в 1242 г., занял важное место в торговле на Балтийском море, благодаря чему вошел в Ганзейский союз приморских торговых городов.

Нашествие татар уничтожило русское морское могущество на южных морях и отделило Россию от Черного и Каспийского морей. В ее руках оставались только побережье Белого моря и небольшая часть берега Финского залива в устьях Невы и Нарвы, где новгородцы противостояли врагам, упорно стремившимся полностью отрезать их от Балтийского моря.

Татарское иго и последовавшие за ним польская и шведская интервенции надолго задержали развитие России. Трудный для страны период, охватывающий около пяти столетий, сказался и на развитии флота. Россия за это время совсем утратила свою морскую торговлю. Западные же страны, не подвергшиеся таким тяжелым испытаниям, прикрытые от нашествия татарских орд славянами, быстро развивались и создали могучие флоты, которые широко использовались для завоеваний колоний и развития морской торговли.

В результате длительной, продолжавшейся несколько столетий, но безуспешной борьбы за выход к Балтийскому морю Россия по Столбовскому мирному договору (1616 г.) была совершенно оттеснена от прежних балтийских берегов. Шведский король Густав-Адольф назвал этот мир одним из «величайших благодеяний божьих» и заявил, что русскому народу трудно будет перешагнуть поставленные преграды.

Однако стремление русских к морю, приостановленное на южных и Балтийском морях, было направлено на север и восток, где ими был исследован весь морской берег от Печоры до Охотского моря, добыты первые сведения о Сахалине и Шантарских островах. На юге донские и запорожские казаки, несмотря на противодействие сильных противников, выходили в море из Днепра и Дона, совершали смелые набеги на Черноморское побережье.

Нужно признать, что длительная враждебная для России пропаганда находила поддержку среди влиятельных сатрапов русского царизма, которые всячески препятствовали строительству флота и добивались сокращения расходов на поддержание его в необходимой готовности.

Узость мышления высокопоставленных царских прислужников не прошла бесследно. Их реакционные идеи противопоставления флота армии и непонимание, что мощь вооруженных сил страны зависит от согласованного развития обоих компонентов единого организма, наносили на протяжении значительного времени существенный ущерб обороноспособности страны. Примером, подтверждающим это, может служить деятельность военного министра Куропаткина. Перед русско-японской войной он записал в дневнике: «Вчера с Витте... <...> Дружно убеждали государя о необходимости приостановить расходы на флот и на Дальний Восток»<sup>1</sup>. Это свидетельствует если не о предательстве, то

---

<sup>1</sup> Сорокин А. И. Русско-японская война 1904—1905 гг. М., Воениздат, 1956, с. 19.

во всяком случае о грубейшем непонимании интересов государства.

Враждебная пропаганда неустанно твердила, что Россия — страна не морская, а только континентальная и поэтому флот ей нужен лишь для решения скромных задач обороны побережья.

Россия, владевшая шестой частью всей суши земного шара, безусловно, являлась самой крупной континентальной державой мира. Но одновременно она всегда была и великой морской державой. Морские границы России по своей протяженности превышали почти в 2 раза береговую черту Соединенных Штатов и почти в 15 раз береговую черту Франции. Доля морских границ России, США и Франции примерно одинакова: около двух третей их государственных границ приходится на побережье морей и океанов. Морские границы Германии (до второй мировой войны) составляли всего лишь одну треть всех ее границ. Но, несмотря на это, никто не упрекал Германию за то, что, будучи страной континентальной, она стремилась иметь могучий флот.

Не менее широко враги России использовали приемы фальсификации ее военной истории, доказывая, что все ее победы якобы достигались сухопутными армиями, что русская армия могла быть могущественной только за счет ликвидации флота. Так, Куропаткин в 1900 г. докладывая царю: «Уроки истории учили нас идти по тому же пути, по которому шли наши вредки, и главную силу России видеть в ее сухопутной армии...»<sup>1</sup>

В действительности же флот не участвовал только в двух из 33 войн, которые вела Россия за 200 лет, предшествовавших первой мировой войне (Венгерский поход 1849 г. и Ахалтекинские экспедиции 1877—1879 гг.)<sup>2</sup>.

В этой связи нельзя не отметить, что в русско-японской войне, по оценке В. И. Ленина, главным был вопрос о преобладании на море. В статье «Падение Порт-Артура» В. И. Ленин писал: «Военный удар непоправим. Решен вопрос о преобладании на море, — главный и коренной вопрос настоящей войны. <...> Японцы и до сих пор скорее и обильнее подкрепляли свои военные силы после каждого большого сражения, чем русские. А теперь, добившись полного господства на море и полного уничтожения одной из

---

<sup>1</sup> Итоги войны. Отчет генерал-адъютанта Куропаткина. Варшава, Типография окружного штаба, 1906, т. 4, с. 68.

<sup>2</sup> См.: Шацкило К. Ф. Русский империализм и развитие флота. М., Наука, 1968, с. 12.

русских армий, они сумеют послать вдвое больше подкреплений, чем русские»<sup>1</sup>.

И в настоящее время буржуазная пропаганда, возглавляемая идеологами США и направленная против необходимости для Советской державы иметь могущественный Военно-Морской Флот, продолжается в широких масштабах.

Сравнительно недавно, 4 августа 1970 г., Р. Никсон, будучи президентом США, заявил: «То, что необходимо Советскому Союзу в смысле военной подготовки, отлично от того, в чем нуждаемся мы. СССР — сухопутная держава... Мы же в первую очередь — морская держава, и наши нужды поэтому иные»<sup>2</sup>. Нужно ли говорить о том, что заявление Никсона, являющееся современным вариантом давних попыток английских политиков и деятелей британского адмиралтейства доказать ненужность для России сильного военно-морского флота, не имеет никакого отношения к действительному положению вещей и противоречит всему ходу развития русского флота в прошлом и интересам Советского государства в настоящее время.

И даже в наши дни Советский Союз упрекают в том, что он развертывает мощный Военно-Морской Флот. Однако ничего не говорят о наращивании военно-морских сил США и других стран НАТО. А между тем совсем недавно, 11 апреля 1978 г., министр обороны США Браун в подкомиссии палаты представителей заявил: «Мы хотим присутствия наших ВМС в мирное время повсюду в мире» — и объявил о пятилетней программе наращивания ВМФ США стоимостью 32 млрд. долларов<sup>3</sup>.

Флот России вследствие многих причин развивался далеко не равномерно. Отдельные подъемы военно-морского могущества России сменялись длительными периодами упадка и слабости, и каждый раз снижение военно-морской силы России вызывало новые трудности на ее историческом пути и приводило к тяжелым последствиям, исправить которые, несмотря на значительные усилия, обычно не удавалось. Так было в Крымской войне 1853—1856 гг., исход которой был предрешен превосходством англо-французского флота. Так было и в русско-японской войне 1904—1905 гг. Бездействие русского флота в ее начале в результате бездарности и прямого предательства военного командования, а затем и разгром флота не могли не оказать, по оценке

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 9, с. 153, 154.

<sup>2</sup> Washington Post, 1970, № 5.

<sup>3</sup> Цит. по: Коммунист, 1978, № 7, с. 40.

В. И. Ленина, решающего влияния на тяжелый для России исход и этой войны.

В периоды упадка флот утрачивал активные черты, становился только оборонительной силой, терял качества важнейшего инструмента политики государства. При этом русский флот, особенно после промышленного переворота в передовых капиталистических странах, когда ярко стала проявляться общая отсталость России, становился относительно все слабее. Это было одним из проявлений утраты царской Россией места великой державы мира, ведущей самостоятельную и независимую политику, свидетельством превращения ее в поставщика пушечного мяса империалистическим хищникам для борьбы за их интересы, чуждые русскому народу.

Значительные трудности для России вытекали и из ее географического положения, требовавшего на каждом из разобщенных морских театров иметь флот, который был бы способен обеспечить решение стоящих перед ним задач.

Однако, несмотря на все трудности, флот вписал в историю Отечества много замечательных героических страниц и сыграл важную роль в истории развития России.

Историю регулярного русского флота обычно начинают с эпохи Петра I. Карл Маркс, характеризуя эту эпоху, говорил, что нельзя себе представить великую нацию, настолько оторванную от моря, как Россия до Петра. «Никогда ни одна великая нация не существовала и не была способна существовать в таком внутриматериковом положении, как первоначально государство Петра Великого; никакая нация не подчинилась бы подобным образом тому, чтобы видеть, как ее берега и устья ее рек отторгнуты прочь от нее. Россия не могла оставить устье Невы, единственный путь для сбыта продуктов русского Севера, в руках шведов»<sup>1</sup>.

Россия не могла смириться с изоляцией от моря и непрерывно вела борьбу за выходы на побережье. Эта борьба настоятельно потребовала создания военного флота, без которого невозможно было достичь цели. Строительство флота при Петре I явилось логическим продолжением развития Русского государства и фактически означало возрождение в новых условиях присущих русскому народу качеств народоморяка. Для того чтобы решить эту задачу в отсталой стране и в короткие сроки, предоставленные историей, русский народ должен был преодолеть исключительные трудности.

---

<sup>1</sup> Маркс К. Тайная дипломатия XVIII в.

Прорыв к морю было решено начать со взятия Азова, что способствовало бы прикрытию России от турецко-татарской угрозы. Существовавшая тогда международная обстановка и система военно-политических союзов (Россия, Польша, Австрия и Венеция против Турции) подтверждали правильность выбора этого направления.

Однако первый азовский поход (1695 г.) показал, что армия без помощи флота взять Азов, получавший постоянную помощь морем, не в состоянии. Напряженная работа по строительству флота позволила уже весной 1696 г. привлечь корабли к осаде и совместными усилиями армии и флота взять Азов. Этот удачный опыт четкого взаимодействия сухопутных и морских сил при взятии приморской крепости выгодно отличается от подобных, но неудачных действий англичан при попытках захватить Квебек (1691 г.) и Сен-Пьер (1693 г.).

Правда, взятие Азова ни в коей мере не решило вопроса о возвращении выходов к морям для свободной морской торговли. Необходимо было еще решить проблему овладения берегами Керченского пролива, находившимися под контролем Турции. Кроме того, предстояла трудная и упорная борьба с одной из сильнейших держав того времени — Швецией, господствовавшей на севере Европы уже около полутора столетий и с особым упорством противодействовавшей попыткам русских выйти на побережье Балтики и плавать в Балтийском море. России потребовалось создать современную армию и одновременно ускоренно строить флот, без которого успешные действия в зоне Балтийского моря были невозможны.

Появление русского флота на Балтике сразу же дало себя знать во время боевых действий за выход в устье Невы и овладение островом Котлин, а также при обороне строящейся на берегах Невы новой столицы — Санкт-Петербурга. В 1708 г., когда шведы предприняли очередное комбинированное наступление крупных сухопутных и морских сил на Петербург, русский флот уже представлял собой внушительную силу. Он имел 12 фрегатов и несколько сот мелких судов, в основном гребных. Это наступление под ударами русской армии и флота позорно провалилось.

27 июня 1709 г. произошла победоносная Полтавская битва — важнейший момент истории, ознаменовавшая конец Швеции как великой державы. Но цели войны при этом достигнуты не были. Потребовалось еще долгих 12 лет упорной борьбы.



Для вытеснения неприятельского флота из Финского залива в первую очередь нужно было овладеть Выборгом. Это снимало непосредственную угрозу для Петербурга и открывало путь флоту в финские шхеры. Попытка решить задачу с помощью одних сухопутных войск не привела к падению крепости. Выборг был взят позднее тесно взаимодействующими сухопутными и морскими силами. За ним последовали Рига, Пернов, Аренбург и Моонзундские острова, Ревель. Во всех этих боях все большую роль играл флот. Постепенно он становится важнейшим фактором в продолжающейся упорной борьбе. В результате совместных действий галер и высаженных с них войск летом 1713 г. были заняты Гельсингфорс и Або, что поставило под непосредственный удар побережье Швеции и ее столицу. Несмотря на это, шведы вовсе не считали себя побежденными и были уверены, что их линейные корабли сумеют уничтожить русский флот и не допустят марш-маневра его десантов через Ботнический залив.

Англия и Франция, а впоследствии и другие государства, боявшиеся усиления России и полного разгрома Швеции, плели бесконечные интриги против России и оказывали на нее давление. Однако Петр I твердо настаивал на полном закреплении за Россией занятых ею берегов Балтийского моря. Эту уверенность ему давал молодой Российский флот, одержавший блистательную победу над шведским флотом у Гангута в 1714 г. и ставший грозной силой, обеспечивавшей самостоятельность русской политики в зоне Балтийского моря.

Дело не ограничилось только интригами и дипломатическим давлением иностранных государств. Летом 1719 г. Англия решила пустить в ход собственные вооруженные силы. Ее флот вошел в Балтийское море. Воодушевленные этим демаршем англичан шведы вывели свои корабли в море. В сражении у острова Эзель русские линейные силы под командованием Н. А. Сепявина разгромили и полностью пленили шведскую эскадру. Затем русские галеры под прикрытием линейного флота произвели высадку крупных десантов в районе Стокгольма.

В конце 1719 г. Англия заключила военный союз со Швецией, направленный против России, что вдохновило шведов на продолжение войны. Между тем русский Балтийский флот продолжал расти. По общей оценке, в мире к этому времени имелось только два могущественных флота — английский и русский. Флоты других морских держав были значительно слабее.

В 1720 г. крупные английские военно-морские силы снова вошли в Балтийское море. Однако Российский флот продолжал активные десантные действия на побережье Швеции и одержал победу над противником в сражении у о-ва Гренгам. В 1721 г., несмотря на присутствие на Балтийском море англичан, русские вооруженные силы заставили шведов сложить оружие и 30 августа 1721 г. подписать мирный договор, по которому Швеция навечно отдавала запятые русскими войсками районы побережья Балтийского моря, кроме Финляндии. Договор был ярким свидетельством значения действий флота в достижении целей войны.

Флот, несмотря на вмешательство Англии и других держав, не позволил сорвать результаты Полтавской победы и вывел Россию в число самых могущественных морских держав мира.

На медали в честь победы над Швецией выбито: «Нопец сей войне таким миром получен ничем иным токмо флотом, ибо землю никаким образом достигнуть было того невозможно». Это один из самых ярких примеров влияния флота на достижение Россией крупных успехов на международной арене.

Одновременно с ведением борьбы за возвращение выходов к Балтийскому морю шло освоение земель Российского государства на востоке, вплоть до Тихого океана.

В XVII веке русские невиданно высокими темпами обследовали огромные территории Сибири и Дальнего Востока. Результаты этих обследований принадлежат к числу географических открытий мирового значения.

В 1632 г. был основан Якутск — исходный пункт продвижения к Тихому океану. Отсюда экспедиции И. Москвитина, М. Стадухина, С. Дежнева, Е. Хабарова и другие обследовали территорию Дальнего Востока и его побережье. В 1649 г. был заложен Охотск — первый русский порт на Тихом океане. К началу XVIII века В. Атласов обследовал Камчатку, где в 1740 г. был основан порт Петропавловск-Камчатский.

С середины XVIII века русские промышленники во главе с Г. Шелеховым, создавшие Российско-Американскую компанию, начали осваивать Северо-Западную Америку, Алеутские и Курильские острова.

К 1800 г. за Россией были уже закреплены Аляска, Алеутские и Курильские острова, Сахалин, а также многие острова в Тихом океане. Россия вышла на побережье Тихого океана, но ее положение здесь оставалось недостаточно устойчивым из-за слабости русского флота в этом районе, а

также в связи с активностью других государств, стремившихся захватить русские владения в северных районах Тихого океана.

После смерти Петра I в 1725 г. в русском флоте постепенно начали проявляться признаки упадка и разложения. Корабли приходили в ветхость, а новыми своевременно не заменялись, содержание кораблей становилось все хуже, судостроение свертывалось.

Новая шведско-русская война 1741—1743 гг. хотя и вызвала временное оживление в деятельности флота, но вместе с тем рельефно выявила серьезные недостатки, явившиеся результатом ослабления внимания правящих кругов России к его строительству и развитию. Однако и в этой войне Российский флот сыграл важнейшую роль при обороне берегов Балтийского моря и Петербурга. Тем не менее и после войны процесс упадка Российского флота продолжался и Россия постепенно утрачивала значение великой морской державы. В то же время перед ней все острее ставилась задача возвращения выходов теперь уже к южным морям. Это неминуемо должно было вызвать возрождение флота и усиление его роли в системе вооруженных сил, что и произошло в последующем.

В 1769 г. строительство флота возобновилось на старых петровских верфях. И уже в русско-турецкой войне 1768—1774 гг. большую помощь войскам, сражавшимся с турками на западном побережье Черного моря, оказала Дунайская флотилия, разгромившая мощные морские силы турок. Азово-Черноморский флот под командованием А. Н. Сенявина открыл русским путь из Азовского в Черное море, чем была завершена проблема, решение которой началось еще в 1696 г. с овладения Азовом. Молодой Черноморский флот одержал ряд славных побед над более многочисленными группировками турецкого флота, сорвал высадку десанта противника в Крыму и способствовал утверждению России на берегах Черного моря.

В ходе многолетней борьбы за выходы к морям Россия сумела создать мощный военно-морской флот и судостроительную промышленность, обладавшую большими потенциальными возможностями. Талант русских офицеров и адмиралов выкристаллизовался в передовые военно-морское искусство и кораблестроительную науку. Славные традиции русской морской школы, давшей миру и отечеству таких выдающихся флотоводцев, как Спиридов, Ушаков, Сенявин, Лазарев, Нахимов, Макаров, таких замечательных кораблестроителей, как Скляев, Верещагин, Курочкин, Ершов, Ти-

тов, Бубнов, Крылов, сохраняются и приумножаются советскими военными моряками.

**Русские на Средиземном море.** Средиземное море называют колыбелью могущества великих флотов. Это море явилось ареной славных подвигов и русских моряков.

Последние исторические исследования показывают, что еще в древние времена народы Причерноморья, Балканского полуострова, Эгейского архипелага и Малой Азии в течение многих сотен лет общались между собой, используя морские пути. Мореплавание той эпохи, обеспечивая потребности торговли, благотворно влияло на экономическое развитие этих районов. Племена, населявшие обширные пространства Восточной Европы и все Черноморское побережье, благодаря морским путям сообщения были вовлечены в торговые, культурные, политические и военные отношения с наиболее развитыми античными государствами Средиземноморья. Эти связи сыграли немаловажную роль в развитии экономики причерноморских народов, развитии у них ремесел, а также оказали положительное воздействие на развитие их социально-политической жизни.

Русское государство благотворно влияло на развитие торгового мореплавания в Средиземноморском бассейне и на Балтийском море. Военные успехи Руси в борьбе с врагами обеспечивали надежность сложившегося к IX веку знаменитого водного пути «из варяг в греки» и этим содействовали развитию торговли многих стран Европы, Азии и Африки.

Новгородские купцы начиная с XI века совершали торговые походы к Средиземноморским странам не только по рекам, но и морем вокруг Европы до Константинополя. Русское государство предпринимало ряд мер для обеспечения безопасности морских торговых путей, вплоть до совместной с Византией борьбы с пиратами в Эгейском море.

Со второй половины XI века и до монголо-татарского нашествия русская торговля на Средиземном море способствовала развитию на Руси феодальных отношений. По мере дробления Русского государства морские походы предпринимались уже отдельными княжествами. Караваны русских торговых судов шли в заморские страны до тех пор, пока монголо-татарское нашествие не отрезало Русь от южных морей.

Однако завоеватели не смогли отнять у русского народа его прирожденной тяги к морям. Мореходы Руси, чаще всего на судах иностранных купцов, продолжали плавания в Средиземное море с торговыми и дипломатическими целя-

ми, а зачастую и в целях паломничества. В эти тяжелые времена и русская вольница в низовьях Днепра и Дона продолжала традиции отечественного мореходства. Смелые морские походы донских и запорожских казаков приумножили былую славу славянского мореплавания в южных морях. Особенно активными стали морские походы казаков в XVI столетии, когда на помощь им пришло единое Русское централизованное государство, не только поддерживавшее борьбу казачества, но и нередко являвшееся ее организатором.

Борьба с Турцией и зависимым от нее Крымским ханством была долгой и трудной. Османская империя по населению и площади, а также по военно-экономическим ресурсам являлась одним из могущественнейших государств того времени. Турецкая армия и флот считались одними из самых сильных в мире. Поэтому боевые успехи слабо вооруженных казаков в этой борьбе имели немаловажное значение для защиты южных областей Русского государства и являлись вдохновляющим примером для народов Средиземноморья, поднимавшихся на борьбу против турецких угнетателей. Будучи стойкими и искусными воинами, донские и запорожские казаки в XVI—XVII веках превратили водные просторы и берега Черного и Азовского морей в арену жестоких боевых столкновений с турецкой армией и флотом. Одним из эпизодов этой борьбы, достойным упоминания, является захват казаками турецкой крепости Азов (1637 г.) и удержание ее в течение пяти лет. В 1641 г. турки послали против захваченной казаками крепости 200-тысячное войско и около 300 кораблей. После трех с половиной месяцев осады турки, не сломив сопротивления казаков и понеся большие потери, вынуждены были снять осаду и эвакуировать уцелевшие войска. Только через год (в 1642 г.) казаки добровольно ушли из крепости, предварительно разрушив ее укрепления. К такому решению они пришли по согласованию с русским правительством, стремившимся избежать большой войны с Турцией.

Победа русской регулярной армии и флота, одержанная при взятии Азова Петром I в 1696 г., явилась блестящим итогом двухвековой борьбы русских за право свободного мореплавания в южных морях. Кроме того, в результате этой победы Россия снова вышла на берега Азовского моря. Договором с Турцией предусматривалось беспрепятственное плавание русских в Средиземное море.

Блестящую страницу в историю вписала Первая Архипелагская экспедиция русского Балтийского флота в Среди-

земное море (1770—1774 гт.) под командованием адмирала Г. А. Спиридова, предпринятая для проведения крупных военно-политических акций против Турции и в том числе для поддержки восстания поработенных турками балканских народов. Балтийская эскадра в составе 10 линейных и ряда других кораблей, преодолев огромные трудности, была сосредоточена в Средиземном море. Ей были поставлены считавшиеся совершенно невыполнимыми задачи. Но эскадра блестяще их выполнила. В решительном сражении под Чесмой (24—26 июня 1770 г.)<sup>1</sup> она уничтожила турецкий флот, о чем командовавший эскадрой адмирал Г. А. Спиридов доносил: «...честь Всероссийскому флоту!.. Неприятельский военный... флот атаковали, разбили, разломали, сожгли, на небо пустили, потопили и в пепел обратили... а сами стали быть во всем Архипелаге... господствующими»<sup>2</sup>.

В течение нескольких лет русская эскадра вела военные действия вдали от своих берегов. Она уничтожила турецкий флот в сражениях у Хиоса и Чесмы, блокировала Дарданеллы, прерывала морские сообщения турок, производила многочисленные высадки десантов, отвлекая этим неприятеля от основного, северочерноморского направления. Эскадра захватила 20 островов архипелага и ряд прибрежных городов, в том числе и на сирийском побережье. Турки постоянно ощущали угрозу удара русского флота по Константинополю с юга.

Деятельность на Средиземном море русской эскадры, которая в течение нескольких лет поддерживала свою боеспособность собственными силами, и одержанные ею блестящие победы над более многочисленным флотом противника явились замечательным примером длительных действий крупного морского объединения в полном отрыве от отечественных баз. Этот отряд Российского флота поднял авторитет России на международной арене и привлек к русским горячие симпатии всех народов Средиземноморья.

Успешные действия русской армии и флота принудили турок к заключению мирного договора, по которому Россия приобрела земли между Бугом и Днепром, окончательно закрепила за собой Азовское море и выход из него в Черное море, а также получила право свободного торгового мореплавания в Черном море с проходом в Средиземное. Крым был признан независимым от Турции государством.

<sup>1</sup> В Чесменском сражении турки потеряли все корабли — 15 линейных кораблей, 6 фрегатов, 50 других судов — и 10 тыс. личного состава.

<sup>2</sup> Боевая летопись русского флота, М., Воениздат, 1948, с. 97.

Используя могущество своего флота, в 1783 г. Россия без войны окончательно присоединила Крым, где была создана главная база Черноморского флота — Севастополь. Однако борьба на южных морях на этом не закончилась.

Быстрое политическое возвышение России стало для враждебных ей государств причиной поддержки Турции в ее попытках военной силой заставить русских отказаться от своих приобретений на Черноморском побережье. В войну против России была втянута также Швеция, правители которой все еще питали надежды на возвращение под их владычество прибалтийских областей.

В августе 1787 г. Турция начала военные действия, оттянув русские силы к южным границам государства. Пользуясь тем, что в районе Петербурга, кроме Балтийского флота, почти не было вооруженных сил, Швеция летом 1788 г. объявила войну России, ввела свой флот в восточную часть Финского залива и поставила столицу России в критическое положение. Основная тяжесть войны со Швецией легла на Балтийский флот, который успешно защитил свои берега и после ряда побед разгромил и изгнал шведский флот, оказав решающее влияние на исход боев на территории Финляндии. Очевидно, не будь здесь русского флота, сами сухопутные силы из-за их недостаточной численности не могли бы так скоро справиться со шведами.

Иностранные державы, поддерживавшие Турцию и Швецию в этой войне, перешли от дипломатического давления к угрозам. Англия двинула свой флот в Черное и Балтийское моря, Пруссия сосредоточила войска у русской границы. Но военные действия на юге развивались для России благоприятно. Сильный отряд турецкого флота, прибывший к Очакову для поддержки своей армии, был разгромлен Лиманской флотилией, что позволило русским войскам овладеть Очаковым. Турецкий линейный флот потерпел поражение от Черноморского флота у Керчи, а затем был окончательно разгромлен у мыса Калиакрия. Благодаря умелым действиям Черноморского флота под командованием выдающегося флотоводца адмирала Ф. Ф. Ушакова флот Турции был вытеснен из Черного моря, а ее армия, лишенная поддержки с моря, в конце 1791 г. прекратила сопротивление. В 1792 г. в Яссах был заключен мирный договор, по которому к России отошло побережье Черного моря от Днестра до теперешнего Новороссийска.

В конце XVIII и начале XIX столетия международная обстановка была чрезвычайно сложной. Франция после буржуазной революции вела ожесточенную борьбу с уже дав-

но ставшей капиталистической Англией, которая захватила основные колониальные районы мира. Политическая борьба велась между Францией и Россией, стремившимися воспользоваться наследством распавшейся к тому времени Германской империи. В этот период речь шла лишь о том, французский или русский Рейнский союз составят мелкие германские государства. Такая сложная обстановка приводила к неоднократным резким поворотам в политике крупных стран Европы и к изменениям направленности их основных военных усилий.

В 1798—1800 гг. Россия в союзе с Англией, Австрией и Турцией вела военные действия против Франции. Части русской армии под командованием выдающегося полководца А. В. Суворова проявляли чудеса героизма в далекой Швейцарии и Северной Италии. Русская эскадра на Средиземном море под командованием Ф. Ф. Ушакова освободила от французского владычества Ионические острова и, опираясь на них, принимала активное участие в изгнании французов из Италии. Одним из самых блестящих деяний флота было взятие после трехмесячной осады сильной крепости Корфу. Истории известны восторженные слова Суворова, который, получив известие об этом, заявил: «Великий Петр наш жив! Что он по разбитии в 1714 году Шведского флота... произнес, а именно: Природа произвела Россию только одну, она соперницы не имеет,— то и теперь мы видим. Ура! Русскому флоту! <...> Я теперь говорю самому себе: Зачем не был я при Корфу, хотя мичманом?»<sup>1</sup>

Для сравнения напомним, что в это же время английский флот под командованием адмирала Нельсона второй год вел осаду более слабой крепости Ла-Валлетты на острове Мальта и не мог ее взять.

Политические последствия побед русского флота на Средиземном море были очень значительны. Наполеон придавал большое значение Ионическим островам. По его мнению, они представляли собой важнейшую исходную позицию для развития военных действий против Египта, Балкан, Константинополя и юга России. Поэтому изгнание французов эскадрой Ушакова с Ионического архипелага коренным образом меняло положение на Средиземном море. Русский флот показал себя мощнейшим орудием внешней политики. Его действиями в орбиту влияния России были вовлечены Италия, Сардиния и даже Тунис. Флот, взаимодействуя с

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. М., Моск. кн.-изд. т-во «Образование», 1913, т. 9, с. 57.



армией, принимал решающее участие в освобождении Неаполя и Рима.

Расцвет военно-морского искусства в России во второй половине XVIII века совпал с бурным развитием всего русского военного искусства. Русская армия благодаря Суворову значительно приумножила свои славные боевые традиции. Подобная же заслуга во флоте принадлежала Ф. Ф. Ушакову.

Но лишь в советское время у нас по достоинству оценили и высоко подняли имя адмирала Ф. Ф. Ушакова. Западноевропейские и американские историки и сейчас с «легкой руки» американца Мэхэна продолжают всячески игнорировать Ушакова, считая, что он был только добросовестным учеником Нельсона и благодаря этому добивался успеха. Однако простое сравнение дат крупнейших сражений, проведенных под руководством двух знаменитых адмиралов, показывает, что главнейшие морские победы Ушаков одержал значительно раньше, чем Нельсон смог проявить свой талант флотоводца<sup>1</sup>.

После ухода основных сил эскадры Ушакова часть сил флота и морской пехоты была оставлена в Средиземном море для обеспечения безопасности Ионических островов. И только через несколько лет Россия для противодействия новым попыткам французов осуществить захваты на Балканах, а также для защиты Ионических островов как базы русского флота в Средиземном море вновь начала концентрировать здесь силы флота под командованием адмирала Д. Н. Сенявина (Вторая Архинелагская экспедиция), которому пришлось столкнуться с очень сложной и быстро менявшейся военно-политической обстановкой.

В конце 1806 г. Турция, подстрекаемая Наполеоном, объявила войну России, что совершенно изменило задачи русской Средиземноморской эскадры, главной целью которой стал захват Константинополя ударом с юга. Эта задача должна была решаться совместно с союзным английским флотом. Однако истинные намерения Англии сводились к тому, чтобы не допустить захвата русскими Черноморских проливов и утвердить свое господство на Средиземном море. Под влиянием провокационных действий англичан Д. Н. Се-

<sup>1</sup> Основные победы адмирала Ушакова были одержаны: у о-ва Фидониси — в 1788 г., у Керченского пролива и у Тендры — в 1790 г., у м. Калиакрия — в 1791 г.; взятие Корфу — в 1799 г. Победы адмирала Нельсона относятся к более позднему периоду: у Сан-Винсенте — в 1797 г., у Абукирской бухты — в 1798 г., у Трафальгара — в 1805 г.

павин вынужден был ограничиться блокадой Дарданелл. И все же в ходе военных действий в бою у Дарданелл и в Афонском сражении он разгромил турецкий флот.

В то время, когда русский флот одерживал блистательные победы в Эгейском море, на Немане шли мирные переговоры между Наполеоном и Александром I. Через неделю после Афонского сражения был подписан Тильзитский мирный договор (25 июня 1807 г.), который круто менял внешнюю политику царского правительства, заключившего союз с Наполеоном. В результате Россия перед нашествием французов получила мирную передышку, купленную исключительно дорогой ценой. Были признаны территориальные захваты Наполеона в Западной Европе, Россия обязалась участвовать в континентальной блокаде Англии и начать с ней войну, уступить Франции и Турции все стратегические позиции на Средиземном море, завоеванные русским флотом, вывести из Средиземного моря все русские силы.

Этот резкий поворот во внешней политике России оказался исключительно тяжелым для русской Средиземноморской эскадры. Лишь в августе 1809 г. часть личного состава эскадры возвратилась на родину.

Только через 20 лет, в 1827 г., русская эскадра вновь появилась в Средиземном море, и опять с благородной миссией оказания помощи, но на этот раз греческому народу. Русская эскадра контр-адмирала Гайдена совместно с английской и французской эскадрами должны были принудить турецкие оккупационные силы в Греции прекратить истребление греческого населения, боровшегося за национальную независимость. Совместные действия союзных флотов закончились знаменитым Наваринским сражением (октябрь 1827 г.), в котором более многочисленный турецкий флот был полностью разгромлен.

После Наваринского сражения в Средиземном море оставалась русская эскадра под командованием адмирала Рикорда, которая в русско-турецкой войне 1828—1829 гг. успешно решала задачу тесной блокады Дарданелл и турецкого побережья. Впоследствии русский флот не вел боевых действий в Средиземном море, но его корабли и целые эскадры регулярно посещали этот район.

Таким образом, Средиземное море с давних пор имело для России огромное экономическое и стратегическое значение. Через него осуществлялись торговые и культурные связи со Средиземноморскими странами и другими районами мира. Здесь на протяжении длительного времени проле-

гал важнейший рубеж обороны России от нападения врагов с южного направления.

Еще большее оборонное значение для нашей Родины Средиземное море приобрело в современных условиях, когда возможности империалистических агрессоров для нападения на Советский Союз непосредственно из этого района чрезвычайно возросли в связи с тем, что здесь постоянно дислоцируются 6-й флот США с его авианосной авиацией и атомные подводные ракетоносцы.

**Русский флот в период промышленного переворота.** К концу наполеоновских войн русский флот вступил в тяжелый период. Это была одна из самых мрачных эпох в его истории, явившаяся результатом непонимания царскими правителями значения флота для судьбы России. Во главе флота были поставлены бездарные деятели, такие, как адмирал Чичагов, считавший флот обременительной роскошью, ненужной для государства. Его преемники — французский эмигрант реакционер маркиз де Траверсе и немец фон Моллер — продолжали разрушение флота. Декабрист Штейнгель так характеризовал тогдашнее состояние флота: «...прекраснейшее творение великого Петра маркиз де Траверсе уничтожил совершенно»<sup>1</sup>.

Корабли почти не выходили в море. Матросов использовали на подсобных работах. Русских адмиралов заменяли иностранцами. Шло повальное казнокрадство. Известный русский адмирал В. М. Головнин писал: «... если гнилые, худо и бедно вооруженные корабли, престарелые, хворые, без познания и присутствия духа на море флотоводцы, неопытные капитаны и офицеры, и пахари, под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем»<sup>2</sup>.

На фоне общего упадка морской мощи России еще более ярко были видны такие положительные явления в деятельности флота, как кругосветные экспедиции, предпринятые по инициативе передовых морских офицеров, в том числе и целой плеяды моряков-декабристов. Экипажи экспедиционных кораблей сохраняли лучшие традиции русского флота. Из этой среды вышли прославленные флотоводцы М. П. Лазарев, П. С. Нахимов, В. А. Корнилов и др.

---

<sup>1</sup> Из писем и показаний декабристов/Под ред. А. К. Бороздына. Спб., 1906, с. 61.

<sup>2</sup> Цит. по ст.: Павлова Г. Е. Декабрист Николай Бестужев и его «Опыт истории Российского флота». — В кн.: Бестужев Н. А. Опыт истории Российского флота. Л., Судпромгиз, 1961, с. 9.

Немалую роль в сохранении флотских традиций сыграла деятельность мореходов и промышленников на Алеутских, Курильских островах и западном побережье Северной Америки. Военные корабли под общим руководством промышленников Шелехова, Баранова и других настойчиво осваивали побережье Северной Америки и острова от Аляски до мыса св. Ильи. Однако дальнейшая судьба этих земель была предрешена: царское правительство не придавало должного значения вновь приобретаемым областям, которые без создания мощных военно-морских сил в северной части Тихого океана удержать было невозможно.

Близилась расплата за непонимание царизмом значения флота в развитии страны, за его недооценку как орудия политики и как вооруженной силы. Приближалась Крымская война 1853—1856 гг. Англия и Франция продолжали политику оттеснения России от Средиземного моря и стремились захватить в свои руки экономику и финансы Турции, которая сама лелеяла надежду на восстановление своего господства на северных берегах Черного моря.

Важную роль в этой войне предстояло сыграть флотам, поскольку основные противники (англо-французы и русские) были разъединены значительными пространствами, которые могли быть преодолены только с помощью флота.

Война проходила в эпоху промышленного переворота, начавшегося в первую очередь в капиталистических странах Западной Европы, где бурно развивалась крупная промышленность, вызвавшая техническую революцию в военном деле. Для военно-морских флотов это был период перехода от парусного к паровому кораблю с металлическим бронированным корпусом, винтовым двигателем и мощным артиллерийским вооружением.

Англо-французские морские силы по сравнению с Российским флотом располагали превосходством в линейных кораблях и фрегатах более чем в два раза, а в паровых кораблях — более чем в десять раз. К тому же все русские пароходы были колесными. Техническая отсталость русского флота порождала оборонительную, а не активную его боевую деятельность, что противоречило существу самого мобильного вида сил, предназначенного для поиска и уничтожения противника в море.

Главным театром войны стало Черное море, а центральным событием всей войны явилась одиннадцатимесячная героическая оборона Севастополя. Война началась Синопским боем, в котором был уничтожен турецкий флот. Это событие золотыми буквами вписано в книгу славы русского флота.

Однако, после того как в Черное море вошел англо-французский флот, технически отсталому и слабому русскому Черноморскому флоту не суждено было продолжать борьбу на море. Русское командование решило использовать оружие и личный состав флота для непосредственной обороны Севастополя на суше.

Противник, имевший преимущество в морских силах, стремился к географическому расширению войны. Соединенные эскадры англо-французов были введены в Финский залив, где встретили упорное сопротивление хотя и более слабых русских морских сил, но сумевших сорвать удар по Петербургу.

В Белом море англо-французы занимались «беспорядочными атаками на русские и лопарские деревни и уничтожением скудного имущества бедных рыбаков»<sup>1</sup> и, конечно, существенных целей не достигли. В августе 1854 г. англо-французская эскадра подошла к Петропавловску-Камчатскому, который обороняли только два корабля и небольшой гарнизон. Однако в неравном бою русские проявили высокую стойкость и одержали победу, заставив союзную эскадру бесславно отступить.

Несмотря на героизм, проявленный русскими в этой войне, отсталая царская Россия потерпела тяжелое поражение. Крымская война, стоившая воевавшим странам «несметных затрат и свыше миллиона человеческих жизней»<sup>2</sup>, закончилась заключением в Париже 30 марта 1856 г. мирного договора. России пришлось уступить устье Дуная и часть Южной Бессарабии, отказаться от протектората над дунайскими княжествами. Самым тяжелым условием договора было запрещение России иметь на Черном море военный флот. Это обстоятельство еще раз подчеркнуло особое значение, которое придавалось флоту в международных отношениях. Россия была отброшена еще дальше от достижения заветной цели своей политики — беспрепятственного выхода в Средиземное море.

Крымская война явилась исключительно важным рубежом, за которым последовали крупные перемены в социально-экономической жизни России. Страна становится на путь развития капитализма, залечивает раны, нанесенные войной.

В 1871 г. Россия добилась отмены унижительного запрещения иметь флот на Черном море. Однако, получив это

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 11, с. 522.

<sup>2</sup> Там же, т. 22, с. 39.

право, царизм не изменил своего отношения к флоту, не понял его необходимости и не предпринял решительных мер к восстановлению морского могущества России. Между тем в результате франко-прусской войны 1870—1871 гт. создались благоприятные условия для решения спорных вопросов с Турцией военным путем. Используя сложившуюся обстановку, Россия в 1877 г. объявила войну Турции.

К началу этой войны Черноморский флот выглядел весьма печально. Кроме двух слабых и неуклюжих броненосцев, так называемых поповок, в его составе числилось лишь несколько малых устаревших кораблей. Необходимость заставила вооружить и использовать в военных действиях сравнительно быстроходные пароходы коммерческого флота, а также паровые катера и шлюпки. На этих кораблях русские моряки под руководством молодых и энергичных командиров вели успешные боевые действия и сумели парализовать активность турецких броненосцев.

Тяжелые испытания выпали на долю русской армии. Но в результате ряда героических побед она подошла к Константинополю. Еще немного усилий — и длительная борьба за выход в Средиземное море завершилась бы успешно. Однако, когда русские войска стояли под стенами Константинополя, в проливах появилась английская эскадра. Ее воздействие оказалось прямо-таки магическим. Самостоятельность политики русского царизма сникла под влиянием угроз Англии и Австрии, олицетворением которых и явилась эта эскадра. Россия, по существу, не имевшая флота для защиты Черноморского побережья и причерноморских областей, вынуждена была отступить. Ей снова пришлось расплачиваться за то, что царские деятели, недооценивая значения флота в международных отношениях и в войнах, упорно не желали укреплять морское могущество России.

Мирный договор был передан на рассмотрение Международному конгрессу в Берлине (1878 г.). Трактат, принятый конгрессом, снова отодвигал Россию от выходов в Средиземное море и весьма отрицательно сказался на положении славянских народов Балканского полуострова. Территория Болгарии была урезана более чем вдвое, значительно уменьшилась территория Черногории, но зато невоевавшая Австро-Венгрия получила право на Боснию и Герцеговину, а Англия — на Кипр.

Хотя в результате войны стратегическое положение России несколько улучшилось, выгоды, которые она получила по этому мирному договору, совершенно не соответствовали

затраченным ею усилиям. И произошло это только потому, что она не располагала сильным флотом.

Вместе с тем Берлинский конгресс стал исходным пунктом новой расстановки сил в Европе. Он положил начало разделению крупных держав на две враждующие группировки: Россия и Франция против Германии и Австро-Венгрии. Роль арбитров принадлежала Англии и США. Вопрос о завоевании Россией права на беспрепятственный выход в Средиземное море значительно усложнился, отодвинулся на неопределенный срок и теперь уже мог найти решение только на арене мировой войны.

На протяжении свыше ста лет важнейшей осевой линией политики России на юге было постоянное стремление к достижению свободного выхода в Средиземное море. Это сулило не только крупные торгово-экономические выгоды, но и усиление влияния на Балканском и Малоазиатском полуостровах. И хотя Черноморские проливы находились в руках давно ослабленной Турции, такую задачу можно было считать посильной для России лишь при условии, что в борьбе не вмешаются другие державы. Поэтому каждый раз, когда основные европейские государства были отвлечены на другие направления, Россия снова возвращалась к главной цели своей политики на юге, намереваясь добиться свободы торговли и мореплавания в Средиземном море.

Войны, которые велись здесь, заняли около 30 лет и унесли миллионы человеческих жизней, но Россия сумела укрепиться только на северной и восточной частях черноморских берегов. Дальше продвинуться к своей цели она не смогла, даже несмотря на победы русских войск.

В борьбе за выходы к южным морям русский царизм часто оказывался несостоятельным в конечные периоды войны, когда особенно необходима была морская сила, на которую могла бы опереться независимая политика, чтобы заставить противника и поддерживавшие его государства согласиться с условиями мира, выгодными для России. Россия, оставаясь одной из сильнейших держав мира, располагала на южном направлении достаточно мощным флотом лишь для единоборства с турецким флотом. Но как только в войну включались другие державы, угрожавшие главным образом морской силой, Россия вынуждена была отступить, а иногда и терпела поражения, теряла самостоятельность своей политики и подчинялась диктату западноевропейских держав.

В связи с этим следует подчеркнуть, что Петр I, очевидно, не смог бы так настойчиво вести политику укрепления

за Россией берегов Балтийского моря, не поддаваясь на требования и угрозы других держав, подкрепляемые демонстрациями морской силы, если бы не создал к тому времени могучий военный флот.

Таким образом, в течение более чем столетнего периода борьбы за выходы к южным морям относительная слабость русского флота явилась одной из важнейших причин того, что эта цель так и не была достигнута.

Краткое рассмотрение роли флота в истории России, в ее становлении и экономическом развитии приводит к главному выводу: на всех этапах жизни страны в составе ее вооруженных сил был необходим мощный, соответствующий интересам мировой державы военно-морской флот.

### ФЛОТЫ В ВОЙНАХ КОНЦА XIX — НАЧАЛА XX ВЕКА

В конце XIX — начале XX века капитализм переходит в империалистическую стадию своего развития. «Империализм, как высшая стадия капитализма Америки и Европы, а затем и Азии, сложился вполне к 1898—1914 гг. Войны испано-американская (1898), англо-бурская (1899—1902), русско-японская (1904—1905) и экономический кризис в Европе 1900 года — вот главные исторические вехи новой эпохи мировой истории»<sup>1</sup>.

К этому времени основные капиталистические страны главным образом с помощью своих флотов поделили почти всю территорию земного шара. Причем страны, вступившие первыми на путь капиталистического развития и обладавшие сильными флотами, успели захватить львиную долю этих территорий. Так, например, Англия, начав колониальные захваты еще в 1583 г. (о-в Ньюфаундленд), на протяжении трехсот лет, умело используя в мирное время и в войнах могущество своего флота, различными путями и способами к концу XIX века захватила колонии, превышавшие по площади метрополию более чем в 90 раз.

Центр борьбы за раздел и передел мира перемещался к Тихому океану, у берегов которого лежал еще не поделенный и слабый Китай. Сюда направлялись эскадры флотов для осуществления экспансионистских устремлений основных империалистических держав. Первыми начали грабеж китайского народа английские и французские империалисты, вслед за ними более молодые хищники — США, Германия и Япония. Русский царизм, являвшийся военно-феодаль-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 30, с. 164.



ным империализмом со всеми присущими ему качествами: варварством, деспотизмом, насилием, беспредельной эксплуатацией многонационального населения страны и захватнической политикой в отношении соседних стран, также включился в борьбу.

Непримиримые противоречия между колонизаторами породили ряд конфликтов и войн на Дальнем Востоке, в которых военно-морские флоты продолжали быть основным средством достижения политических целей империалистических государств.

**Японо-китайская война.** Промышленное развитие Японии после буржуазной революции 1867—1868 гг. позволило ей быстро создать военно-морской флот, используя который японский империализм получил возможность направить свои агрессивные устремления на захват территорий Китая, который был государством экономически отсталым и имел очень слабый флот.

В 1894 г. Япония, поддерживаемая США и Англией, без объявления войны напала на Китай, а так как противники были разделены морем, то это в значительной мере определило важнейшую роль в войне военно-морских флотов.

Япония, сумев с помощью флота предупредить Китай в сосредоточении в Корею перевезенных морем войск, вторглась в Южную Маньчжурию. Затем армия, высаженная опять же флотом на побережье Желтого моря в районе Бицзыво и Талиеняня, при содействии флота захватила Ляодунский полуостров с основной китайской военно-морской базой Порт-Артур.

Япония вышла с островов на Азиатский материк, и в этом крупные страны мира увидели потенциальную угрозу своей экспансии. Мирный договор между Японией и Китаем, заключенный в апреле 1895 г., был опротестован Россией, Германией и Францией, располагавшими внушительными морскими силами, способными угрожать японскому островному государству. Японии пришлось отказаться от Ляодунского полуострова и Порт-Артура.

Проблемы нового, дальневосточного узла противоречий империализма были выдвинуты на первый план мировой политики. Вместе с тем японо-китайская война продемонстрировала особо важную роль флотов в достижении политических целей государств в условиях усложнившейся борьбы за передел мира.

**Испано-американская война.** К концу XIX столетия политика США приобрела все черты, присущие империалистической державе. Америка искала себе первую крупную

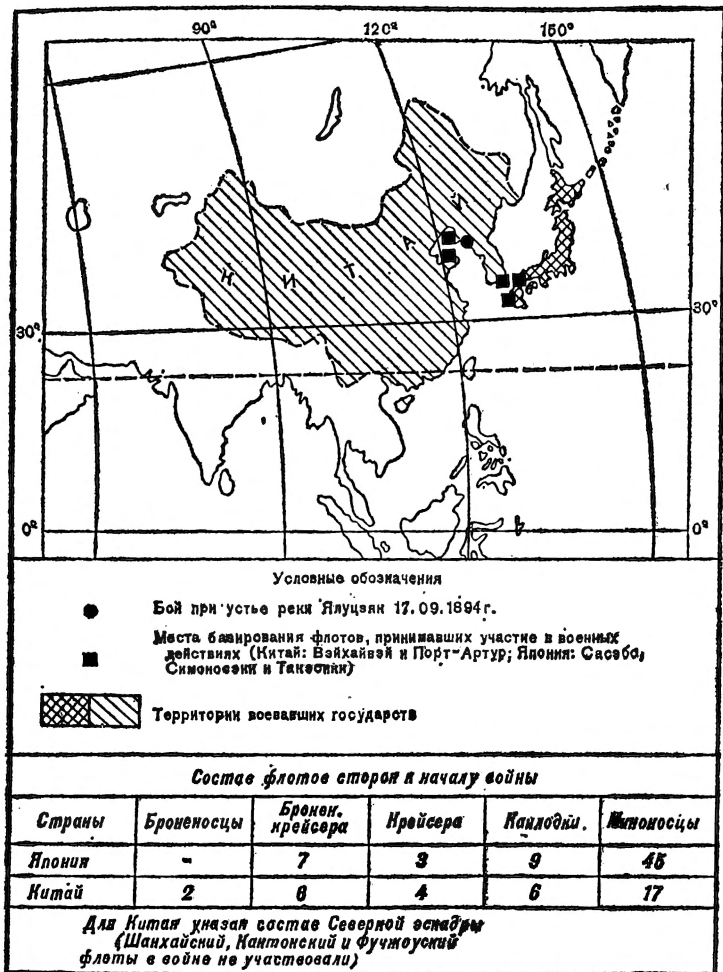


Рис. 6. Японо-китайская война 1894—1895 гг.

жертву. Наиболее близким и удобным объектом ее агрессивных устремлений оказались испанские колонии, расположенные в Карибском море, а также Филиппинские острова и остров Гуам. Эти острова должны были обеспечить дальнейшую экспансию США в Азии. При первом же удобном поводе в 1898 г. американцы развязали войну. Главная роль в войне отводилась флоту, силами которого предусматривалось нанести решающие удары прежде всего по испанскому

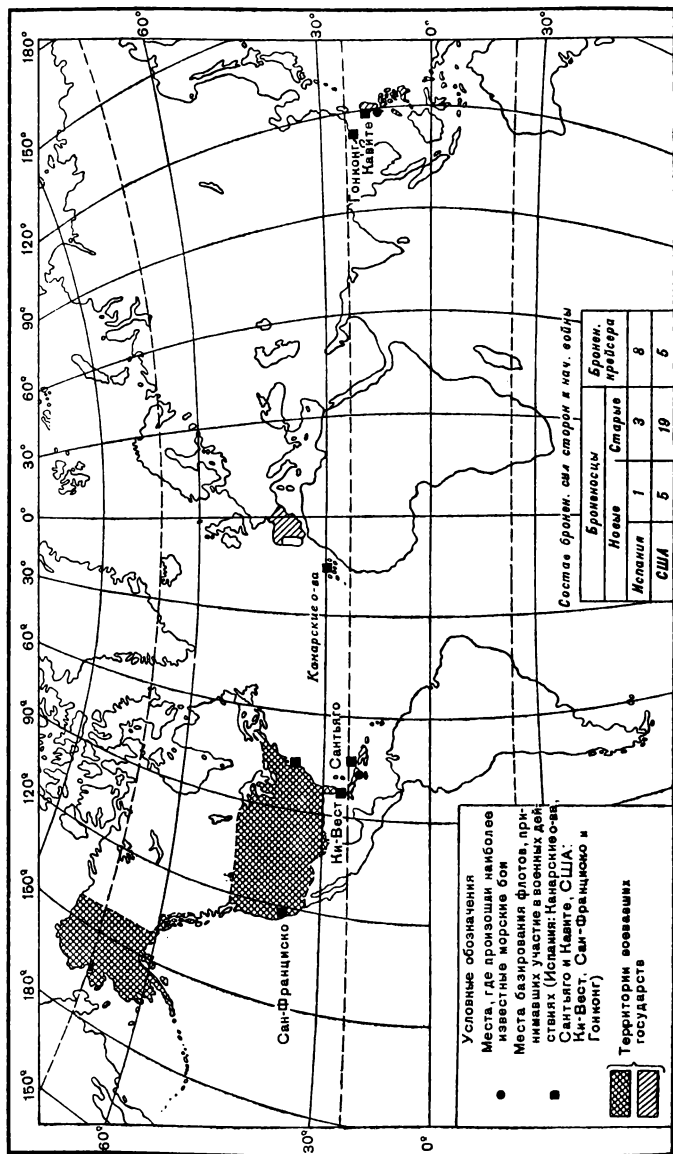


Рис. 7. Испано-американская война 1898 г.

флоту, лишив противника возможности получать из метрополии подкрепления морем. Поэтому, готовясь к войне, они создали военно-морской флот, превосходивший флот отсталой королевской Испании. Театрами войны явились Карибское море и западная часть Тихого океана.

Пользуясь своим превосходством на море, американцы высадили десант на Кубу. При попытке вест-индской эскадры Испании прорваться из Сантьяго в океан технически более совершенные американские корабли разгромили ее. Испанский гарнизон Сантьяго, лишенный поддержки флота, вскоре капитулировал. Борьба в Карибском море, по существу, закончилась.

Дешево досталась американцам и победа в районе Филиппин. Слабая азиатская эскадра испанцев была уничтожена в Манильской бухте. Морская пехота США без боя вошла в столицу Филиппин Манилу, не пустив туда истинных победителей — филиппинских повстанцев, действиями которых были очищены от испанских войск острова архипелага.

По мирному договору Куба, Пуэрто-Рико, Гуам и Филиппины стали американскими колониями. США заняли господствующее положение в Карибском море, закрепились в Западном полушарии и получили выгодные позиции в Тихом океане, на подступах к Китаю.

Победа США над отсталой Испанией явилась прямым результатом превосходства американцев на море. Флот сыграл в этой войне важнейшую и решающую роль. После испано-американской войны в США наступил длительный период безудержной гонки морских вооружений. Флот и морская пехота выдвинулись в системе вооружения США на первое место.

Роль флотов в русско-японской войне. Противоречия на Дальнем Востоке были чреватые новыми войнами. Назревала война между Японией и Россией. Выступление России совместно с Францией и Германией против условий японо-китайского мирного договора положило начало открытой политической борьбе между Россией и Японией. Захват в 1897 г. войсками и русским флотом Квантунской области и создание базы русской Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре еще более обострили положение.

В связи со вспыхнувшим в 1900 г. так называемым боксерским восстанием в Китай были введены войска всех основных империалистических конкурентов: Англии, Японии, США, Германии, Франции и России. С той поры еще более обострились противоречия между этими империалистическими государствами.

После оккупации Россией Маньчжурии основным вопросом дальневосточной политики Англии, Японии и США стало вытеснение России из захваченных ею областей и присоединение их к своим владениям. Япония, подстрекаемая Англией и США, открыто шла на развязывание войны с Россией и вела усиленную подготовку к ней.

В 1902 г. Япония и Англия подписали договор, направленный против России. В нем особо оговаривалась обязанность союзников держать в дальневосточных водах флот более сильный, чем русский. Это явно свидетельствовало о намерении противников России отвести флоту первостепенную роль в предстоящем вооруженном столкновении.

США также стремились разжечь войну между Японией и Россией в надежде на их обоюдное ослабление, и прежде всего на ослабление их флотов, что позволило бы американцам захватить ключевые позиции на Тихом океане и в Китае. Президент США предупредил правительства Франции и Германии, что Америка выступит на стороне Японии, если они окажут какую-либо помощь России. Итак, Россия оказалась в одиночестве против сильной островной державы, основу стратегической силы которой составлял военный флот, державы, опиравшейся на союз и поддержку по крайней мере двух крупнейших в мире морских государств — Англии и США, чьи принципы использования флотов для решения военно-политических задач были хорошо известны. Эти обстоятельства должны были бы определить направленность подготовки конфликтующих сторон к возможной войне. В различном подходе к подготовке вооруженных сил сторон наглядно проявились дальновидность руководящих политических деятелей Японии и отсутствие этого качества у государственных деятелей царской России.

Японское правительство уделяло большое внимание строительству мощного флота, на что направлялась основная часть государственного бюджета и контрибуции, полученной с Китая после японо-китайской войны. США и Англия широко субсидировали Японию и фактически являлись ее арсеналом. На английских верфях были построены почти все японские броненосные корабли, обладавшие лучшими по тому времени тактическими данными и вооружением. Япония под руководством германских инструкторов создавала также многочисленную армию для вторжения на материк. Офицеры флота и армии имели опыт войны в Китае и хорошо знали особенности театра войны.

По-иному выглядела подготовка царской России к надвигавшейся войне. Правящие круги России, хотя и пони-

мали, что их дальневосточные устремления могут быть реализованы только путем войны, необходимых энергичных и предусмотрительных мер не предпринимали. Влияние этой бездеятельности на готовность к войне усугублялось еще и тем, что стратегическая обстановка на Дальнем Востоке складывалась неблагоприятно для России — Сибирская и Китайско-Восточная железные дороги еще не достигли полной пропускной способности для бесперебойного и быстрого сосредоточения и снабжения русских войск на театре, а вооруженные силы России, находившиеся на Дальневосточном театре, не были готовы к войне. Это прежде всего относилось к флоту на Тихом океане, значительно уступавшему японскому, что видно из табл. 10.

Таблица 10

Состав сил русского и японского флотов на Дальнем Востоке к началу русско-японской войны \*

Классы кораблей	Россия	Япония
Эскадренные броненосцы . . . . .	7	6
Броненосные крейсера . . . . .	4	8
Крейсера . . . . .	7	12
Эскадренные миноносцы и миноносцы	37	47

\* См.: История военно-морского искусства. М., Воениздат, 1967, с. 82.

Недальновидное русское командование и царь не сумели правильно оценить всю серьезность обстановки на Дальнем Востоке и понять роль флота в грядущей войне. В связи с этим своевременные меры по усилению флота на Тихом океане за счет морских сил Балтийского и Черного морей предприняты не были. К тому же русский флот был рассредоточен в разных морях. На Желтом море, которое явилось основным морским театром, флот имел всего 8 броненосных кораблей.

Строительство баз флота на Тихом океане было далеко от завершения, и поэтому Порт-Артур не представлял собой ни достаточно надежной крепости, ни оборудованной военно-морской базы, способной выдержать удары противника и обеспечить базирование кораблей.

Так, к началу 1904 г. Россия, находившаяся, по существу, в изоляции, не готовая к войне, располагавшая слабым военно-морским флотом на Дальнем Востоке, оказалась ли-

пом к лицу со всей мощью международного монополистического капитала, выдвинувшего Японию в качестве своего ударного представителя.

Ближайшей стратегической целью войны, по японским планам, являлось завоевание господства на море, которое предполагалось достичь внезапным нападением на русский флот и уничтожением Портартурской эскадры, а также русских кораблей-стационаров в Корее и Китае. Затем предусматривались последовательная высадка армий на Ляодунском полуострове и захват Порт-Артура, разгром главной группировки русских войск в Южной Маньчжурии с последующим захватом всей Маньчжурии, Уссурийского и Приамурского краев.

Воспользовавшись благоприятной международной обстановкой и общей военной неподготовленностью царской России, Япония 9 февраля 1904 г. развязала войну, имея качественное и количественное превосходство на море над русским флотом. К тому же базирование японского флота обеспечивало ему господство на путях перевозки войск на континент. Японская армия также превосходила по численности русские сухопутные силы, и изменить это соотношение в короткие сроки в свою пользу Россия не могла из-за слабых транспортных возможностей.

Война началась внезапным нападением японского флота на русские морские силы в Порт-Артуре и Чемульпо, которое хотя и значительно ослабило русскую эскадру, но еще не привело к достижению господства противника на море.

Но было ли это нападение действительно внезапным? Имелись ли достаточные сведения о подготовке японцев к войне?

Неоднократные донесения русского морского агента в Японии о действиях ее флота давали все основания ожидать удара. В начале января он доносил, что в Японии призваны резервисты, зафрахтованы пароходы, способные поднять две дивизии войск, прекращены пароходные рейсы в удаленные районы, что японский флот переходит в Корею. 18 января агент сообщил о постановке оборонительных минных заграждений, о том, что размеры приготовлений указывают на широкие планы Японии, а 24 января телеграфировал об общей мобилизации в Японии. Но царское правительство оставило все эти предупреждения без внимания, и война свалилась на русские корабли, как снег на голову.

Уже в ходе войны царь назначил командующим флотом на Тихом океане вице-адмирала С. О. Макарова, который хорошо знал противника и театр военных действий и являл-

ся признанным авторитетом в области морской тактики. Однако у царского паместника на Дальнем Востоке и командующего флотом были противоположные взгляды на роль флота в войне, а также на использование его сил в складывавшихся условиях. Предложения Макарова по активизации действий флота и поднятию его боеготовности встречали преграды. Корабли большую часть времени стояли в базах, разведывательных действий, а тем более активной борьбы против морских перевозок японцев почти не вели. После гибели (14 апреля 1904 г.) командующего флотом на подорвавшемся на минах флагманском корабле «Петропавловск» активные действия Портартурской эскадры прекратились совсем.

Между тем русская армия, хотя и значительно пополненная, под ударами японцев отступала на север, и нужны были действенные меры, чтобы ослабить напор японцев. Реальной силой для этого мог быть только флот, способный прервать или ограничить поток подкреплений для японской армии, идущий морем, и создать угрозу ее островам. Понимание этого пришло слишком поздно.

24 августа 1904 г. было принято запоздалое решение послать с Балтийского моря 2-ю Тихоокеанскую эскадру. Своевременное соединение ее с Портартурской эскадрой могло бы коренным образом изменить обстановку на всем театре военных действий в пользу России, но время для этого было упущено.

В самом деле, если бы такие меры были приняты раньше, соотношение сил на Дальнем Востоке было бы иным (табл. 11).

Японское командование, используя сложившиеся благоприятные условия на море, сосредоточило основные усилия против Порт-Артура. Оно стремилось сломить сопротивление его защитников и уничтожить базировавшуюся там эскадру еще до прибытия подкреплений из Европы. Осадная группировка японцев была усилена и вела ожесточенный штурм укреплений Порт-Артура.

Отказавшись от использования еще достаточно мощных сил флота по прямому назначению для борьбы на море, где он своими действиями мог оказать наибольшую помощь как осажденному Порт-Артуру, так и всем русским войскам в Маньчжурии, бездарные русские военачальники решили разоружить корабли и использовать их вооружение и личный состав непосредственно в сухопутной обороне крепости, не понимая, что сложившиеся условия в корне отличались от условий обороны Севастополя в 1854—1855 гг., где такое



**Состав сил флотов в случае своевременного прихода  
2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток**

Классы кораблей	Россия			Япония
	Портартур- ская эскадра и Владивос- токский отряд	2-я Тихооке- анская эс- кадра	Всего	
Эскадренные броненосцы . . .	7	8	15	8
Броненосные крейсера . . . .	4	1	5	8
Броненосцы береговой оборо- ны . . . . .	—	3	3	—
<b>Всего броненосных кораблей</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>16</b>
Крейсера . . . . .	7	8	15	15
Эскадренные миноносцы и ми- ноносцы . . . . .	37	9	46	63

**Примечание.** Увеличение числа кораблей по сравнению с довоенным временем достигнуто Японией главным образом за счет использования судостроительной промышленности Англии и англо-американских кредитов.

решение было вполне оправданным. Гарнизон Порт-Артура героически сражался в течение восьми месяцев. Несмотря на то что возможности обороны крепости не были до конца исчерпаны, 2 января 1905 г. она была сдана японцам. И хотя падение Порт-Артура считается переломным моментом в ходе войны, в значительной мере предрешившим ее исход, в действительности же перелом начался с прекращения активных действий русского флота, т. е. после того, как первый этап борьбы за господство на море закончился поражением русских.

Только 15 октября 1904 г. 2-я Тихоокеанская эскадра под командованием вице-адмирала Рожественского начала переход с Балтийского моря на Дальний Восток. История русского флота, да и других флотов, не знала еще такого дальнего и длительного похода огромного флота, состоявшего из разнотипных и маломореходных кораблей, не обладавшего опытом совместных дальних океанских походов. На всем пути эскадра не имела ни одной собственной базы для отдыха личного состава, для ремонта или снабжения. Большинство берегов, вдоль которых она шла, принадлежало враждебной Англии. С удалением от своих западных баз для

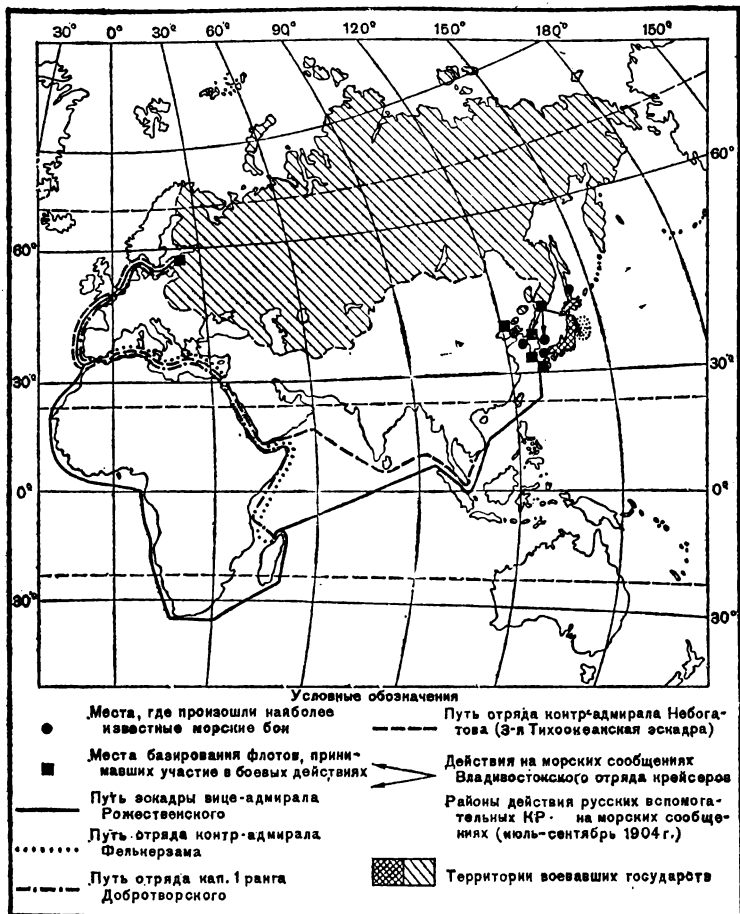


Рис. 8. Русско-японская война 1904—1905 гг.

русской эскадры увеличивалась опасность внезапной встречи с флотом противника, что исключительно осложняло переход. Однако героизм и высокие морские качества русских моряков позволили преодолеть все трудности.

Во время стоянки эскадры у берегов Мадагаскара в Петербург пришло известие о падении Порт-Артура и гибели Портартурской эскадры. Но царь и его окружение видели во 2-й Тихоокеанской эскадре последнюю надежду на победу в войне и не изменили поставленных перед нею задач.

Совершив беспримерный, почти восьмимесячный переход, не потеряв ни одного корабля, русская эскадра 14 мая 1905 г. вошла в Корейский пролив. Здесь ее ожидал более совершенный, длительно готовившийся к бою и опиравшийся на целую систему близко расположенных баз японский флот. Исход Цусимского сражения был предreshен. Несмотря на героизм личного состава, отважно сражавшегося в Цусимском бою, 2-я Тихоокеанская эскадра потерпела жестокое поражение от противника, превосходившего ее в первую очередь в оружии и боевой технике. Большинство русских кораблей погибло в бою, а незначительная часть была интернирована в иностранных портах.

Вопрос о господстве на море был окончательно решен в пользу японцев. В. И. Ленин писал: «Русский военный флот окончательно уничтожен. Война проиграна бесповоротно. <...> Перед нами не только военное поражение, а полный военный крах самодержавия»<sup>1</sup>.

Этим разгромом царского флота закончилась русско-японская война. Правительство убедилось, что продолжать войну бессмысленно. Оно не решалось вести войну в условиях начавшейся революции, видя в ней предвестника полного краха самодержавия. Япония также полностью истощила свои силы и была вынуждена обратиться за посредничеством к американскому президенту.

Государственная, экономическая, политическая и военная отсталость, полное непонимание царизмом значения морского могущества для России, явившиеся основными причинами слабости флота, привели царизм к военному поражению. Истинными победителями в этой войне оказались империалисты США, Англии и Германии. Их соперники на Дальнем Востоке и Тихом океане были значительно ослаблены, опутаны долгами.

По Портсмутскому мирному договору Япония получила право на аренду Квантунской области с Порт-Артуром и Дальним, к ней перешли южная ветка Китайской Восточной железной дороги, южная часть Сахалина, были признаны преимущественные права Японии в Корее.

В результате тяжелых уроков войны влиятельная русская общественность начала лучше понимать значение флота в современных войнах и побудила царское правительство к быстрейшему восстановлению флота. К строительству флота были привлечены крупнейшие отечественные кораблестроители: А. Н. Крылов, В. В. Константинов, Н. И. Кутей-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 10, с. 252.

ников, И. Г. Бубнов и другие. Но, как показали дальнейшие события, царские правители остались верны себе и не изменили своего отношения к флоту. Его строительство по-прежнему велось в основном из соображений престижа государства, без учета необходимости для России располагать морским могуществом. Поэтому строительство флота носило случайный характер, преследуя лишь подгонку своих сил к силам иностранных флотов, отсюда слепое подражание иностранцам в типах судов, часто несовершенных и устаревших. Совершенно не принимались в расчет условия, в которых корабли должны действовать, а также особые, присущие только России требования к строительству флота, вытекающие из ее географического положения. Важнейшее из них — потенциальная необходимость межтеатрового маневра силами из-за разобщенности морских театров. При этом надо было учитывать отсутствие освоенных и оборудованных морских путей между отдельными театрами и пунктов базирования на них, что явилось в значительной мере результатом пренебрежения царизмом закреплением за Россией целого ряда островов и заморских территорий, открытых русскими мореплавателями. Напомним, кстати, что основной причиной утери этих территорий являлось укоренившееся непонимание значения для России морского могущества.

Россия вынуждена была создавать на каждом море отдельные флоты, которые, как правило, были слабее флотов потенциальных противников на данном театре. Очевидно, решение проблемы межтеатрового маневра военно-морскими силами требовало строительства кораблей с большой дальностью плавания, а также исключительной стратегической дальновидности руководства, чтобы обеспечить своевременное сосредоточение сил на необходимом театре. Несомненно, если бы эскадра Рожественского была переведена на Дальний Восток до начала военных действий или хотя бы до падения Порт-Артура, война или была бы отодвинута на более поздний срок, или ход ее мог значительно измениться.

История войн, которые вела Россия, убедительно показывает, что каждый раз, когда царские правители не уделяли достаточного внимания развитию флота и поддержанию его на уровне требований современности, Россия или терпела поражения в войнах, или ее политика в мирное время не достигала необходимых целей.

Неравномерность экономического и политического развития империалистических государств ожесточала борьбу за передел мира и выдвигала на первый план новую, еще более тяжелую войну.

Политическая подготовка к предстоящей войне велась уже давно. Империалистические страны раскололись на две враждебные группировки: Союз центральных европейских государств, возглавляемый Германией, и Тройственное согласие во главе с Англией. Надвигавшаяся война могла быть только мировой, империалистической. Параллельно шел процесс ускоренной подготовки вооруженных сил. Особое внимание уделялось тщательному анализу опыта русско-японской войны, в которой произошли самые крупные морские сражения, причем участвовали в них наиболее современные средства борьбы на море. Война показала, что значение флотов в военных действиях резко возросло. Этот основной вывод был воспринят почти всеми главными империалистическими государствами, сразу же приступившими к строительству кораблей с учетом опыта русско-японской войны.

Другим выводом было признание доминирующей роли тяжелых броненосных артиллерийских кораблей в борьбе на море. В соответствии с этим усилия всех морских держав при подготовке к первой мировой войне были направлены на создание надводных флотов, а также на разработку способов артиллерийского состязания броненосных эскадр. Эти взгляды нашли отражение в строительстве мощных линейных кораблей — дредноутов.

Следующим по значению оружием флота была признана торпеда, широко применявшаяся в русско-японской войне с надводных кораблей. Это привело к совершенствованию и массовому строительству эскадренных миноносцев и легких крейсеров с торпедным и артиллерийским вооружением.

Все другие вопросы строительства флотов, в частности создание подводных сил, под влиянием опыта прошлой войны были отнесены на второй план, хотя достижения науки и техники того времени уже позволяли промышленности осуществлять строительство достаточно совершенных подводных лодок. Объективно уже существовавшие в то время возможности подводных сил военно-морским искусством познаны не были.

На одностороннюю направленность развития флотов значительное и весьма отрицательное влияние также оказала

считавшаяся непререкаемой мэхэновская теория «господства на море», в соответствии с которой только сражение крупных линейных сил или блокирование флота противника в его базе могло привести к победе на море. Подводные же лодки признавались неспособными обеспечить господство на море.

Подготовка России к первой мировой войне проходила в сложной политической обстановке. Результаты русско-японской войны показали неспособность русского царизма успешно решать основные вопросы политики государства. Революционные выступления и вооруженные восстания, начатые героическим броненосцем «Потемкин», не прекращались до начала новой войны и потрясли основы самодержавия.

После русско-японской войны Российский флот оказался совершенно ослабленным и неспособным вести борьбу с германским флотом в открытом море. Но несмотря на объективную необходимость спешно строить флот, царское правительство не торопилось, поэтому длительное время не было ясно, какой флот нужен России и какие задачи он должен решать в предстоящей войне. Лишь в 1911 г. был наконец принят закон, послуживший основой для определения конкретного состава действующих сил Балтийского флота<sup>1</sup>. Что же касается сил Черноморского флота и Сибирской флотилии, то имелось в виду уточнить их состав в дальнейшем в зависимости от изменений в военно-стратегической обстановке на этих театрах.

Балтийский флот, которому придавалось особо важное значение в обеспечении правого стратегического фланга фронта вооруженной борьбы и в обороне столицы от ударов сильного германского флота, получил задачу не допустить высадку десанта противника в восточной части Финского залива. Следует признать, что Балтийский флот блестяще решил эту задачу, положив в основу плана военных действий идею оборонительного боя на минно-артиллерийской позиции Нарген—Порккала-Удд.

Черноморскому флоту было определено обеспечивать господство на Черном море и находиться в готовности начать борьбу за овладение выходами в Средиземное море. Ему также надлежало быть готовым уничтожить флот противника на минно-артиллерийской позиции у Севастополя.

---

<sup>1</sup> Этим документом предусматривалось в составе действующих сил на Балтийском море к 1924 г. иметь: линейных кораблей — 16, броненосных крейсеров — 8, крейсеров — 18, эскадренных миноносцев — 72, подводных лодок — 24.

Приближение мировой войны становилось все более ощутимым, тем не менее начатые с запозданием судостроительные программы выполнялись плохо. Поэтому заложенные в 1909 г. первые линейные корабли для Балтийского флота, в 1911 г. — для Черноморского и в конце 1912 г. — линейные крейсера для Балтийского флота к началу войны так и не удалось построить. Более успешно осуществлялась программа строительства эскадренных миноносцев. Таким образом, Балтийский и Черноморский флоты вступили в войну, имея на вооружении устаревшие корабли.

В то же время в Российском флоте быстро и успешно совершенствовались почти все виды оружия и боевых средств, которые обладали лучшими, чем иностранные образцы, боевыми свойствами. Положительные результаты были достигнуты также в боевой подготовке флотов.

**Состояние военно-морских флотов к началу первой мировой войны.** Вследствие одностороннего учета опыта русско-японской войны к началу войны в основных странах были созданы огромные линейные флоты.

Наиболее сильным был флот Англии, который, казалось, мог полностью обеспечить безопасность своей огромной колониальной империи и морские связи со всеми странами мира.

Таблица 12

Состав сил военно-морских флотов к началу первой мировой войны \*

Классы кораблей	Антанта				Центральные державы		
	Велико-британия	Франция	Россия	Итого	Германия	Австро-Венгрия	Итого
Линейные корабли — дредноуты и линейные крейсера . . . . .	29	4	—	33	19	3	22
Линейные корабли дредноуты . . . . .	40	17	9	66	22	9	31
Крейсера . . . . .	82	24	12	118	44	10	54
Эскадренные миноносцы	225	81	62	368	144	16	160
Подводные лодки . . . . .	76	38	15	129	28	6	34

\* См.: Морской Атлас, т. 3, ч. 1, с. 37.

Германский флот, опираясь на быстро растущую промышленную базу, развивался наиболее бурно, что способст-

вовало техническому совершенствованию его кораблей. Как видно из табл. 12, всего к началу войны в состав флотов Антанты входило 99 линейных кораблей, а в состав флотов Союза центральных держав — 53 линейных корабля. Таким образом, Антанта почти в два раза превосходила центральные державы по численности линейного флота. Общее соотношение сил для германской группировки еще более ухудшилось после вступления в войну на стороне Антанты США и Италии. Это подтверждается данными табл. 13.

Таблица 13

Состав сил военно-морских флотов после вступления США и Италии в первую мировую войну \*

Классы кораблей	Велико-британния	Франция	Россия	Италия	США	Итого	Германия	Австро-Венгрия	Турция	Итого
Линейные корабли — дредноуты и линейные крейсера . . . . .	42	7	5	5	15	74	24	4	1	29
Линейные корабли — додредноуты (эскадренные броненосцы)	31	14	9	6	25	85	21	9	1	31
Крейсера (в том числе броненосные) . . . . .	88	22	12	18	26	166	26	12	2	40
Эскадренные миноносцы	339	83	76	34	75	607	195	17	9	221
Подводные лодки . . . . .	131	40	34	36	54	295	138	13	—	151

\* См.: Морской Атлас, т. 3, ч. 1, с. 41, 42.

Кроме того, английский флот располагал широко развернутой системой баз в метрополии и в колониях. Само географическое положение Англии относительно баз немецкого флота создавало благоприятные условия для морской блокады Германии и предоставляло значительные выгоды английскому флоту в действиях против надводных кораблей противника.

План британского адмиралтейства был направлен на удушение экономики Германии в результате срыва ее морских перевозок и на установление господства на море путем осуществления блокады германских берегов. Предусматривалось постоянное наличие в базах метрополии превосходящих линейных сил, способных при благоприятных условиях нанести в генеральном сражении решающее поражение германскому флоту в случае его выхода в море.



Французский флот по соглашению с англичанами, а позднее и итальянский флот развертывались в Средиземном море, где они могли использовать развитую систему баз в его западной части.

Австро-венгерский флот с началом войны оказался запертым в Адриатическом море.

Флот Германии опирался на базы, выгодные для ее обороны от ударов с моря, но не имел баз, обеспечивавших непосредственные выходы в океан. Его система базирования позволяла быстро сосредоточить силы лишь в Северном или Балтийском море.

Немецкое командование рассчитывало ослабить английский флот, уничтожая его по частям, при осуществлении англичанами блокады берегов Германии. Таким образом предполагалось уравнивать силы флотов, а затем уже в генеральном сражении нанести решительное поражение англичанам. Это позволило бы Германии свободно действовать на морях, а затем с помощью морской блокады задушить Англию и достичь конечных целей войны — переделить мир в свою пользу и создать сильнейшую колониальную империю. Предусматривались в широких масштабах действия крейсеров против морских перевозок англичан. Участие флота в военных действиях на сухопутных театрах не планировалось. Балтийский театр для германского флота признавался в начальный период войны второстепенным.

Небезынтересно отметить следующее: планируя на суше сугубо наступательные действия, в духе молниеносной войны, немцы без особого внимания относились к потерям, но с особой осторожностью планировали действия флота из-за боязни потерь крупных кораблей.

В 1914 г. стороны вплотную подошли к войне. Требовался только повод для ее развязывания, и он, конечно, нашёлся.

Главным виновником развязывания первой мировой войны, порожденной противоречиями империалистических государств, был германский империализм, отличавшийся наибольшей агрессивностью. Он открыто выступал за такой насильственный передел мира, который навсегда обеспечил бы Германии руководящее положение на планете.

Необходимо оговориться, что и другие империалистические страны повинны в развязывании войны, они также вступили в нее с грабительскими целями. Антанта и германский союз стояли друг друга.

Это была «война между двумя группами разбойнических великих держав из-за дележа колоний, из-за порабощения

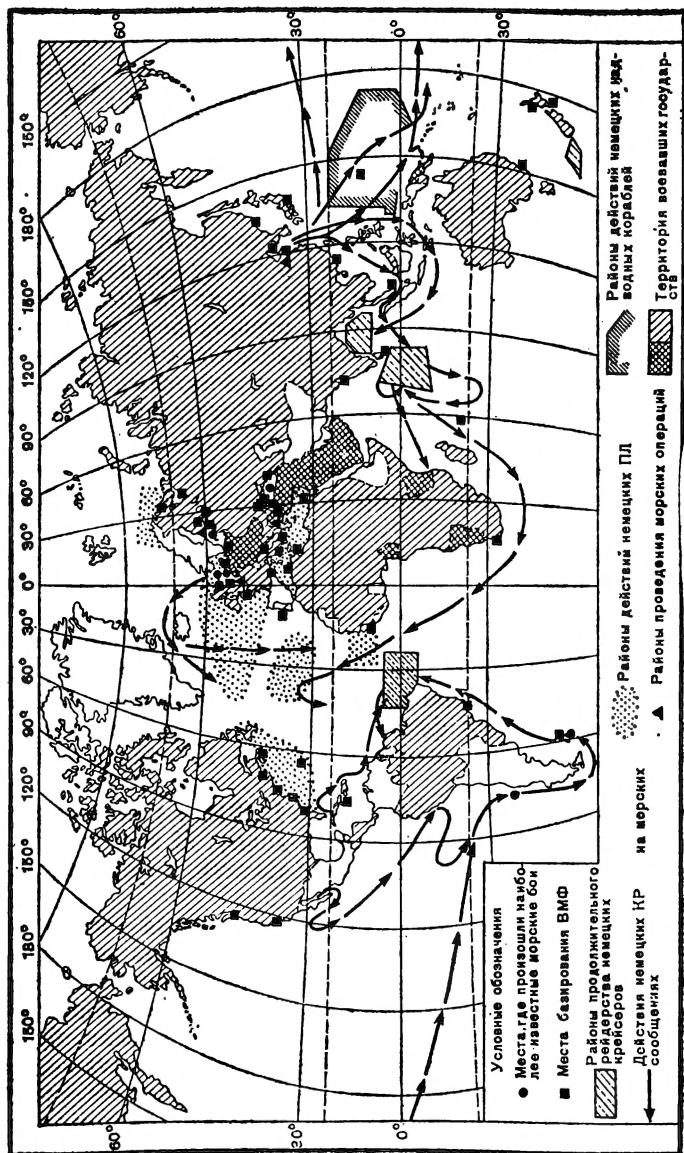


Рис. 9. Первая мировая война 1914—1918 гг.

других наций, из-за выгод и привилегий на мировом рынке»<sup>1</sup>.

Как известно, германский план молниеносного разгрома французской армии и захвата Парижа провалился. Обе стороны на Западном театре перешли к затяжной позиционной войне. Немецкая стратегия на Западном фронте зашла в тупик.

Не привели к ожидаемым результатам и широко развернутые Германией на океанских коммуникациях Антанты, но оказавшиеся малоэффективными действия крейсерских эскадр и отдельных крейсеров. Дружественный для Антанты нейтралитет США и вступление в войну на ее стороне Японии, стремившейся захватом германских колоний обеспечить себе выгодные позиции для расширения экспансии в Китае и последующей борьбы за господство на Тихом океане, также помогли ликвидации угрозы океанским перевозкам. Уже к концу 1914 г. основные крейсерские силы немцев, хотя и вызвавшие известное напряжение на океанских коммуникациях, были уничтожены, а опорные пункты в колониях Германии, на которые базировались крейсера, захвачены.

Не дали ощутимых результатов и действия германского флота по ослаблению английских военно-морских сил. Несмотря на это, Германия еще надеялась победой над английским флотом в решающем морском сражении изменить в свою пользу исход борьбы на море и этим существенно повлиять на исход всей мировой войны. К такому сражению готовился и английский флот. Возможность помериться силами представилась наконец в известном Ютландском сражении в мае 1916 г.

Ютландское сражение (31/V—1/VI 1916 г.) было крупнейшим морским сражением за всю войну. В нем участвовали основные линейные силы английского и германского флотов.

При оценке сражения многие авторы видели только известную нерешительность, проявленную командующими флотами, особенно английским, отмечали отсутствие стремления идти на риск из-за боязни потери крупных кораблей, называли сражение игрой «в кошки-мышки», писали, будто адмиралы, находясь на линии огня, вообще отличаются меньшей решительностью, чем генералы, которые обычно во время боя располагаются в тылу своих войск. По этим при-

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 1.

чинам многие считали, что Ютландское сражение никаких результатов не дало.

Однако подобное мнение, на наш взгляд, является совершенно неправильным. Оценка всякого сражения, как известно, может быть дана не по сравнению величины потерь, понесенных в нем сторонами, а по степени достижения тех целей, которые ставились перед сражающимися силами.

Посмотрим с этих позиций на итоги Ютландского сражения флотов.

Целью Германии в этом сражении было добиться резкого поворота в ходе войны в свою пользу, разгромить английский флот и обеспечить себе свободу действий, чтобы последующей неограниченной морской блокадой задуть Англию. Вместе с тем в случае победы была бы снята морская блокада центральных держав, тяжелое влияние которой на экономику они уже болезненно ощущали. Но немецкий флот оказался неспособным решить эти задачи.

Англия стремилась сохранить за собой существующее положение на морях и усилить блокадные действия против Германии. Эти цели в сражении были ею, по существу, достигнуты.

Таким образом, Ютландское сражение определило неизменность дальнейшего общего хода затяжной войны, поставив ее на прежние рельсы борьбы потенциалов, которая не сулила успеха Германии.

Исход Ютландского сражения означал для немецкого командования потерю надежд на срыв морской блокады Германии, дальнейшее истощение ее военного могущества и проигрыш войны, так как он укрепил тяжелую для Германии необходимость вести длительную борьбу потенциалов. Вместе с тем Ютландское сражение показало, что переносить в новые условия опыт русско-японской войны по использованию крупных однородных линейных сил флота в качестве главных и единственных для достижения победы в борьбе на море ошибочно. Сражение стало той границей, за которой наступала пора признания необходимости взаимодействия в морском бою разнородных сил и средств флотов.

Истощение военно-экономических ресурсов и рост революционного движения в странах воюющих коалиций, особенно германской группировки, заставили их правительства искать пути ускоренного завершения войны. При этом экономика Англии и Франции, питавшаяся через море ресурсами почти всего мира, находилась в состоянии, которое давало им возможность вести длительную войну с расчетом

на успех. Германия же из-за блокады с моря испытывала острый недостаток в промышленном сырье, продовольствии и в людских ресурсах, и потому длительная война сулила ей поражение. Австро-Венгрия держалась только с помощью германских штыков и вела линию на сепаратный выход из войны. В России ширилось революционное движение, которое царизм уже не был способен подавить.

В январе 1917 г. В. И. Ленин писал: «За 29 месяцев войны ресурсы обеих империалистских коалиций достаточно определены, все или почти все возможные союзники... втянуты в бойню, силы армий и флотов испытаны и переиспытаны, измерены и переизмерены»<sup>1</sup>. Начался «...поворот от империалистской войны к империалистскому миру»<sup>2</sup>.

В этих условиях Германия, потеряв надежду на быстрое окончание войны усилиями сухопутных войск и не добившись своих целей в Ютландском сражении линейных флотов, лихорадочно искала другие пути для достижения победы в короткие сроки. И выход, казалось, был найден: неограниченными действиями подводных лодок сорвать морские перевозки Англии, принудив ее капитулировать ранее, чем придут в Европу американские войска.

Руководители Германии, в том числе и сухопутное командование, видели в неограниченной подводной войне единственную и последнюю возможность спасения, а вероятно, и достижения победы или хотя бы почетного мира.

Германия приступила к подводной блокаде Англии еще в начале войны, но проводила ее тогда очень нерешительно, боясь обострить отношения с нейтральными государствами, в первую очередь с США. Однако по настоянию Гинденбурга и Людендорфа в феврале 1917 г. начались неограниченные действия подводных сил. Первоначально на английских коммуникациях постоянно действовали 26—27 подводных лодок. В последующие месяцы их число увеличилось. Возрастали потери торгового флота противника. Воспроизводство же его составляло только около 10% потерь. Неограниченная подводная блокада едва не поставила Англию на колени. Дело дошло до того, что в войсках на фронте иссякали необходимые запасы, а сама Англия была на грани экономической катастрофы.

Для борьбы с действовавшими уже безо всяких ограничений международного права германскими подводными лод-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 30, с. 340.

<sup>2</sup> Там же, с. 241.

ками привлекались огромные противолодочные силы флотов Антанты, которые включали большое число кораблей, самолетов и дирижаблей. Все более жестко вводилась система конвоев. Предприимались и другие меры по борьбе с подводными лодками, особенно на подходах к районам их базирования и в самих базах. Кроме усиления минных заграждений у берегов Германии началась постановка огромного минного заграждения между Шетландскими островами и Норвегией, которое должно было закрыть подводным лодкам выход в океан из Северного моря. Однако, несмотря на большие усилия и затраты, это заграждение не оправдало возлагавшихся на него надежд. Общие размеры потерь торговых судов продолжали оставаться высокими.

И все же в последний период войны эффективность подводной блокады снизилась, ибо германское командование, возложив на подводные лодки решение главной задачи, не привлекло другие рода сил флота для обеспечения их успешной деятельности. Немецкие флоты и авиация, по существу, не вели борьбы даже с противолодочными силами противника. Подводные силы были предоставлены самим себе. На тысячи кораблей и других средств противолодочной обороны, вновь вовлекаемых в борьбу, Германия отвечала только единицами новых подводных лодок. Империалистическая Германия, военная машина которой в целом приближалась к катастрофическому концу, запоздав с началом широкого использования подводных сил и не подчинив обеспечению их действий всю свою морскую мощь, оказалась в конечном итоге неспособной выполнить задачу эффективной подводной блокады Англии. Между тем союзники, получив значительные подкрепления и помощь от США, продолжали наращивать усилия в борьбе с подводным противником. В 1918 г. для этих целей они привлекли уже около 9000 кораблей разных классов, 2500 самолетов, большое число дирижаблей и аэростатов, а также более 700 тыс. человек. На снижение эффективности подводной блокады влияло также возрастающее воспроизводство транспортов, которое, однако, только в 1918 г. превысило потери.

Но, несмотря на то что основные цели с помощью подводных сил не были достигнуты, подводные лодки все же оказали немалое влияние на общий ход войны. Они в значительной мере парализовали морские перевозки противника и дали возможность Германии продолжать войну.

В 1915—1918 гг. германские подводные лодки совершили более 2,5 тыс. боевых походов, из них 1,7 тыс. (68%) в 1917—1918 гг. За войну они уничтожили торговые суда

вместимостью более 11 млн. рег. тонн, что в 22 раза превысило потери в результате действий немецких крейсеров на морских коммуникациях в 1914—1915 гг. В ходе боевых действий немцы потеряли 178 подводных лодок, из них 132 (74%) в 1917—1918 гг.<sup>1</sup>

Подводные лодки добились немалых успехов и в борьбе с надводными боевыми кораблями, потопив за время войны 156 кораблей, в том числе 10 линкоров, 20 крейсеров, 31 эсминец и др. И хотя надводные корабли не были лишены возможности решать стоявшие перед ними задачи, все же их деятельность была значительно затруднена из-за постоянной угрозы ударов из-под воды. Подводные лодки — минные заградители распространили минную опасность на такие районы театров, которые ранее считались в этом отношении безопасными. Но, несмотря на значительные успехи немецких подводных лодок, Германия не смогла победить Англию. Решающее влияние на исход этой войны оказало общее экономическое и военное превосходство стран Антанты, позволившее им сломить сопротивление немцев на суше и на море.

На положении Германии отрицательно сказались и военно-стратегические просчеты ее руководства, результатом которых явилось прежде всего запоздалое развертывание массового строительства подводных лодок. Известную роль сыграл просчет немецкой стороны и в оценке возможностей своих противников в обеспечении восстановления больших потерь торговых судов, а также в развертывании эффективной системы борьбы с подводной опасностью. Эти обстоятельства не позволили до конца раскрыть большие потенциальные возможности подводных лодок в ведении вооруженной борьбы на море.

Русский флот оказал значительное влияние на общий ход борьбы с Германией и ее союзниками. От обстановки на Балтийском море в немалой степени зависел успех действий группировок войск на приморском стратегическом направлении, что не могло в свою очередь не влиять на положение на всем русско-германском фронте. Кроме того, для Германии большое значение имели перевозки морем железной руды из Швеции, которым угрожали действия русского флота.

В начале войны Балтийским флотом была создана оборонительная система, включавшая центральную минно-артиллерийскую позицию, которая вместе с укреплениями

<sup>1</sup> См.: История военно-морского искусства, с. 117.

Ревеля и Свеаборга стала главным узлом обороны на Балтийском море. В ходе войны она была усилена передовыми укрепленными позициями — Моонзундской и Або-Аландской. В тылу этой системы находился укрепленный район Кронштадта. Оборона Финского залива надежно обеспечивала безопасность столицы от ударов с моря. Мощь обороны была настолько очевидной, что немцы ни разу не рискнули предпринять попытку преодолеть ее. Позиция, прикрывавшая вход в Рижский залив, созданная в короткие сроки, дважды испытала удары крупных сил германского флота, также показав себя эффективной преградой.

Балтийский флот обеспечивал устойчивость правого фланга сухопутного фронта. Особенно ярко это выявилося с выходом фланга фронта на побережье Рижского залива, а также в Моонзундской операции осенью 1917 г.

Моонзундская операция, в которой участвовал почти весь основной состав германского флота, имела далеко идущие цели борьбы с революцией, объединившие центральные державы с Англией, США и Францией. В. И. Ленин, оценивая эти события, писал: «Не доказывает ли полное бездействие английского флота вообще, а также английских подводных лодок при взятии Эзеля немцами... что между русскими и английскими империалистами, между Керенским и англо-французскими капиталистами заключен заговор об отдаче Питера немцам и об удушении русской революции *таким путем?*

Я думаю, что доказывает»<sup>1</sup>.

Но Балтийский флот сорвал этот план, и немцам удалось лишь захватить Моонзундские острова, которые, по их собственному признанию, не являлись действительно необходимыми. Эта «победа» впоследствии сыграла ничтожную роль.

Действия Балтийского флота на морских сообщениях противника, приобретавшие особое значение в условиях блокады германских берегов, занимали важное место в общем плане нарушения экономики Германии. И эту задачу Балтийский флот выполнял успешно. Одной из ярких страниц его истории явились блокадные действия в южной части моря, где осенью 1914 г. и в течение 1915 г. скрытно и в широких масштабах проводились постановки минных заграждений, парализовавшие передвижение боевых кораблей и транспортов противника, заставившие его сократить морские перевозки (особенно необходимой им шведской ру-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 34, с. 347.



ды) и надолго отказаться от активных действий на Балтике.

Значительное влияние на ход военных действий Кавказского, а впоследствии и Румынского фронта оказала деятельность Черноморского флота. Турецкий флот уступал в силе русскому флоту. Однако после включения в его состав германских линейного крейсера «Гебен» и крейсера «Бреслау», превосходивших в скорости старые русские корабли, флот противника получил возможность активизировать свои действия. 29—30 октября 1914 г. он предпринял набеговую операцию на Одессу, Севастополь, Феодосию, Керченский пролив и Новороссийск. Этот набег из-за растерянности командования Черноморского флота прошел для противника безнаказанно и явился началом участия Турции в войне и боевых действиях на Черном море.

В дальнейшем усиленный новыми линейными кораблями русский флот сумел заблокировать надводные корабли германо-турецкого флота, резко сократить морские перевозки противника, перейти к систематическим действиям у его побережья и оказать непосредственную помощь приморским флангам сухопутных фронтов артиллерийской поддержкой, высадкой десантов, перевозками войск и снабжения.

Черноморский флот нарушением морских коммуникаций противника, массовыми постановками мин и действиями против баз и портов заставил его перейти к перевозкам исключительно на малых судах, что отрицательно сказалось на пополнении войск и значительно сократило снабжение основных районов Турции углем, нефтью и другими видами топлива и сырья.

Опыт, накопленный Балтийским и Черноморским флотами в первую мировую войну, оказался ценным вкладом в развитие отечественного военно-морского искусства.

\* \* \*

Судьба первой мировой войны решалась на сухопутных фронтах. Именно здесь были сосредоточены основные массы войск, оружия, военной техники, здесь стороны понесли главные потери. На обеспечение ведения боевых действий на суше расходовалась бóльшая часть экономических ресурсов коалиций. Но позиционный характер войны и практически незначительные продвижения войск в глубину территорий противной стороны ни разу не создали критической ситуации, чреватой захватом или выводом из войны одной из

стран той или иной коалиции. Противостоящие фронты изматывали друг друга на линии огня, а в тылу расширяющееся военное производство вызывало все большие лишения и страдания трудящихся.

В самом деле, германская армия в первые дни войны вторглась на территорию Франции и все последующие операции проводила на французской земле. Однако это никоим образом не приблизило Францию к поражению.

Восточный фронт сыграл важнейшую роль в срыве германских планов, так как в начале войны наступление русских войск в Галиции и Восточной Пруссии отвлекло значительные силы немцев с Западного фронта, поэтому русские в известной мере явились творцами «чуда на Марне». Активность русской армии в 1915 г. позволила союзникам укрепить позиционный фронт на западе. Брусиловское наступление 1916 г. спасло от разгрома Италию и способствовало выступлению Румынии на стороне Антанты.

Однако эти успехи России в начале войны и дальнейшие успехи Германии на восточном фронте не вызвали острого кризиса обстановки на сухопутных театрах.

Военные действия на океанских и морских театрах вызвали на определенных этапах войны острейшие кризисные положения, оказавшие глубокое влияние на ее ход. Например, германская подводная блокада в 1917 г. поставила Англию на грань катастрофы. Зависимость английской экономики от привозного сырья, а также и то, что без подвоза продуктов питания населению Англии грозил голод, делали ее особо чувствительной к морской блокаде. И в этом направлении немецкие подводные лодки нанесли удар потрясающей силы (за войну они потопили 65% самого могущественного в предвоенные годы торгового флота Британской империи). Такой большой опасности Англия не подвергалась за всю свою историю.

Наращивание противолодочных сил Англии и вступление в войну Соединенных Штатов Америки с их сильным флотом привели в конце концов к тому, что битву за господство на океанских коммуникациях немцы проиграли.

Борьба на океанских и морских театрах оказала глубокое влияние на ход операций и кампаний на сухопутных театрах, причем это влияние носило стратегический характер. Здесь прежде всего необходимо отметить длительные, непрерывные блокадные действия английского флота, которые велись в целях подрыва экономики Германии, изоляции ее от колоний и внешних рынков и недопущения немецких морских сил за пределы Северного моря.

Германия, несмотря на бурный рост промышленности и ее передовой характер в предвоенные годы, была в ходе войны отрезана от всех своих колоний, завоеванных рынков и заморского сырья. Для Германии важнейшим условием достижения победы была кратковременность войны, которую могла обеспечить ее экономика. Длительная война для страны была равносильна поражению. Наоборот, противникам Германии превращение войны в длительную давало выигрывать во времени, необходимый для удушения немецкой экономики, и гарантировало в значительной мере достижение конечной победы.

Большую роль в превращении такого желанного для немецкого правительства блицкрига в длительную войну сыграл военный флот Антанты. Ему удалось изолировать Германию. Именно он внес новый фактор в вооруженную борьбу — длительность.

Стремление союзников к удушению экономики Германии выражалось в целой системе приемов экономической войны, но главным из них являлась планомерно осуществляемая флотом блокада. Морская блокада распространяла войну не только на военную силу немцев, но и на источник этой силы. Она в конечном счете лишила германскую армию преимуществ в техническом оснащении и обеспечила переход его к противникам. Блокада оказала также исключительное влияние на политическое и моральное состояние населения Германии.

Блокада превратила такой важный экономический фактор, как германский торговый флот, в бесполезную группу судов, запертых в своих портах. Правда, у Германии оставалась торговля через нейтральные страны, прилегавшие к ее границам, что являлось, конечно, неплохим подспорьем для немецкой экономики, но не могло предотвратить всех губительных последствий систематической морской блокады. Это только оттягивало развязку.

В актив военно-морских флотов также следует включить обеспечение перевозок крупных контингентов сухопутных войск через моря и океаны, что оказало непосредственное влияние на успешность действий армий Антанты. Кроме того, некоторые нейтральные в начале войны страны под влиянием могущества флота Антанты выступили в качестве противников Германии.

Необходимо отметить почти полное отсутствие в ходе первой мировой войны такой формы совместных действий флота и армии, как десантные операции. Фактически была предпринята только одна попытка провести крупную де-

сантную операцию в районе Дарданелл. Однако действия союзников в этой операции к достижению цели не привели, а ее неудачный опыт долго оставался фактором, сдерживающим развитие теории и практики десантных действий.

В ходе первой мировой войны важное место в общих усилиях флотов заняла борьба за достижение господства на море. Она рассматривалась в качестве одной из мер, обеспечивающих достижение стратегических и оперативных целей на океанских и морских театрах военных действий. Эти цели, как указывалось выше, были заложены в основу германского и английского планов ведения войны на море и настойчиво претворялись в жизнь противоборствующими сторонами. Основными способами достижения господства на море обе стороны считали морскую блокаду и генеральное сражение линейных сил флотов.

Результаты первой мировой войны резко сказались на состоянии военно-морских сил. Английский флот потерял главенствующее положение в мире, и Англия вынуждена была отказаться от «двухдержавного стандарта»<sup>1</sup>, которого она твердо придерживалась до войны. Теперь Англия с трудом справлялась с тем, чтобы поддерживать свой флот на уровне сильнейшего американского флота.

Германия лишилась права иметь военно-морской флот. Его главные силы, в том числе и все подводные лодки, были переданы странам Антанты для раздела. Германии категорически запрещалось строить подводные лодки. Кроме того, победители получили все транспортные суда крупнее 1600 тонн и половину оставшихся у Германии более мелких судов. Оборудование всех морских верфей передавалось Англии в качестве компенсации за немецкие корабли, уведенные в Скапа-Флоу и потопленные там германскими командами вопреки договору. Столь тяжелая участь, постигшая именно военно-морской флот Германии, также свидетельствовала об особо важном значении флота для войны.

Однако установленные победителями ограничения в строительстве флота и вооруженных сил Германии оказались недолговечными. Стремление руководящих империалистических кругов любой ценой сокрушить советский строй в нашем государстве оказались выше подлинных национальных интересов западных стран. Главную цель своей политики англо-французские и американские империалисты в тот период видели в том, чтобы натравить Германию, Ита-

---

<sup>1</sup> Английский флот по этому принципу должен был равняться по своей мощи двум самым сильным флотам в мире.

лию и Японию на Советский Союз. Поэтому они оказали щедрую помощь Германии в восстановлении ее военно-промышленного потенциала, а с приходом к власти Гитлера сначала ослабили, а затем фактически сняли всякие ограничения в развитии германских вооружений<sup>1</sup>.

Не удалось также остановить или хотя бы в какой-то мере отрегулировать гонку морских вооружений между странами-победительницами. Сначала по инициативе японских милитаристов, а затем немецких фашистов в 30-е годы гонка морских вооружений развернулась с невиданной ранее силой.

## ФЛОТЫ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

После первой мировой войны и раскола мира на две социально-политические системы политика империалистических держав в значительной мере определялась их постоянным стремлением к уничтожению Советского Союза. В первой половине 30-х годов возникли два очага новой мировой войны. Первый очаг обозначился в 1931—1932 гг. в результате вторжения войск милитаристской Японии в Маньчжурию. Этот конфликт таил опасность большой войны Японии против Китая, Советского Союза, а также против США и Англии. Вторым очагом войны возник в 1933—1935 гг. в связи с фашистским переворотом в Германии и начавшимися в ней активными приготовлениями к войне против СССР и западных стран. Германский фашизм при поддержке мировой реакции развязал в 1936 г. гражданскую войну в Испании, захватил Австрию и после мюнхенского соглашения в 1939 г. оккупировал Чехословакию.

США, Англия и Франция были совершенно уверены, что восстановленная ими вооруженная мощь Германии будет направлена против Советского Союза и обеспечит уничтожение коммунизма, а сама Германия, ослабленная в этой борьбе, длительное время окажется неспособной противостоять другим империалистическим державам. Поощряемая щедрыми субсидиями международного монополистического капитала военно-промышленная и политическая верхушка гитлеровской Германии быстрыми темпами повела подготовку к войне, модернизировала промышленность, поставила развитие всей экономики на военные рельсы и

---

<sup>1</sup> Решающим шагом в этом направлении явилось англо-германское соглашение 1935 г., по которому Германии разрешалось воссоздать военный флот в пределах 1/3 английского.

обеспечила соответствующую идеологическую обработку немецкого народа.

Ограничения Версальского договора, противодействовавшие вооружению Германии, в скором времени были отброшены, и она открыто перешла к созданию мощных вооруженных сил, необходимых для захватнической войны.

В 1935 г. было заключено англо-германское морское соглашение. Оно фактически отменило ограничительные статьи Версальского договора по морским вооружениям и развязало гитлеровской Германии руки для создания мощного военно-морского флота. Уже к концу 1939 г. Германия обладала армией и авиацией, превосходившими любую из армий капиталистического мира и способными, по мнению Гитлера, установить господство в Европе. Однако это господство не являлось конечной целью стремлений фашистской Германии. Оно должно было послужить основной предпосылкой для создания мировой гитлеровской колониальной империи. Поэтому достижение главной политической цели — завоевание мирового господства — делилось на два основных этапа. Первый этап включал установление господства в Европе и уничтожение Советского Союза, без чего завоевание мирового господства считалось невозможным, а второй — захват колониальных заморских владений.

Эта политика потребовала особого внимания фашистских руководителей к созданию прежде всего сухопутных и авиационных сил. Но поскольку достижение мирового господства было связано с захватом колоний, фашистская Германия планировала также создание мощных военно-морских сил, способных обеспечить ей положение сильнейшей державы. Планом судостроения, который был разработан в 1934 г., предусматривалось строительство в первую очередь линейных кораблей, авианосцев, крейсеров и значительного числа подводных лодок.

Провал Лондонской конференции 1936 г. в вопросах дальнейшего регулирования строительства флотов послужил сигналом для неограниченной гонки вооружений империалистическими державами. Уже сам факт попытки регулировать морские вооружения с помощью различных международных соглашений, как это не раз отмечалось в истории, особенно после первой мировой войны, свидетельствует об особом значении военно-морских сил, которое придавалось им крупнейшими империалистическими странами. Германский флот к началу войны был слабее флотов Англии и Франции. Но у Германии имелись союзники по аг-

рессии — фашистская Италия в Европе и Япония на Тихом океане, располагавшие крупными флотами (табл. 14 и 15).

Таблица 14

Соотношение сил военно-морских флотов коалиций к началу второй мировой войны

Классы кораблей	Велико-британия	Франция	Итого	Германия	Италия	Итого	Соотно-шение
Линейные корабли	15	7	22	2	4	6	3,7:1
Авианосцы	6	2	8	—	—	—	—
Крейсера (тяжелые, легкие и ПВО)	66	19	85	11	22	33	2,6:1
Эскадренные миноносцы и миноносцы	119	70	189	42	128	170	1,1:1
Подводные лодки	69	77	146	57	115	172	0,8:1

На планы использования флотов западных стран в войне наложили неизгладимую печать догмы Мэхэна и Колумба. Так, в планах использования германского флота главная роль в борьбе на море отводилась линейным силам. Гитлеровцы рассчитывали в результате крейсерской войны прервать морские сообщения Англии с союзниками и колониями и, придав войне тотальный характер, подорвать экономический и моральный потенциал Англии.

Роль авиации и подводных лодок немцами недооценивалась. Совершенно очевидно, что такие задачи и способы действий не соответствовали реальным возможностям германского флота, значительно уступавшего по боевой мощи флотам своих противников.

Англия и Франция в своих флотах усматривали средство завоевания господства на море путем генерального сражения, а также средство осуществления экономической блокады и нанесения ударов с моря по уязвимым прибрежным объектам противника. Авиации и подводным лодкам союзники, так же как и немцы, отводили второстепенную роль, за что им пришлось тяжело расплачиваться в ходе войны.

Английский план военных действий на море исходил из того, что условия обстановки в предстоящей войне не будут значительно отличаться от условий первой мировой войны, и предусматривал осуществление флотом дальней морской блокады Германии и защиту своих морских коммуникаций. Французский флот и часть сил английского флота, опирав-

пились на развитую систему базирования, намечалось использовать для обеспечения господства в Средиземном море.

Вторая мировая война «вспыхнула внутри капиталистического мира в результате резкого обострения антагонизмов между капиталистическими странами в силу действия закона неравномерности их развития при империализме. Ответственность за ее возникновение лежит на империализме как общественной системе, на господствующих классах и правительствах крупнейших капиталистических держав.

<...>

Вторая мировая война, порожденная взаимной борьбой капиталистических держав, началась как империалистическая с обеих сторон... <...> Но она не могла остановить и тем более устранить объективные процессы постепенного нарастания справедливой борьбы народов против фашистского угнетения. <...>

На вторжение гитлеровцев народы европейских стран отвечали усилением сопротивления, придавая ему четко выраженный антифашистский, национально-освободительный характер. <...>

<...> Великая Отечественная война, на которую поднялись народы СССР во главе с ленинской партией, стала важнейшей составной частью второй мировой войны, высшей ступенью справедливой войны — войной в защиту социалистического Отечества»<sup>1</sup>.

В первый период войны — от ее начала до нападения фашистской Германии и ее сателлитов на СССР (1939—1941 гг.) — военно-морские флоты играли важную роль и оказывали существенное влияние на ход войны.

После разгрома Германией Польши Англия и Франция, все еще надеясь направить фашистскую агрессию против Советского Союза, длительное время, по существу, не вели никаких военных действий на сухопутном фронте. Наступил длительный период так называемой странной войны. Воспользовавшись этим, гитлеровцы получили возможность в спокойных условиях сосредоточить войска против западных держав в целях их разгрома и установления господства в Западной Европе как необходимой предпосылки нападения на СССР.

Единственным театром, где в этот период велись активные боевые действия, был морской театр. Борьба здесь не

---

<sup>1</sup> История второй мировой войны, М., Воениздат, 1973, т. 1, с. VIII, XI—XIII.



прекращалась с самого начала войны. Основной задачей ее был срыв океанских и морских перевозок противника. Германский флот использовал для этой цели крупные надводные корабли и подводные лодки. Действия их хотя и не привели к ожидаемому потрясению английской экономики, но заставили Англию рассредоточить флот по многим районам Мирового океана для защиты своих связей с различными странами мира.

В результате этого в районе прибрежных вод Северной Европы для гитлеровцев создавалась благоприятная обстановка, и в апреле 1940 г., используя почти все наличные силы флота, при поддержке превосходящих сил авиации они внезапно высадили морские и воздушные десанты в Норвегии и в короткий срок захватили ее. Одновременно ими была оккупирована Дания. Эта операция оказала значительное влияние на дальнейший ход войны. Она улучшила стратегическое положение северного фланга фронта борьбы немцев, расширила возможности боевой деятельности их флота, особенно подводных лодок, и обеспечила экономику Германии поставками скандинавской железной руды по открытым прибрежным морским путям.

10 мая 1940 г. «странная война» закончилась. Сосредоточенные на Западном фронте гитлеровские войска вторглись в Бельгию и Голландию, а затем во Францию, рассекали армии англо-французов и вышли к Ла-Маншу, прижав к морю в районе Дюнкерка 9 английских и 18 французских дивизий. Более 850 различных кораблей и судов потребовалось союзникам для эвакуации в Англию 338 тыс. человек, оставивших противнику все тяжелое вооружение.

Мюнхенская политика правящих англо-французских кругов завершилась позорной капитуляцией Франции, возникла угроза вторжения германских войск и на Британские острова. Аэродромы фашистской авиации приблизились непосредственно к Англии, а базы их подводных лодок были вынесены на океанское побережье, за блокадные линии, почти непосредственно к основным путям английских морских перевозок.

Казалось, что план гитлеровской Германии по завоеванию господства в Западной Европе главным образом силами сухопутных войск и авиации близок к успешному завершению. Но оставалась непокоренной Англия, а принудить ее к сдаче без достаточных сил флота было невозможно. И снова выход из этого тупикового положения немцы, как и в первой мировой войне, попытались найти в подводном флоте. В ноябре 1940 г. на совещании у Гитлера

была принята расширенная программа строительства подводных лодок, направленная на то, чтобы с их помощью удушить Англию подводной блокадой. Но развернуть намеченную программу борьбы против Англии в полной мере гитлеровцы в ходе уже ведущейся войны не смогли. Не располагая необходимым составом подводных лодок и имея ослабленный флот надводных кораблей в результате гибели рейдеров, действовавших на английских коммуникациях, германское командование было вынуждено отказаться от плана покорения Англии и пересмотреть очередность выполнения задач завоевания мирового господства.

Приближался новый период мировой войны — нападение на Советский Союз, в котором Гитлер видел главное препятствие на пути достижения своих сумасбродных целей. Основным содержанием всей деятельности фашистской Германии теперь стала подготовка этого нападения. Все боевые действия на Западном фронте отодвигались на второй план. Планы захвата Англии, Швейцарии, Швеции, ликвидации малых западноевропейских государств, завоевание Индии, Арабского Востока и Африки — все было отложено до успешного выполнения плана «Барбаросса». Разгром США и захват Американского континента также были поставлены в зависимость от решения задачи уничтожения Советского Союза.

Вероломное нападение фашистской Германии на СССР, в котором участвовала подавляющая часть вооруженных сил Германии и ее сателлитов, определило начало нового периода в ходе мировой войны, резко изменившего всю обстановку.

Война на Европейском театре приняла явно континентальный характер, а действия флотов на Атлантическом театре, включая Средиземное, Балтийское и Черное моря, все более становились обеспечивающими потребности наземных войск, подчеркивая сухопутный характер величайшей в истории битвы.

Несколько другое положение создалось впоследствии на Тихоокеанском театре военных действий, где флоты играли более самостоятельную роль. Это придавало военным действиям морской характер и выдвигало на первый план практику ведения комбинированных сухопутно-морских операций.

Главным театром, где решалась судьба всей второй мировой войны, оставался Европейский театр с бесспорно важнейшим советско-германским фронтом. Вот почему роль флотов в войне и их влияние на ее общий ход не могут

рассматриваться в отрыве от этого главного театра военных действий.

В то же время военные действия на Тихом океане, которые хотя и не могли решающим образом повлиять на исход второй мировой войны, весьма характерны с исторической точки зрения как пример значения флотов в войнах между государствами, разделенными океанами. Подобное разделение противников водными пространствами и связанная с этим важная роль флотов неоднократно имели место и в прошлых войнах (японо-китайской, испано-американской, русско-японской) и стали общепризнанной закономерностью.

Нападение гитлеровской Германии на Советский Союз и сосредоточение всех ее усилий на востоке сразу же и весьма решительно сказались на ходе военных действий на других театрах, и в первую очередь на Атлантике. Почти полностью прекратились удары с воздуха по самой Англии и ее судоходству. Снова, как и в первой мировой войне, германские подводные лодки, действующие против английского судоходства, были предоставлены самим себе. Крупные надводные корабли и значительная часть подводных лодок германского флота были переведены в базы Северной Норвегии для максимального содействия восточному фронту, где с большой силой разгорелась борьба на коммуникациях, связывавших нашу страну с союзниками. Англия получила возможность без особых помех осуществлять мероприятия по защите своих морских сообщений и нарушению морских перевозок противника. «Битва за Атлантику» перешла в относительно спокойное русло уже привычной борьбы с немецкими подводными лодками, не поддерживаемыми другими силами. Однако, несмотря на эти условия и на бурное развитие противолодочных сил англо-американцев, они оказались способными лишь значительно сократить успехи германских подводных лодок, но устранить подводную угрозу до конца войны им так и не удалось.

Дальнейший ход войны показал, что решающая роль в разгроме гитлеровской Германии и ее союзников принадлежала Советскому Союзу и его Вооруженным Силам. События на этом, главном фронте оказывали решающее влияние на характер борьбы и на всех других театрах военных действий, в том числе и на океанских.

Английский премьер У. Черчилль в докладе военному кабинету 20 января 1943 г. сказал: «Все наши военные операции, вместе взятые, проводятся в весьма незначительных масштабах по сравнению... с гигантскими усилиями

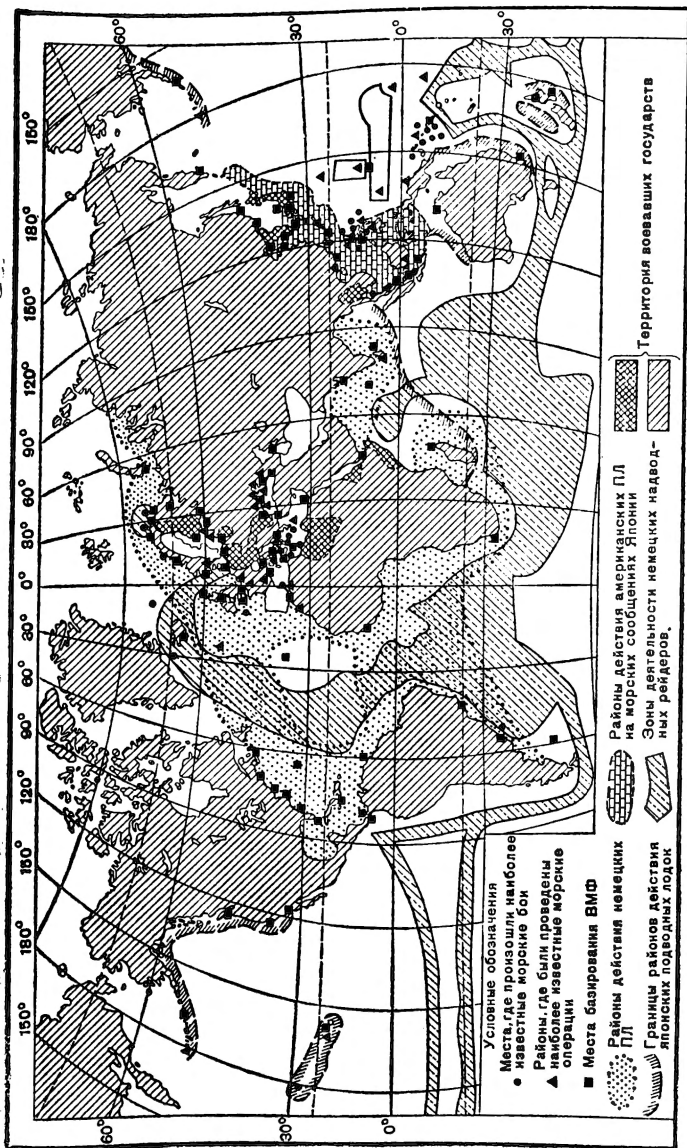


Рис. 10. Вторая мировая война 1939—1945 гг.

России»<sup>1</sup>. Ему же принадлежат такие, получившие широкую известность слова: «Сопrotивление русских сломало хребет германских армий»<sup>2</sup>.

Японский военный историк Хаттори, оценивая значение капитуляции немецко-фашистских войск в Сталинграде, писал: «С этого момента инициатива на советско-германском фронте полностью ушла от немецких войск. Именно это в корне перевернуло планы трех стран...»<sup>3</sup> (Германии, Японии, Италии. — С. Г.).

О зависимости положения на других театрах войны от действий на советско-германском фронте министр США Икес писал в 1944 г.: «Величайший дар, который русские преподнесли Объединенным Нациям, — это время, без которого Англия не смогла бы даже залечить раны, полученные в Дюнкерке, а Соединенные Штаты не смогли бы развернуть военное производство и создать армии и флоты...»<sup>4</sup>

Генерал Шарль де Голль 2 декабря 1944 г. заявил: «Французы знают, что сделала для них Советская Россия, и знают, что именно Советская Россия сыграла главную роль в их освобождении»<sup>5</sup>.

Стеттениус, крупный политический деятель США, уже после войны, в 1949 г., писал: «Американскому народу не следует забывать, что он был недалек от катастрофы. Если бы Советский Союз не смог удержать свой фронт, немцы получили бы возможность захвата Великобритании. Они смогли бы также захватить Африку и в этом случае им удалось бы создать свой плацдарм в Латинской Америке»<sup>6</sup>.

Успех всех основных крупных десантных операций союзников в Африке и Европе также был обеспечен действиями Советских Вооруженных Сил, не позволившими гитлеровцам маневрировать силами для отражения десантов или их уничтожения.

Многие видные советские военные деятели также подчеркивали прямое воздействие событий на советско-германском фронте на ход борьбы на других фронтах.

Будет уместным напомнить оценку роли наших Воору-

<sup>1</sup> Churchill W. Op. cit., v. 4, p. 613.

<sup>2</sup> Там же, v. 3, p. 352.

<sup>3</sup> Хаттори Т. Япония в войне 1941—1945. М., Воениздат, 1973, с. 293, 294.

<sup>4</sup> Цит. по: Красный флот, 1944, 27 июня.

<sup>5</sup> Советско-французские отношения во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М., Госполитиздат, 1959, с. 340.

<sup>6</sup> Цит. по кн: Еремеев Л. М. Глазами друзей и врагов. О роли Советского Союза в разгроме фашистской Германии. М., Наука, 1966, с. 150.

жепных Сил в минувшей войне, данную министром обороны СССР Маршалом Советского Союза Д. Ф. Устиновым: «Это они впервые остановили самую мощную в капиталистическом мире армию фашистской Германии, преградили путь дальнейшему распространению агрессии. Это они уничтожили основные силы гитлеровских полчищ, нанесли сокрушительный удар по японским милитаристам, сыграли решающую роль в достижении победы во второй мировой войне. Это они освободили многие народы Европы и Азии от чужеземного порабощения, достойно выполнив свою интернациональную миссию»<sup>1</sup>.

Также неоспоримо влияние общей стратегической обстановки, создавшейся на главном, советско-германском фронте, на ход военных действий на Тихом океане. Выбор японцами южного варианта начала своей агрессии, дальнейший отказ от продолжения наступления и переход к стратегической обороне явились следствием срыва блицкрига и ряда поражений, нанесенных гитлеровцам Советскими Вооруженными Силами.

Несмотря на преимущественно континентальный характер минувшей войны, флоты воюющих стран выполнили ряд крупных задач, оказавших немалое влияние на ход борьбы в целом. Так, успехи союзников на Средиземном море, сначала в Северной Африке, а затем в Италии, в известной мере определялись действиями флотов, обеспечивавших высадку крупных десантов в Северо-Западную Африку, на остров Сицилия и Апеннинский полуостров. Одновременно флоты союзников прерывали снабжение войск Роммеля, осуществляемое через Средиземное море, чем предопределили их поражение. Эти частные успехи на второстепенном фронте борьбы сыграли свою положительную роль в ходе войны, хотя и отвлекли относительно небольшие силы гитлеровцев.

Своими победами наши доблестные Вооруженные Силы окончательно закрепили за собой инициативу и в 1943 г. после разгрома немцев под Сталинградом перешли к ряду взаимосвязанных крупных наступательных операций. Замыслы Гитлера стабилизировать положение на советско-германском фронте и перебросить войска против давно ожидавшегося вторжения союзников в Западную Европу были сорваны, Англия и США не могли больше оттягивать открытие второго фронта. К тому времени уже не оставалось никаких сомнений в том, что Советский Союз в состоянии разгромить фашистскую Германию и завершить войну без непосредственного участия союзников.

<sup>1</sup> Правда, 1978, 23 февр.

Высадка союзных войск в Нормандии в июне 1944 г. была самой крупной в истории войн десантной операцией. Ее подготовка велась в течение 30 месяцев без противодействия противника. В операции участвовали огромные силы флотов, сухопутных войск и авиации. Для перехода десанта морем было использовано около 4,5 тыс. десантных кораблей и судов. Высадка на берег осуществлялась с помощью 4 тыс. различных высадочных средств. Обеспечивали ее более 2 тыс. боевых кораблей и около 14 тыс. самолетов.

Открытием второго фронта летом 1944 г. США и Англия внесли свой наиболее крупный, хотя и запоздалый вклад в дело победы над фашистской Германией. Однако сознательно задержанное открытие второго фронта не стало переломным моментом в ходе войны, как это часто изображают западные историки. «...Если дела в России пойдут и дальше так, как сейчас, то, возможно, что будущей весной второй фронт и не понадобится!» — говорил президент США Ф. Рузвельт еще в 1943 г.<sup>1</sup> Как видно, значение второго фронта уже тогда не было решающим, и не он помог советским войскам, а, наоборот, советские войска создали благоприятные условия для вторжения союзников в Западную Европу, позволив им накопить громадные силы и добиться превосходства над гитлеровцами по флоту в 12 раз и по авиации в 22 раза.

Как было сказано выше, на Тихом океане в отличие от других театров операции военно-морских флотов оказали более существенное влияние на ход вооруженной борьбы. Здесь основные противники — США и Япония — были разделены океанскими просторами, что уже само по себе предопределило особую и даже решающую роль флотов. Основным видом боевой деятельности на этом театре были морские десантные операции обеих сторон и блокадные действия американского флота. Все остальные боевые действия вооруженных сил противников были направлены или на обеспечение высадки морских десантов и их прикрытие, или на противодействие морским десантам и являлись составными частями десантных или противодесантных операций.

Морские силы сторон на Тихоокеанском театре перед началом войны были почти равными (табл. 15), исключая авианосцы, в которых японцы имели тройное превосходство.

---

<sup>1</sup> Цит. по кп.: Рузвельт Э. Его глазами. М., Изд-во иностранной литературы, 1947, с. 161.

Соотношение военно-морских сил на Тихом океане  
перед началом второй мировой войны \*

Классы кораблей	США	Велико- британия	Голландия	Итого	Япония	Соотно- шение
Линейные корабли . . . . .	9	2	—	11	10	1:0,9
Авианосцы . . . . .	3	—	—	3	10	1:3,3
Гидроавиатранспорты	—	—	—	—	6	—
Крейсера . . . . .	24	9	3	36	36	1:1
Эсминцы . . . . .	80	13	7	100	113	1:1,1
Подводные лодки . . . . .	56	—	13	69	63	1:0,9

\* См.: Роскилл С. Флот и война. М., Воениздат, 1967, с. 510.

Война на этом театре началась 7 декабря 1941 г. внезапным нападением японского флота на главную базу американского Тихоокеанского флота Пёрл-Харбор. В результате удара японской авианосной авиации были потоплены и повреждены находившиеся в базе восемь линейных кораблей, один крейсер и уничтожено более 300 самолетов базовой авиации американцев.

Разгромив через три дня в Сиамском заливе английскую эскадру, а в феврале 1942 г. в Яванском море наспех сколоченную англо-голландско-американскую эскадру, японцы закрепили свое господство на море. Это позволило им на первом этапе войны беспрепятственно проводить наступательные операции. В течение нескольких месяцев Япония захватила Филиппины, полуостров Малакка с крупнейшей английской базой Сингапур, Индонезию, Бирму и ряд островов в Тихом океане. В ее руках оказались огромные ресурсы, но требовались время и транспортные возможности, чтобы поставить эти ресурсы на службу войне.

Оккупировав огромные пространства, японцы под влиянием коренного перелома в ходе всей войны, достигнутого в результате Сталинградской битвы и углубленного последующими победами Советской Армии, уже в начале 1943 г. перешли к стратегической обороне.

Западные историки пытаются доказать, что перелом в ходе войны на Тихом океане наступил задолго до Сталинграда, а именно в успешном для американцев сражении у острова Мидуэй (июнь 1942 г.), в котором было потоплено четыре японских авианосца и только один американский. Однако сложившееся соотношение сил военно-морских фло-



тов после сражения у острова Мидуэй противоречит этим утверждениям.

Даже после этого флот Японии сохранил превосходство в силах, располагая восемью авианосцами против четырех американских. В линейных кораблях и крейсерах соотношение было также в пользу японцев. Да и характер боевых действий сторон, последовавших за сражением у острова Мидуэй, говорит о том, что никакого перелома в ходе войны не произошло. Японцы продолжали высаживать десанты и вести наступление на Новой Гвинее и Соломоновых островах и создали более тяжелое положение для сил союзников, уничтожив еще два американских авианосца («Уосп» и «Хорнет»). Черчилль писал, что «осенью 1942 г. американцы обратились с просьбой помочь им английскими авианосцами, так как на Соломоновых островах назрел серьезный кризис»<sup>1</sup>. Действительно, у американцев к этому времени оставалось здесь только два поврежденных авианосца («Саратога» и «Энтерпрайз»). Возникла реальная угроза вторжения японцев в Австралию. О каком же переломе в ходе войны тут может идти речь?

Также несостоятельна попытка западных историков представить в качестве переломного момента в ходе войны на Тихом океане высадку одной дивизии морской пехоты США (август 1942 г.) на остров Гуадалканал, которая вела там затяжные бои с переменным успехом. Эти попытки опровергаются президентом США Ф. Рузвельтом, который в докладе конгрессу 7 января 1943 г. заявил, что успехи у островов Мидуэй и Гуадалканал «были по существу оборонительными. Они являлись частью стратегии сдерживания, которая характеризовала эту фазу войны»<sup>2</sup>.

Если в этот трудный для союзников момент (31 декабря 1942 г.) японская императорская ставка решила отказаться от наступательной стратегии и перейти к обороне, то важнейшей причиной этого перехода к новому этапу войны явилась победа советских войск под Сталинградом над главными силами фашистской коалиции, когда впервые по-настоящему пошатнулась вера японцев в силу германской армии. «Победа Советской Армии под Сталинградом явилась тяжелым ударом не только для Германии, но и для

---

<sup>1</sup> Churchill W. S. The Second World War, v. 2, Their Finest Hour, Boston, 1949.

<sup>2</sup> The Presidents War Adresses to the People and to Congress the USA. Washington, 1945, p. 61.

Япони и Италии»<sup>1</sup>. В Японии прекрасно сознавали, что, «если Германия когда-нибудь ослабнет, Япония в самый короткий срок окажется перед всемирной коалицией»<sup>2</sup>.

Причиной перехода японцев к оборонительным действиям явилось также и то, что размах экспансии и захватнический аппетит Японии оказались несоизмеримыми с ее возможностями обеспечить длительную защиту захваченных территорий и освоение их экономических ресурсов.

В другом положении находились Соединенные Штаты Америки. Их промышленность не подвергалась воздействию противника, была обеспечена сырьевыми ресурсами и работала со всевозрастающим размахом. Американские вооруженные силы не вели боевых действий на главном театре второй мировой войны — в Европе. Благодаря этому американцы в короткие сроки добились превосходства над Японией на море.

Таким образом, ход событий в войне на Тихоокеанском театре еще раз подтвердил, что в этих условиях политические цели, которые должны быть достигнуты военными средствами, находились в прямой зависимости от возможностей флота обеспечить их достижение.

1 февраля 1943 г. началась эвакуация японских войск с острова Гуадалканал. Весной 1943 г. была установлена новая, более короткая линия обороны. Летом 1943 г. японцы еще более сократили оборонительный пояс, отнеся его к Каролинским и Марианским островам, и отвели главные силы флота в тыловые базы.

К осени 1943 г. на Тихом океане уже сказались экономические преимущества США. Превосходство на море бесспорно перешло к американцам, начавшим наступательные действия.

В связи с переходом японцев к обороне важнейшее значение для них приобрели войсковые перевозки морем между метрополией и океанскими оборонительными рубежами, а также доставка стратегических материалов из захваченных районов южных морей в Японию. Однако эти перевозки явились наиболее уязвимым звеном в системе японской обороны. Когда инициатива перешла к американцам и они начали наступательные действия, японцы оказались неспособными ни к маневру силами на рубежах обороны в

---

<sup>1</sup> История войны на Тихом океане. М., Изд-во иностр. лит., 1958, т. 4, с. 16.

<sup>2</sup> Нюрнбергский процесс. Сборник материалов. М., Госюриздат, 1952, т. 1, с. 402.

океане, ни к защите подвоза стратегических материалов в Японию из стран южных морей.

Борьба на морских коммуникациях в Тихом океане приняла своеобразный, в значительной мере односторонний характер. Японские подводные лодки действовали против крупных боевых надводных кораблей противника и не использовались для борьбы на его путях сообщений. Поэтому американские морские перевозки остались, по существу, без воздействия японского флота.

США с начала войны применяли для срыва японских морских перевозок главным образом подводные лодки. И только с 1944 г. активно в борьбу включились авиация и надводные корабли. При этом из-за слабой защиты японских коммуникаций действия американского флота по их нарушению проводились в простых условиях.

В результате борьбы на коммуникациях и ударов американской авиации по промышленным объектам на Японских островах к 1945 г. экономический потенциал Японии был подорван. Она не могла уже восполнять потери в боевых кораблях и авиации, в то время как США продолжали форсировать строительство кораблей (табл. 16) и самолетов, основную часть которых они направляли для действий против Японии в Тихом океане.

Таблица 16

Рост сил флота США

Классы кораблей	1941 г.*	1944 г.**
Авианосцы (тяжелые, легкие, эскортные)	7	125
Линейные корабли	16	23
Крейсера (легкие, тяжелые и ПВО)	36	67
Эскадренные миноносцы и эскортные корабли	180	879
Охотники за подводными лодками	—	До 900
Подводные лодки	112	351

\* См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне. М., Воениздат, 1962, с. 375.

\*\* См.: Справочник корабельного состава военно-морских флотов мира, 1944. М. — Л., Военмориздат, 1945, с. 295.

Все это позволило американцам создать решающее превосходство в силах и господствовать в районах проведения операций. К тому же под влиянием затянувшейся войны и

поражений гитлеровцев на советско-германском фронте японцы не рисковали главными силами своего флота в обороне захваченных островов, предоставив ее малочисленным гарнизонам, не имевшим поддержки с моря и воздуха.

Наступательные действия американского флота начались в 1943 г., причем вначале они были направлены не против главных сил японского флота, а против периферийных гарнизонов, находившихся на захваченных японцами островах.

В борьбе за прорыв японской внешней линии обороны выявилось еще одно важное качество флота — способность к широкому маневру значительными силами. Американцы благодаря преимуществу в силах флота имели возможность выбирать по своему усмотрению направления ударов. Это приводило к тому, что японцы зачастую опаздывали с оказанием поддержки своим островным гарнизонам. Флот США, прорвав внешнюю линию обороны Японии, перешел осенью 1944 г. к действиям против внутренней линии обороны, проходившей через Филиппинские острова. Здесь в водах архипелага и произошло самое крупное за время второй мировой войны морское сражение, в котором Япония использовала главные силы своего флота. В результате этого сражения, вошедшего в историю под названием Филиппинского, японский флот понес тяжелые потери, ставшие для него роковыми. Он потерял 4 авианосца, 3 линейных корабля, 10 крейсеров, 11 эскадренных миноносцев и 2 подводные лодки<sup>1</sup>. Это сражение оказало значительное влияние на дальнейший ход военных действий на Тихоокеанском театре, предопределив последующие успехи американцев.

Последней крупной десантной операцией американцев на Тихом океане явилась высадка их войск на остров Окинава. Борьба за этот остров, несмотря на шестикратное превосходство американских сил над гарнизоном противника и их полное господство на море и в воздухе, продолжалась три месяца, что не может свидетельствовать о высоком искусстве ведения этой операции.

Налеты американской авиации на города и порты Японии все расширялись, но ее сухопутная армия понесла на островах Тихого океана незначительные потери, так как гарнизоны были малочисленными. Квантунская же армия в Маньчжурии, представлявшая собой наиболее мощную и боеспособную группировку сухопутных войск Японии, оста-

<sup>1</sup> См.: Морской Атлас, т. 3, ч. 2, с. 48.

валась нетронутой. Не только не пострадала от военных действий, но и продолжала развиваться такая важная военно-экономическая база японского империализма, как промышленность в Маньчжурии и Корее. Все это позволило Японии, несмотря на резкое ослабление японского флота и потерю ранее захваченных ею территорий в южных морях, продолжать войну. При этом она не без оснований надеялась на возможность антисоветских сделок со своим капиталистическим противником.

В 1945 г. Япония располагала крупными вооруженными силами, включавшими многомиллионные армии, а также 8,4 тыс. самолетов и 600 боевых кораблей, в том числе 4 авианосца, 6 линейных кораблей, 7 крейсеров, 44 подводные лодки и др.<sup>1</sup> Для победы над ней требовалась продолжительная борьба с привлечением крупных сухопутных сил, которых союзники не имели. Именно поэтому американцы разрабатывали планы длительной войны с Японией, по которым предполагалась высадка десанта на остров Кюсю в конце 1945 г., в районе Токио — только в 1946 г., а возможно, и позже. Вот почему для союзников было так необходимо вступление СССР в войну против Японии. Без этого нельзя было сломить решимость японской военщины продолжать войну, о чем убедительно свидетельствует телеграмма главнокомандующего японскими войсками в Китае генерала Окамура от 12 августа 1945 г. в Токио: «Понимаем, что вступление в войну Советского Союза еще более ухудшило положение. Однако, имея на территории собственно Японии армию до 7 млн. человек и экспедиционную армию на материке до 1 млн. человек, боевой дух которых по-прежнему высок, готовы к решительному разгрому противника. Именно теперь сухопутная армия стала главной опорой империи. <...> Судьба императорской Японии решается в Маньчжурии»<sup>2</sup>.

Известно, что, выполняя союзнические обязательства, Советская Армия и Военно-Морской Флот мощным ударом сокрушили Квантунскую армию и японские опорные пункты на Сахалине и Курильских островах, после чего Япония вынуждена была безоговорочно капитулировать.

**Основные задачи, решавшиеся флотами в ходе второй мировой войны.** Вторая мировая война в целом, как выше уже говорилось, была континентальной, так как главные ее цели достигались на сухопутных фронтах. Однако некоторые

<sup>1</sup> См.: Смирнов Н. И. Тихоокеанцы в войне с империалистической Японией. — Морской сборник, 1970, № 8, с. 7.

<sup>2</sup> Хаттори Т. Япония в войне 1941—1945, с. 573.

стратегические задачи на европейских театрах не могли быть решены без участия крупных сил флотов. Например, борьба на коммуникациях выполнялась почти исключительно силами флотов. Действия на море хотя и носили в целом подчиненный характер по отношению к стратегическим задачам, решавшимся на суше, однако оказывали значительное влияние на ход войны.

Основными видами военных действий флотов во второй мировой войне следует признать борьбу на морских сообщениях, направленную на подрыв военно-экономического потенциала противников и на защиту своих морских перевозок, а также получившие небывалый до этого размах морские десантные операции.

Значение борьбы на морских сообщениях в общем объеме военных действий на море не было одинаковым для всех театров. В Атлантическом океане масштабы и интенсивность ее превосходили подобные действия на всех других театрах. Так, борьба на морских сообщениях явилась основой всей деятельности германского флота. Особое внимание к ней может быть подтверждено тем, что главы союзных государств на конференции в Касабланке (1943 г.) признали необходимым основные ресурсы объединенных наций направить прежде всего на борьбу с угрозой, исходившей от немецких подводных лодок.

Размах и интенсивность борьбы на коммуникациях нарастали постепенно в ходе войны, что было характерно и в первую мировую войну. Бесспорно, крупнейшей ошибкой немецко-фашистских руководителей было то, что борьбу на атлантических коммуникациях в широких масштабах они развернули только через несколько лет после начала войны, когда стало ясно, что их планы на суше потерпели крах. Не меньшей ошибкой было также и то, что борьбу вели практически только подводные лодки, без поддержки их другими родами сил, особенно авиацией. Из-за этих ошибок союзники успели создать в массовых количествах силы и средства защиты от ударов подводных лодок и наладить производство транспортных судов. Поэтому влияние борьбы на коммуникациях на общий ход войны хотя и было значительным, но не смогло стать решающим. Эта борьба постепенно затухала и становилась бесперспективной. Новым в ней было лишь то, что она охватила все морские и океанские театры, за исключением Антарктики, а наиболее напряженно велась на коммуникациях, сходящихся к Англии и Японии.

Важной особенностью борьбы на морских сообщениях явились использование различных родов сил, а также раз-

работка и внедрение новых видов оружия и технических средств, таких, как радиолокационные, гидроакустические средства, новые типы подводных лодок и противолодочных кораблей, самонаводящиеся торпеды, установки для работы дизелей под водой и т. п. Развитие вооружения, естественно, вызвало изменения в методах использования сил, привело к массированию атак подводных лодок, стиранию границ между их ночными и дневными действиями, организации специальных операций на сообщениях, резкому увеличению ударов по портам и базам как части борьбы на коммуникациях и ко многому другому.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что, несмотря на исключительную угрозу подводным лодкам со стороны противолодочных сил, ни одной операции или других специально организованных боевых действий, направленных на разгром и уничтожение сил «противолодочной войны», не проводилось. Это, безусловно, было крупным недостатком в системе борьбы на коммуникациях.

Различные рода сил флотов играли далеко не одинаковую роль в борьбе на морских сообщениях. Так, из всех потопленных транспортных судов на долю подводных лодок приходилось более 65%, авиации — около 20%, надводных кораблей — 6%, от минного оружия погибло 8% судов.

Подводные лодки подтвердили свои возможности, выявленные еще в первую мировую войну, несмотря на значительно возросшее противодействие сил противолодочной обороны. Кроме уничтожения транспортных судов они смогли наносить также серьезные удары по боевым кораблям и успешно действовать против подводных лодок противника.

Авиация, хотя и не в полной мере использовала свои возможности, внесла коренные изменения в борьбу на море в целом. Следует подчеркнуть, что авиация, находившаяся в составе флотов, как правило, действовала более эффективно, чем та, которая временно придавалась флоту для борьбы с морским противником. Но если в потоплении транспортных судов противника авиация заняла только второе место, то в защите своих морских сообщений она была на первом месте — на ее долю приходится более 40% всех потопленных подводных лодок стран оси.

Роль надводных кораблей в борьбе с морскими перевозками была ограниченной. Число крупных надводных кораблей, решавших эту задачу, было незначительным из-за большой угрозы со стороны подводных лодок и авиации. В то же время надводные корабли заняли важнейшее место в защите своих сообщений, уничтожив более 35% лодок гитлеровской

коалиции. Следует также признать, что по мере технического совершенствования авиации и ее количественного роста надводные корабли сами стали ее носителями, укрепив свое положение в составе флотов.

Оценивая общие итоги борьбы на морских сообщениях в ходе второй мировой войны, посмотрим, оправдали ли подводные лодки свое предназначение как основного средства борьбы против судоходства противника.

За время второй мировой войны немцы потопили 5150 торговых судов, около 55% этого числа (68% грузоподъемности) приходится на долю подводных лодок. Причем наиболее эффективными действиями подводных лодок были в 1939—1942 гг., когда они потопили 2177 транспортов. Начиная с 1943 г. эффективность действий подводных лодок стала резко падать, и за вторую половину войны им удалось потопить только 651 транспорт.

Результаты действий японских и итальянских подводных лодок против судоходства не вносят особых поправок в приведенные данные. Подводные лодки японского флота за время войны потопили, по американским данным, 147 торговых судов, а по французским данным, — 170 судов, общая грузоподъемность которых оценивается в 776 тыс. рег. тонн. Подводные лодки итальянского флота (по немецким данным) потопили 105 судов общей грузоподъемностью около 1 млн. рег. тонн<sup>1</sup>.

Каковы же были действительные причины изменения результативности ударов подводных лодок? Основная причина заключалась, безусловно, в наступившем переломе в ходе войны в целом, достигнутом на советско-германском фронте и непосредственно влиявшем на ход событий на всех других театрах.

Влияние общего перелома в ходе войны на борьбу на коммуникациях в Атлантике выразилось в том, что гитлеровская Германия вынуждена была сосредоточивать главные усилия на восточном фронте и ослаблять свои силы в Атлантике, снимая с этого театра прежде всего авиацию и значительную часть корабельного состава. Ассигнования, выделяемые германскому флоту, по этой же причине с 12,1% общих ассигнований на вооруженные силы в 1942 г. снизились до 5,6% в 1944 г. Сократилось и число действующих подводных лодок стран оси.

Используя ослабление немцев на Западном театре, обус-

---

<sup>1</sup> См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 66—69, 334.



ловленное переломом в ходе войны, союзники высадили морские десанты в Северной Африке, на остров Сицилия, на Апеннинский полуостров и принудили Италию к капитуляции. Это позволило им перебросить значительные морские силы из Средиземного моря в Атлантику. Важная роль принадлежала также противолодочным силам союзников, создание которых в связи со сосредоточением основных усилий противника на восточном фронте не составляло особого труда. Против немецких лодок действовало 5,5 тыс. противолодочных кораблей специальной постройки, 20 тыс. малых судов. На одну немецкую подводную лодку приходилось 25 кораблей союзников и 100 самолетов, а на каждого немецкого подводника в море — 100 англичан и американцев.

Однако противолодочные силы, хотя и значительно потеснили подводные лодки, не смогли дискредитировать и развеять их, как случилось, например, с линейными кораблями. В действительности подводные лодки оказались способными и в 1945 г. продолжать борьбу. Из всех родов сил флота Германии лишь один подводный флот до самого конца войны представлял серьезную угрозу, и «подводная война» закончилась только после того, как территория Германии была занята союзными армиями.

Отрицательное влияние на результативность действий подводных лодок оказали и замедленность в их техническом совершенствовании, и падавший уровень подготовки германских подводников, что также облегчило выход противолодочных сил вперед в соревновании с подводными лодками. Начатое немцами форсированное строительство новых подводных лодок XXI серии и переход к массовому производству лодок с более совершенными энергоустановками Вальтера хотя и запоздали, но ясно показали, что даже доатомные подводные лодки имели достаточно возможностей для успешного преодоления создавшихся преимуществ противолодочных сил.

В «битве за Атлантику» важнейшую роль сыграло развернутое в США и Англии строительство транспортных судов. За годы войны были построены торговые суда общей грузоподъемностью 42,5 млн. тонн, т. е. почти вдвое превышены потери.

Так, второй раз в истории Германия в ходе войны кардинально меняла свои предвоенные взгляды на использование военно-морского флота и переходила к широкому использованию подводных лодок для борьбы на морских сообщениях с известным запозданием. И все же за время второй мировой войны она, построив более 1100 подводных лодок, нанесла

серьезный урон торговому флоту противников и уничтожила до 60% его довоенного состава. Но большего она достигнуть не сумела. Главную причину этого мы видим в том, что подводные лодки не имели поддержки других сил, прежде всего авиации, которая могла бы явиться незаменимым средством разведки, выполнять задачи уничтожения противолодочных сил, а также воздействовать на экономику противника, и особенно на его судостроительную промышленность, наносить удары по транспортным судам в океане.

Такая поддержка была особенно необходима для подводных лодок того времени, еще не в полной мере подводных, выпущенных периодически всплывать для зарядки аккумуляторных батарей, что и служило основной причиной их обнаружения и поражения.

Таким образом, опыт второй мировой войны дает наглядное представление о роли, которую должно было играть обеспечение действий подводных лодок непосредственно в океане. Перейдя к массовому их применению, немецкое командование, однако, предоставило их самим себе. За всю войну оно не предприняло ни одной попытки оказать организованное противодействие противолодочным силам союзников, действовавшим совершенно безнаказанно. В этом, видимо, кроется причина того, что 70% немецких подводных лодок погибло на переходах в районы боевых действий.

Совершенно иначе проходила борьба флота США против морских перевозок Японии. К началу войны Япония имела торговый флот общей вместимостью 6,4 млн. рег. тонн и захватила торговые суда других стран общей вместимостью 830 тыс. рег. тонн. Ее возможности по восстановлению потерь являлись сравнительно слабыми, а количество и качество сил охранения конвоев были явно недостаточными.

Как ни странно для островной державы, но японский флот совершенно не был готов к защите морских перевозок.

Американцы для борьбы с японскими перевозками широко использовали подводные лодки, надводные корабли и авиацию, а также минные постановки в японских водах, выполнявшиеся главным образом авиацией. Такие условия борьбы на коммуникациях и соотношение военно-морских сил сторон позволили американцам потопить за время войны 2143 японских транспортных судна общей вместимостью около 8 млн. рег. тонн<sup>1</sup>, захватить контроль над морскими ком-

<sup>1</sup> См.: Степапов М. Е. Восполнение военно-морских и торговых флотов во второй мировой войне.— Морской сборник, 1959, № 11, с. 84.

муникациями, связывавшими Японию с территориями в южных морях, а также осуществить минные постановки в японских портах и на подходах к ним.

Однако американцы оставили в покое морские коммуникации, связывавшие Японию с такими важнейшими с экономической точки зрения районами, как Маньчжурия и Корея, и японские вооруженные силы, находившиеся там. Фактически сильнейшая группировка японских сухопутных сил и мощная экономическая база на Азиатском материке, так же как и коммуникации с ними, были совершенно не затронуты военными действиями американцев и давали возможность Японии продолжать войну.

Морская блокада Японии американцами оказалась, таким образом, половичпчатой. По этой причине результаты борьбы американского флота за срыв морских перевозок противника, несмотря на всю их внушительность, оказались недостаточными для того, чтобы заставить Японию капитулировать.

Таким образом, борьба на океанских коммуникациях, к которой были привлечены огромные силы флотов в Атлантическом и Тихом океанах, в немалой степени ослабила экономику борющихся сторон. Это в свою очередь оказало значительное влияние на общий ход войны, хотя и не привело к решающим результатам.

Обилие десантных операций было совершенно неожиданным для большинства флотов мира, которые к началу войны оказались совсем не подготовленными к этому виду действий.

Основываясь на опыте неудачной Дарданелльской операции периода первой мировой войны, все морские державы не уделяли должного внимания десантным операциям. При этом переоценивались возможности противодесантной обороны и не учитывались возросшие наступательные возможности сухопутных сил на берегу.

В ходе второй мировой войны воюющими сторонами (без учета советского ВМФ) было высажено свыше 500 десантов, не считая мелких диверсионно-разведывательных рейдов. Советским флотом за годы Великой Отечественной войны было высажено более 100 десантов различного масштаба.

В десантных операциях участвовало, как правило, большое количество разнородных сил и средств, по концентрации которых на линейную единицу фронта с десантом не мог соперничать ни один вид операций. Десантные операции характерны особенно высокой насыщенностью боевыми столкновениями различных масштабов, большими боевыми потерями и значительным расходом материально-техниче-

ских средств. Им часто сопутствовали или их предваряли крупные сражения по уничтожению сил противника в море. Отличительной чертой десантных операций иностранных флотов обычно было, как правило, проведение их в сравнительно благоприятной обстановке, в ходе успешного стратегического наступления на театре.

Серьезные изменения в методах высадки десантов в ходе войны произошли под влиянием все более расширявшегося использования авиации. Господство в воздухе в районе операции являлось неперемennым условием ее успеха даже при преобладании противника в силах флота. К концу войны обязательной составной частью морских десантных операций стали воздушные десанты.

Успешность десантных действий во второй мировой войне определялась значительным увеличением наступательных возможностей сил флотов, их возросшей способностью прорывать оборону противника и достигать целей операции, а также массовым применением десантно-транспортных и высадочных средств. В ходе войны было только два срыва высадки оперативных десантов (Мидуэй, Порт-Морсби) и не отмечалось ни одной неудачной операции стратегического масштаба. Это объяснялось общими благоприятными для вторгающегося военно-политическими условиями, а также концентрацией превосходящих оборону сил десанта. Вместе с тем за всю войну не было проведено ни одной поучительной противодесантной операции с нанесением мощных и последовательных ударов по противнику, начиная от пунктов его сосредоточения и до района высадки десанта на берег. Причинами этого обычно были или запаздывание сведений о подготовке противником десанта, или недостаток средств для ударов на всех этапах операции.

В целом десантные операции в ходе второй мировой войны заняли одно из ведущих мест в вооруженной борьбе на море. На отдельных театрах, в частности на Тихоокеанском, где сухопутные силы борющихся сторон непосредственно не соприкасались, десантные операции и сопутствовавшие им боевые столкновения флотов составляли основное содержание вооруженной борьбы.

Если в первой мировой войне такой важный вид операций военно-морских сил, как уничтожение в море ударных группировок сил флота противника, проводился обособленно от других боевых действий флота, являясь как бы самоцелью, то во второй мировой войне такие действия почти всегда являлись составными частями или борьбы на океанских коммуникациях, или десантных операций. При этом

резко упало значение артиллерийского оружия как решающего средства достижения победы в бою, в связи с чем линейные корабли — основные носители крупнокалиберной артиллерии — потеряли свое главенствующее место в военно-морских флотах. Морские бои зачастую велись с использованием авиации на дистанциях, значительно превышавших дальность огня артиллерии.

В ходе второй мировой войны увеличились масштабы боевых действий против военно-морских сил в базах, а также по уничтожению важных военных и экономических объектов на побережье противника. Если в первую мировую войну в базах было уничтожено всего 5 надводных кораблей и подводных лодок (что составило около 1% всех погибших кораблей), то во вторую мировую войну было уничтожено уже 158 кораблей (8% всех погибших кораблей). Надо отметить, что на долю авиации пришлось около 80% кораблей, уничтоженных и поврежденных при ударах по базам.

Вторая мировая война заставила переоценить роль отдельных родов сил в составе военно-морских флотов, а также значение самих флотов в системе вооруженных сил страны.

В ходе войны продолжал углубляться процесс отхода флотов от однородного состава сил. Они стали включать различные рода сил в оптимальном для борьбы на море соотношении. Развивались и совершенствовались приемы комбинированного воздействия по противнику различными родами сил и разнообразным оружием при более глубоких и расчленившихся боевых порядках.

Опыт боевых действий на море в первой и второй мировых войнах подтвердил необходимость перехода к строительству сбалансированных флотов. Мощный японский флот периода второй мировой войны, не имевший, однако, необходимых сил для борьбы с американскими подводными лодками и для защиты своих перевозок, — один из примеров несбалансированного флота.

Что касается значения отдельных родов сил флотов, то важнейшим событием в ходе войны оказалась ликвидация державшегося веками главенства линейных флотов. Опыт войны заставил все государства отказаться от строительства новых линкоров, а с окончанием войны вывести их из состава действующих флотов. Первенство среди надводных кораблей перешло к авианосцам.

Подводные лодки стали важнейшим средством борьбы на море. И если отдельные государства в предвоенный пе-

риод недооценивали их возможности, то в ходе войны они изменили взгляды на использование подводных сил. Так, гитлеровская Германия, имевшая к началу войны всего 57 подводных лодок, за время войны построила 1131 подводную лодку (не считая «карликовых»). При этом необходимо отметить, что, несмотря на бурное развитие сил и средств противолодочной обороны противников, численность германских подводных лодок постоянно возрастала и на 1 января 1945 г. составила 493 единицы.

Ранее неоднократно высказывалось мнение, что подводные лодки являются оружием слабейших флотов, а сильным флотам они не нужны. Однако оно было начисто опровергнуто опытом войны, когда, например, выяснилось, что подводные лодки наиболее сильного американского флота выполняли важнейшую роль не только в борьбе с японскими перевозками, но и в борьбе с надводными кораблями и подводными лодками. Это привело к бурному строительству в годы войны в США подводных лодок, число которых почти утроилось.

Интенсивно велось строительство подводных лодок и в других странах. В основных империалистических государствах за время войны было построено 1630 подводных лодок — почти в четыре раза больше, чем их было в составе флотов к началу войны. И несмотря на огромные потери подводных лодок (1195 единиц), их число к концу войны выросло по сравнению с предвоенным периодом более чем в два раза<sup>1</sup>.

Бурно развивалась в годы войны морская авиация как авианосная, так и наземного базирования. Возникла необходимость ее специализации, в связи с чем появилась ударная (торпедоносная и бомбардировочная), противолодочная, истребительная и разведывательная авиация. В ходе войны авиация уверенно заняла место одного из главных и ведущих родов сил флота.

Параллельно шло строительство в огромных масштабах кораблей и катеров противолодочной и противовоздушной обороны. Во время войны было построено около 6000 единиц, и к середине 1945 г. их удельный вес в составе флотов вырос в несколько раз по сравнению с предвоенным периодом.

Получили дальнейшее развитие и другие надводные корабли. Появились надводные корабли новых классов, строив-

<sup>1</sup> См.: Степанов М. Е. Восполнение военно-морских и торговых флотов во второй мировой войне.— Морской сборник, 1959, № 11, с. 88.

шиеся в массовых количествах, такие, как специальные эс-кортные и десантные. Они полностью оправдали свое назначение и поныне входят в состав военно-морских флотов. Морские десантные операции, получившие в период второй мировой войны широкое распространение, потребовали создания кроме десантных кораблей специальных десантно-высадочных средств. Так, в военно-морских силах США к концу войны насчитывалось свыше 2000 крупных десантных кораблей специальной постройки и несколько тысяч единиц высадочных средств.

Таким образом, военно-морские флоты внесли существенный вклад в вооруженную борьбу, сыграли важную роль во второй мировой войне, носившей ярко выраженный континентальный характер. Деятельность флотов в большей степени была направлена на содействие сухопутным фронтам и обеспечение их потребностей, что закономерно вытекало из характера вооруженной борьбы.

Особое значение имел тот факт, что, приняв на себя удар основной части вооруженных сил Германии и ее сателлитов, а затем сдерживая и уничтожая их, Советский Союз предоставил союзным государствам возможность без помех развернуть их военно-экономический потенциал, отмобилизовать вооруженные силы и вести широкое и массовое строительство флотов.

## СОЗДАНИЕ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

Начало истории советского Военно-Морского Флота положено Великой Октябрьской социалистической революцией. В борьбе за завоевание власти, в вооруженной защите молодой Советской Республики от военного натиска международной реакции и внутренней контрреволюции неизменно принимал самое активное участие Военно-Морской Флот. Славные революционные и боевые традиции моряков русского флота, преданность делу Ленина и высокая организованность выдвинули их в первые ряды бойцов против врагов Октября.

Одним из важных условий, обеспечивших победу революции, было то, что партии удалось создать вооруженный оплот революции, объединив рабочую Красную гвардию с массами революционных матросов и солдат. Тесная связь военных моряков с закаленными в революционных боях рабочими и постоянное руководство Центрального Комитета партии обусловили бурное развитие революционного движе-

ния в первую очередь на Балтийском флоте и активное участие военных моряков в борьбе за победу Октября. Опираясь на моряков Балтийского флота, большевики смогли усилить работу по привлечению на свою сторону солдат действующей армии и матросов других флотов и флотилий.

К осени 1917 г. русский флот на всех театрах имел свыше 1100 боевых кораблей и вспомогательных судов и насчитывал около 180 тыс. человек личного состава. Основная часть его сил находилась на Балтике и базировалась на Гельсингфорс, Ревель, Кронштадт и Петроград. Это была реальная и мощная сила пролетарской революции, которая, по замыслу Ленина, совместно с рабочими отрядами и вставшими на сторону революции войсковыми частями должна была комбинированной атакой овладеть всеми ключевыми позициями. В соответствии с этим в плане вооруженного восстания Балтийскому флоту отводилось одно из решающих мест. В. И. Ленин писал, что дело восстания «...*м о ж е т* и должен решить Питер, Москва, Гельсингфорс, Кронштадт, Выборг и Ревель. <...>

Флот, Кронштадт, Выборг, Ревель могут и должны пойти на Питер, разгромить корниловские полки, поднять обе столицы, двинуть массовую агитацию за власть, немедленно передающую землю крестьянам и немедленно предлагающую мир, свергнуть правительство Керенского, создать эту власть»<sup>1</sup>.

В соответствии с ленинским планом Балтийский флот должен был обеспечить защиту Петрограда с моря от возможного удара германского флота и принять непосредственное участие в боевых действиях в столице и на подступах к ней.

После исторического решения ЦК о вооруженном восстании Балтийский флот изготовился для решения возложенных на него задач: ввести боевые корабли в Неву и взять под обстрел Зимний дворец и другие важные пункты, обеспечить боевое взаимодействие с отрядами Красной гвардии и солдатами гарнизона, захватить железнодорожные линии, ведущие к Петрограду, и направить крупные силы моряков для совместных боевых действий с питерским пролетариатом.

Выполняя волю партии и В. И. Ленина, балтийские моряки направили в Петроград большие силы. Линейный корабль «Заря свободы» вошел в Морской канал, чтобы использовать всю мощь своего огня в помощь революции. От-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 34, с. 390.



ряд его моряков занял станцию Лигово. Моряки 1-го флотского экипажа захватили железную дорогу Петроград — Ораниенбаум. Крейсер «Аврора» и миные заградители «Амур» и «Хопер» встали на Неве для обстрела Зимнего дворца. Миноносцы ошвартовались у набережной Васильевского острова. Сводный морской отряд из Кронштадта в составе более 10 тыс. человек и около 4,5 тыс. моряков из Гельсингфорса прибыли в Петроград для участия в захвате почтамта, телефонной и телеграфной станций, мостов вокзалов, электростанции, здания главного военного штаба и Зимнего дворца. Моряки также взяли под контроль железные дороги, связывавшие Финляндию с Петроградом, и не позволили силам контрреволюции развести мосты в городе, чем создали выгодные условия для победы революции.

В 21 час 40 минут 7 ноября прогремел исторический выстрел «Авроры». Начался штурм Зимнего дворца, закончившийся к 1 часу 50 минутам 8 ноября. Буржуазное правительство под конвоем матросов было препровождено в Петропавловскую крепость. Вооруженное восстание победило. Рабочие и крестьяне России, руководимые партией коммунистов, взяли в свои руки государственную власть.

В. И. Ленин лично направлял отряды матросов в самые ответственные районы борьбы за власть. Моряки-балтийцы были посланы в Москву для поддержки отрядов Красной гвардии и участвовали в разгроме контрреволюции. Моряки составили основную силу, ликвидировавшую главный очаг контрреволюции на фронте — ставку главнокомандования в Могилеве.

Большой вклад в борьбу за установление Советской власти внесли моряки Черноморского флота и флотилий Северного Ледовитого океана, Каспийской, Амурской, Сибирской, Сайминской, Аму-Дарьинской и Чудской.

Владимир Ильич высоко оценил заслуги военных моряков как стойких бойцов за освобождение трудящихся. В речи на Первом Всероссийском съезде военного флота 22 ноября (5 декабря) 1917 г. он говорил: «...во флоте мы видим блестящий образец творческих возможностей трудящихся масс, в этом отношении флот показал себя, как передовой отряд»<sup>1</sup>.

Показателем признания заслуг военных моряков перед революцией явилось следующее знаменательное для флота событие. В декабре 1917 г. при выборах в Учредительное собрание В. И. Ленин был выдвинут кандидатом в депутаты

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 35, с. 114.

в пяти избирательных округах, в том числе и в Балтийском флотском округе. В связи с этим он написал в комиссию по выборам в Учредительное собрание, чтобы его оставили кандидатом от Балтийского флота. Так Владимир Ильич стал депутатом Балтики.

**Военные моряки в гражданской войне.** Власть была завоевана, но ее предстояло удержать и защитить от многочисленных врагов. Интервенты и белогвардейцы пытались задушить молодое Советское государство. Возникали заговоры и мятежи, образовывались фронты гражданской войны. Борьба с контрреволюцией и интервентами расширялась.

Военные моряки по зову партии встали в первые ряды защитников Советской власти. Они активно участвовали в разгроме всех основных очагов контрреволюции в стране, сражались против белофиннов, войск Керенского и Краснова, банд Каледина под Ростовом-на-Дону, войск Центральной рады на Украине, белополяков в Белоруссии, отрядов атамана Дутова под Оренбургом.

Победа революции в России вызвала ожесточенное сопротивление всех сил старого мира. Против молодой Советской Республики выступили Германия, Англия, Франция, Япония, США и их сателлиты с целью уничтожить первое в мире государство рабочих и крестьян. Так началась в 1918 г. военная интервенция. Выступая в качестве душителей свободы народов, правительства этих стран взяли на свое содержание Колчака, Деникина, Юденича, Врангеля и Пилсудского.

С ростом внешней и внутренней угрозы Красная гвардия и временно сформированные отряды уже не в силах были успешно решать задачи защиты революции и обороны страны. Партия приняла меры по созданию Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Красного Флота, формирование которых осуществлялось в ходе ожесточенной борьбы.

28 января 1918 г. В. И. Ленин подписал декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а 11 февраля — о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Первым народным комиссаром по морским делам стал балтийский матрос большевик П. Е. Дыбенко. Эти ленинские декреты положили начало строительству Советских Вооруженных Сил, представленных армией и флотом нового, социалистического типа.

Костяком и цементирующей силой создаваемых войсковых частей были питерские рабочие, революционно настроенные солдаты и военные моряки, героически сражавшиеся против превосходящих сил противника.

Морально-боевые качества военных моряков, проявленные в боях за становление и защиту молодой Советской Республики, высоко оценивались военным командованием. Так, еще в январе 1918 г. в директиве Народного комиссариата по военным делам указывалось: «В связи с образованием отрядов социалистической армии и предстоящей скорой отправкой их на фронт необходимо в каждый формируемый эшелон добровольцев (состав 1000 человек) в целях спайки их нарядами по взводу товарищей моряков»<sup>1</sup>. В результате этого в частях молодой Красной Армии, действовавших на главном в то время петроградском направлении, на каждую тысячу красноармейцев приходилось около 40 моряков.

18 февраля 1918 г. германские войска перешли в наступление по всей линии фронта. Корабли кайзеровского флота вошли в Финский залив, чтобы нанести удар по сердцу революции — Петрограду. Немецкие армии быстро продвигались и вскоре достигли Ревеля (Таллина), Пскова и Нарвы. Над Советской страной нависла страшная угроза.

Положение Балтийского и Черноморского флотов после заключения Брестского мира оказалось исключительно трудным. Народный комиссар иностранных дел Г. В. Чичерин говорил тогда, что вопрос о флоте стоял в центре всей акции германской дипломатии. Балтийский флот, базировавшийся на Гельсингфорс и Ревель, по условиям Брестского мира должен был немедленно уйти в русские базы или разоружиться. Немцы рассчитывали захватить наши корабли, которые не сумеют пробиться через льды Финского залива. Однако корабли Балтийского флота по прямому указанию В. И. Ленина успешно совершили героический Ледовый поход, прибыв в Кронштадт и Петроград. Флот был спасен от возможного захвата его кораблей германскими войсками. Это придало устойчивость обороне столицы и упрочило положение Советской Республики.

В марте 1918 г. войска интервентов высадились в Мурманске, в апреле — во Владивостоке, а затем и в черноморских портах. Следует отметить, что они высаживались с моря и действовали там, где Советская Республика не располагала военно-морским флотом. На Балтийском море, где сохранился достаточно мощный флот, интервентам этого осуществить не удалось.

Летом 1918 г. империалисты, задавшись целью прорваться с моря к Петрограду, сосредоточили в Финском заливе

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-5, оп. 1, д. 149, л. 26.

значительные силы английского флота. Чтобы не допустить флот интервентов к Петрограду, корабли Балтийского флота 14 августа выставили мощное минное заграждение из почти полутора тысяч морских мин, преградившее путь противнику к Петрограду с моря. Береговая артиллерия Кронштадта создала неразрывный оборонительный огневой рубеж, защищавший цитадель революции. В том, что интервентам и белогвардейцам так и не удалось захватить Петроград, была огромная заслуга флота.

В годы гражданской войны Балтийский флот являлся базой и кузницей кадров для создания всего советского флота. Из его состава выделялись корабли, авиация и вооружение, а моряки-балтийцы стали основным ядром для формирования многочисленных флотилий и отрядов.

На юге страны немцы оккупировали всю Украину, поэтому эскадре Черноморского флота пришлось уйти из Севастополя в Новороссийск. Поскольку Новороссийск тоже находился под угрозой оккупации, корабли во избежание захвата немцами по приказу В. И. Ленина были затоплены в Цемесской бухте.

Ноябрьская революция 1918 г. в Германии сняла с нашей Родины кабальные путы Брестского договора. Однако передышка, предоставленная этим договором, скоро закончилась. Началась открытая иностранная вооруженная интервенция. Советская Республика оказалась в кольце врагов.

Выдающиеся полководцы гражданской войны, основные события которой происходили на суше, реально оценивали значение флота для интервентов, видели в нем силу, способную оказать существенное влияние на ход вооруженной борьбы. Вот как об этом писал главнокомандующий Вооруженными Силами Советской Республики С. С. Каменев: «По своим боевым качествам противник, ввиду наличия у него большего числа подготовленного командного состава и более богатой техники, был сильнее Красной Армии.

Другой не менее характерной чертой общей обстановки была обеспеченность тылов противника, упиравшихся в моря. Через моря у противника постоянно имелась связь с Антантой.

Отсюда постоянная поддержка Антантой слабеющих сил и средств противника. Без этой поддержки противник, вероятно, вынужден был бы самоликвидироваться после первых же неудачных для него боев»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Каменев С. С. Записки о гражданской войне и военном строительстве. М., Воениздат, 1963, с. 58.

Иначе говоря, флоты империалистических государств в годы гражданской войны и иностранной интервенции служили важным орудием их политики, используемым для того, чтобы ликвидировать силой оружия завоевания Великого Октября.

В то же время ограниченность возможностей Советского Красного Флота, уступавшего по числу кораблей и вооружению флотам вражеской коалиции, значительно усложняла для нас условия вооруженной борьбы на всех фронтах гражданской войны. Войска Красной Армии вынуждены были вести борьбу с армиями интервентов после того, как они захватывали плацдармы и создавали на них опорные пункты и базы снабжения. Воздействовать же по врагу на переходе морем или не допускать усиления его войск, использующих морские коммуникации, молодые Советские Вооруженные Силы, не располагавшие необходимым для этого флотом, не могли.

Коммунистическая партия и Советское правительство принимали всевозможные меры, чтобы обезопасить морские рубежи молодого Советского государства. В. И. Ленин в июне 1918 г. писал в Народный комиссариат по морским делам: «Очень прошу принять все меры для ускорения доставки в Каспийское море военных морских судов всех подходящих типов»<sup>1</sup>. В августе этого же года после прибытия четырех миноносцев Балтийского флота в Рыбинск он шлет туда телеграмму: «Приказываю самым срочным порядком закончить погрузку орудий, снарядов и угля и незамедлительно следовать в Нижний. Работа эта должна быть выполнена в самый кратчайший срок. < . . . > Каждая минута промедления ложится тяжелой ответственностью и повлечет соответствующие меры по отношению к виновным. Телеграфируйте исполнение»<sup>2</sup>. Уже 24 августа миноносцы прибыли в Нижний Новгород и вскоре приняли участие в боях за Казань. В октябре 1918 г. по инициативе В. И. Ленина была создана Астрахано-Каспийская флотилия.

В апреле 1919 г. В. И. Ленин в письме петроградским организациям требует «готовить всеми мерами и силами еще и еще флотилию на Волгу. Ремонт особенно»<sup>3</sup>.

Усиление благодаря энергичному вмешательству В. И. Ленина Волжской и Астрахано-Каспийской флотилий способствовало разгрому белогвардейцев и интервентов, пытавших-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 50, с. 121.

<sup>2</sup> Там же, с. 167.

<sup>3</sup> Там же, с. 296.

ся захватить жизненно важный для Советской Республики район.

Энтузиазм и воинское мастерство моряков позволили в труднейших условиях разрухи создать многочисленные флотилии и успешно выполнить широкий круг боевых задач. За годы гражданской войны было создано более 30 военных флотилий. В составе флота в это время кроме уцелевших старых кораблей действовало свыше 2000 различных речных и озерных судов, переоборудованных в боевые корабли и укомплектованных в основном военными моряками.

Весной 1919 г. основные бои развернулись на восточном фронте, где наступали войска Колчака. В срыве этого наступления и разгроме белогвардейцев важную роль сыграла Волжская флотилия, действовавшая на Волге, Каме, Вятке, Белой и Уфе.

Стремясь поддержать Колчака, войска Юденича и белофинны начали наступление на Петроград. Для захвата революционного Петрограда англичане сосредоточили в Балтийском море крупные силы флота, включавшие более 100 боевых кораблей. По приказу В. И. Ленина Балтийский флот развернул против английских кораблей активные боевые действия. Потеряв 18 кораблей, флот интервентов вынужден был оставить воды Финского залива, уводя 16 поврежденных кораблей.

Вскоре началось наступление армий Деникина на юге, в связи с чем 9 июня 1919 г. было опубликовано письмо В. И. Ленина «Все на борьбу с Деникиным». В нем отмечалось, что наступил самый критический момент социалистической революции.

На флангах наших Южного и Юго-Восточного фронтов, действовавших против деникинцев, активно сражались моряки Днепровской и Волжско-Каспийской флотилий.

В июне 1920 г. из Крыма перешла в наступление в северном направлении армия Врангеля. Для объединения контрреволюционных сил Дона и Кубани противник предпринял попытку высадить десанты в тылу наших войск, на побережье Азовского моря. Согласованными действиями Красной Армии и Азовской флотилии эти десанты были разгромлены.

На всех фронтах гражданской войны главными в боевой деятельности морских сил молодой Советской Республики были совместные с сухопутными войсками операции, в которых моряки оказывали войскам огневую поддержку, высаживали десанты, боролись против морских и речных сил

противника, обеспечивали переправы войск через водные преграды и осуществляли воинские перевозки.

Военные моряки, защищая завоевания Великой Октябрьской социалистической революции, творили чудеса героизма не только на кораблях, но и на сухопутных участках фронтов, где сражалось около 75 тыс. моряков. Имена А. Г. Железнякова, Б. Ф. Любимова, Н. Г. Маркина, М. И. Мартынова, А. В. Мокроусова, П. Д. Хохрякова и многих других никогда не померкнут в памяти благодарных потомков. Советский народ и поныне восхищается преданностью этих людей делу коммунизма, изумительной отвагой и мужеством — качествами, которые были характерны для орлиного племени матросов — героев Великого Октября.

Военно-Морской Флот в этой трудной борьбе полностью оправдал доверие партии, правительства и народа. События гражданской войны еще раз подтвердили необходимость иметь в составе Вооруженных Сил нашей страны мощный и всесторонне развитый Военно-Морской Флот.

Основным источником нашей победы в гражданской войне явилось руководство Коммунистической партии во главе с В. И. Лениным страной и ее Вооруженными Силами. Военные моряки с чувством особой гордости отмечают, что Владимир Ильич был создателем нашего славного Военно-Морского Флота, вся боевая деятельность которого освещена его великим гением. Он создал основы советской военной науки, на базе которой родилось и советское военно-морское искусство.

Научной идейно-теоретической основой строительства Вооруженных Сил нашего государства служит марксистско-ленинское учение о войне и армии. В. И. Ленин говорил, что в любой области советского строительства необходимо учитывать объективные законы и закономерности, зависимость практической деятельности от политических и экономических условий. Это относится и к вооруженным силам. Поэтому создание вооруженных сил нового типа требовало создания и своей, советской военной науки, ибо, как указывал В. И. Ленин, без науки современную армию построить нельзя.

Для успешной борьбы с сильным противником войны армии и флота должны обладать необходимыми военными знаниями. В связи с этим В. И. Ленин требовал «учиться военному делу настоящим образом»<sup>1</sup>. Вот почему военным вопросам уделялось самое пристальное внимание на всех

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 26.

съездах Коммунистической партии и пленумах ЦК в период гражданской войны. В. И. Ленин неустанно занимался развитием советской военной науки. Его вклад в разработку важнейших военных проблем и коренных военно-теоретических вопросов неопределим. Он дал научный анализ законов современной войны и характеристику способов ее ведения. В отличие от многих авторитетов прошлого, ограничивавших содержание военной науки только сферой военного искусства, Владимир Ильич рассматривал теорию и практику военного дела как неотъемлемую часть общественной деятельности людей, живущих в классовом обществе. Еще в 1905 г. в статье «Падение Порт-Артура» он показал действие объективных закономерностей современной войны, решающую роль в ней народных масс, значение морального и экономического факторов и сделал вывод о том, что исход вооруженной борьбы зависит не только от армии, но и от всего народа, т. е. от тыла (в самом широком смысле этого слова).

Определяя объем военных знаний, необходимых трудящимся, В. И. Ленин отмечал, что эти знания включают как вопросы тактики, так и вопросы организации, планомерного ведения вооруженной борьбы, овладения новой сложной военной техникой и современными способами ведения войны. Трудящимся нужна не только азбука военного дела, учил он, но и знание законов, принципов и правил военного искусства.

При анализе военных сил В. И. Ленин указывал на необходимость учитывать численность и подготовленность личного состава армии и флота, а также количество и качество оружия и военной техники. Он резко критиковал пренебрежительное отношение к оценке сил и возможностей врага, всегда требовал изучения противника, его сильных и слабых сторон. «Всякий согласится, что неразумно или даже преступно поведение той армии, которая не готовится овладеть всеми видами оружия, всеми средствами и приемами борьбы, которые есть или могут быть у неприятеля»<sup>1</sup>. В теоретическом плане это положение, имеющее актуальное значение и в наши дни, принимает форму использования нами отдельных элементов и достижений буржуазного военного искусства.

В. И. Ленин ориентировал партию на то, что «во всякой войне победа в конечном счете обуславливается состоянием духа тех масс, которые на поле брани проливают свою кровь.

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 41, с. 81.



Убеждение в справедливости войны, сознание необходимости пожертвовать своею жизнью для блага своих братьев поднимает дух солдат и заставляет их переносить неслыханные тяжести»<sup>1</sup>. В эпоху империализма, когда войны ведутся народами, это положение приобретает особое значение. Справедливые войны порождают патриотизм, высокий моральный дух народа и армии, и, наоборот, несправедливые войны не могут вызвать у них высокого морального духа, так как ведутся в интересах горстки эксплуататоров.

В деятельности всех органов Советского государства, в том числе и военных, «...должно быть открыто признано главенство политики коммунистической партии»<sup>2</sup>.

Руководство Коммунистической партии Вооруженными Силами и партийно-политическая работа в армии и во флоте были и остаются одним из главных источников их могущества. В. И. Ленин считал, что моральную стойкость необходимо укреплять и умело поддерживать всей силой идеологического воздействия партии на массы, организующей ролью партийных организаций, политорганов и командного состава. Он неоднократно указывал, что там, где хорошо поставлена партийно-политическая работа, лучше дисциплина, выше настрой и моральный дух войск, там больше побед.

Ленинские положения сыграли огромную роль в разработке основ советской военной науки. Их значение еще более возросло в век технического прогресса, создания принципиально новых вооруженных сил, строительства советского океанского флота. Они являются методологической базой советской военной доктрины, фундаментом военной науки и составляют основу военной политики партии, ориентирующей советский народ на необходимость поддержания оборонноспособности нашего государства на самом высоком уровне.

Владимир Ильич Ленин уделял большое внимание военному искусству, и прежде всего стратегии, неразрывно связанной с политикой государства. Жизненность его военного искусства прежде всего в творческом и научном характере, строгом учете законов вооруженной борьбы, в способности безошибочно определить главное направление, выбрать время, место и способ нанесения решающего удара, а также использовать огромную революционную энергию, инициативу и энтузиазм народа.

В. И. Ленину как стратегу были присущи гибкость в выборе форм борьбы, удивительное умение определить момент

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 41, с. 121.

<sup>2</sup> Там же, с. 402.

перехода к решительным действиям. Под его руководством осуществлены на практике важнейшие принципы достижения победы: оказаться сильнее противника в решающий момент в решающем пункте, овладеть всеми формами и средствами вооруженной борьбы, разумно сочетать оборону и наступление в зависимости от конкретной обстановки. Вождь пролетариата был сторонником самых решительных наступательных действий (вплоть до полного разгрома противника) и считал одним из факторов, обеспечивающих победу, внезапность ударов, захват и удержание инициативы. Надо стараться застать противника врасплох, учил он, уловить момент, пока его войска разбросаны. В то же время необходима военная бдительность, доведенная до высших пределов. «Прозевать или растеряться — значит потерять все»<sup>1</sup>.

Красной нитью через все ленинские директивы, письма, указания проходит идея о необходимости твердости и целеустремленности в выполнении намеченных планов, о пагубности всякого рода колебаний и нерешительности в ответственные моменты борьбы.

Одна из характерных особенностей военного искусства В. И. Ленина заключалась в особой тщательности подготовки планируемых операций. «...Всякое сражение, — указывал он, — включает в себя абстрактную возможность поражения, и нет другого средства *уменьшить* эту возможность, как организованная подготовка сражения»<sup>2</sup>.

Принципы стратегии, выработанные в годы гражданской войны, — изучение сильных и слабых сторон врага, предвидение его замыслов, активность и смелость, целеустремленность и гибкость планов, создание превосходства в силах и средствах на главных направлениях, правильное определение наиболее опасной группировки в данный момент, решительность действий — получили дальнейшее развитие в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

Многие положения, изложенные В. И. Лениным в его трудах, указаниях и распоряжениях, относятся к оперативному искусству, например, определение замысла операции, использование сил и средств, выбор способов и форм действий в масштабе фронта, флота, армии, флотилии. Требование всегда добиваться единства замысла и действий сил в операции, установление жесткого контроля за исполнени-

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 55.

<sup>2</sup> Там же, т. 6, с. 137.

ем приказов, директив и распоряжений и сейчас имеют для нас огромное значение.

Основой правильного и целеустремленного руководства В. И. Ленин считал принцип единоначалия, централизма, единства воли сверху донизу.

В. И. Ленин был не только теоретиком, заложившим основы советской военной науки. Его деятельность в годы гражданской войны — непревзойденный образец умения предвидеть ход событий, мобилизовать и направить усилия всей страны и ее Вооруженных Сил на завоевание победы над врагом. Все важнейшие операции Красной Армии и Флота в тот период разрабатывались под его руководством.

Богатейшее военное наследие В. И. Ленина дает яркое представление о вожде как о боевом руководителе обороны Советского государства, крупнейшем военном стратеге, полководце революционных масс, сочетавшем управление Вооруженными Силами с руководством страной в сложнейшей внутренней и международной обстановке.

Животворные идеи Владимира Ильича, неутомимая организаторская работа Коммунистической партии по претворению их в жизнь находили полную поддержку среди военных моряков и служили для них путеводной звездой в борьбе с врагами Советского государства.

**Восстановление флота (1921—1928 гг.).** Разгромив интервентов и белогвардейцев, наш народ приступил к мирному социалистическому строительству в чрезвычайно тяжелых условиях разрухи и разорения страны, враждебной политики империалистов, направленной на уничтожение Советской власти, продолжавшейся борьбы с остатками контрреволюции.

К этому времени Советская страна не имела флота на Дальнем Востоке и на Севере, фактически его не было и на Черном море, так как почти все оставшиеся корабли были уведены белогвардейцами в иностранные порты. Существовали лишь Балтийский флот и несколько речных военных флотилий. Многие корабли требовали серьезного ремонта. Больше половины командного состава были офицеры старого, царского флота. Рядовые и младшие командиры нуждались в замене. Советским командным кадрам была необходима теоретическая и практическая подготовка.

Оценивая состояние флота того времени, М. В. Фрунзе писал: «В общем ходе революции и случайностях гражданской войны на долю морского флота выпали особенно тяжкие удары.

В результате их мы лишились большей и лучшей части

его материального состава, лишились огромного большинства опытных и знающих командиров, игравших в жизни и работе флота еще большую роль, чем во всех других родах оружия, потеряли целый ряд морских баз и наконец потеряли основное ядро их рядового краснофлотского состава.

В сумме все это означало, что флота у нас нет»<sup>1</sup>.

Но в отличие от дооктябрьского периода истории нашей Родины, когда характерным для правящих кругов России было непонимание роли флота, партия и Советское правительство придавали большое значение его развитию, правильно оценивая необходимость иметь флот, достойный Советского государства и его великих идей.

Еще шли бои с белогвардейцами на юге страны и на Дальнем Востоке, а В. И. Ленин уже беспокоился о возрождении флота. В октябре 1920 г. Совет Труда и Оборона принял предложенное Владимиром Ильичем решение, в котором Петроградскому Совдепу и специально Комитету Оборона Петрограда поручалось «обратить особое внимание на ускорение работ по восстановлению Балтфлота...»<sup>2</sup>. Это было первое решение об укреплении флота и создании необходимой для этого материальной базы.

Важнейшей вехой начавшегося гигантского строительства социализма явился X съезд партии (1921 г.), принявший меры к дальнейшему укреплению обороны нашей Родины. Его решения послужили основой для развертывания широкой и планомерной работы в стране по восстановлению флота. В решениях X съезда партии по инициативе В. И. Ленина о флоте записано: «Съезд считает необходимым, в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, принять меры к возрождению и укреплению Красного военного Флота»<sup>3</sup>. Съезд также определил конкретные меры для достижения этой цели.

Большой вклад в создание советского флота внес Ленинский комсомол, принявший на V съезде (1922 г.) шефство над флотом. За первые два года по комсомольским наборам на флот пришло около 8 тыс. юношей, около тысячи комсомольцев было направлено в военно-морские учебные заведения. Это политически оздоровило личный состав флота.

---

<sup>1</sup> Фрунзе М. В. О молодежи. М., Молодая гвардия, 1937, с. 62.

<sup>2</sup> Ленин В. И. Военная переписка (1917—1920). М., Воениздат, 1957, с. 256.

<sup>3</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд., доп. и испр. М., Политиздат, 1970, т. 2, с. 265.

Проявлением всенародной заботы о флоте явилось неоднократное проведение Недели Красного Флота, благодаря чему флоту была оказана значительная материальная помощь.

В 1921 г. началась напряженная работа по восстановлению портов и судостроительной промышленности. Это позволило уже в 1922 г. приступить к ремонту кораблей и судов и формированию хотя и небольших, но боеспособных соединений.

К 1924 г. Балтийский флот уже имел два линейных корабля, один крейсер, восемь эсминцев, девять подводных лодок и другие корабли. В состав Черноморского флота к этому времени были введены один крейсер, два эскадренных миноносца, две подводные лодки и 12 кораблей других классов. Восстанавливались также флотилии на Каспийском море и на Амуре. Показателем темпов восстановления флота явился рост его общего водоизмещения, составившего в 1923 г. — 82, в 1924 г. — 90, в 1925 г. — 116, в 1926 г. — 139 тыс. тонн.

В декабре 1925 г. XIV съезд партии взял курс на социалистическую индустриализацию страны. Предстоящее развитие промышленности открывало новые перспективы укрепления обороны страны, технического обновления Вооруженных Сил, в том числе и флота.

М. В. Фрунзе в ноябре 1924 г. на совещании политработников говорил: «У некоторых товарищей, в связи с недостатком у нас средств, является мысль, что лучше сосредоточить все наше внимание на сухопутной армии. Такая точка зрения крайне ошибочна. <...>

...Реввоенсовет твердо и незыблемо стоит на той точке зрения, что флот нам крайне необходим, что мы должны его развивать и дальше. <...>

...Перед нами во весь рост встает необходимость немедленно приступить к постройке новых судов»<sup>1</sup>.

Какой флот нужен стране? Этот вопрос возник в самом начале планового возрождения флота. Важность его в тот период обуславливалась также и тем, что ограниченность материальных ресурсов требовала строгой экономии во всем.

Ответ на этот вопрос дал Центральный Комитет партии, который на основании глубокого анализа основных задач флота и практических возможностей его строительства определил роль и место Военно-Морского Флота в системе Вооруженных Сил Республики. В соответствии с этим в декаб-

<sup>1</sup> Фрунзе М. В. Избранные произведения, т. 2, с. 161, 162.

ре 1926 г. была принята первая шестилетняя программа нового кораблестроения. Она предусматривала строительство главным образом малых кораблей (36 торпедных катеров, 18 сторожевых кораблей), а также 12 подводных лодок.

В период восстановления флота, пожалуй, самой жгучей и первоочередной проблемой являлась подготовка преданных Советской власти кадров, особенно командных, так как большинство офицеров царского флота в силу своей классовой принадлежности оказалось в лагере контрреволюции.

По решениям ЦК партии тысячи моряков-коммунистов, ушедших с кораблей на фронты гражданской войны, были возвращены на флот. Одновременно последовали специальные мобилизации на флот коммунистов и комсомольцев, а в 1922—1923 гг. среди комсомольцев были проведены первые наборы добровольцев.

Все это позволило успешно решить проблему кадров не только рядового, но и командного состава флота. Начали планомерно работать учебные отряды, командное и инженерное училища, военно-морская академия, куда пришли обучаться моряки-коммунисты, выдвинувшиеся в годы революции и гражданской войны. Таким образом, на первом этапе были восстановлены и достроены корабли, подготовлены новые кадры, определены организационные основы флота. Флот как боевая сила был возрожден.

Конечно, эти силы были малы, а империалисты не прекращали активной подготовки к вооруженному нападению на молодую Советскую Республику. Поэтому работа по укреплению армии и строительству флота настойчиво продолжалась.

Вследствие малочисленности корабельного состава в это время проводились поиски способов решения задач обороны наших морских границ силами малого флота во взаимодействии с сухопутными войсками. Одновременно велась напряженная творческая военно-теоретическая работа по поиску эффективных способов решения боевых задач ограниченными силами флота.

В процессе поисков зародилась «теория малой войны», которая, исходя из конкретных условий, определяла рациональные способы и формы борьбы флота с более сильным морским противником. Эта теория в целом соответствовала реальным боевым возможностям нашего флота того времени, насущным задачам обороны страны, только что закончившей гражданскую войну и вынужденной готовиться к отражению очередной агрессии, и экономическим возможно-

стям Советского государства. Ее сущностью являлось нанесение с разных направлений коротких ударов по главному объекту противника без отрыва от своих баз скрытно сосредоточенными, взаимодействующими между собой разнородными силами флота. В качестве основной формы взаимодействия предлагался сосредоточенный (комбинированный) удар надводных кораблей и катеров, подводных лодок, авиации и береговой артиллерии, организованный на минно-артиллерийской позиции — в то время наиболее действенный, реальный и конкретный способ использования ограниченных сил флота для обороны своего побережья в борьбе с более сильным морским противником. Это была в целом вынужденная оборонительная концепция слабого флота.

В мае 1928 г. Реввоенсовет СССР пересмотрел и вновь четко определил роль и место ВМФ в системе Вооруженных Сил. Флоту ставились следующие основные задачи: содействие операциям сухопутных войск на приморских направлениях, оборона совместно с сухопутными силами берегов, баз флота и политико-экономических центров на побережье, а также действия на морских сообщениях противника. Строительство флота было ориентировано на создание легких надводных и подводных сил, укрепление береговой и минно-позиционной обороны, а также на создание морской авиации берегового базирования.

Советские военные моряки в это время, как и многие поколения их предшественников — прогрессивных деятелей русского флота, хорошо понимали значение военного флота для укрепления международного престижа страны, ее военного могущества, обороны необъятных морских границ, защиты государственных интересов Советского Союза на морях и океанах и настойчиво искали пути укрепления его военной мощи. В поисках этих путей, в борьбе различных концепций, взглядов и течений в 1930 г. был создан первый Боевой устав Военно-Морских Сил РККА, явившийся итогом длительной научной работы советских военных специалистов, в котором был обобщен опыт подготовки соединений, частей и кораблей, были учтены взгляды вероятных противников. Устав регламентировал боевую деятельность кораблей флота, морской авиации и частей береговой обороны и делал особый упор на взаимодействие и сосредоточенное использование их в бою и операции. В Уставе, ориентированном на реальные ограниченные силы, в основном прибрежного действия, предпочтение отдавалось активным формам вооруженной борьбы, стремлению даже оборонительные задачи выполнять путем решительного наступле-

ния: Всемерно поощрялись инициатива, применение новых, неизвестных противнику тактических приемов. Кстати говоря, эти тактические особенности получили дальнейшее развитие в последующих боевых уставах и стали своего рода традицией, на которой и сейчас воспитываются командные кадры нашего флота.

При разработке первого Боевого устава Военно-Морских Сил исходили из основных положений Полевого устава РККА (ПУ-29), являвшегося общим уставом и для сухопутных и для морских сил. Эти основные документы отражали единство советской военной доктрины, которая рассматривала морские силы как неотделимую составную часть Вооруженных Сил страны. Основными их задачами являлись готовность к смелому и решительному ведению борьбы с противником на море, оборона берегов СССР, содействие операциям сухопутных войск Красной Армии как со стороны моря, так и на реках и озерных системах.

**Строительство флота (1929—1941 гг.).** В период предвоенных пятилеток советский народ под руководством партии в короткие сроки осуществил индустриализацию страны, коллективизацию сельского хозяйства, совершил культурную революцию, ликвидировал эксплуататорские классы и построил первое в мире социалистическое государство. В стране были созданы авиационная, автомобильная, электротехническая и мощная оборонная промышленность, реконструированы и построены новые судостроительные заводы. Все это привело к значительному росту экономического и военного могущества Советского Союза. Была создана материальная база, позволившая поставить вопрос о строительстве большого морского и океанского флота, отвечающего интересам Советской державы.

Еще в 1927 г. на предприятиях судостроительной промышленности были заложены первые советские подводные лодки типа «Декабрист». В 1930—1934 гг. стали вступать в строй подводные лодки типа «Ленинец», средние лодки типа «щука» и «С», малые лодки типа «малютка». Вскоре началось строительство океанских подводных лодок типа «К». В итоге советский флот получил подводные лодки прибрежного, морского и океанского типов, обладавшие высокими по тому времени тактико-техническими данными.

За годы второй пятилетки был введен в строй новый крейсер, почти удвоилось число эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей, в три с половиной раза стало больше торпедных катеров, почти в три раза — тральщиков, в пять с лишним раз — подводных лодок. Существенно изме-



пилося положение с авиацией. Общий парк самолетов морской авиации вырос более чем в шесть с половиной раз, при этом почти втрое увеличился состав ударной авиации, в шесть с лишним раз — состав самолетов-разведчиков и более чем в восемь раз — истребителей. Почти в два с половиной раза увеличилось число стволов береговой артиллерии различных калибров.

В решениях партии и правительства о создании в стране океанского флота предусматривалось иметь сильные флоты на Тихом океане и на Балтике, существенно укрепить Северный и Черноморский флоты. Признавалось необходимым иметь в составе флота мощную авиацию берегового базирования для действий совместно с корабельными соединениями.

Принятая на основе этих решений судостроительная программа была нацелена на создание прежде всего крупных надводных сил — линкоров, тяжелых крейсеров, превосходивших по своим качествам аналогичные иностранные корабли. В 1938—1940 гг. были заложены первые советские линейные корабли типа «Советский Союз» и крейсер «Чапаев». Продолжалось строительство надводных легких сил. Одновременно планировалось создание мощных подводных сил, включавших более 200 различных подводных лодок.

Выполняя решения партии и правительства, советский народ, судостроители и труженики смежных отраслей промышленности приложили немало усилий для выполнения ответственных и сложных задач строительства флота. В результате ввода в строй новых кораблей современных типов общее водоизмещение кораблей советского Военно-Морского Флота в период с начала 1939 до 1941 г. возросло по надводному флоту на 107 718 тонн, по подводному — на 50 385 тонн. Только за 11 месяцев 1940 г. флот получил 100 различных боевых кораблей, главным образом эскадренных миноносцев, подводных лодок, тральщиков, торпедных катеров. В конце 1940 г. в постройке находилось еще 269 кораблей всех классов. Часть из них была построена в первой половине 1941 г. и приняла участие в Великой Отечественной войне. Корабли вооружались новыми артиллерийскими орудиями, приборами управления стрельбой, радионавигационным и другим специальным оборудованием.

Развивалась и авиация флота, которая лишь за один 1940 г. выросла на 39%. Однако она оснащалась самолетами тех же типов, что и другие виды Вооруженных Сил. И если эти самолеты могли успешно действовать при нанесении

ударов по целям на суше, то для выполнения боевых задач на море они были недостаточно приспособлены. Из-за малой скорости, ограниченной дальности полета и небольшой грузоподъемности самолетов ударная морская авиация не могла эффективно применять торпедное оружие по кораблям в море на большом удалении от своих аэродромов. Специальных же морских самолетов мы еще не имели.

Незначительными возможностями в прикрытии кораблей в море от ударов с воздуха обладала истребительная авиация флота. Из-за ограниченного радиуса действий самолетов, слабого вооружения и малой продолжительности пребывания их в воздухе она не могла надежно прикрывать корабли в море даже на сравнительно небольшом удалении от своего побережья. Это существенно ограничивало использование основных сил флота в зонах досягаемости вражеской авиации.

Значительно возросла мощь береговой обороны нашего флота, которая до 30-х годов оставалась на том же уровне, что и в первую мировую войну. Обновилась ее материальная часть и расширились районы боевого применения. Только в течение 1940 г. общее число батарей береговой обороны увеличилось на 43%.

В годы предвоенных пятилеток наряду со строительством кораблей, самолетов и совершенствованием их вооружения проводились и крупные организационные мероприятия.

В 1932 г. для защиты морских рубежей Родины по решению партии и правительства был создан Тихоокеанский флот, а в 1933 г. — Северный флот. Тогда же были приняты меры по освоению Северного морского пути, связывающего Северный и Тихоокеанский театры.

После того как в состав Советского Союза вошли Эстония, Латвия, Литва и Бессарабия, значительно расширились районы базирования Балтийского и Черноморского флотов. Балтийский флот вышел из восточной части Финского залива на просторы Балтийского моря, а Черноморский флот — к устью Дуная, где была создана Дунайская флотилия.

Постоянная забота партии и правительства о флоте дала положительные результаты. За короткий срок после гражданской войны был, по существу, заново создан Военно-Морской Флот, способный вести боевые действия как совместно с сухопутными войсками, так и самостоятельно в прилегающих к нашему побережью морях главным образом в целях обороны своего побережья и срыва морских перевозок противника.

По мере укрепления экономического могущества нашего государства росла боевая мощь Военно-Морского Флота. Он пополнялся современными подводными лодками, сторожевыми и другими кораблями. Многие из них по тактико-техническим показателям не уступали лучшим образцам зарубежного кораблестроения.

Наш Военно-Морской Флот к началу Великой Отечественной войны включал четыре оперативных объединения: Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский флоты, а также Дунайскую, Каспийскую, Пинскую и Амурскую флотилии. В его состав входили 3 линейных корабля, 7 легких крейсеров, 59 эскадренных миноносцев и лидеров, 22 сторожевых корабля, 80 тральщиков, 269 торпедных катеров, 218 подводных лодок, 2581 самолет всех типов и 260 батарей береговой артиллерии. В целом флот представлял собой значительную силу, хотя и был разобщен по отдельным театрам.

Вместе с тем время показало, что в составе флотов явно не хватало тральщиков и вспомогательных судов. Ни один из флотов, кроме Балтийского, не имел морской пехоты. Силы и средства противовоздушной обороны были слабы. Флоты не располагали достаточным количеством неконтактных мин, а также тралями для борьбы с ними.

Наряду с качественным и количественным ростом наших Вооруженных Сил и совершенствованием их организационной структуры продолжалась интенсивная научная разработка советской военной теории. Сущность этой теории наиболее ярко была выражена в Полевом уставе 1939 г., в котором, в частности, говорилось: «На всякое нападение врага Союз Советских Социалистических Республик ответит сокрушающим ударом всей мощи своих Вооруженных Сил... Войну мы будем вести наступательно, перенеся ее на территорию противника. Боевые действия Красной Армии будут вестись на уничтожение с целью полного разгрома противника...»

Решение боевых задач мыслилось выполнять совместно, объединенными усилиями всех видов Вооруженных Сил и родов войск. Теми же идеями были проникнуты и документы, регламентирующие боевую деятельность Военно-Морского Флота. Флот должен был в случае войны содействовать сухопутным войскам на приморских направлениях и проводить самостоятельные операции на море.

Военно-Морской Флот к началу войны располагал стройной теорией подготовки и ведения операций — еще повсюду тогда формы военных действий. Он имел четкие рекоменда-

дии по основным вопросам оперативного искусства, сформулированные в документах того времени. Командование и штабы флотов и других оперативных объединений к началу войны успели накопить необходимый опыт в организации и планировании морских операций. Это давало серьезные преимущества при решении основных вопросов оперативного использования сил в вооруженной борьбе на море.

Через все наши наставления, руководства и уставы красной нитью проходило требование настойчиво искать и решительно атаковать противника в любых условиях обстановки.

Основным методом решения задач флотом считалось уничтожение противника путем нанесения мощных ударов превосходящими разнородными силами на главном направлении при четком их взаимодействии и использовании тактической внезапности и быстроты наносимых ударов. Большая роль по-прежнему отводилась позиционным средствам борьбы — береговой артиллерии, минным заграждениям и созданию мощных минно-артиллерийских позиций, опираясь на которые, корабли и авиация флота учились наносить поражение численно превосходящим силам флота противника. Таким образом, и в это время исходя из состава сил и их боевых возможностей Военно-Морскому Флоту ставились в оперативно-стратегическом плане оборонительные задачи в основном в прибрежной зоне по защите страны от вторжения с моря.

Вместе с развитием сил флота повышалось боевое мастерство советских моряков. Напряженно проводилась боевая подготовка флотов, совершенствовалась сплыванность кораблей в составе тактических групп и соединений, отрабатывалась тактика морского боя. Главное внимание уделялось организации совместного удара надводных кораблей, торпедных катеров, авиации и подводных лодок по группировке надводных кораблей противника на наших минно-артиллерийских позициях, создаваемых в узкостях и на подходах к военно-морским базам.

В то же время в разработке вопросов военно-морского искусства преобладало влияние сторонников оборонительных взглядов на роль и использование флота в будущей войне. Следствием этого явилось сохранение традиций в свое время правильной «теории малой войны» в новых условиях, когда наш флот уже стал способен вести боевые действия и за пределами своих прибрежных вод. В этом проявилось отрицательное влияние этой теории на дальнейшее развитие советской военно-морской мысли. По существу, в военно-

морском искусстве преобладала точка зрения на использование сил флота в оборонительных целях, а сам флот рассматривался в качестве оборонительного фактора, хотя его задачи в оперативном и тактических планах решались наступательными методами.

Подобные взгляды, конечно, отразились на направленности строительства флота, подготовки его руководящих кадров. Ни на одном из наших флотов даже не поднимался вопрос о ведении боевых действий в океане, хотя в составе флотов имелись подводные лодки с довольно значительной дальностью плавания, а страной был взят курс на создание большого океанского флота. Вот почему использование даже таких сил дальнего действия флотов, как подводные лодки, в том числе крейсерские, ограничивалось узкими рамками преимущественно тактического применения главным образом в ближних районах. Это подтверждается также распределением подводных лодок между театрами. На Баренцевом море, где условия выхода в океан были наиболее благоприятными, к началу войны находилось меньше подводных лодок, чем на Балтийском или Черном море.

Положительным явлением для советского военно-морского искусства было значительное развитие вопросов взаимодействия армии и флота при ведении боевых действий в приморских районах. В процессе боевой подготовки корабли флотов тренировались в оказании огневой поддержки приморскому флангу армии, в высадке десантов (преимущественно тактических) и в прикрытии войск от воздействия с моря. Впервые в истории военно-морского искусства в 30-е годы у нас была разработана теория морской десантной операции, которая проверялась в процессе боевой подготовки.

Однако ни созданию десантных кораблей, ни формированию специальных десантных войск достаточного внимания не уделялось. Все наши флоты подошли к войне, не имея ни одного десантного корабля специальной постройки. Не было в составе флотов и нужного числа артиллерийских надводных кораблей, необходимых для поддержки высадки десантов. Все это ограничивало возможности флота в решении задач по содействию сухопутным войскам и затрудняло его действия по высадке морских десантов, потребность в которых, как показала жизнь, возникла в первые же дни Великой Отечественной войны.

Воспитанные Коммунистической партией и комсомолом военные моряки отличались высокими морально-боевыми качествами. Их боевая дружба, верность воинскому долгу

и замечательным революционным и боевым традициям, преданность Родине служили примером для многих соединений наших Вооруженных Сил. В целом боевая готовность флотов накануне войны была высокой. Этому способствовала организованная и проверенная в мирных условиях система перевода сил на повышенную боевую готовность. Штабы флотов внимательно следили за изменениями в обстановке на морях в целях своевременного выявления признаков надвигающейся войны, что позволило флотам заранее выполнить ряд мероприятий оборонительного характера. Благодаря этим мерам при возникновении непосредственной угрозы нападения противника все флоты были быстро приведены в немедленную готовность и смогли предотвратить многие тяжелые последствия внезапного нападения врага.

### СОВЕТСКИЙ ФЛОТ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Вероломное нападение фашистской Германии 22 июня 1941 г. прервало мирный труд советского народа. Развернулась невиданная по своим масштабам ожесточенная битва между ударными силами империализма и первой социалистической державой.

Начало войны не застало наши флоты врасплох. Несмотря на то что многие военно-морские базы подверглись ударам вражеской авиации в первые же часы войны, наш флот не потерял ни одного боевого корабля или самолета от первого удара противника. Не удалось гитлеровцам достичь и другой цели — постановкой магнитных мин в районах наших баз воспретить кораблям выход в море.

Все флоты с первого же дня войны активно вступили в борьбу с сильным противником, который пользовался поддержкой трех воздушных флотов и располагал к тому же рядом важных стратегических преимуществ, которые ему давали внезапность нападения и выгодность его исходных позиций. Если каждый из наших флотов мог вести боевые действия только на своем театре, то враг имел возможность производить оперативный маневр военно-морскими силами между театрами, усиливать те направления, где решались наиболее важные задачи, и создавать на них группировки, превосходившие по количественному и качественному составу советские флоты.

Так, например, если к началу войны противник на Баренцевом море имел 8 миноносцев, 6 подводных лодок и 35 сторожевых кораблей и катеров, то в 1943 г. здесь был

сосредоточен сильный флот, включавший 2 линейных корабля, 3 крейсера, 2 броненосца береговой обороны, 20 эскадренных миноносцев, 21 подводную лодку, около 100 сторожевых кораблей и тральщиков, 20 десантных кораблей и около 300 самолетов. В 1944 г. число действующих подводных лодок на этом театре было увеличено до 34, а в 1945 г. — до 65.

В самое напряженное время боев под Ленинградом немецкое командование сосредоточило в Балтийском море крупную группировку надводных кораблей для уничтожения нашего флота. Аналогичная группировка, включавшая линейные корабли, была создана и на Севере, когда противник стремился во что бы то ни стало прервать наши внешние морские коммуникации. В период борьбы за Одессу и Севастополь мощные группировки бомбардировочной и минно-торпедной авиации гитлеровцы перебазировали со Средиземного моря на Черное.

Возможности нашего Военно-Морского Флота в межтеатровом маневре были весьма ограниченными. Северный морской путь хотя и позволял перебрасывать часть сил флота с Тихого океана на Север и обратно, но только в течение двух-трех месяцев в году. Межтеатровый маневр с использованием внутренних водных путей вскоре после начала войны стал полностью невозможным, так как основные каналы оказались в зоне сухопутных фронтов. Не удовлетворяла потребностей и перевозка катеров и малых подводных лодок по железным дорогам.

По мере развертывания вооруженной борьбы условия базирования флотов все более ухудшались. Вскоре Балтийский флот мог опираться только на базы ограниченного района Кронштадт — Ленинград, находившегося в зоне досягаемости вражеской артиллерии. Черноморскому флоту пришлось базироваться лишь на не приспособленные для этого порты Кавказского побережья.

Советский флот с первого дня войны и до капитуляции Германии непрерывно вел активные боевые действия: подводные лодки вели поиск и уничтожали немецкие боевые корабли и транспорты, ставили мины на их путях; авиация, надводные корабли, особенно торпедные катера, настойчиво искали вражеские корабли и уничтожали их в море, в прибрежных водах и в базах противника.

Надводные корабли и авиация Черноморского флота наносили удары по военно-морской базе Констанца и нефтепромышленным районам Румынии. Авиация Краснознаменного Балтийского флота наносила удары по вражеским

аэродромам, где велась подготовка к массированным палатам на Ленинград. В августе 1941 г. авиация Балтийского флота нанесла удар по столице фашистской Германии — Берлину. Авиация, корабли и береговая артиллерия Северного флота наносили удары по узлам коммуникаций противника в районе Петсамо — Киркенес. Дунайская военная флотилия уже на четвертый день войны высадила несколько десантов, которые овладели румынским берегом Дуная на протяжении свыше 75 км. Это вынудило противника выделить значительные силы для борьбы с десантами, ослабив тем самым нажим на наши войска на главных направлениях, что имело немаловажное значение в тот трудный для нас период войны. Большой урон врагу нанесли корабли Пинской военной флотилии на реке Западный Буг.

Огромных усилий требовала борьба на морских сообщениях. В течение всей войны подводные лодки, авиация, торпедные катера, эскадренные миноносцы, а нередко и береговая артиллерия уничтожали вражеские транспорты с войсками и грузами. Такие действия велись систематически, и не было, пожалуй, ни одного дня, который не приносил бы успеха в решении этой задачи. Даже тогда, когда подводным лодкам Балтийского флота для выхода в море приходилось преодолевать Финский залив, буквально засыпанный минами и многократно перекрытый противолодочными рубежами, враг постоянно ощущал на себе силу ударов нашего флота. Северный флот непрерывно наносил удары по немецким транспортам, подвозившим подкрепления немецким войскам в Норвегии и Северной Финляндии и вывозившим пикелевую руду из Петсамо.

Чувствительность ударов североморцев по немецким коммуникациям вынужден был признать и Гитлер, который в директиве № 36 от 22 сентября 1941 г. утверждал, что «нарушение противником наших прибрежных коммуникаций в Заполярье еще более ограничило возможности осуществления планов горнострелкового корпуса — достигнуть Мурманска еще в этом году»<sup>1</sup>.

Большие потери врагу на морских коммуникациях нанесли и черноморцы.

Убедительное представление о потерях противника в результате действий советского Военно-Морского Флота в ходе Великой Отечественной войны дает табл. 17, составленная по двусторонним, подтвержденным, в том числе и немец-

---

<sup>1</sup> «Совершенно секретно! Только для командования». М., Наука, 1967, с. 333.



**Потери кораблей и судов Германии и ее союзников  
от воздействия советского Военно-Морского Флота**

Род оружия ВМФ СССР	Число потопленных кораблей и вспомогательных судов	Число потопленных транспортов	Полная вместимость потопленных транспортов, рег. тонн
Авиация . . . . .	<u>407</u> 428	<u>371</u> 369	<u>800296</u> 870550
Подводные лодки . . . . .	<u>33</u> 54	<u>157</u> 165	<u>462313</u> 476100
Надводные корабли . . . . .	<u>53</u> 106	<u>24</u> 60	<u>45197</u> 138400
Мины . . . . .	<u>103</u> 18	<u>110</u> 24	<u>250101</u> 58000
Береговая артиллерия . . . . .	<u>18</u> 25	<u>14</u> 13	<u>28646</u> 19000
Итого боевых потерь . . . . .	<u>614</u>	<u>676</u>	<u>1586553</u>
	631	631	1562050
Потери по неизвестным и другим причинам . . . . .	<u>94</u>	<u>115</u>	<u>251666</u>
	2	3	7800
Всего потерь за войну	<u>708</u>	<u>791</u>	<u>1838219</u>
	633	634	1569350

Примечание. В числителе показано число кораблей и транспортов, достоверность потопления которых подтверждена двусторонними данными, в знаменателе — дополнительное число кораблей и транспортов, достоверность потопления которых не подтверждена пока никакими другими данными, кроме наших.

кими источниками, данным. Как видно из табл. 17, в ходе Великой Отечественной войны наш флот нанес противнику весьма ощутимые потери.

Уничтожение морских транспортов существенно сказывалось на боеспособности войск противника. Так, например, один транспорт с грузом авиабомб нес на себе боезапас для 2000 самолето-вылетов бомбардировщиков; средний танкер обеспечивал заправку топливом 1500 бомбардировщиков или 5000 истребителей. Уничтожив за годы войны на коммуникациях около 1300 судов противника, наш флот оказал немалое влияние на ход вооруженной борьбы на сухопутном советско-германском фронте, где решался коренной вопрос об исходе войны.

Важное место в боевой деятельности флота в течение всей войны занимали воинские перевозки и их защита. Особое значение они приобрели на Севере после того, как противник перерезал Мурманскую железную дорогу. На Черном море они были жизненно необходимы в период обороны Одессы, Севастополя, Северного Кавказа, при проведении Керченско-Феодосийской десантной операции, а на Балтике — во время обороны Таллина, Ханко и Моонзундских островов и эвакуации их защитников, при усилении войск на ораниенбаумском плацдарме и при последующем освобождении Прибалтийских республик. Чрезвычайно ответственную задачу решали флоты и флотилии в обеспечении войсковых и народнохозяйственных перевозок по прифронтовым водным путям, особенно по Ладожскому озеру, когда под Ленинградом сложилась тяжелая обстановка, и по Волге.

На все наши театры по морским путям за годы войны было доставлено свыше 100 млн. тонн различных грузов, значительную часть которых составляли нефть и нефтепродукты. Силы флота обеспечили перевозку 17 млн. тонн грузов по внешним морским коммуникациям. За этими цифрами — тысячи походов кораблей и полетов самолетов, многие сотни боевых столкновений с надводными кораблями и подводными лодками противника, отражение ударов вражеских самолетов, преодоление плотных минных заграждений.

В годы Великой Отечественной войны советский Военно-Морской Флот полностью выполнил свой долг перед Родиной. Наши военные моряки не только находили наиболее правильные тактические и оперативные решения, но и демонстрировали свое бесспорное превосходство над врагом в искусстве применения новых методов вооруженной борьбы. Действия офицеров и матросов отличались героизмом, железной стойкостью и выдержкой в обороне, смелостью и

неотразимостью ударов в наступлении, высоким воинским мастерством, обогатившим советское военно-морское искусство. В ходе войны наши флоты не только приобрели богатый боевой опыт, но и разработали, по существу, новую тактику, теорию и практику подготовки и ведения морских операций. В то же время континентальный характер минувшей войны наложил свой отпечаток на содержание советского военно-морского искусства.

Действия нашего флота против морского противника составляли важную часть борьбы в целом. Однако его главные усилия с первых же дней войны были направлены на решение важнейшей задачи — содействие сухопутным войскам, которые несли на себе главную тяжесть защиты страны от напавшего врага и действиями которых в конечном счете определялся исход войны. При решении выпавших на долю флота задач он зарекомендовал себя мощной ударной силой, способной резко изменять обстановку в приморской полосе действий сухопутных войск, значительно облегчать им условия выполнения оперативных и стратегических задач.

Северный флот под командованием контр-адмирала А. Г. Головки ударами кораблей и авиации по группировкам немецко-фашистских войск, рвавшихся к Мурманску, многократными высадками морских десантов, действиями морской пехоты на берегу и пресечением морских перевозок противника сыграл важную роль в срыве наступления немецко-фашистских войск на правом фланге советско-германского фронта. Более 39 тыс. матросов и офицеров Северного флота были направлены в отряды морской пехоты.

Удержание незамерзающего порта Мурманск и военно-морской базы Полярное имело исключительно важное оперативно-стратегическое значение, так как позволило использовать в течение всей войны наиболее короткий морской путь для связи с союзниками. Это же дало возможность Северному флоту успешно решать задачи по защите своих коммуникаций, нарушению морских перевозок противника и по содействию сухопутным войскам в обороне, а затем и в наступлении.

Краснознаменный Балтийский флот, которым всю войну командовал вице-адмирал В. Ф. Трибуц, совместно с сухопутными войсками, защищая Лиепаю, Таллин, Моонзундские острова и военно-морскую базу Ханко, сковал стотысячную группировку войск противника, рвавшуюся к Ленинграду.

Устойчивость обороны Ленинграда, особенно в начале его осады, в значительной степени определялась энергичны-

ми действиями Балтийского флота, обеспечившего удержание в течение всей войны ораниенбаумского плацдарма, отвлекавшего на себя крупные силы врага. Более 110 тыс. матросов, старшин и офицеров послал Краснознаменный Балтийский флот для борьбы на суше. Под Ленинградом не было дивизии, в которой не сражались бы моряки-балтийцы. Мощная дальнобойная артиллерия флота служила прочным огневым щитом, основой обороны ближних подступов к городу-герою. Ее ударная мощь дополнялась невиданным упорством и неотразимыми атаками морской пехоты.

Нельзя переоценить роль Черноморского флота, возглавляемого вице-адмиралом Ф. С. Октябрьским, в обороне важнейших портов и в придании устойчивости южному флангу сухопутного фронта<sup>1</sup>. Успешное и длительное сопротивление в глубоком тылу противника Одесского оборонительного района, гарнизон которого в большинстве состоял из моряков и возглавлялся командиром военно-морской базы контр-адмиралом Г. В. Жуковым, было возможно лишь благодаря постоянной помощи с моря боевых кораблей и непрерывной доставке в осажденный город всего необходимого. Героическая оборона Одессы, более чем на два месяца сковавшая почти всю румынскую армию, понесшую тяжелые потери, задержала продвижение южного фланга группы армий «Юг» и серьезно нарушила стратегические планы гитлеровского командования.

30 сентября 1941 г. в связи с угрозой потери Крымского полуострова, а следовательно, и главной базы Черноморского флота и невозможностью одновременно оборонять Крымский полуостров и Одессу Ставка Верховного Главнокомандования решила эвакуировать Одесский район и его войсками усилить оборону Крымского полуострова.

Выполняя указания Ставки, Черноморский флот эвакуировал оборонявшие Одессу войска в Крым, где они помогли задержать противника на Перекопском перешейке, а затем приняли участие в обороне Севастополя.

Руководить как обороной Одессы, так и обороной Севастополя было поручено командованию флота, что в создавшихся условиях было единственно правильным решением. Именно флот подготовил, организовал и обеспечил оборону Севастополя, которую непосредственно возглавлял командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский. Флот полностью выполнил задачи, поставленные Став-

---

<sup>1</sup> С апреля 1943 г. до марта 1944 г. флотом командовал вице-адмирал Владимирский Л. А.

кой. Беспримерная в истории по героизму и продолжительности эпопея обороны Севастополя связала на восемь месяцев трехсоттысячную группировку противника и не позволила ей включиться в наступление на юге. Кроме того, удержание Севастополя в наших руках не позволило использовать морской путь в Азовское море для снабжения южной группы армий и воспрепятствовало прорыву фашистских войск к портам Северного Кавказа.

Ставка Верховного Главнокомандования в телеграмме защитникам Севастополя от 12 июня 1942 г. дала такую оценку действиям сил, оборонявших Севастополь: «Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для всей Красной Армии и советского народа».

В сообщении Советского информбюро от 4 июля 1942 г. в связи с оставлением Севастополя было сказано: «Военное и политическое значение севастопольской обороны в Отечественной войне советского народа огромно. Скользя большое количество немецко-румынских войск, защитники города спутали и расстроили планы немецкого командования. Железная стойкость севастопольцев явилась одной из важнейших причин, сорвавших пресловутое «весеннее наступление» немцев. Гитлеровцы проиграли во времени, в темпах, понесли огромные потери людьми».

Севастополь оставлен советскими войсками, но оборона Севастополя войдет в историю Отечественной войны Советского Союза, как одна из самых ярких ее страниц... Беззаветное мужество, ярость в борьбе с врагом и самоотверженность защитников Севастополя вдохновляют советских патриотов на дальнейшие героические подвиги в борьбе против ненавистных оккупантов».

После оставления нашими войсками Севастополя и всего Крымского полуострова создались условия для прорыва противника на Северный Кавказ, что означало реальную угрозу захвата фашистами этого важнейшего района и изменения военно-политической обстановки на Черноморском театре в связи с возможным выступлением Турции, занимавшей пока выжидательную позицию. Существование Черноморского флота зависело от удержания нашей армией Кавказского побережья. Но и устойчивость сухопутных войск, оборонявших приморские районы Кавказа, в свою очередь могла быть обеспечена только действиями флота. И эта задача была успешно выполнена Черноморским флотом, сыгравшим важную роль в исходе битвы за Кавказ.

В книге «Битва за Кавказ» Маршал Советского Союза А. А. Гречко писал: «В оборонительный период битвы за

Кавказ из девяти оборонительных операций, проведенных советскими войсками с июля по декабрь 1942 г., Черноморский флот и Азовская флотилия непосредственно участвовали в шести. <...>

Черноморский флот и Азовская военная флотилия, тесно взаимодействуя с сухопутными войсками, оказывали им большую помощь в обороне и разгроме гитлеровцев на Кавказе. <...>

Черноморский флот и Азовская флотилия оказывали существенную поддержку сухопутным войскам и в наступательный период. Высадкой десантов военно-морские силы способствовали войскам в прорыве мощной долговременной обороны противника. <...>

Важнейшая задача, поставленная Черноморскому флоту в период битвы за Кавказ,— надежное обеспечение наших морских сообщений вдоль Кавказского побережья — была успешно решена. <...>

Каспийская военная флотилия... обеспечила защиту исключительно важных для всей страны морских путей... <...>

Черноморский флот, Азовская и Каспийская военные флотилии с честью выполнили задачи, поставленные перед ними в битве за Кавказ»<sup>1</sup>.

Военно-Морской Флот за годы войны направил на сухопутные фронты более 400 тыс. офицеров, старшин и матросов, прошедших школу морской службы. Из них было сформировано более 40 бригад морской пехоты и морских стрелковых бригад, 6 отдельных полков и большое число отдельных батальонов и отрядов. Эти соединения и части отличались высокими боевыми качествами и поэтому использовались армейским командованием на наиболее ответственных участках фронтов. В самый напряженный период сражения за Москву в составе войск Западного и Северо-Западного фронтов действовало 8 морских стрелковых бригад.

Кроме того, части морской пехоты, остававшиеся в составе флотов и флотилий, общей численностью около 100 тыс. человек осуществляли сухопутную оборону военно-морских баз и островов, участвовали во многих десантах.

После завоевания стратегической инициативы Советскими Вооруженными Силами содействие приморским группировкам войск продолжало оставаться одной из основных задач флота, хотя ее содержание значительно изменилось, масштабы действий возросли, а условия для их выполнения

<sup>1</sup> Гречко А. А. Битва за Кавказ. 2-е изд., доп. М., Воениздат, 1973, с. 466, 467.

еще более усложнились из-за невозможности использовать отдельные районы базирования. Но несмотря на это, флоты успешно решали все поставленные перед ними задачи.

На Краснознаменном Балтийском флоте это выражалось в участии авиации, дальнобойной артиллерии и морской пехоты в прорыве блокады Ленинграда, в перевозках крупных контингентов войск на ораниенбаумский плацдарм, в высадке десантов, в сопровождении войск на берегу артиллерийским огнем и ударами авиации, в увеличении размаха действий на морских коммуникациях в целях уничтожения войск противника, эвакуировавшихся морем из Лиенау, Клайпеды, Свинемюнде и других портов.

Черноморский флот оказал действенную поддержку 18-й армии Северо-Кавказского фронта в ожесточенной борьбе за Новороссийск, превращенный гитлеровцами в мощнейший узел сопротивления — ключевую позицию так называемой Голубой линии обороны, за которой укрылись немцы на Таманском полуострове.

Высадка крупного морского десанта в предместье Новороссийска в феврале 1943 г. завершилась созданием в тылу врага плацдарма, названного Малой землей и превращенного вскоре в легендарную неприступную крепость.

Активный участник описываемых событий Л. И. Брежнев назвал высадку десанта на Малую землю «образцом военного искусства»<sup>1</sup>.

В сентябре 1943 г. войска 18-й армии стремительными ударами с малоземельского плацдарма и из района цементных заводов вместе с новым дерзким десантом, высаженным Черноморским флотом непосредственно в порт, освободили порт и город Новороссийск. Этим были предрешены быстрая ликвидация таманской группировки противника, создание условий для форсирования в дальнейшем нашими войсками Керченского пролива и захвата плацдарма в Крыму. При разгроме таманского плацдарма противника и проведении Керченско-Эльтигенской десантной операции, положившей начало освобождению Крыма, войска 18-й армии покрыли свои боевые знамена неувядаемой славой. Это в значительной степени явилось славным итогом титанической партийно-политической работы, проводившейся в войсках политическими органами, руководимыми начальником политотдела армии Леонидом Ильичом Брежневым.

Последующими действиями флота были прерваны пути эвакуации немецких войск из Крыма, а высадкой большого

---

<sup>1</sup> Брежнев Л. И. Малая земля. М., Политиздат, 1978, с. 14.

числа морских десантов ускорено освобождение южных районов нашей страны, Болгарии и Румынии.

Важную роль в разгроме врага на крайнем правом фланге фронта и освобождении Печенгской области и Северной Норвегии сыграл Северный флот.

В ходе оборонительных и наступательных операций на приморских направлениях советский флот, используя боевые корабли и малопригодные для десантирования войска суда, высадил морские десанты общей численностью более 250 тыс. человек с техникой и вооружением, что составляет примерно 30 дивизий войск. В среднем флот каждые две недели войны высаживал один десант. В то же время флот активными действиями не позволил немцам высадить ни одного крупного десанта на наше побережье, хотя они располагали десантными кораблями специальной постройки и имели опыт успешного проведения таких операций на Западно-Европейском театре.

Насыщенная рядом наступательных операций боевая деятельность Тихоокеанского флота (командующий адмирал И. С. Юмашев), Северо-Тихоокеанской (командующий вице-адмирал В. А. Андреев) и Амурской (командующий контр-адмирал Н. В. Антонов) военных флотилий в августе 1945 г. сыграла важную роль в быстром овладении нашими войсками Южным Сахалином, Курильскими островами и портами Кореи, содействовала продвижению высокими темпами советских войск в глубь Маньчжурии. Благодаря стремительным десантным операциям тихоокеанцев была нарушена связь Квантунской армии японцев с метрополией и успешно завершено ее полное окружение.

Выдающихся успехов в борьбе с врагом добились созданные на внутренних морях, крупных реках и озерах Азовская, Ладожская, Онежская, Беломорская, Волжская, Дунайская и другие флотилии. Они оказывали непосредственную и важную помощь сухопутным войскам как в оборонительных сражениях, так и в период наступления.

Беломорская военная флотилия решала задачи, связанные с функционированием морских путей в арктических районах и переходами кораблей и конвоев Северным морским путем. Каспийская военная флотилия надежно обороняла нашу основную нефтяную коммуникацию на Каспийском море. Ладожская военная флотилия обеспечивала Дорогу жизни — единственный путь, связывавший осажденный Ленинград со страной. Дунайская военная флотилия с тяжелыми боями прошла более 2000 км вверх по Дунаю и участвовала в освобождении от фашистов шести еврей



ских государств. В ходе боевых действий корабли этой флотилии перевезли по Дунаю и переправили через него в общей сложности около 250 дивизий. Действиям Волжской военной флотилии в Сталинградской битве дает высокую оценку Маршал Советского Союза В. И. Чуйков: «О роли моряков этой флотилии, об их подвигах скажу кратко: если бы их не было, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и без продовольствия и не выполнила своей задачи»<sup>1</sup>. В самый суровый период Великой Отечественной войны вместе с частями Советской Армии героически сражались моряки Пинской военной флотилии. В кровопролитных оборонительных боях на рубежах рек ее корабли поддерживали сухопутные войска и участвовали в обороне Киева. Возрожденная в 1943 г. Днепровская военная флотилия прошла с боями по рекам и каналам и закончила свой боевой путь на реке Шпрее в Берлине.

Таким образом, Военно-Морской Флот в течение всей войны успешно выполнял задачи, которые диктовались потребностями вооруженной борьбы на главном театре, где решался ее исход, т. е. на советско-германском фронте. Оперативно-стратегическое использование сил флота определялось необходимостью тесной увязки его оперативных плавов с планами фронтов и армий прежде всего в интересах разгрома основных сил противника на суше. Советский Военно-Морской Флот внес достойный вклад в достижение победы над фашистской Германией и империалистической Японией. Он сокрушил морскую мощь врага на Баренцевом, Балтийском и Черном морях, обеспечивая устойчивость стратегических флангов сухопутного фронта и всемерную поддержку наших войск в обороне и наступлении. В этой труднейшей из войн флот оправдал возложенные на него надежды, высокое доверие советского народа и полностью выполнил свой долг перед Родиной.

Опыт Великой Отечественной войны еще раз подтвердил правильность основного положения нашей военной доктрины, что победу над сильным противником можно завоевать только общими усилиями всех видов Вооруженных Сил. Опыт также показал, что в борьбе даже с континентальным противником важная роль принадлежит Военно-Морскому Флоту. Только согласованными усилиями всех видов Вооруженных Сил, полнокровных, гармонически развитых, хорошо подготовленных, предусмотрительно развернутых и все-

---

<sup>1</sup> Чуйков В. И. Начало пути. 2-е изд., испр. и доп. М., Воспиздат, 1962, с. 182.

сторонне обеспеченных, можно сломить военную мощь агрессора и добиться полной победы.

С самого начала войны перед нашим флотом возникло много крупных проблем технического и оперативно-тактического плана. Приходилось в кратчайшие сроки в условиях напряженной вооруженной борьбы не только полностью устранять выявившиеся в ее ходе недостатки мирного времени, но и решать многие неотложные задачи, связанные с ведением боевых действий. И надо признать, что кадры нашего флота оказались на высоте требований, которые предъявила им война. Были найдены совершенные способы использования сил флота в операциях по содействию сухопутным войскам в обороне и наступлении. По существу, заново была создана советская школа десантных операций, были определены организация и способы их проведения с привлечением малоприспособленного судового состава. Была разработана современная тактика подводных лодок и авиации, решены многие возникшие в ходе борьбы вопросы обороны баз с суши, организации взаимодействия сил, управления ими и обеспечения их действий.

Для нужд флота советская промышленность поставляла достаточное количество необходимых боевых и технических средств. Весьма сложным было возмещение потерь в корабельном составе в связи с утратой нами ряда судостроительных заводов и переключением значительных мощностей судостроительной промышленности на строительство танков и другого вооружения для армии. Поэтому в течение войны строились главным образом небольшие боевые корабли и катера. Несмотря на эти трудности, за время Великой Отечественной войны флот получил от промышленности 2 легких крейсера, 19 эскадренных миноносцев, 38 тральщиков, 54 подводные лодки и около 900 различных боевых катеров. Улучшилось качество вооружения и боевых технических средств флота — артиллерии, торпед, гидроакустики, связи. На кораблях появилась радиолокация. Минное и тральное оружие, в создание которого вложили свой талант такие выдающиеся советские ученые, как И. В. Курчатов, А. П. Александров и многие другие, приобрело новые качества благодаря внедрению неконтактной техники. Выросла количественно и качественно морская авиация, особенно торпедоносная.

Благодаря героическому труду советского народа флоты закончили войну более сильными, чем вступили в нее, достаточно боеспособными и ни в коей мере не утратили главенствующего положения на своих театрах. Немалое значе-

ние имели также опыт, приобретенный в ожесточенных боях личным составом флота, и его боевая закалка.

Таким образом, советскому Военно-Морскому Флоту в ходе войны пришлось решать одновременно две группы задач. Во-первых, вести борьбу на море с сильным противником, упорно стремившимся захватить инициативу и уничтожить силы нашего флота. Во-вторых, наш флот должен был обеспечить устойчивость стратегических флангов фронта и содействовать сухопутным войскам в обороне и наступлении. Такое использование сил флота в войне было единственно правильным и полностью соответствовало обстановке. При одновременном решении обеих групп задач наш флот показал себя активной и мощной силой, способной резко изменять обстановку как на морских направлениях, так и в приморской полосе действий сухопутных войск.

Ожесточенная борьба, развернувшаяся на морских театрах, превзошла по своим масштабам и размаху все предвоенные прогнозы. Приведенные в табл. 17 цифры потерь вражеского флота, для достижения которых потребовались многие тысячи боевых походов кораблей и вылетов самолетов, многочисленные морские бои и операции, ясно показывают непрерывность боевых действий советского Военно-Морского Флота против вражеского флота. Эта продолжавшаяся из дня в день борьба требовала исключительно высокого напряжения сил. Следует подчеркнуть, что наш флот действовал, как правило, в районах, которые избирались советским командованием, а не навязывались врагом. Силы флота сражались там, где они могли нанести противнику наибольший ущерб, необходимый для общего успеха борьбы.

Наш флот активными и решительными действиями не только способствовал достижению победы на советско-германском фронте, но и оказывал поддержку флотам наших союзников по антигитлеровской коалиции. Нанося удары по базам и морским коммуникациям, по вражеским корабельным группировкам, он вносил весомый вклад в борьбу с флотом противника на океанских театрах. Немецкое командование под влиянием активности нашего флота вынуждено было не только постоянно держать нацеленные для борьбы с ним значительные силы флота, но и систематически усиливать их кораблями и авиацией с Атлантического океана, Средиземного и Северного морей. Даже в самые напряженные периоды «битвы за Атлантику» из 141 немецкой подводной лодки, находившейся в районах боевых действий или в готовности в базах, в 1941—1944 гг. в среднем около 30, т. е. 20%, вели боевые действия на Черном, Балтийском и

Баренцевом морях. Состав вражеской авиации на этих морских театрах значительно усиливался в напряженные периоды и доходил до 1200 самолетов. Подобного массированного применения германской авиации на других морских театрах после нападения фашистов на Советский Союз не отмечалось.

Своими боевыми действиями советский Военно-Морской Флот способствовал решению задач союзниками в период «битвы за Атлантику», которой они придавали большое значение, хотя это направление не могло оказать решающего влияния на исход войны. Даже немецкое командование не считало его главным, что подтверждается заявлением Гитлера в январе 1943 г.: «Мы должны ясно понять, что эта подводная война будет бесполезной, если мы не сможем победить Россию на Востоке»<sup>1</sup>.

Именно поэтому США и Англия без особых помех со стороны противника, использовавшего все свои ресурсы на советско-германском фронте, смогли в ходе войны построить новый крупный транспортный флот, численность которого вдвое превысила потери на коммуникациях, а также создать огромные силы для борьбы с германскими подводными лодками, включавшие 133 конвойных авианосца, 1500 миноносцев, фрегатов и корветов, 1900 охотников за подводными лодками, 1000 тральщиков и несколько тысяч самолетов. Следовательно, в том, что союзникам удалось в известной мере выиграть «битву за Атлантику», немалая заслуга Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Правильно оценивали это положение многие американские и австралийские солдаты, написавшие советским воинам письмо, в котором было сказано: «Пока мы собирали силы для будущих боев, вы сражались и проливали кровь»<sup>2</sup>.

Таким образом, наш Военно-Морской Флот в течение всей войны успешно решал в сложных условиях поставленные перед ним задачи.

Вместе с Военно-Морским Флотом в боевых действиях на море принимали активное участие транспортный и промысловый флоты нашей страны. Транспортные и другие суда совершали тысячи рейсов по внутренним и внешним коммуникациям, подвергаясь атакам кораблей, самолетов и

---

<sup>1</sup> Морисон С. Битва за Атлантику выиграна. М., Воениздат, 1959, с. 80.

<sup>2</sup> Международная солидарность трудящихся в борьбе за мир и национальное освобождение, против фашистской агрессии, за полное уничтожение фашизма в Европе и Азии (1938—1945). М., Советская Россия, 1962, с. 586.

подводных лодок противника, участвовали во многих десантных операциях. Значительная часть их после соответствующего дооборудования выполняла боевые задачи в повседневных боевых действиях в составе судов военно-морских баз. Особенно важной для транспортного флота была задача обеспечения перевозок воинских и народнохозяйственных грузов.

За годы войны советский транспортный флот, располагая сравнительно небольшим составом судов, перевез свыше 100 млн. тонн необходимых стране и фронту грузов<sup>1</sup>.

Часть судов транспортного флота была передана Военно-Морскому Флоту. С началом боевых действий 32 транспортных судна, оказавшиеся во вражеских портах, были захвачены противником. Остальная часть судов с первых же дней войны самоотверженно выполняла задачи по перевозке воинских и народнохозяйственных грузов. Плавая и проводя погрузо-разгрузочные операции в зонах военных действий, наш транспортный флот понес значительные потери.

Частичное восполнение боевых потерь в судах осуществлялось за счет поставок из США по ленд-лизу. Но это не могло коренным образом улучшить положение. Успех в выполнении перевозок был достигнут главным образом за счет перенапряжения сил, в результате героизма и мужества моряков транспортного флота, совершенствования организации обеспечения перевозок.

О героической работе моряков еще в 1942 г. хорошо писала «Правда»: «Отечественная война советского народа потребовала от морского транспортного флота, от советских моряков напряженной и по-военному оперативной работы. С первых же дней войны для них сложились труднейшие условия работы. Враг производил разбойничьи нападения на советские суда. <...> Транспортные суда вместе с военными кораблями под огнем противника бесстрашно доставляют боевое снаряжение, горючее и продовольствие доблестным советским воинам. Враг пытался и пытается помешать плаванию наших судов, совершающих заграничные рейсы. <...> В огне войны моряки прошли боевую проверку. Они показали себя мужественными, достойными сынами Родины»<sup>2</sup>.

Поистине героические страницы в историю войны вписали моряки-североморцы не только переходами через Атлантику, но и плаваниями по трассе Северного морского пути.

<sup>1</sup> См.: Морской флот, 1974, № 8, с. 1.

<sup>2</sup> Правда, 1942, 9 июня.

Противник настойчиво стремился прервать важную северную коммуникацию, используя для этого авиацию, подводные лодки и надводные корабли вплоть до линкоров. Однако благодаря мужеству и стойкости советских моряков Северный морской путь надежно служил делу нашей победы.

С первого дня войны балтийские транспортные суда также включились в воинские и народнохозяйственные перевозки. Под непрерывными ударами врага они обеспечивали всем необходимым прибрежные и островные гарнизоны в Финском и Рижском заливах, четко проводили эвакуацию населения и промышленного оборудования из опасных районов.

Транспортные суда и обеспечивающие их боевые корабли действовали на этом театре в исключительно сложной и опасной минной обстановке, подвергались непрерывным ударам авиации и торпедным атакам морских легких сил противника. Но и в этих условиях моряки транспортного флота внесли свой вклад в 900-дневную оборону Ленинграда, осуществляя важные морские перевозки между разрозненными гарнизонами в восточной части Финского залива и через Ладожское озеро — по коммуникации, справедливо названной Дорогой жизни.

Исключительно тяжелые испытания выпали на долю моряков Азово-Черноморского бассейна. Вместе с военными моряками они достойно обеспечивали морские коммуникации с осажденными городами и сделали многое, чтобы стали возможными 73-дневная оборона Одессы и 250-дневная оборона Севастополя, полностью заблокированных с суши.

Несмотря на яростное противодействие противника, на Черном море успешно действовали коммуникации не только с Одессой и Севастополем, но и вдоль Кавказского побережья, сыгравшие важную роль в борьбе за Новороссию и в битве за Кавказ. Только за период с начала войны и до конца 1942 г. в результате тесного боевого содружества военных моряков и моряков транспортного флота по морским коммуникациям на Черном море было перевезено около 1,5 млн. человек и почти 1 млн. тонн различных грузов<sup>1</sup>.

Поистине выдающуюся роль моряки транспортного и промышленного флотов сыграли в высадке дерзких морских десантов в районы Феодосии, Керчи, Новороссийска, парашивании сил десантных войск и в обеспечении их всем необходимым.

---

<sup>1</sup> См.: История военно-морского искусства, с. 285.

Моряки каспийских транспортных судов также с честью выполнили свои задачи в войне. Они обеспечили бесперебойное снабжение армии и страны нефтью, поступавшей из главного нефтяного резервуара — Баку, выполнили очень трудную задачу по обеспечению воинских и народнохозяйственных перевозок по Каспийскому морю, в том числе импортных грузов, поступавших через Иран из Персидского залива. Противник упорно пытался прервать наши коммуникации, особенно в наиболее уязвимых звеньях — на Астраханском рейде, в Волго-Каспийском канале и в районе Махачкалы. Но корабли охранения и транспортные суда отважно вступали в бой с врагом. Во второй половине 1942 г., когда противнику удалось временно прервать наши сухопутные коммуникации с Кавказом, главная тяжесть в снабжении действовавших там войск легла на морской флот и Каспийскую военную флотилию. О масштабах выполненной моряками работы можно судить хотя бы по тому, что только в августе — сентябре 1942 г. ими были перевезены из Астрахани и Красноводска в Махачкалу без потерь два стрелковых и один кавалерийский корпус с вооружением, сыгравшие существенную роль в битве за Кавказ<sup>1</sup>.

Весомый вклад в дело победы внесли и моряки-дальневосточники. Хотя в начале войны районы их плавания и не являлись театрами военных действий, но уже с декабря 1941 г. стали опасными в связи с начавшейся войной Японии против США и Англии. Следует прямо сказать, что военно-морские силы милитаристской Японии не очень утруждали себя обязанностью разбираться в том, кто им попадается навстречу в море — судно противника или нейтральной стороны. Действуя по правилам пиратов, японские подводники и летчики атаковали советские транспортные суда. За годы войны Дальневосточное государственное морское пароходство от этих враждебных акций потеряло 25 транспортных судов<sup>2</sup>, что составляло почти 30% их первоначального состава.

Не менее героические подвиги в это грозное время совершали и моряки промыслового флота, значительная часть судов которого пополнила ряды Военно-Морского Флота. Они самоотверженно вели борьбу с минной опасностью, подводными лодками и выполняли другие боевые задачи. Экипажи судов, используемых по прямому назначению, перед-

---

<sup>1</sup> См.: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., Воениздат, 1974, с. 416.

<sup>2</sup> См.: Морской флот, 1974, № 9, с. 9.

ко подвергаясь ударам сил противника, мужественно добывали рыбу и другие морепродукты для снабжения воинов фронта и тружеников тыла.

\* \* \*

Для обеспечения решения военно-политических задач государства всегда стремились иметь вооруженные силы, в том числе военно-морские флоты, и поддерживать их на современном уровне. В составе вооруженных сил страны флоты выполняют важную роль одного из орудий политики государства в мирное время и являются могучим средством достижения политических целей вооруженной борьбы в военный период. При этом политика, учитывающая необходимость морской мощи страны, является важным фактором, определяющим характер строительства флота. Даже краткое рассмотрение вопроса о роли военных флотов в войнах и в политике государств в мирное время неизбежно приводит к выводу о том, что этому компоненту морской мощи государства всегда принадлежала важная роль. С помощью военных флотов морские государства достигали важных стратегических целей в войнах, а также в мирное время, используя их в качестве веского аргумента в спорах со своими соперниками.

Реальный вклад флотов в достижение целей той или иной войны определялся многими условиями и факторами, прежде всего характером войны и особенностями вооруженных сил противоборствующих сторон. В одних случаях флотам принадлежала ведущая роль в войне, в других они являлись помощниками сухопутных армий. В целом же флоты в подавляющем большинстве случаев вносили весомый вклад в достижение целей войн, проводившихся с их активным участием.

В то же время история дает нам примеры того, как флоты одним своим присутствием или даже только существованием оказывали определенное, подчас весьма существенное влияние на исход вооруженной борьбы на сухопутных театрах, выступая лишь в качестве потенциальной угрозы дальнейшего продолжения войны или изменения ее характера в пользу государства, располагающего более сильным флотом.

Эта тенденция, характерная для многих войн, ярко проявилась в войнах эпохи империализма, особенно в японо-китайской, испано-американской и русско-японской, в ходе которых флоты сыграли решающую роль в достижении стратегических целей вооруженной борьбы. Однако в последующем, как в первой, так и во второй мировой войне, харак-



тер влияния результатов действий флотов на исход войны существенно изменился.

С помощью флотов вооруженные силы противоборствующих коалиций распространили вооруженную борьбу практически на весь Мировой океан, придали ей глобальный характер. Для создания, развития и использования флотов в сфере их действий были затрачены огромные материальные и людские ресурсы, борьба на море отличалась исключительной напряженностью, изобиловала многими кризисными ситуациями и тем не менее не смогла привести к непосредственному, быстрому и решительному поражению немецкого фашизма. Только героическая, самоотверженная, бескомпромиссная борьба Советской Армии, сокрушившей сильнейшую военную машину капиталистического мира на суше, привела всю антигитлеровскую коалицию к великой победе.

Во второй мировой войне влияние многогранной и интенсивной боевой деятельности военно-морских флотов на общий ход вооруженной борьбы на главном ее театре проявлялось не через вооруженную борьбу, как это было раньше, когда результаты того или иного морского сражения сразу же сказывались на ходе вооруженной борьбы в целом. Результаты операций флотов, среди которых наиболее существенное значение имела борьба на морских коммуникациях, могли влиять на ход вооруженной борьбы на главном, советско-германском фронте лишь через частичное ослабление экономики фашистской Германии, вызванное потерями на море. Удельный же вес этих потерь в общем балансе экономических ресурсов практически всей Европы, используемых гитлеровским командованием в войне, был весьма незначительным.

Лишь на заключительном этапе войны, когда героическими усилиями Советских Вооруженных Сил была в корне подорвана ударная мощь немецко-фашистской армии, флоты наших бывших союзников предприняли ряд попыток непосредственно в стратегическом звене воздействовать на ход вооруженной борьбы на суше, высадив крупные десанты в Сицилии, Италии, а затем в Нормандии. В целом эти действия были успешными. Они в определенной мере ускорили безоговорочную капитуляцию уже обреченной немецко-фашистской армии и проявились лишь в качестве второстепенного фактора в процессе сокрушения гитлеровской военной машины тогда, когда противник практически утратил способность оказывать эффективное противодействие амфибийным операциям объединенных сил флотов союзников.

Иной была роль флотов для тех стран, для которых мор-

ские коммуникации являлись, по существу, жизненно важными артериями, питавшими их военный потенциал и в конечном счете определявшими их военную мощь. Для Великобритании, например, в вооруженных силах которой ведущее положение занимал военно-морской флот, результативностью его действий в большой мере определялась ее способность не только продолжать борьбу, но и выжить в войне. Последнее оказалось реальным лишь тогда, когда основная часть военного потенциала фашистского блока использовалась на советско-германском фронте.

Иначе говоря, в ходе первой и особенно второй мировых войн флоты морских капиталистических держав выступали в качестве фактора, обеспечивавшего продолжительное участие этих держав в войне, ведущейся на истощение противника, обладающего крупными сухопутными армиями. Эту функцию флоты выполняли с большим напряжением сил, создавая порой критические ситуации, ставившие противника перед угрозой поражения.

Военно-морские флоты, особенно в ходе двух мировых войн, в полной мере раскрыли такие свои качества, как большая ударная мощь и высокая мобильность, позволявшие им концентрировать крупные силы в различных районах Мирового океана для решения важных задач. Они показали свою способность в короткое время достигать важных результатов, существенно изменять стратегическую обстановку на отдельных театрах военных действий. В то же время флоты продемонстрировали большие возможности в решении многоплановых оперативных задач наступательного характера как в сфере противоборства с флотом противника, так и в сфере действий против берега.

Характерно также последовательное перераспределение основных усилий флотов из сферы противоборства с ударными силами флота противника в сферу действий на коммуникациях, а затем и против берега, получившее наибольшее распространение во второй мировой войне. Эта тенденция стала ведущей в послевоенный период, когда генеральным направлением развития флотов стало создание сил и средств, способных оказывать непосредственное влияние не только на ход, но и на исход вооруженной борьбы на сухопутных фронтах, а не только в сфере противоборства с флотами противника.

Анализ расстановки сил на международной арене сегодня, резкое увеличение возможностей современных флотов применить стратегические морские ракетно-ядерные системы, решающим образом воздействовать на все фронты во-

оруженной борьбы дают основание утверждать, что не только абсолютное, но и относительное значение вооруженной борьбы на море, бесспорно, возросло.

Нашему государству — великой континентальной и морской державе мира — на всех этапах его истории был необходим могущественный флот в качестве неперменной составной части Вооруженных Сил.

Необходимость иметь мощный Военно-Морской Флот, соответствующий географическому положению нашей страны и ее политическому значению как великой мировой державы, была ясна давно. Однако особенно остро этот вопрос встал в послевоенные годы, когда в результате изменений в расстановке сил на мировой арене СССР и другие социалистические страны оказались окруженными враждебной коалицией морских государств, что создало серьезную угрозу ракетно-ядерного нападения с океанских и морских направлений. Поэтому Центральный Комитет Коммунистической партии и Советское правительство, продолжая политику мирного сосуществования государств с различным социальным строем, борясь за сокращение стратегического наступательного оружия и предотвращение новой мировой войны, претворяют в жизнь заветы В. И. Ленина об укреплении обороны нашей страны, проявляют неослабное внимание к укреплению Вооруженных Сил, в том числе к гармоничному, сбалансированному развитию сил океанского Военно-Морского Флота, отвечающего требованиям современности, способного противостоять любым проискам врагов и поставить потенциального агрессора перед необходимостью самому решать те проблемы, которые он создает для нашей страны.

Забота Коммунистической партии и советского народа о доблестных Вооруженных Силах страны, в том числе и о Военно-Морском Флоте, служит верным залогом того, что Советский Союз и впредь будет оставаться не только сильнейшей континентальной, но и могущественной морской державой, верным стражем мира на Земле.

В современных условиях в связи с созданием ракет межконтинентальной дальности, оснащенных ядерными боеголовками, и атомных подводных лодок произошли значительные изменения во взглядах на роль и место вооруженной борьбы на океанских театрах, а следовательно, и военно-морских флотов в системе вооруженных сил государств. Возникли новые задачи военного кораблестроения, получило дальнейшее развитие военно-морское искусство, возникли новые формы использования сил флотов.

## ГЛАВА

## III

РАЗВИТИЕ ВОЕННЫХ ФЛОТОВ  
ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

**П**осле окончания второй мировой войны империалистические державы, лидерство над которыми захватили США, не отказались от планов сокрушения социализма и восстановления своего бывшего безраздельного господства на планете. Характеризуя этот период, товарищ Л. И. Брежнев в своей книге «Возрождение» писал: «Началась «холодная война». Она воцарилась на долгие годы, по существу на два десятилетия. Это был не первый и, к сожалению, не последний случай, когда капиталистические державы, уповая на наши трудности, пытались диктовать нам свою волю, шиваться в наши внутренние дела»<sup>1</sup>.

Развязав «холодную войну», империалисты начали безрешную гонку вооружений и лихорадочную подготовку новой мировой войне против стран социалистического союжества, проводя интенсивные исследования путей более эффективного развития своих вооруженных сил и способов использования и придавая особое значение военно-морскому флоту.

После второй мировой войны, как, впрочем, и после всех минувших войн, дальнейшее развитие и строительство военно-морских сил некоторое время определялись взглядами, возникшими в результате анализа приобретенного боевого опыта, — признавалось возрастание роли авианосцев, подводных лодок и амфибийных сил во всем комплексе вооруженной борьбы на море. Вместе с тем применение американцами на последнем этапе войны атомной бомбы вызвало в известной мере шоковое состояние у военно-морских теоретиков и правительственных кругов традиционных морских государств. В силу этого в течение примерно десяти

<sup>1</sup> Брежнев Л. И. Возрождение. М., Политиздат, 1978, с. 7.

послевоенных лет в строительстве флотов некоторых капиталистических государств возникла своеобразная депрессия.

В военных кругах в это время все шире разворачивалась дискуссия о влиянии ядерного оружия на характер вооруженной борьбы во всех ее сферах — на суше и на море. Многих военных специалистов волновали вопросы устойчивости флота в условиях ядерной войны, влияния ядерного оружия на конструкцию кораблей, их вооружение, живучесть и на другие тактические свойства. Первоначально во многих странах, в том числе и у нас, возникло стремление рассматривать эту проблему с негативных позиций, что нередко служило основанием для высказывания крайних взглядов, доходивших до отрицания возможностей действенных флотов в условиях применения ядерных средств. Примерно так же оценивались американцами и возможности сухопутных армий, вопрос о целесообразности существования которых в составе вооруженных сил долгое время не сходил со страниц военной печати США. Все это происходило при тех ограниченных возможностях применения атомных средств, которыми располагали лишь США. В то время США имели ядерное оружие, весьма далекое от совершенства. Речь идет об атомной бомбе, которую единственный ее носитель — самолет мог использовать только со сравнительно близкого расстояния от цели, практически проникнув в зону наиболее сильной ПВО.

Следует подчеркнуть, что распространению взглядов о всесилии атомной бомбы в большой мере способствовала преднамеренно раздуваемая пропаганда, исходившая из империалистических кругов США и преследовавшая достижение определенных политических целей. Она всеми имевшимися в ее распоряжении средствами стремилась возвести атомную бомбу в разряд единственного, «абсолютного» оружия. Используя монополию на это средство борьбы, американская военщина хотела запугать народы мира и упрочить военное превосходство США, которое рассматривалось в качестве важнейшей предпосылки для политического руководства всем миром. Этому же способствовала широкая реклама испытаний атомного оружия, в том числе и проводившихся у атолла Бикини в 1946 г. в целях выявления влияния поражающих факторов на корабли различного боевого назначения.

Но возможности американской пропаганды в нагнетании страхов и раздувании ажиотажа вокруг нового оружия оказались далеко не безграничными. Безудержное расхва-

ливание этого оружия и намеренное преувеличение его возможностей превратились в его отрицание. Чем крикливее становилась пропаганда устрашения, тем интенсивнее рос круг людей, способных понять и раскрыть реальные возможности нового оружия. Во многих странах все чаще и громче начали звучать голоса тех, кто пытался найти реальные рамки и условия, в которых вооруженные силы смогут действовать на суше и на море, определить принципы использования не только ядерных, но и обычных средств борьбы в реальной боевой обстановке. Среди них следует отметить французского адмирала П. Баржо, интересная книга которого «Флот в атомный век»<sup>1</sup> вышла в 1956 г. В ней утверждалось, что испытания атомного оружия у атолла Бикини не завели флоты в тупик, а, наоборот, широко открыли перед ними дверь в открытое море.

Создание ядерного оружия в Советском Союзе в корне изменило подход к проблеме атомной войны. Оно привело к ликвидации так называемой американской монополии на новые средства борьбы и к краху надежд на мировое господство. Многие политические и военные деятели западных стран, безропотно следовавшие в кильватере американской пропаганды, начали мучительные поиски путей реальной оценки сложившегося соотношения сил в мире. Можно считать, что с этого момента в строительстве вооруженных сил ведущих стран мира, оправившихся от гнетущего влияния, вызванного американской рекламой своего абсолютного превосходства, начался новый этап. Пересматривались роль и место различных видов вооруженных сил в вооруженной борьбе, изыскивались новые способы доставки ядерного оружия к объектам поражения и средства защиты от его поражающих факторов. По мере того как проявлялась реалистическая оценка возможностей этого оружия, все более четко стали вырисовываться общие контуры вооруженных сил, способных вести боевые действия во всех возможных условиях.

Этот процесс ознаменовал собой начало военно-технической революции, так как по размаху и глубине он превосходил все реформы и преобразования, происходившие в прошлом в армиях и флотах мира. Он заставил пересмотреть не только тактику, чем неоднократно завершались коренные преобразования вооруженных сил, вызванные появлением нового оружия, но и многие технические средства ведения

---

<sup>1</sup> См.: Баржо П. Флот в атомный век. М., Изд-во иностр. лит., 1956.

войны. Большую роль в ускорении процесса технических преобразований во всех аспектах военного дела сыграли использование атомной энергии для движения кораблей и выдающиеся открытия в области радиоэлектроники и ракетостроения. Возникла необходимость коренным образом преобразовать структуру вооруженных сил в целом и каждого вида их в частности, а также систем вооружения, управления, взаимных связей между армиями и тылом. Это обстоятельство значительно изменило понятие «сбалансирование вооруженных сил». Сбалансированные силы должны были стать способными выполнять различные боевые задачи как в условиях применения ядерного оружия, так и без него.

Советский Союз не мог быть исключением в этом процессе поисков, наоборот, в решении многих вопросов он стал во главе тех, кто трезво оценивал возможности атомного оружия и его влияние на характер войны, строительство вооруженных сил и развитие современной военной техники. Но в то же время и у нас в военно-научных кругах высказывались крайние взгляды, суть которых сводилась к отрицанию роли отдельных видов вооруженных сил и систем вооружения. Отрицалась даже возможность флота действовать в море, а следовательно, и его необходимость для страны. А с появлением ракетного вооружения такую же судьбу предрекали и авиации. Непонимание характера современной войны и роли в ней ракетно-ядерного оружия, слепое преклонение перед «всесилием» атомной и водородной бомб порождали стремление следовать принципу одностороннего развития вооруженных сил. Все это вызывало определенную эрозию нашей военной теории, но вместе с тем и полезные дискуссии среди различных категорий военных специалистов.

К чести нашей военной науки, отвергающей субъективизм, прочно опирающейся на марксистско-ленинскую диалектику, исторический материализм и ленинское учение о войне и армии, она не только опровергла эти ошибочные концепции, но и открыла пути для развития новых взглядов, отражающих реальную расстановку сил на мировой арене и в полной мере отвечающих современным направлениям развития вооруженных сил.

## ВОЕННЫЕ ДОКТРИНЫ США И НАТО

Великая победа Советского Союза над самой мощной военной машиной капиталистического мира — фашистской Германией и милитаристской Японией значительно ослаби-

ла силы мирового империализма. В этих условиях США возглавили лагерь империализма в целях объединения всех антикоммунистических сил для борьбы против сил социализма.

В соответствии с этими планами в 1949 г. был создан агрессивный военный блок НАТО, включавший первоначально 12, а затем 15 капиталистических государств, и среди них такие морские державы, как США, Великобритания, Франция, Канада, Италия, Турция, ФРГ, Греция, Норвегия, Дания. Вскоре были образованы еще два агрессивных блока — СЕНТО и СЕАТО<sup>1</sup>, причем в последний вошли США, Великобритания, Франция, Австралия, Новая Зеландия, Пакистан, Филиппины и Таиланд. Все эти военные блоки ориентированы на обеспечение проведения экспансионистской политики империализма в важнейших районах мира.

В НАТО ведущее положение заняли крупные морские державы, прежде всего США и Англия, суммарное водоизмещение военных флотов которых после второй мировой войны составляло 10,5 млн. тонн<sup>2</sup>. Дания, Исландия, ФРГ, Норвегия, Турция и Греция хотя и не имеют сильных флотов, однако занимают исключительно выгодное стратегическое положение на морских театрах, благодаря которому НАТО замыкает западное полукольцо окружения СССР и может осуществлять постоянный контроль за выходами из Балтийского и Черного морей. Италия тоже не располагает сильным флотом, но ее выгодное положение в центральной части Средиземного моря создает большие удобства в организации базирования и обеспечении действий флота США и НАТО на этом важнейшем театре.

Таким образом, НАТО является союзом морских государств, обладателем мощных военно-морских сил, занимающих выгодные стратегические позиции в Мировом океане.

Сферы влияния других агрессивных блоков распространяются также и на Тихий океан. Это позволяет странам — участницам НАТО и других блоков, в первую очередь США, использовать многочисленные иностранные военные базы и прибрежные районы в Восточном полушарии для угрозы СССР с морских направлений, а также иметь подготовленные, выгодно расположенные, укрепленные позиции и исходные рубежи для развертывания в кратчайшее время сил и средств в необходимых им зонах океанов.

<sup>1</sup> Под ударами национально-освободительного движения в 1978 — 1979 гг. оба блока развалились.

<sup>2</sup> Суммарное водоизмещение кораблей английского флота было 3,5 млн. тонн.



Вместе с тем американское военное руководство всеми силами интенсифицировало развитие собственных вооруженных сил, которые, опираясь на ядерное оружие, должны были занять доминирующее положение в мире и иметь неоспоримое стратегическое превосходство над вооруженными силами стран социалистического содружества. При этом постоянное и неослабное внимание уделялось развитию военно-морских сил. На это регулярно выделялась значительная часть военных ассигнований, что позволяло быстро наращивать ударную мощь флота США. Океаны постепенно превращались в районы стартовых позиций стратегического оружия. Стремление во всех случаях решать внешнеполитические проблемы, опираясь на вооруженные силы, стало основной формой деятельности американских империалистов, что вместе с развитием общего кризиса капитализма неизбежно привело к усилению милитаризации страны и гонки вооружений. В соответствии с этой политикой и в интересах ее обеспечения разрабатывалась и изменялась военная доктрина США.

Военные доктрины других стран НАТО вытекают из доктрины США — ведущего государства этого блока — и развиваются на основе концепции так называемой взаимозависимости, или военной интеграции. Но вместе с тем на формирование этих доктрин немаловажное влияние оказывает возрастающее стремление большинства государств блока к проведению более независимой от США политики и к созданию национальных военно-стратегических концепций. Сильнейшие из партнеров США ведут борьбу за ключевые позиции в этом блоке, добиваясь более выгодного для себя решения важнейших политических проблем Европы.

В развитии своих военно-морских сил и во взглядах на их боевое использование такие традиционно морские державы, как Великобритания, Франция, следуют за США. Однако их экономические возможности позволили создать лишь ограниченные стратегические подводные ракетно-ядерные системы и авианосные силы.

Флотам других участников блока НАТО, в том числе ФРГ и Италии, согласно концепции «взаимозависимости» отводится вспомогательная роль. Их задачи ограничиваются в основном содействием сухопутным войскам и защитой морских коммуникаций. Поэтому будет вполне закономерным сосредоточить главное внимание на анализе эволюции военной доктрины США.

В развитии этой доктрины можно выделить три основ-

ных этапа, вызвавших появление на свет трех основных стратегических концепций.

**Первый этап**, охватывающий период с конца 40-х до начала 60-х годов, характеризуется зарождением, разработкой и официальным принятием американским руководством в 1953 г. так называемого нового курса в национальной политике США, известного как политика «с позиции силы», и стратегии «массированного возмездия».

В этот период в США широкое распространение получила идея превентивной атомной войны против Советского Союза, возникшая еще тогда, когда принималось решение об уничтожении Хиросимы и Нагасаки. Такая варварская демонстрация «абсолютного» оружия явно преследовала политические цели и не имела военной необходимости. Она была пужна военно-монополистическим кругам, стремившимся к завоеванию мирового господства и надеявшимся, что эта акция «сделает Россию более сговорчивой в Европе». Очень метко охарактеризовал атомную бомбежку двух японских городов американский профессор П. Блэкетт, который назвал ее не столько последним военным актом второй мировой войны, сколько первым актом «холодной войны» против Советского Союза.

Намерение диктовать свою волю миру, в том числе и Советскому Союзу, предельно точно продемонстрировал лидер ~~новых~~ претендентов на мировое господство — президент Трумэн. «США сегодня, — заявил он, — самая сильная держава, нет никого сильнее ее... Обладая такой силой, мы должны взять на себя ответственность и руководство миром»<sup>1</sup>. Так как уничтожение Хиросимы и Нагасаки не оказало влияния на политику Советского Союза, вновь была поднята волна военной истерии. Теперь уже не только реакционная печать призывала начать превентивную войну против СССР, но и с трибуны конгресса раздавались голоса о том, что США «имеют силу» и должны «использовать ее сейчас же», пока они монопольно владеют атомной бомбой и огромнейшими флотом и ВВС. Атомной бомбой «размахивали» не только военные, но и сам президент Трумэн. Считая, что атомная бомба очень подходит для того, чтобы «вытеснить русских из Европы», он принимает решение об использовании ее в Европе в случае возникновения «чрезвычайных обстоятельств».

Идея американского атомного всеисилия была широко распространена в высших военных кругах. Ужасающая рав-

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Листвинов Ю. Н. Первый удар. М., Международные отношения, 1971, с. 12.

рушительная сила атомной бомбы породила точку зрения, что будто бы она позволит США установить свой глобальный полицейский надзор, навязать народам мир по-американски.

Первоначально именно за ВВС закрепились роль главной силы в ядерной войне — так как одним из их преимуществ был боевой опыт применения атомных бомб. В качестве других преимуществ назывались «превосходящая мощь» американской стратегической авиации и «неуязвимость» территории США для ответного удара противника.

В Пентагоне рассчитывали, что, располагая значительным числом бомбардировщиков дальнего действия, а также военно-воздушными базами, расположенными кольцом в непосредственной близости от советских границ, американские ядерные силы окажутся в состоянии прорвать противовоздушную оборону противника, уничтожить все намеченные цели или подавляющее большинство их.

Исходя из этих соображений, руководство США резко интенсифицирует усилия по развитию ВВС и по расширению сети своих заморских баз.

В июне 1948 г. американский конгресс одобряет законопроект о расширении численности военно-воздушных сил до 70 крыльев, а в июле США получают согласие лейбористского правительства Великобритании на размещение в стране 60 бомбардировщиков В-29 с ядерными бомбами на борту. После подписания Североатлантического пакта в апреле 1949 г. вся Западная Европа оказалась связанной американской ядерной стратегией. Число военных баз США к концу 60-х годов достигло 3400. Разрывы в этой сети, приходящиеся на морские и океанские направления, должны были перекрыть ВМС. На территориях, смежных с границами нашей страны, были развернуты многомиллионные армии, в десять раз превосходившие по численности вооруженные силы союзников на основных театрах в годы второй мировой войны. Все это делалось в расчете на то, что территория США, как и раньше, будет находиться вне досягаемости ответных ударов и, таким образом, не будет являться театром военных действий. Оценивая значение этого договора, влиятельный конгрессмен К. Кэннон подчеркивал, что подписание пакта о НАТО дало США необходимые базы и «теперь для нанесения удара по Москве и всем другим городам России... мы должны иметь лишь необходимое число самолетов, пригодных для транспортировки ядерного оружия».

Вместе с тем под влиянием успехов Советского Союза в

создании атомного оружия и потери американцами «атомной монополии» взоры американского военного руководства стали все чаще обращаться в сторону флота, который как потенциальный носитель ядерного оружия в меньшей степени зависел от стесняющего влияния внешнеполитических факторов, так или иначе проявляющихся, когда речь идет о базирующейся на иностранной территории авиации. «Атомная мощь плюс морское могущество дадут такую свободу действий стране, — писал журнал «Милитари ревью», — что она может легко осуществить уготовленное ей богом право руководить всем миром».

Таким образом, в кругах американской военщины все отчетливее проявлялась тенденция к партнерству флота с военно-воздушными силами в использовании ядерных средств в будущей войне. Это было прямым результатом испытаний атомных бомб у атолла Бикини, развеявших сомнения американского военного руководства в возможности использовать флот в ядерной войне. Более того, это было одним из проявлений намерений американских империалистов применить в подготавливаемой тотальной ядерной войне все имеющиеся в их распоряжении силы и средства, придать «универсальный характер» ядерным ударам по наземным объектам на территории Советского Союза, полностью использовать новое для нашей страны направление вооруженной борьбы — океанское, где в ту пору США имели решающий перевес в силах.

Следует отметить, что этот поворот в использовании ВМС империалистических стран был однозначно ориентирован на то, чтобы всю мощь американского и английского флотов целеустремить прежде всего против берега. Именно это направление действий флота было признано главным, что послужило в дальнейшем основой для создания стратегических ядерных сил в составе флота, обусловив начало проявляющейся и сейчас тенденции к усилению концентрации стратегических ядерных средств в сфере действий военно-морского флота.

По мере рассеивания сомнений в возможностях использования флота в атомной войне набирала силу противоположная концепция, определяющая теперь флот как важнейший вид вооруженных сил, способный решать в ядерной войне крупнейшие стратегические задачи и оказывать непосредственное влияние на ход и исход войны.

Во второй половине 50-х годов произошли резкие и принципиальные изменения во взглядах на роль и место военно-морских сил в войне и на значение океанских театров

военных действий. Исходя из расстановки сил на международной арене и учитывая ограниченные возможности советского флота, американцы отодвинули на второй план традиционную и беспокоившую их почти столетие проблему защиты океанских коммуникаций. На основании доклада специальной комиссии «Посейдон» эта проблема в 1957 г. была отнесена к второстепенным. Океаны были объявлены уже не ареной борьбы на коммуникациях, а обширными стартовыми районами для запуска различных носителей стратегического ядерного оружия, предназначенного для уничтожения важных наземных объектов, расположенных на территории противника.

Однако в официально признанной на Западе стратегии «массированного возмездия» главный упор все же делался на превосходство стратегической авиации, считавшейся тогда в США основным средством доставки ядерного оружия до цели. Это обстоятельство породило хвастливые высказывания командующего ВВС США о том, что в будущей войне новые виды оружия дают возможность настолько быстро закончить войну, что действия артиллерии или военно-морского флота уже не потребуются. Тем не менее эта крайняя точка зрения не получила той поддержки, на которую рассчитывали руководство ВВС и стоящие за ним военно-промышленные круги. Американскому империализму, более века использовавшему военно-морской флот в качестве главного орудия своей агрессивной внешней политики, по сложившейся традиции импонировала концепция морской силы, которая представлялась незаменимым средством для достижения мирового господства.

Попыткой устранить это противоречие явились идеи адмирала Нимица, предлагавшего сохранить приоритет за флотом путем объединения флота и авиации и создания «воздушно-морского гибрида» в виде ударных авианосцев. Эта идея была встречена с одобрением и принята в качестве доктринального положения политики империалистов США «с позиции силы». «Нанесение массированных ответных атомных ударов самолетами с наземных аэродромов и авианосцев, — писал Финлеттер, — вот суть новой политики»<sup>1</sup>.

Использование этих средств в войне против Советского Союза базировалось на совершенно безосновательной предпосылке, что территория США будет неуязвимой для средств поражения, имевшихся в то время в Советском Союзе. На

---

<sup>1</sup> Финлеттер Т. К. Сила и политика. М., Изд-во иностр. лит., 1956, с. 128.

этом основании стратегия «массированного возмездия» предполагала ведение против Советского Союза и других социалистических стран только всеобщей ядерной войны. В соответствии с этой стратегией военно-политическое руководство США главную ставку делало на развитие ядерного оружия и средств его доставки, в первую очередь стратегической авиации и ударных авианосцев, в ущерб развитию обычных видов вооруженных сил, особенно сухопутных войск. По этому поводу генерал М. Тейлор писал: «С 1955 по 1959 финансовый год средства распределялись следующим образом: около 46 процентов — военно-воздушным силам, около 28 процентов — военно-морским силам и морской пехоте и примерно 23 процента — армии... Что касается важнейшей части ассигнований, предназначенной для закупки нового вооружения... то военно-воздушные силы за этот период систематически получали около 60 процентов отпускаемых средств, военно-морские силы и морская пехота — около 30 процентов и армия — около 10 процентов»<sup>1</sup>.

В 50-е годы стратегия «массированного возмездия» стала официальной военной стратегией НАТО. Но в НАТО она была трансформирована в стратегию «щита и меча». При этом роль «меча» должны были выполнять стратегическая авиация и ударные авианосцы США, а роль «щита» — развернутые в Европе вооруженные силы стран — участниц НАТО. Как и стратегия США, военная стратегия НАТО предполагала, что вооруженные силы этого блока должны применять ядерное оружие в любом случае, независимо от того, применит его противник или нет. Возможность ведения странами НАТО ограниченной войны без применения ядерного оружия против Советского Союза в Европе практически исключалась. Возможность ведения ограниченных войн допускалась лишь в «менее развитых районах земного шара за пределами Европы».

Но вскоре обнаружилась полная несостоятельность стратегии «массированного возмездия». Главными причинами ее провала явились изменение соотношения сил на мировой арене, рост военного могущества Советского Союза, и прежде всего большие успехи в разработке ракетно-ядерного оружия стратегического назначения, что сделало не только невозможным для Соединенных Штатов достижение их целей с помощью прежней стратегии, но и лишило территорию Америки былой неуязвимости. Американский журнал «Орденс» писал в сентябре 1963 г.: «Утрата нами ядерной мо-

<sup>1</sup> Тейлор М. Ненадежная стратегия. М., Воениздат, 1961, с. 89.

пополни и возникновение ситуации взаимного сдерживания Соединенных Штатов и Советского Союза привели к тому, что стратегия «массированного ядерного возмездия», лежавшая в основе военной политики США, устарела. Другой причиной изменения стратегии было то, что у нас наконец поняли непригодность ее в качестве «большой дубины» нашей внешней политики: дубина оказалась слишком велика для многих ситуаций»<sup>1</sup>.

Иными словами, военное руководство США пришло к выводу, что, делая ставку только на стратегические ядерные средства, на всеобщую ядерную войну, оно не сможет достичь своих главных военно-политических целей. Военная доктрина США оказалась негибкой. Но отказаться от войны как инструмента политики они не могли, поэтому администрация Д. Кеннеди в начале 60-х годов пошла на частичный пересмотр военной стратегии, не меняя, конечно, целей политики США.

Этим было положено начало второму этапу развития американской военной доктрины. Французский журнал «Ревю де дефенс насьональ» в мае 1964 г. так определял основные принципы новой стратегии США:

«1. Соединенные Штаты должны иметь и поддерживать несомненное превосходство над Советским Союзом в области ядерного оружия стратегического и тактического назначения.

2. США должны располагать достаточными средствами для успешного противодействия противнику в любой обстановке без обязательного применения оружия массового поражения.

3. США должны по своему усмотрению определить (в зависимости от характера и масштаба конфликта) размах и средства ведения боевых действий, с тем чтобы устранить всякий риск неконтролируемого разрастания конфликта».

В отличие от прежней стратегии новая военная стратегия «гибкого реагирования» предусматривала подготовку и ведение против социалистических стран как всеобщей ядерной войны, так и ограниченных войн без применения ядерного оружия и с применением его. Гибкое реагирование на складывающуюся международную обстановку и готовность к применению военной силы в соответствии с этой обстановкой — такова была главная идея, лежащая в основе новой стратегии США. Она исходила из необходимости подготовки и ведения войн любого вида — всеобщей ядерной и

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Военные доктрины стран НАТО. М., Воениздат, 1966, с. 71.

ограниченной с применением ядерного или только обычного оружия.

США считали, что всеобщая ядерная война может начаться двумя способами: внезапным ядерным нападением или в результате перерастания (эскалации) ограниченной войны. При этом на первый план выдвигалось осуществление внезапного ядерного нападения, развязывание превентивной войны против СССР и других социалистических стран. Имелось также в виду, что подготовка к внезапному нападению будет вестись под прикрытием пропаганды, изображающей США обороняющейся стороной, ориентирующейся на нанесение лишь «ответного удара».

Для ограниченной войны выдвигался вариант ведения «двух с половиной войн», согласно которому США исходили из возможности одновременного ведения двух ограниченных войн — в Азии и Европе и одной небольшой локальной войны — скорее всего, в Латинской Америке. Для ведения войны в Европе были выдвинуты концепции «соразмерного сдерживания» и «ядерного порога», вытекающие из стратегии «гибкого реагирования». Согласно концепции «соразмерного сдерживания» ограниченная война в Европе может начаться применением лишь обычного оружия с учетом возможного дальнейшего развития конфликта. Считалось, что вооруженные силы НАТО первоначально используют только обычное оружие, если же обстановка осложнится и возникнет угроза поражения, для достижения поставленных целей предусматривалось применение тактического ядерного оружия.

В соответствии со стратегией «гибкого реагирования» и шло развитие вооруженных сил США и других стран НАТО. При этом американцы распространили среди европейских стран — участниц блока новый вариант принципа «взаимозависимости», состоящий в том, чтобы создать в рамках НАТО сбалансированные вооруженные силы и, исходя из этого, определить ответственность каждой страны за развитие таких национальных вооруженных сил, какие необходимы для достижения политических целей США. Задачу развития стратегических наступательных сил взяли на себя США и частично Англия. Остальные страны НАТО должны были развивать в основном сухопутные войска и сравнительно небольшие по составу военно-воздушные и военноморские силы. Такая «взаимозависимость» не устраивала европейские страны НАТО, в первую очередь Францию и ФРГ, претендующих на руководящую роль в блоке.

Кроме того, понимая, что американские стратегические



силы являются в первую очередь средством достижения национальных целей США, а не европейских стран НАТО и что американцы могут и не пойти на их применение в военном конфликте, если он не будет затрагивать жизненных интересов США, европейские страны — участницы НАТО потеряли уверенность в эффективности ядерной гарантии США. Поэтому Франция в 1966 г. вышла из военной организации НАТО и самостоятельно приступила к строительству национальных стратегических ядерных сил. Другие страны (ФРГ, Англия) выдвинули предложение о создании «европейских ядерных сил» блока и потребовали снижения «ядерного порога», т. е. неограниченного применения ядерного оружия с самого начала возникновения войны в Европе. Это вызвало существенные разногласия внутри блока НАТО из-за стремления европейских стран-участниц хотя бы в какой-то степени освободиться от диктата США. Однако ликвидировать господствующее положение США в западном блоке не удастся, так как они обладают основной ядерной мощностью блока. Европейские страны НАТО зависят от США в области не только стратегического, но и тактического ядерного оружия. Оперативно-тактические ракеты, атомную артиллерию и большую часть тактической авиации европейские страны НАТО получают из США, ядерные заряды к боеприпасам находятся в руках американского командования.

Как и в стратегии «массированного ответного удара», в стратегии «гибкого реагирования» основными средствами поражения остаются стратегические средства. Однако если в прежней стратегии основу этих средств составляли стратегическая авиация и ударные авианосцы, то в новой стратегии ею стали так называемые неуязвимые ракетные силы, к которым были отнесены ракеты «Минитмэн» и подводная стратегическая система «Поларис». При этом немалая часть военного руководства США отдает явное предпочтение атомным подводным ракетносцам.

Приняв за основу своих стратегических наступательных сил «неуязвимые ракетные силы», ядром которых стали атомные подводные ракетносцы, с чьей помощью предполагалось создать «ракетно-ядерное кольцо» вокруг Советского Союза, военное командование США не отказалось и от дальнейшего развития ударного авианосного флота, бывшего до сего времени «становым хребтом» их ВМС. По мнению американского командования, ударные авианосцы совместно с тактической авиацией должны были составить основу ударной мощи сил общего назначения.

Признание стратегией «гибкого реагирования» возможности ведения ограниченных войн и против стран социалистического содружества дало американскому командованию основание считать авианосцы с находящейся на них авиацией силой, имеющей большее значение в различных вооруженных конфликтах, чем это было раньше. Говоря об этом, начальник морских операций ВМС США адмирал Макдональд утверждал: «Наши быстроходные авианосные ударные силы вместе с их мобильным материально-техническим обеспечением дают возможность США иметь военные базы за пределами метрополии»<sup>1</sup>.

Третий этап в развитии военной доктрины США начался в 1971 г. с провозглашения «доктрины Никсона» и разработанной на ее основе военной стратегии «реалистического устрашения». Новая стратегия предусматривает достижение классовых целей общей борьбы империализма против мирового социализма и национально-освободительного движения путем проведения политики «устрашения», опирающейся прежде всего на военную мощь США, а также их союзников по военным блокам. В целом новая стратегия является модернизированной стратегией «гибкого реагирования», а внесенные в нее изменения не затрагивают основ военной стратегии США, ее антикоммунистической и антисоветской направленности, взглядов на вероятные виды войн, на их социально-политический характер.

Необходимость пересмотра стратегии «гибкого реагирования» была вызвана тем, что она не в полной мере соответствовала сложившейся к началу 70-х годов военно-политической и стратегической обстановке в мире и изложенным в «доктрине Никсона» принципам национальной политики и стратегии США. Основными принципами, провозглашенными в «доктрине Никсона», являются: принцип силы, принцип партнерства и принцип переговоров. Главным остается принцип силы, предусматривающий военное превосходство США и их союзников по отношению к СССР и социалистическому содружеству в целом как важнейшее условие осуществления политики «устрашения» во взаимоотношениях с ними.

Принцип партнерства заключается в максимальном использовании военных, экономических и финансовых ресурсов союзных и зависимых стран в интересах сохранения политического влияния и позиций США в мире. Предполагается, что осуществление этого принципа позволит сокра-

<sup>1</sup> Army-Navy, Air Force Journal. 1966, August, 10.

тить непосредственное участие американских войск в локальных войнах. По подсчетам Пентагона, содержание солдата союзников обходится в несколько раз дешевле, чем военнослужащего США.

Принципу переговоров отводится подчиненная роль, поскольку считается, что, только опираясь на свою военную силу и ресурсы союзников, США могут вести переговоры с Советским Союзом и другими странами.

Будучи вынужденными вести переговоры с Советским Союзом об ограничении стратегических вооружений, США вопреки признанному обеими сторонами принципу равенства и одинаковой безопасности упорно стремятся «искать собственную выгоду в невыгоде других»<sup>1</sup>.

Сущность стратегии «реалистического устрашения» состоит в стремлении решать международные проблемы, опираясь на собственную силу, максимально используя людские и материальные ресурсы стран — союзниц США, для чего необходимо наращивать их военную мощь и повышать роль и ответственность за подготовку и ведение войны.

Новая стратегия, как и предыдущая, исходит из возможности ведения как локальных войн, так и всеобщей ядерной войны. Однако стратегия «реалистического устрашения» делает больший упор на «партнерство» — более активное привлечение партнеров по агрессивным блокам к осуществлению военно-политических планов США, в том числе и к решению задач борьбы с национально-освободительным движением по методу «вьетнамизации».

Новая стратегия и вытекающие из нее стратегические концепции определяют направления в развитии вооруженных сил США и их союзников, соотношение между различными компонентами этих сил и критерии для определения их уровней. В соответствии с этим предусматриваются резкое качественное улучшение вооруженных сил, особенно стратегических средств и сил общего назначения; достижение технического превосходства над Советским Союзом, особенно в области разработки и производства ракетно-ядерного оружия стратегического назначения; повышение стратегической мобильности американских вооруженных сил общего назначения; повышение боевой мощи вооруженных сил союзников Соединенных Штатов.

Главными задачами развития вооруженных сил США на ближайшее десятилетие остаются сохранение и поддер-

---

<sup>1</sup> Ответы товарища Л. И. Брежнева на вопросы американского журнала «Тайм». Правда, 1979, 16 янв.

жании «достаточной» стратегической ядерной мощи как основы «ядерного устрашения». Понятие «достаточная» стратегическая мощь, по мнению американских стратегов, означает гарантированную возможность уничтожить военный потенциал, людские ресурсы и экономический потенциал противника даже в условиях невыгодного для США ответного ядерного удара, а также способность сохранить боевые возможности в любой обстановке.

В настоящее время в США форсированными темпами ведутся работы по созданию нейтронного оружия. Как явствует из открытых публикаций, нейтронная бомба уже испытана американцами. Создание в США этого нового вида оружия массового уничтожения живой силы означает очередной скачок в качественном улучшении ядерного оружия. Последствия этого скачка очевидны. Это прежде всего гонка ядерного вооружения и новые проблемы противоракетной обороны. Этим и обусловлены наиболее характерные черты современного этапа гонки стратегических вооружений в США — качественное развитие оружия и замена устаревших систем новыми, более совершенными.

Что касается использования сил общего назначения, стратегия «реалистического устрашения» предусматривает отказ от концепции «двух с половиной войн» и принятие концепции «полутора войн». Сущность ее состоит в том, что США должны содержать в мирное время силы общего назначения, которые вместе с силами союзников были бы способны успешно вести большую войну в Европе или Азии и одновременно участвовать в незначительном конфликте в любой части земного шара.

Важная роль в новой стратегии отводится «стратегической мобильности» вооруженных сил США, которая предполагает способность их быстрой переброски и развертывания на заморских театрах военных действий в целях усиления имеющихся там сил или создания новых группировок. Необходимость «стратегической мобильности» вытекает из глобального характера военно-политических устремлений США, ее существование является важнейшим условием осуществления стратегии «реалистического устрашения». Особое внимание уделяется повышению мобильности воздушно-десантных и аэромобильных войск и морской пехоты и в связи с этим развитию транспортной авиации и строительству универсальных десантных кораблей.

Разрабатывая военную стратегию и военную политику на 70-е годы, американское руководство делало особый упор на так называемую океанскую стратегию как важную

составную часть стратегии «реалистического устрашения». Ее сущность состоит в перенесении основной мощи стратегических наступательных сил на просторы Мирового океана. С этой целью основные усилия сосредоточиваются на повышении удельного веса атомных ракетных подводных лодок в составе стратегических наступательных сил, на развитии военно-морских сил общего назначения и использовании военно-морской мощи в качестве главного средства военной поддержки политического курса американского империализма, что в конечном счете должно обеспечить завоевание господства на море в ходе войны.

Приводятся следующие обоснования целесообразности перехода к «океанской стратегии»:

— стратегическое ядерное наступательное оружие, расположенное на море, позволит создать рассредоточенную систему вооружения, способную обеспечить нанесение ядерных ударов по территории стран социалистического содружества практически со всех направлений;

— перенесение стартов межконтинентальных ракет в океаны позволит убрать с территории США наземные установки этих ракет, что, по мнению Пентагона, резко сократит число объектов, которые могли бы стать целями для ракет противника, и, следовательно, значительно уменьшит число ядерных ударов, которые могут быть нанесены непосредственно по территории США;

— подводные ракетно-ядерные системы оружия обладают большей живучестью, скрытностью и мобильностью, чем аналогичные системы, расположенные на суше;

— размещение основной части стратегических сил на море приведет к значительному распылению ракетно-ядерных ударов противника по обширным районам океана. Учитывая же сравнительно малую уязвимость ракетных лодок и сложность их обнаружения к началу первого удара, можно предположить, что значительная часть ракетно-ядерной мощи противника будет растрчена впустую, а основная часть ракетно-ядерной мощи стратегических сил США будет сохранена.

В качестве носителей ракет планируется использовать малошумные атомные подводные лодки улучшенной конструкции системы «Трайидент», о которых будет сказано ниже. В составе стратегических сил флота пока остается подводная стратегическая ракетно-ядерная система «Полярис» — «Посейдон».

Кроме этих стратегических сил «океанская стратегия» предполагает «для контроля стратегически важных райо-

нов» использовать крупные военно-морские силы общего назначения. В составе их главное место должны занять наряду с авианосцами и другие многоцелевые авианесущие корабли, именуемые американцами «кораблями завоевания господства на море».

Сторонники «океанской стратегии» считают, что военно-морские силы, имеющие в своем составе эффективные стратегические средства, представленные атомными ракетными подводными лодками и многоцелевыми авианосцами, современным надводным и подводным флотом общего назначения, значительными по своему составу морской авиацией и морской пехотой, и обладающие такими свойствами, как маневренность и сравнительная неуязвимость, являются наиболее перспективным и универсальным видом вооруженных сил для достижения выдвинутых «доктриной Никсона» целей. Считается также, что «океанская стратегия» обеспечивает необходимую гибкость в применении военной мощи, соответствует современной обстановке в мире, возможностям Соединенных Штатов и принципам стратегии «реалистического устрашения».

Анализ основных предпосылок «океанской стратегии» и практических мероприятий американского военного командования в области строительства и использования вооруженных сил свидетельствует о том, что главными целями этой стратегии являются укрепление военно-стратегических позиций США и обеспечение их глобального присутствия с помощью военно-морских сил. Эти идеи не новы. Они заимствованы у идеологов американской экспансии конца XIX — начала XX века, в основном у А. Мэхэна, и модернизированы применительно к проводимой в современных условиях империалистической политике США.

Рассмотрение содержания военных доктрин империалистических государств показывает, что все они, независимо от названия, направлены против мировой социалистической системы и их главной задачей является спасение обреченного историей капитализма.

Согласно теориям идеологов империализма единственным средством спасения капитализма является военная сила. Ею в настоящее время, по их мнению, могут быть только ядерные ударные силы, которые в послевоенный период стали основным аргументом агрессивных военных доктрин главных империалистических стран. Среди этих сил всевозрастающую роль играет военно-морской флот.

По мнению американских военных и политических руководителей, преимущество военно-морских сил состоит в

том, что ударные соединения флота могут быть быстро и заблаговременно (до принятия политических решений) переброшены в так называемые беспокойные районы и могут находиться там продолжительное время в высокой боевой готовности к решению задач любого масштаба. Рассматривая преимущества ВМС в осуществлении стратегических планов Пентагона, бывший министр обороны США Лэйрд в своем докладе о военной программе на 1972—1976 гг. сказал, в частности: «В некоторых ситуациях своевременная реакция или присутствие будет иметь существенно большее значение, чем крупные силы, которые могут быть развернуты, скажем, в течение 60—90 дней».

По оценке бывшего начальника штаба ВМС США адмирала Зумволта, «военно-морские силы, включая десантные силы на борту кораблей, являются единственными силами, которые могут быть быстро и эффективно введены в действие независимо от наличия передовых баз, от наличия права перелета самолетов над какими-либо территориями или на высадку в том или ином районе, а также независимо от других видов поддержки, для применения которых требуется разрешение властей данных территорий».

Планы, программы строительства и практические мероприятия, проводимые военно-политическим руководством США, свидетельствуют о том, что США по-прежнему намерены форсировать наращивание ракетно-ядерного потенциала и ударную мощь своих военно-морских сил, повышать боевую и мобилизационную готовность всех родов ВМС.

Командование ВМС США фактически приступило к реализации перспективных планов создания новых стратегических систем оружия и модернизации вооружения, выполнение которых задерживалось в связи с огромными расходами США на обеспечение войны в Юго-Восточной Азии.

Не является секретом, что эти военные приготовления направлены против миролюбивых государств, прежде всего против стран социалистического содружества. Продолжающаяся гонка ядерных вооружений вновь и вновь подтверждает очевидную истину, что, пока существует империализм, пока он наращивает свою военную мощь, остается реальная возможность развязывания им войны. Поэтому Коммунистическая партия Советского Союза «рассматривает защиту социалистического отечества, укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил... как важнейшую функцию социалистического государства»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Программа Коммунистической партии Советского Союза. М., Политиздат, 1971, с. 110, 111.

Эта линия законодательно закреплена в главе пятой новой Конституции СССР, в статьях 31 и 32 которой записано: «Защита социалистического Отечества относится к важнейшим функциям государства и является делом всего народа... Государство обеспечивает безопасность и обороноспособность страны, оснащает Вооруженные Силы СССР всем необходимым».

## РАЗВИТИЕ ФЛОТОВ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ

В послевоенные годы флоты империалистических государств непрерывно развивались и совершенствовались. Развитию морских сил особенно большое значение придают США. Так, по докладу бывшего министра обороны США Шлессинджера конгрессу в 1974 г., расходы на флот США составляют около одной трети общей суммы ассигнований США на все виды вооруженных сил. С 1971/72 финансового года военно-морские силы США по ассигнованиям вышли на первое место, получив 23,7 млрд. долларов, то есть 34% всех средств, выделенных на три вида вооруженных сил. Следует отметить, что тенденция роста ассигнований, выделяемых на строительство ВМС США, сохраняется и в настоящее время. Так, в 1973/74 финансовом году ВМС получили 26,8 млрд. долларов (37%), в 1974/75 г. — 27,9 млрд. долларов (37%), в 1975/76 г. — 31,5 млрд. долларов (37%), в 1976/77 г. — 36,5 млрд. долларов (38%), а на 1977/78 г. ассигновано 39,6 млрд. долларов (39%).

Выступая в феврале 1974 г. перед комиссией по делам вооруженных сил американского конгресса, бывший министр ВМС США Д. Уорнер определил цели, как он выразился, «морской политики» своей страны. По его словам, это «сохранение сильных морских ракетно-ядерных сдерживающих сил стратегического назначения и способность обеспечить свободу морских коммуникаций в жизненно важных для национальных интересов США районах, включая всестороннюю способность влиять на события в конечных районах морских коммуникаций, вплоть до проведения наступательных действий и высадки десантов там, где это окажется необходимым».

Развивая и обосновывая эту мысль, Уорнер заявил: «Никогда ранее в истории США сохранение сильных военно-морских сил и морской пехоты, способных обеспечить полностью достижение целей... морской политики, не было столь важным, как сейчас... На протяжении жизни нашего поколения зависимость (США. — С. Г.) от моря расширя-



лась и распространилась на экономическую безопасность. Например, США сейчас импортируют полностью или частично 69 из 72 материалов, являющихся чрезвычайно важными для промышленности, и свыше 99% веса этих материалов доставляется по морю... В настоящее время способность обеспечить безопасность морских коммуникаций стала вдвое более важной».

Обосновывая в сенате страны проект бюджета ВМС США на 1978 г., начальник штаба ВМС адмирал Д. Холлоуэй заявил о том, что национальная безопасность США немыслима без сохранения морского превосходства Соединенных Штатов и их союзников и что военно-морские силы США представляют собой ту главную силу, которая необходима для достижения и поддержания морского превосходства и на которую полагается нация.

В послевоенные годы произошли большие изменения в количественном и качественном составе флотов империалистических государств.

Как видно из данных, приведенных в табл. 18, из состава флотов практически были исключены линейные корабли и конвойные авианосцы, представлявшие в первые послевоенные годы довольно многочисленную группировку.

Таблица 18

Изменение состава сил флотов США, Великобритании, Франции, Канады, Италии, ФРГ, Японии, Австралии

Классы кораблей	1945 г.	1949 г.	1960 г.	1970 г.	1978 г.
Линейные корабли . . . . .	48	29	9	4	4*
Ударные (многоцелевые) авианосцы	42	60	24	19	20
Противолодочные авианосцы . . . . .	—	—	19	8	4*
Конвойные авианосцы . . . . .	117	68	22	—	—
Торпедные подводные лодки . . . . .	781	266	263	196	185**
Подводные ракетносцы . . . . .	—	—	5	45	49
Крейсера . . . . .	161	121	58	16	40***
Эсминцы и фрегаты . . . . .	2023	1053	1059	715	391
Унифицированные десантные корабли	—	—	—	—	3
Десантные вертолетносцы . . . . .	—	—	6	10	9
Десантно-вертолетные корабли-доки	—	—	—	12	19

\* В резерве.

\*\* Из них 78 атомных.

\*\*\* В том числе 20 фрегатов США, переклассифицированных в крейсера.

Качественно и количественно изменился состав ударных авианосцев. Уменьшение численности авианосцев примерно в два раза было компенсировано значительным повышением их боевых возможностей в результате реализации новых достижений науки в кораблестроении, перевооружения их реактивной авиацией и превращения в плавучие базы носителей ядерного оружия. Сокращение численности линейных кораблей и авианосцев повлекло за собой и соответствующее резкое сокращение численности крейсеров с артиллерийским вооружением, а также эскадренных миноносцев, фрегатов и сторожевых кораблей.

Но не только этим измеряется степень преобразований, которые претерпели флоты. Главное состоит в том, что они обрели качественно новое средство стратегического назначения — атомные ракетные подводные лодки. Благодаря им во много раз увеличились возможности флотов вести действия против берега и оказывать непосредственное влияние на ход современной ядерной войны.

Развитие американских вооруженных сил в послевоенный период определялось рядом различных стратегий, однако независимо от характера этих стратегий военно-морские силы США и НАТО неизменно оставались важнейшей составной частью их вооруженных сил. Их развитию уделялось неослабное внимание, и рассуждения о целесообразности строительства флота, возникавшие в других странах после появления ядерного оружия, в США не приняли официальной формы и не вышли за рамки частных мнений отдельных авторов.

Развитие флотов США и других стран НАТО в первые послевоенные годы велось в направлении, характерном для периода второй мировой войны. Главной задачей было обеспечение безопасности морских сообщений, связывающих **заокеанский арсенал войны с группировками вооруженных сил, развернутых на главном, Европейском театре и нацеленных против Советского Союза.** Другая задача, которая также являлась определяющей, была связана с **амфибными действиями различного масштаба в войне, прежде всего против стран социализма и развивающихся стран.**

В дальнейшем, после оснащения американского, а затем английского и французского флотов стратегическим ядерным оружием, определяющим фактором в развитии этих флотов стала способность решать стратегические задачи по уничтожению важных наземных объектов, расположенных в глубине территорий стран социалистического содружества.

Флоты США, Великобритании и Франции развивались

теперь уже как вид вооруженных сил, способный оказывать решающее влияние на ход мировой ядерной войны. Новые стратегические качества, приобретенные военно-морскими силами, определили их основное предназначение как средства для действий против суши. Эти же качества вызвали одну из основных тенденций в развитии вооруженных сил Запада — непрерывное перенесение все большей и большей части стратегического ракетно-ядерного потенциала в сферу военно-морских сил. Эта тенденция привела в конце 60-х и начале 70-х годов к провозглашению военной доктрины, впервые ориентированной на преимущественное развитие ВМС и нашедшей свое выражение в «океанской стратегии», о которой говорилось выше.

Как отмечалось ранее, до 1957 г. главным средством доставки ядерного оружия была авиация. Вот почему в то время особое внимание уделялось всемерному развитию стратегической и авианосной авиации и ударных авианосцев, которые стали основой ударной мощи американского флота.

После 1957 г., когда Советский Союз продемонстрировал замечательные достижения в области ракетостроения, ракеты все увереннее стали использоваться в качестве носителей ядерного оружия, размещаемого на суше и на море. В то же время это не повлияло на роль авианосцев в системе вооружений англо-американских ВМС. И в настоящее время эти корабли составляют основу морской мощи флота США, несмотря на возрастающую угрозу со стороны совершенствующегося противокорабельного ракетного оружия.

Строительство новых авианосцев в США началось уже через семь лет после окончания второй мировой войны. Авианосцы типа «Форрестол» были кораблями первой серии. Водоизмещение их составляло 78 тыс. тонн, каждый из них нес на борту более 80 самолетов. Кроме того, заканчивалось строительство авианосцев, спроектированных еще в военное время, типов «Мидуэй» и «Орискани», имевших водоизмещение 43—62 тыс. тонн и несущих до 80 самолетов каждый.

Флот США в начале 60-х годов насчитывал 17 ударных авианосцев: один атомный — типа «Энтерпрайз»<sup>1</sup>, 6 — типа «Форрестол», 3 — типа «Мидуэй» и 7 — типа «Орискани». Примерно на этом уровне состав американских авианосных ударных сил сохранился и к 1970 г.

<sup>1</sup> Водоизмещение авианосца составляло около 90 тыс. тонн, основное вооружение — до 95 самолетов. Заводской период строительства занял около четырех с половиной лет.

Ударные авианосцы сводятся в соединения, которые действуют в Атлантическом и Тихом океанах, а также в Средиземном море. Они имеют сильную оборону от подводных лодок и самолетов, глубина которой достигает нескольких сот километров. Авианосные ударные соединения ведут интенсивную подготовку к нанесению ядерных ударов по наземным объектам и содействию своим сухопутным войскам.

В начале 70-х годов командование ВМС США пересмотрело перспективную программу строительства ВМС общего назначения в целях приведения ее в соответствие с требованиями новой стратегии. В программу были внесены существенные изменения, направленные на дальнейшее наращивание боевых возможностей этих ВМС, и в первую очередь авианосных и противолодочных сил.

В 1975 г. конгресс США принял закон, по которому крупные американские боевые надводные корабли должны строиться только с атомными энергетическими установками. При этом, однако, за администрацией было сохранено право вносить необходимые поправки, диктуемые национальными интересами.

Главным элементом ВМС общего назначения по-прежнему остаются авианосные силы, являющиеся основным ударным средством флота в локальных войнах и высокоподготовленным резервом стратегических ударных сил во всеобщей ядерной войне.

В настоящее время в составе ВМС США насчитывается 15<sup>1</sup> ударных (многоцелевых) авианосцев, в том числе 3 атомных («Энтерпрайз» и два типа «Нимиц»<sup>2</sup>). В стадии постройки находится еще один атомный авианосец типа «Нимиц».

Для обеспечения боевой деятельности атомных авианосцев США ведется серийное строительство атомных крейсеров с управляемыми ракетами (крейсеров УРО) с таким расчетом, чтобы на каждый атомный авианосец приходилось до четырех атомных кораблей охранения. Уже сейчас США располагают восемью атомными кораблями охранения.

Наряду со строительством новых авианосцев проводятся также работы по совершенствованию вооружения и оборудования кораблей старой постройки. Американцы планируют в начале 80-х годов приступить к модернизации всех авианосцев, построенных по послевоенным проектам, в це-

<sup>1</sup> Из них два в резерве.

<sup>2</sup> Водоизмещение 91 400 тонн, базируется до 100 самолетов.

лях продления срока их службы до 45 лет и более. Исключительное внимание уделяется качественному улучшению самолетного парка авианосцев как за счет непрерывного совершенствования самолетов, принятых на вооружение, так и за счет создания самолетов с повышенными тактико-техническими характеристиками и более мощным вооружением, в том числе ракетным.

Кроме США два многоцелевых авианосца имеет Франция. Всего на авианосцах НАТО находится до 1500 самолетов.

Развитие авианосных ударных сил идет по пути превращения их в многоцелевые авианосные силы, основные функции которых перемещаются в область решения задач по прикрытию обширных районов морских и океанских театров. Американцы завершают дооборудование ударных авианосцев, с тем чтобы их можно было использовать в многоцелевом ударно-противолодочном варианте.

В поисках средств расширения возможностей флота для завоевания господства на море в США и других странах НАТО наряду со строительством многоцелевых авианесущих кораблей развертывается строительство атомных многоцелевых подводных лодок, ракетных кораблей и катеров, в том числе на подводных крыльях и воздушной подушке. Самолеты и вертолеты ВМС вооружаются ракетами класса «воздух — корабль».

В 1973 г. к строительству авианесущих многоцелевых кораблей приступила Великобритания, заложив корабль типа «Ишвинсибл» (водоизмещение 20 тыс. тонн, скорость 30 узлов).

В 1975 г. планировали приступить к строительству подобных кораблей и ВМС США, однако их постройка была перенесена на 80-е годы. Прорабатывается несколько проектов кораблей водоизмещением от 8 до 40 тыс. тонн.

Строительство авианесущих кораблей планируется также во Франции, Японии и Италии.

Важным направлением в развитии американского флота было и остается создание сил обороны авианосцев и конвоев, в состав которых входят крейсера УРО, эскадренные миноносцы, фрегаты. Во флоте США к началу 1978 г. насчитывалось 193 таких корабля, а во всех странах НАТО — 474.

В американском флоте в послевоенный период большое значение придается развитию подводных сил, прежде всего носителей ядерного оружия. Первая атомная подводная лодка «Наутилус», вооруженная торпедами и явившаяся прототипом многоцелевой лодки, была введена в строй в 1954 г.

Через три года США приступили к строительству атомных подводных ракетносцев, предназначенных для нанесения ударов баллистическими ракетами по наземным объектам на территориях стран социалистического содружества. В конце 1960 г. первый атомный подводный ракетносец «Д. Вашингтон», вооруженный 16 ракетами «Полярис», вышел на боевое патрулирование.

Развивая подводные стратегические ядерные силы, военно-политическое руководство США исходило из того, что одним из основных средств повышения боевой устойчивости наступательных стратегических сил является создание систем морского базирования. Именно поэтому в 1961 г. правительство Кеннеди приняло меры по форсированию программы «Полярис», которая завершилась в 1967 г. строительством 41 атомной подводной лодки: 5 — типа «Д. Вашингтон», 5 — типа «Э. Аллен», 9 — типа «Лафайет» и 22 — типа «Медисон».

В состав стратегической подводно-ядерной системы США входят также плавучие и стационарные базы, радионавигационная система «Лоран» и космическая навигационная система «Транзит».

Еще в ходе развертывания системы «Полярис» США приступили к ее модернизации — перевооружению подводных ракетносцев с ракет «Полярис А-1» на ракеты «Полярис А-3», завершившемуся в 1967 г.

В 1965 г. в целях дальнейшего повышения боевой эффективности стратегических ракетных сил правительство Джонсона приняло программу «Посейдон». Эта программа предусматривала разработку новой ракеты «Посейдон С-3» с многозарядной головной частью типа «МИРВ» (в каждой 10 ядерных зарядов индивидуального наведения мощностью по 50 тыс. тонн) и перевооружение на эту ракету 31 атомной ракетной подводной лодки типов «Лафайет» и «Медисон». Это явилось главным звеном в цепи мероприятий, направленных на совершенствование американских наступательных стратегических сил.

К концу 1977 г. перевооружение по программе «Посейдон» было завершено. В составе стратегических наступательных сил американского флота находятся 31 атомная ракетная подводная лодка, вооруженная ракетами «Посейдон С-3», и 10 атомных ракетных подводных лодок, вооруженных ракетами «Полярис А-3»<sup>1</sup>. Количество доставляе-

<sup>1</sup> В том числе 5 подводных лодок типа «Д. Вашингтон», перевооруженных в 1964—1967 гг., и 5 подводных лодок типа «Э. Аллен», перевооруженных в период 1972—1976 гг.

мых в одном залпе ядерных боеприпасов по сравнению с 1970 г. возросло более чем в три раза и в два с половиной раза превысило количество боеприпасов, содержащихся в одном залпе ракет наземного базирования.

Число стратегических ракет и возрастание доли ракет военно-морских сил характеризуется данными табл. 19.

Таблица 19

Количество ракет и ядерных зарядов в США в 1978 г.

Тип ракеты	Число ракет	Число боевых зарядов	Число боевых зарядов в ВВС и ВМС, %	Суммарный тротиловый эквивалент, Мг
Ракеты ВВС:				
«Титан-2»	54	54	} 28	540
«Минитмэн-2» . . . . .	450	450		900
«Минитмэн-3» . . . . .	550	1650		280
Ракеты ВМС:				
«Поларис А-3» . . . . .	160	480	} 72	96
«Посейдон С-3» . . . . .	496	4960		248
Итого . . . . .	1710	7594	100	2064

Таким образом, подводная ракетно-ядерная система «Поларис» — «Посейдон» становится основной составной частью стратегических ядерных сил США и НАТО. В перспективе ее значение в общей системе вооружения стратегическими средствами будет увеличиваться.

В 1968 г. американцы приняли программу «Трайидент», которая предусматривает разработку атомных ракетных подводных лодок нового поколения, вооруженных 24 баллистическими ракетами с дальностью стрельбы до 12 тыс. км<sup>1</sup>. Ракеты будут оснащены усовершенствованными головными частями. На основе анализа опыта десятилетнего использования подводной ракетно-ядерной системы военное руководство США пришло к выводу о больших преимуществах ее перед ракетами наземного базирования и авиацией.

Разработка и боевое развертывание системы «Трайидент» получили в настоящее время статус первоочередной программы развития стратегических наступательных сил. Обь-

<sup>1</sup> У ракеты «Трайидент-1» дальность стрельбы до 8 тыс. км, у ракеты «Трайидент-2» — до 12 тыс. км.

явлено, что министерство обороны США приняло решение построить первую серию из семи атомных подводных лодок системы «Трайидент» к 1986 г. Головную лодку, получившую наименование «Огайо», планируется передать флоту в конце 1980 г.

Наряду со строительством подводных лодок типа «Огайо» начата реализация программы по переоборудованию к 1982 г. 12 подводных ракетносцев типа «Медисон» с ракет «Посейдон» на ракеты «Трайидент-1». Подводные лодки с ракетами «Поларис А-3» постепенно будут выводиться в резерв.

В последнее время в США придается особое значение созданию для флота унифицированных крылатых ракет, пригодных для применения из торпедных аппаратов подводных лодок, а также с надводных кораблей и летательных аппаратов. В ВМС США принята на вооружение и внедряется в ряде других стран НАТО противокорабельная крылатая ракета «Гарпун» с дальностью полета 110—130 км. Ведутся работы по ее совершенствованию.

Американцы форсируют также разработку крылатой ракеты «Томагавк» в стратегическом (дальность 2400—3200 км) и тактическом (480—560 км) вариантах<sup>1</sup>. Запуск ее может осуществляться с подводных лодок, надводных кораблей, самолетов и наземных пусковых установок.

Стратегическая ракета предназначается для поражения наземных объектов с сильно развитой системой ПВО, тактическая — для борьбы с крупными надводными кораблями.

Работы по созданию крылатых ракет ведутся также в Великобритании, Франции, Италии и в других странах.

Выступая 20 июня 1972 г. в сенатской комиссии по делам вооруженных сил с обоснованием программы строительства стратегических сил, бывший в то время министром обороны США Лэйрд заявил: «Работы над системой крылатой ракеты для подводных лодок необходимы для того, чтобы обеспечить США возможность принять в будущем решение о дополнительных американских силах, если это окажется необходимым. Ассигнования, которые мы предлагаем, позволят проводить ускоренное изучение системы «крылатая ракета и подводная лодка» и начать создание важных тактических компонентов, таких, как двигатель и система управления...»

<sup>1</sup> См.: Морской сборник, 1977, № 7, с. 89.



Военно-политическое руководство США оценивает создание крылатой ракеты как создание четвертого элемента стратегических наступательных сил США<sup>1</sup>. В бюджетном послании президента США Никсона конгрессу, опубликованном 29 января 1973 г., говорится, в частности: «...Мы будем сохранять нашу нынешнюю мощь, чтобы гарантировать жизнеспособность наших сил сдерживания... Мы будем: 1) продолжать создавать баллистическую ракетную систему морского базирования «Трайидент»; 2) продолжать работы над новейшим пилотируемым стратегическим бомбардировщиком «В-1»; 3) продолжать перевод баллистических ракетных сил на системы «Минитмэн-3» и «Посейдон»; 4) мы начнем работы по созданию стратегической крылатой ракеты для подводных лодок».

Администрация президента Картера в основном приняла эту программу развития стратегического вооружения и форсирует ее выполнение.

Вслед за американцами в 60-е годы приступили к созданию подводных лодок с атомной энергетикой Великобритания и Франция.

Строительство первой английской атомной подводной лодки «Дредноут» было закончено в 1963 г.

К концу 1978 г. Великобритания и Франция имели по четыре атомных подводных ракетносца. Во Франции строились еще две такие подводные лодки.

Таким образом, атомные ракетные подводные лодки в настоящее время составляют основу стратегических ядерных сил Великобритании, а также являются важнейшим компонентом национальных ядерных сил Франции.

Самостоятельным направлением в развитии подводных сил США является создание ударных, или, как их называют, многоцелевых, атомных подводных лодок, вооруженных торпедами и ракетами-торпедами. На вооружение их начали поступать и противокорабельные крылатые ракеты «Гарпун», а в перспективе готовятся и крылатые ракеты «Томагавк». Эти лодки предназначены для борьбы с подводными лодками и надводными кораблями.

К 1978 г. флоты стран НАТО имели 78 атомных и до 140 дизельных многоцелевых подводных лодок. Их численность непрерывно увеличивается.

Значительное развитие в американском флоте получили амфибийные силы, предназначенные для десантных опера-

<sup>1</sup> Тремя первыми элементами являются: подводная ракетно-ядерная система, стратегические ракеты наземного базирования и стратегическая авиация.

ций. Основное требование, предъявляемое к этим силам, — обеспечение быстрого маневра войск и техники через моря и океаны и стремительной высадки их на необорудованное побережье при сильном противодействии с берега и на море.

В послевоенный период в США были созданы принципиально новые десантные корабли. К ним следует отнести десантные вертолетоносцы, десантно-вертолетные корабль-доки и универсальные десантные корабли. Последние имеют водоизмещение до 40 тыс. тонн и несут на борту до 30 транспортных вертолетов и до 15 десантно-высадочных средств, размещающихся в доковой камере. Десантные корабли США способны одновременно поднять, перевезти морем и высадить на необорудованное побережье соединения морской пехоты численностью около 50 тыс. человек с вооружением. Боевые действия этих кораблей обеспечиваются необходимыми силами охранения и поддержки. В состав ВМС США входят также крупные контингенты морской пехоты, численность которой приближается к 200 тыс. человек.

Из всего сказанного видно, что главное предназначение современных флотов западных держав — действия против территории противника. В то же время военно-морские силы США и НАТО обладают большими возможностями и в борьбе с флотом, в первую очередь с подводными лодками.

Развитие противолодочных сил осуществляется главным образом путем увеличения численности атомных и дизельных торпедных подводных лодок<sup>1</sup>, обновления корабельного состава противолодочных сил, принятия на вооружение новых противолодочных самолетов и вертолетов, оснащения кораблей и самолетов новейшим противолодочным оружием, создания позиционных систем дальнего гидроакустического наблюдения.

США уже приступили к крупносерийному строительству атомных многоцелевых подводных лодок типа «Лос-Анджелес» (планируется построить более 40 лодок этого типа), эскадренных миноносцев типа «Спрюенс» (30 кораблей), фрегатов УРО типа «Перри» (74 единицы), начали оснащение противолодочных кораблей новыми противолодочными вертолетами, что значительно повысит возможности наблюдения и ПЛЮ за пределами действия корабельных радиолокационных и гидроакустических средств.

Все строящиеся в США и странах НАТО крейсера, эскадренные миноносцы и фрегаты будут иметь на вооружении ракетные противолодочные комплексы и вертолеты.

<sup>1</sup> Только США в начале 80-х годов планируют иметь около 90 атомных многоцелевых подводных лодок.

Наращиваются темпы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых типов противолодочных кораблей, оружия и техники.

В целом боевые возможности ВМС США и НАТО к началу 80-х годов существенно возрастут. Боевой состав в значительной степени будет качественно обновлен и дополнен кораблями, самолетами и вертолетами, боевой техникой и оружием.

В целях усиления огневой мощи надводных сил флота и расширения их боевых возможностей командование ВМС США и НАТО приступило к проведению мероприятий по оснащению строящихся и находящихся в строю кораблей системами управляемого ракетного оружия класса «корабль — корабль».

Во второй половине 80-х годов США намерены приступить к строительству ракетных кораблей на воздушной подушке водоизмещением 3—5 тыс. тонн со скоростью около 100 узлов. Почти все без исключения ведущие морские державы приступили к крупносерийному строительству ракетных катеров.

Коренные изменения в вооружении флотов и новая расстановка сил в Мировом океане вызвали изменения во взглядах англо-американцев на роль флотов в будущей войне, на очередность и важность выполнения ими задач. На первый план были выдвинуты задачи по уничтожению наземных объектов и подводных лодок. Важным фактором, определившим такую ориентацию, явилось то, что традиционные противники англо-американцев — Германия, Италия и Япония — в результате поражения во второй мировой войне не имели сил, способных действовать в океанах. Кроме того, ФРГ и Италия стали союзниками США по агрессивному военному блоку НАТО. Советский же флот, как они считали в то время, не мог представлять какой-либо существенной угрозы морским перевозкам США в страны агрессивных блоков. Тогда наиболее рациональным, по мнению англо-американцев, было развитие ВМС как «средства устрашения». О том, какое содержание вкладывалось американским военным руководством в понятие «устрашение», достаточно полное представление дает доклад одной из комиссий палаты представителей о гражданской обороне, опубликованный 1 июля 1960 г. В этом докладе утверждалось, что если бы американский флот не имел своей задачей уничтожение стратегических сил противника до того, как они будут применены против США, то строительство морских стратегиче-

ских систем оружия «неизбежно потеряло бы значительную часть своей привлекательности для народа США».

Журнал «Эйр форс мэгэзин» (1960, № 9), выражая надежды Пентагона, подогретые этим заявлением, откровенно назвал его тем самым долгожданным официальным признанием того, что теперь противник будет считаться только с одним видом «сдерживания» — способностью американского флота нанести удар первым. Эту идею, но в еще более конкретной форме выразили Р. Страус-Хюппе, У. Кинтер и С. Поссопи в книге «Новая американская стратегия», вышедшей в США в 1961 г. Они прямо писали, что Соединенные Штаты не могут отказаться от того, чтобы первыми прибегнуть к использованию ядерного оружия.

Отвечая на вопросы еженедельника Социал-демократической партии Германии «Форвертс», товарищ Л. И. Брежнев сказал: «...Мы слишком часто слышим рассуждения с другой стороны относительно готовности к нанесению «мощных, уничтожающих, упреждающих ударов» и т. п. ... <...>

Что касается Советского Союза, то он, повторяю, не думает «о нанесении первого удара». Наоборот, хорошо известно наше официальное предложение всем участникам общеевропейского совещания, включая США, — заключить соглашение о неприменении первыми ядерного оружия друг против друга. Известно также и то, что страны НАТО отклоняют это предложение, довольно прозрачно давая понять, что не желают расстаться с планами нанесения первого удара по нашей стране»<sup>1</sup>.

Как видно из этих и множества других фактов и утверждений, понятие «устрашение» и его часто употребляемые синонимы вроде «сдерживания» означают не что иное, как поддержание постоянной готовности к немедленному и притом внезапному использованию ядерного оружия по важнейшим стратегическим объектам на территориях стран социалистического содружества. Эта задача считается главной для сил стратегического назначения, среди которых важную роль играют военно-морские силы. Военно-политическое руководство США и других ведущих стран НАТО рассматривает флот как средство, обладающее наибольшей живучестью и универсальностью при решении задач в мировой ядерной войне. Важная роль отводится ему и в локальных войнах. Имея в своем составе сильную морскую пехоту, флот располагает определенной самостоятельностью в дейст-

---

<sup>1</sup> Цит. по: Коммунист, 1978, № 8, с. 9, 10.

виях на суше, особенно в войнах против малых народов и слаборазвитых стран.

Приведенная выше краткая характеристика процесса развития военно-морских сил США и других стран НАТО показывает, что они являются сейчас одним из важнейших стратегических факторов современной войны. Их следует рассматривать как мобильную, обладающую высокой живучестью, способную действовать скрытно и решать крупнейшие задачи силу.

## РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

В послевоенные годы империалисты, развязав «холодную войну» против стран социалистического содружества, развернули подготовку к новой мировой войне. Все более отчетливо надвигалась угроза безопасности нашей страны с океанских направлений. Мог ли Советский Союз мириться с такой угрозой, особенно в условиях, когда обширные районы Мирового океана становились стартовыми площадками ракетно-ядерного оружия? Конечно нет. В этих условиях единственно правильным решением вопросов безопасности страны могло быть только создание обстановки, способной поставить перед милитаристскими кругами Запада те же проблемы, которые они пытались навязать нам. Прежде всего необходимо было заставить Пентагон осознать, что океан, ранее прикрывавший Американский континент от ответных ударов жертв агрессии, полностью утратил свою былую роль защитного барьера и что в случае развязывания войны американским империализмом он сам окажется перед страшной повседневной угрозой ответных, карающих за агрессию ударов. Именно этот путь и был выбран КПСС, по нему и пошло развитие наших Вооруженных Сил.

Послевоенное развитие советского флота можно разделить на два этапа.

На первом этапе, который охватывает первое послевоенное десятилетие, строились корабли и самолеты, вооруженные обычной артиллерией, торпедами, бомбами. Строительство флота шло в основном по пути создания эскадр надводных кораблей. Флот продолжал оставаться в оперативно-стратегическом плане оборонительным. Он по-прежнему был флотом прибрежного действия, способным проводить операции лишь в рамках достижения целей крупных фронтовых операций. Взгляды на предназначение флота и его задачи в то время формировались под влиянием опыта второй мировой войны и победы над сильным континентальным противником.

Необходимо заметить, что в первом послевоенном десятилетии, особенно в начале его, когда принимались решения о строительстве флота, не было реальных технических возможностей для создания принципиально новых сил. Ядерного оружия мы еще не имели, а первые образцы ракет только проектировались.

В 1947 г. Советское правительство заявило о том, что секрета атомной бомбы уже не существует. И если вначале американское руководство пыталось игнорировать это заявление, то в сентябре 1949 г. оно было потрясено лишь одним фактом бесспорной регистрации первого атомного взрыва, произведенного в Советском Союзе. «Одним ударом,— пишут видные американские военные теоретики Миллс, Мэнсфилд и Стейн,— вся военно-политическая ситуация была преобразована... Потенциальная возможность тотального уничтожения противника, на которую мы все более и более привычно полагались как на наш основной инструмент военной силы, потеряла теперь привлекавшую нас односторонность. Все равновесие мировой политики подверглось резким и страшным изменениям... Это был кризис — интеллектуальный, моральный и технический — далеко превосходивший обычные кризисы международных отношений»<sup>1</sup>.

Примерно с середины 50-х годов в соответствии с решением ЦК КПСС в нашей стране начались крупные работы по созданию мощного океанского ракетно-ядерного флота. Этим было положено начало второму этапу в развитии советского ВМФ.

Решение Центрального Комитета Коммунистической партии базировалось на глубоком знании особенностей научно-технического прогресса, который принял к тому времени форму научно-технической революции, опрокинувшей многие традиционные пути в развитии техники. Это в свою очередь открыло возможности для создания принципиально новых кораблей, систем вооружения и военно-морской техники.

Важнейшим обстоятельством, которое принималось во внимание, был строгий учет расстановки сил на мировой арене, стратегической обстановки, складывавшейся на океанских театрах в связи с образованием агрессивных блоков и безудержным наращиванием империалистами морского ядерного вооружения, перспектив развития военно-морской техники и оружия, а также экономических возможностей страны.

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Листвинов Ю. Н. Первый удар, с. 19.

Наряду с созданием межконтинентальных ракет началось интенсивное развитие океанского флота, быстро обретавшего все черты стратегического фактора в современной войне. Создание океанского флота, способного предотвратить нападение агрессора с океанов на Советский Союз, усложнялось тем, что наша страна не располагает заокеанскими и заморскими территориями и базами, на которые мог бы опираться флот при отражении ударов. Периодически появляющиеся в западной печати сообщения о наличии каких-то военноморских баз, принадлежащих СССР, на территориях дружественных нам стран явно клеветнические, преследующие цель прикрыть и обосновать усилия империалистических держав по расширению их военных баз во многих районах мира. При этом следует подчеркнуть, что СССР, проводя ленинскую миролюбивую внешнюю политику, и не стремится к таким приобретениям. Путь преодоления трудностей, связанных с длительным пребыванием наших кораблей в отрыве от баз, был найден с помощью инженерно-технических и конструктивных решений, давших кораблям возможность продолжительное время находиться в удаленных районах океанских театров и удовлетворять все свои потребности в материально-технических средствах без пополнения их со стационарных баз.

Наша страна построила современный флот и направила его в океан для обеспечения своих государственных интересов, чтобы надежно защитить содружество социалистических стран от нападения с обширных океанских направлений. И если сейчас на страницах зарубежной печати, в выступлениях политических и военных деятелей часто звучит риторический вопрос о том, зачем Советскому Союзу нужен океанский флот, то это делается прежде всего в пропагандистских целях, для того чтобы оправдать постоянно раздуваемые размеры ассигнований на вооружение, интенсификацию подготовки к новой мировой войне. Политиканы, сеющие сомнения в отношении истинных целей развития нашего флота, приписывающие ему агрессивные намерения, своей демагогией стремятся прикрыть неблагоприятные действия своих флотов, выполняющих жандармские функции в подавлении национально-освободительных движений и выступающих в качестве главной ударной силы империализма в Мировом океане.

Коммунистическая партия Советского Союза на всех этапах существования нашего государства твердо держит курс на создание материальной базы коммунизма, настойчиво проводит в жизнь политику укрепления мира и дружбы между на-

родами и государствами. Вместе с тем она уделяет необходимое внимание укреплению обороноспособности нашей страны. По воле партии Советские Вооруженные Силы должны стать прочным щитом, непреодолимой преградой на пути новоявленных претендентов на мировое господство, способной сдержать и пресечь агрессию в самом ее начале, поставить империалистов перед неизбежностью неотвратимых ударов возмездия. На службу обеспечения безопасности страны были поставлены последние достижения науки, техники и производства, послужившие основой для создания совершенного оружия и военной техники для всех видов Вооруженных Сил.

Важнейшим событием на этом этапе была ликвидация ядерной монополии США. Теперь не является секретом, что еще в начале 1954 г. Советская Армия и Военно-Морской Флот располагали ядерным оружием различной мощности, в том числе водородными бомбами, и приступили к практическому изучению этого оружия и способов боевых действий в условиях его применения.

С этим было связано начало нового этапа — этапа создания и развития советского океанского атомного флота, вооруженного ракетно-ядерным оружием, и упрочения позиций нашей страны как великой морской державы. Претворение в жизнь предначертаний партии по созданию океанского флота, полностью отвечающего задачам обороны страны в атомный век, превращение его в реальную силу, способную обеспечить государственные интересы Советского Союза в Мировом океане и успешно вести противоборство с сильным флотом противника, отражая его удары с океанских направлений, сыграло огромную роль в укреплении обороноспособности нашей страны и всего социалистического содружества.

Руководство Коммунистической партии Советского Союза огромной работой по созданию мощного океанского флота, самоотверженный многолетний труд кораблестроителей, ученых и военных моряков обеспечили создание в короткий срок качественно нового океанского флота нашей страны, полностью отвечающего требованиям советской военной доктрины.

Как известно, под военной доктриной нами понимается «принятая в государстве на данное время система взглядов на цели и характер возможной войны, на подготовку к ней страны и вооруженных сил, а также на способы ее веде-



ния»<sup>1</sup>. Она определяет, с каким возможным противником придется вести борьбу, какие для этого необходимо иметь Вооруженные Силы и направления их строительства. Основные положения военной доктрины вытекают из реально существующих условий — внутренней и внешней политики государства, его социально-политического и экономического строя, уровня производства, состояния средств ведения войны, географического положения своей страны и вероятного противника и др.

Советская военная доктрина, вытекающая из политики нашей партии, отвечает важнейшим требованиям марксистско-ленинского учения о войне, армии и вооруженной защите социалистического Отечества. Она воплощает в себе все богатство прогрессивной военно-технической мысли, а также военный опыт Советского государства и опыт многочисленных войн прошлого. Советская военная доктрина — доктрина миролюбивого социалистического государства — прямо противоположна современным агрессивным, реакционным военным доктринам империалистических государств, в том числе и «блоковой» военной доктрине.

В послевоенный период наша военная доктрина непрерывно развивалась, что было вызвано в первую очередь неуклонным ростом мощи Советского Союза, стран социалистического содружества, ростом национально-освободительного движения в мире и изменениями материальных средств ведения войны. Однако сущность этой доктрины, ее основная направленность оставались неизменными.

На всех этапах развития советская военная доктрина, решая проблемы структуры Вооруженных Сил, необходимое внимание уделяла и уделяет Военно-Морскому Флоту, который непременно рассматривается как важный вид Вооруженных Сил, способный решать крупные задачи в войне. А в связи с оснащением кораблей ракетно-ядерным оружием она признает способность флота решать важные стратегические задачи. Положения советской военной доктрины, касающиеся флота, явились важным фактором, определившим генеральное направление развития флота, основные задачи, сбалансирование его сил по различным критериям, направленность оперативной и боевой подготовки. Они явились руководством в развитии всех аспектов оперативно-стратегического использования флота и тактики его сил.

---

<sup>1</sup> Советская военная энциклопедия. М., Воениздат, 1977, т. 3, с. 225.

На развитие Военно-Морского Флота в послевоенный период и на ликвидацию нашего отставания в общей морской мощи государства оказали особо благотворное влияние научно-технические достижения и открытия послевоенного периода.

Одним из важнейших достижений современного научно-технического прогресса явились открытие и разработка способов использования практически неисчерпаемого нового источника энергии — атомного ядра. Это позволило создать принципиально новое ракетно-ядерное оружие невиданной доселе мощности, а также атомную энергетику для боевых кораблей, что резко повысило их боевые возможности. Огромную роль в создании новейшего оружия и боевых технических средств сыграла химизация современного производства, с помощью которой был осуществлен переход к использованию принципиально новых искусственно создаваемых веществ и материалов с заранее заданными свойствами.

Выдающееся значение имели достижения в области радиоэлектроники, на основе которых были получены поразительные результаты в автоматизации сложнейшего процесса управления силами, широко внедрена электронно-вычислительная техника, применены математические методы расчетов для решения проблем строительства Вооруженных Сил и развития военного искусства.

Коммунистическая партия своей практической деятельностью создала все условия для того, чтобы достижения научно-технического прогресса были использованы для укрепления оборонного могущества нашей Родины, в том числе и для строительства Военно-Морского Флота — одного из наиболее насыщенных сложной боевой техникой вида Вооруженных Сил. Военно-Морской Флот всегда являлся средоточием новейших достижений техники и всегда был чувствителен к ее развитию и изменениям. Эта зависимость флота от достижений научно-технического прогресса объясняется тем, что в его состав кроме особо сложных конструкций, какими являются корабли, входят практически все рода войск и оружия, которыми располагают Вооруженные Силы. Естественно, что даже небольшие изменения в вооружении любого из родов сил существенно сказываются на состоянии флота в целом. Глубокие качественные изменения в основных средствах вооруженной борьбы вызывают поистине революционные преобразования не только всей материально-технической базы флота, но и всех составных частей военноморского искусства, обеспечивающих ее боевое использование.

Основными направлениями, по которым шло качественное преобразование флота под влиянием научно-технической революции, были: переход к строительству атомного подводного флота; внедрение ракетного и ядерного оружия и создание морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения; вооружение флота авиацией дальнего действия — океанской авиацией; внедрение корабельных авиационных средств; качественное изменение средств освещения подводной обстановки, сил и средств борьбы с подводными лодками; внедрение разнообразных средств радиоэлектроники, автоматизации управления оружием и боевой техникой, а также математических методов исследования с применением электронно-вычислительных машин.

Бурное развитие научно-технического прогресса раскрывает все новые и новые возможности для использования его достижений в деле развития ВМФ, в деле дальнейшего наращивания морского могущества нашей Родины.

Среди факторов, обусловивших послевоенное развитие нашего флота, решающим является экономика страны, ее военно-экономический потенциал в целом. Еще Энгельс научно доказал зависимость способов ведения войны от экономического базиса общества, от развития производства: «Ничто так не зависит от экономических условий, как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят прежде всего от достигнутой в данный момент ступени производства и от средств сообщения»<sup>1</sup>.

Военно-экономический потенциал государства определяется такими показателями, как природные ресурсы, и прежде всего стратегическое сырье, обеспечивающее потребности производства; промышленность — заводы, фабрики, энергетические предприятия; сельское хозяйство; транспортная сеть и сеть связи; производительность труда, людские ресурсы, удовлетворяющие высоким требованиям современного производства как с количественной, так и с качественной стороны; уровень развития науки и техники; государственные материальные резервы.

Состояние этих основных показателей обеспечивает нашей стране создание и дальнейшее развитие океанского флота. Оно позволило широко использовать достижения науки и техники и осуществить строительство именно тех кораблей, необходимость в которых определялась советской военной доктриной, разумеется, в пределах тех ресурсов, которые могла выделять страна на нужды флота.

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 20, с. 171.

Военно-географические условия всегда выступали одним из важнейших факторов развития любого вида Вооруженных Сил, но для Военно-Морского Флота они имеют особое значение, поскольку его разнородным силам приходится действовать на воде и под водой, в воздушном пространстве над водной средой, на берегу, в самых разнообразных климатических условиях и зонах, в разное время года и суток. Важность этого фактора для развития ВМФ обусловлена также характером расстановки сил в Мировом океане, развитием системы базирования сил противостоящих сторон, взаимным расположением стратегических позиций, обеспечивающих развертывание и использование имеющихся сил и средств для решения комплекса оперативно-стратегических задач.

С этой точки зрения флоты империалистических государств располагают выгодными позициями в Мировом океане. Имея военно-морские базы, находящиеся в непосредственной близости от территории нашей страны, и приобретая все новые и новые районы для базирования своих сил, они концентрируют усилия в стратегически важных зонах Мирового океана. Еще в мирное время, устанавливая контроль за проливами и узкостями, они стремятся создать все предпосылки для достижения господства в этих районах сразу же после начала войны.

Свои позиции империалистические государства выгодно используют и при создании кораблей, систем их базирования и разностороннего обеспечения. Даже при определении дальности плавания, автономности или ремонтоспособности кораблей им нет необходимости придавать этим тактическим элементам такое значение, какое они имеют для нашего флота, так как широкая система базирования, охватывающая почти весь Мировой океан, позволяет обеспечивать корабли всем необходимым в самые короткие сроки.

Исторически сложилось так, что наш Военно-Морской Флот, не располагая заморскими базами, для выхода в океан вынужден преодолевать огромные пространства и форсировать узкости и проливы, либо контролируемые флотами империалистических государств, либо постоянно находящиеся под наблюдением их союзников по агрессивным военным блокам.

Кроме того, большинство наших военно-морских баз расположено в районах с суровым климатом, где на длительный период времени создается сложная ледовая обстановка, затрудняющая маневр кораблей и проведение ряда мероприятий по обеспечению высокой боеготовности сил флота.

Все это, естественно, накладывает свой отпечаток на строительство боевых кораблей и вспомогательных судов нашего флота, на разработку способов его использования в военное и мирное время.

В связи с этим особое значение для нас приобретают не только мореходные качества кораблей, но и дальность плавания, автономность, способность противостоять многочисленным ударам противника, применяющего разнообразные средства борьбы, т. е. большая боевая устойчивость, исключительно высокая надежность систем и механизмов и большие запасы моторесурса. Вместе с тем под влиянием военно-географических условий нашему флоту приходится создавать специальные силы и средства для тылового обеспечения действий в удаленных районах океанов, проводить особые мероприятия по специальной подготовке экипажей кораблей, в том числе и по ремонтной подготовке.

Основной исторической предпосылкой, оказавшей влияние на послевоенное развитие нашего флота, явился опыт прошедших войн. Вооруженная борьба всегда играла роль арбитра, определяющего степень соответствия предвоенных взглядов на использование сил и средств в ходе войны. Во время войны проверяются оружие, военная техника, основные положения по оперативно-тактическому и стратегическому использованию сил. Она позволяет делать важные выводы, касающиеся развития оружия и военного искусства в каждый послевоенный период. Поэтому умелое обобщение опыта военных действий является важной задачей не только военных историков, но и руководителей, определяющих направленность строительства флота.

В то же время необходимо учитывать, что после окончания второй мировой войны вооруженные силы всех стран развивались на принципиально новой технической основе. Доминирующим стало ракетное и ядерное оружие. Вооруженные силы создавались и готовились прежде всего для решения задач в ядерной войне. Поэтому опыт второй мировой войны оказал меньшее влияние на послевоенное развитие сил, чем, например, в свое время опыт первой мировой войны. Это, однако, не исключает необходимости внимательного изучения тех результатов и итогов вооруженной борьбы, которые учитывались в послевоенном строительстве флотов и при разработке методов их использования в ядерной войне.

Вторая мировая война показала возросшее значение вооруженной борьбы на море и усилившуюся связь военных действий и операций на суше с действиями на море. Это ук-

решило взгляды на необходимость всемерного развития флота как неперменной части вооруженных сил страны.

Опыт боевых действий на морских и океанских театрах показал, что главными, наиболее универсальными и эффективными родами сил флота стали подводные лодки и авиация. В связи с этим резко упало значение крупных артиллерийских кораблей и такой формы использования сил флота, как морские сражения надводных сил, в ходе которых достигались крупные оперативные результаты.

На послевоенное развитие многих флотов большое влияние оказал опыт использования авианосцев для уничтожения наземных объектов и сил флота противника. Это влияние выразилось в дальнейшем развитии авианосцев и сил обеспечения их действий. Вместе с тем было обращено внимание на создание сил и средств, способных вести борьбу с авианосными соединениями.

Важную роль в ходе послевоенного развития флотов сыграл также опыт проведения многочисленных морских десантных операций различного масштаба. Это нашло свое проявление в создании большого числа специальных десантных кораблей, способных обеспечить высадку войск с тяжелой боевой техникой на необорудованное побережье с помощью быстроходных высадочных средств и вертолетов.

В создании новых кораблей и оружия послевоенного периода учитывался также опыт борьбы на океанских и морских коммуникациях.

Большое внимание уделено многими странами опыту применения минного оружия различными родами сил флота для достижения разнообразных целей. Это нашло выражение в создании новых образцов мин и в массовом их использовании, например, американским флотом для блокады подходов к портам ДРВ с моря и ее внутренних водных коммуникаций.

Важнейшим средством управления силами и оружием является связь, которая играет особо важную роль в военно-морских флотах, так как их силы постоянно находятся в различных, часто удаленных от своих берегов районах океана. Поэтому современный флот нуждается в глобальной связи, способной обеспечить управление силами на удалении многих тысяч километров. Более того, необходимо обеспечить управление силами флота, действующими на воде и под водой, в воздухе и на суше. Нетрудно понять, что создание такой системы связи представляло собой проблему огромной научно-технической сложности. Над ее решением работали

во многих странах. В нашем флоте эта задача также решается успешно.

Особенно ценным явился опыт использования радиолокации, способствовавший широкому развитию ее в послевоенный период и применению на всех кораблях, самолетах, в системе берегового наблюдения и на вспомогательных судах.

Рассматривая предпосылки, оказавшие влияние на послевоенное развитие нашего флота, необходимо отметить следующее.

Каждая из них оказывала на развитие флота свое специфическое влияние, которое не было равнозначным. Например, политика КПСС и военно-экономический потенциал страны являлись главными, определяющими.

Различным был и характер воздействия этих предпосылок. Так, влияние военно-экономического потенциала было всеобщим по глубине воздействия на весь сложный процесс развития флота, в то время как развитие флотов империалистических государств обуславливало строительство сил, необходимых для решения преимущественно оборонительных задач. Указанные предпосылки, находясь в процессе развития, меняли степень своего воздействия на строительство флота, непрерывно возрастало значение достижений научно-технического прогресса.

Кроме рассмотренных предпосылок на строительство флота оказало определенное воздействие развитие военно-морского искусства, которое, стремясь под влиянием материальных средств вооруженной борьбы к определенной адекватности их внутренним оперативно-тактическим свойствам и, следовательно, завися от них, само выступало в качестве стимулятора развития кораблей и систем вооружения ВМФ. В этом проявляются диалектическое единство и взаимовлияние материальных средств и искусства ведения вооруженной борьбы на море.

Строгий учет всех рассмотренных предпосылок позволил ЦК КПСС осуществить научное руководство строительством нашего флота в послевоенный период, сделать этот процесс реальным, направить его по самостоятельному пути, не копируя, а лишь разумно используя опыт мирового военного кораблестроения.

Развитие Военно-Морского Флота — сложнейший процесс, который отнюдь не ограничивается заменой устаревающих систем его вооружения новыми, в большей степени соответствующими современному уровню развития техники и требованиям вооруженной борьбы на море. Такая замена является лишь итогом огромной работы по определению опти-

мальных вариантов решения многих оперативно-стратегических и оперативно-тактических проблем, а также колоссального количества технических вопросов. Речь идет о том, чтобы сосредоточить в каждом корабле максимальные боевые возможности при самом экономном «расходе» габаритов и водоизмещения и при этом обеспечить эффективное решение задачи с минимальными экономическими затратами.

Современный боевой корабль — это сложнейшее сочетание технических устройств, систем и комплексов, являющихся самыми последними достижениями науки, инженерной мысли и производства. Это ядерная энергетика, газовые и паровые турбины с большой удельной мощностью, стратегические и оперативно-тактические ракеты, самонаводящееся подводное оружие, автоматическая артиллерия, техника, обеспечивающая комплексную автоматизацию процесса управления, прецизионная штурманская аппаратура, сложнейшие гидроакустические и радиолокационные комплексы и др. В создании современного корабля участвуют многие сотни заводов различных отраслей промышленности. Его строительству предшествуют глубокие научные исследования.

В основу идеи создания каждого корабля закладывается стремление построить его в наибольшей степени приспособленным для решения свойственных ему задач. Но при этом учитываются традиции отечественного кораблестроения и возможности отечественного производства.

Для решения проблем, связанных со строительством флота, выполняются работы, направленные на определение оптимального сочетания ударных и оборонительных возможностей боевого корабля и таких элементов, как вооружение, автоматизация, скорость, дальность плавания, автономность, условия обитаемости личного состава и т. д. Для подводных лодок, кроме того, определяются глубина погружения, допускаемая шумность, выгодные докавитационные скорости и т. д. При этом водоизмещение корабля при общем стремлении к его уменьшению в разумных пределах рассматривается лишь функцией такого главного аргумента, как способность корабля решать все те задачи, для выполнения которых он создается.

Для обеспечения способности флота выполнять оперативно-стратегические задачи проводятся научно-исследовательские работы по определению характера сбалансирования Военно-Морского Флота, общего количественного и качественного состава кораблей и самолетов и распределению этих сил по театрам и районам базирования.



Таким образом, развитие флота требует серьезных и глубоких научных исследований. Здесь совершенно недопустимо проявление волюнтаризма и субъективных начал. Чем с большим вниманием руководители, принимающие ответственные решения по развитию ВМФ, будут относиться к рекомендациям исследовательских учреждений, мнениям практиков — офицеров флота и учитывать возможности промышленности, тем правильнее будут их решения, безболезненнее пойдет процесс строительства флота, меньшие затраты потребуются на его создание и тем мощнее он будет. Такой подход к проблемам строительства флота предполагает всемерное развитие научных методов руководства. Научный метод руководства строительством флота требует широкого проведения комплексных научно-исследовательских работ в области инженерно-технических и оперативно-тактических проблем. Он предполагает строгую систему оптимизации, обеспечивающую выбор наиболее рациональных вариантов решений, базирующихся на количественном анализе и военно-экономическом обосновании, построенных на единых критериях и допусках точностей.

Важной составной частью процесса строительства флота является формирование технической политики, основы которой определяются политическим руководством страны с учетом условий использования флота и особенностей его взаимодействия с другими видами Вооруженных Сил.

До недавнего прошлого научный метод руководства строительством флота базировался только на анализе современных возможностей науки и техники и их развития в ближайшей перспективе. Теперь в его сферу вошло также научное прогнозирование, построенное на выявлении тенденций развития оружия, электронной техники, энергетики, теории кораблестроения и ряда общегражданских наук, состояние которых оказывает влияние на развитие флота.

Характеристика важнейших направлений научно-технической революции свидетельствует о том, что в их основе лежит развитие науки, что они, по существу, представляют собой результат сращивания отраслей науки с производством. Наряду с этим значительно усилилась взаимосвязь науки и техники. Наука, умножая объем знаний, обеспечивает благоприятные условия для революционного развития техники. В настоящее время все новейшие достижения техники непосредственно связаны с открытиями в области естественных наук. Развитие техники и производства в свою очередь создаст соответствующую техническую базу, которая

обуславливает быстрые темпы осуществления научных исследований и внедрения их в практику военного дела.

При современных быстрых темпах развития науки и техники очень важно предвосхитить новые качественные изменения в развитии флота, своевременно определить появление новых средств борьбы, их роль и место среди существующих средств и принципы их использования.

Естественно, что нельзя достоверно планировать то или иное научное открытие. При решении крупных военно-научных проблем всегда существует некоторая степень неопределенности, обусловленная неполнотой информации по ряду вопросов. Наличие неопределенности вызывает необходимость расчета нескольких вариантов решений с анализом их положительных и отрицательных сторон. Это в значительной мере облегчается достижениями в области математики и широким использованием электронно-вычислительной техники, дающей нам дополнительные возможности в решении сложных многокритериальных задач.

Современное вооружение Военно-Морского Флота характеризуется чрезвычайной сложностью, многообразием и имеет специфические особенности. В свете этого флот представляет собой сложную динамическую систему, развитие и функционирование которой требуют больших затрат различных материальных средств.

Ни одна страна не может вкладывать в вооружение безграничные средства. В каждой стране определяется допустимый уровень затрат на военные нужды. Экономические ограничения приводят к тому, что из большого числа задач, выдвигаемых новыми научно-техническими достижениями, приходится выбирать наиболее важные, решение которых необходимо для поддержания боеспособности вооруженных сил на требуемом уровне.

На наш Военно-Морской Флот в современных условиях возлагаются важные стратегические задачи. Его удельный вес в составе Вооруженных Сил непрерывно повышается. Это в свою очередь обуславливает необходимость дальнейшего повышения уровня научного руководства развитием флота, с тем чтобы заблаговременно обеспечить создание наиболее эффективных сил и средств с учетом реальных возможностей, которыми располагает экономика страны.

Большая роль в развитии научных методов руководства строительством флота принадлежит хорошо организованной и надежно функционирующей системе научной информации, способствующей формированию взглядов на развитие и использование сил флота в современной войне и в мирное вре-

мя. Главными из предъявляемых к ней требований являются оперативность проведения анализа и дифференцированное распределение научной информации между потребителями.

Развитие и применение на практике научных методов руководства строительством флота уже привели к достижению важных результатов, что нашло свое выражение в практическом решении многих крупных проблем, например, проблемы сбалансирования сил флота по различным признакам и характеристикам, определения рациональных путей строительства флота с отдаванием приоритета наиболее эффективным силам, преимущественного развития ракетного оружия как наиболее перспективного средства борьбы на море среди других средств, составляющих систему вооружения флота. На основе глубоких научных исследований были определены многие оптимальные сочетания тактических элементов подводных лодок и надводных кораблей, рациональные пределы автоматизации управления силами, кораблями и системами их оружия, найдены критерии для оценки боевой устойчивости носителей оружия и боевой эффективности как одиночных его носителей, так и тактических групп, создаваемых в различных комбинациях и сочетаниях.

Этим, разумеется, не исчерпывается круг тех проблем, которые уже решены и которые находятся в стадии решения научными органами. Они лишь показывают тот размах, с которым ведется эта работа, главную тенденцию развития этого процесса, состоящую в дальнейшем распространении научных методов обоснования всех ответственных решений, принимаемых различными инстанциями для обеспечения развития Военно-Морского Флота.

В результате обширной и многосторонней научно-исследовательской работы были выработаны взгляды на место и роль флота в составе наших Вооруженных Сил и направленность в развитии всех его родов сил и оружия.

В связи с созданием атомной, а затем и водородной бомбы, а также в связи с другими техническими открытиями начались поиски новых направлений развития вооруженных сил великих держав.

За границей это проявилось в создании различных систем стратегического ядерного оружия. Вначале это были авианосные ударные соединения и стратегическая авиация наземного базирования, затем все более важное место в планах Пентагона стало отводиться подводной ракетно-ядерной системе «Поларис». В развитии сил флотов общего назначения был сделан упор на строительство новых, более мощных

и совершенных сил и средств противолодочной борьбы. В вооруженных силах повсеместно в широких масштабах стали внедряться различные средства автоматизации и радиоэлектронной борьбы. Однако это произошло лишь после того, как была осознана практическая ценность всех научных открытий, которыми располагали к этому времени противостоящие друг другу лагеря империализма и социализма.

Для американского и английского флотов, в подавляющей части сумевших обновить боевой состав своих кораблей в годы войны, вопрос о дальнейшем их развитии в связи с появлением атомного оружия был весьма сложным. Поэтому о возможности использования ядерного оружия в вооруженной борьбе на море стремились поначалу говорить лишь вполголоса, чтобы не посеять сомнений в реальности ударной мощи сильнейших флотов мира того времени.

В первые послевоенные годы, когда еще сохранялась монополия США на атомное оружие, в руководящих кругах военных ведомств западных стран речь шла лишь о модернизации кораблей, о замене оружия и оснащении их средствами радиолокации различного назначения, поскольку считалось, что флот даже в таком составе, как он есть, сумеет выполнить свои задачи в войне против СССР, к которой лихорадочно готовились прежде всего США.

Решения Центрального Комитета Коммунистической партии, направленные на дальнейшее развитие флота, базировались на глубоком учете особенностей научно-технической революции. Это открыло возможности для создания принципиально новых кораблей и систем вооружения. С того времени прошло более двух десятилетий, и за этот относительно короткий исторический срок советский Военно-Морской Флот превратился в важный стратегический фактор, в силу, способную противостоять агрессии с морских направлений и решать крупные оперативные и стратегические задачи в Мировом океане.

Сейчас главными родами сил нашего флота являются подводные лодки и морская авиация, а главным оружием — баллистические и крылатые ракеты с ядерными боеголовками. Для придания боевой устойчивости подводным лодкам и всестороннего их обеспечения, для борьбы с подводными и противолодочными силами противника и для решения других специфических задач в состав нашего флота входят разнообразные боевые надводные корабли и самолеты. Они вооружены торпедами, ракетами различного назначения, нарезной артиллерией и другими видами морского оружия. В ВМФ широко применяются радиотехнические средства и

средства управления, базирующиеся на электронных вычислительных машинах, аналоговых и моделирующих устройствах.

Необходимо отметить, что в силу ряда условий в послевоенный период советский флот развивался самобытным путем. Самобытность эта основывалась на строгом научном учете специфики строительства флота и использования его сил в вооруженной борьбе на море. Она проявлялась в конструктивных особенностях кораблей и самолетов, в характере сбалансирования сил советского Военно-Морского Флота и в присущей только ему организации.

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИЛ И СРЕДСТВ ФЛОТОВ

**Подводные лодки.** Во второй мировой войне подводные лодки зарекомендовали себя как род сил военно-морского флота, способный активно действовать в океанах и морях и решать важные задачи. На отдельных направлениях действия подводных лодок составили основное содержание вооруженной борьбы на море. Как было сказано выше, подводные лодки во второй мировой войне потопили транспортов и боевых кораблей больше, чем надводные корабли и авиация, вместе взятые. Напомним, что Великобритания, США и их союзники (без СССР), а также нейтральные страны потеряли от оружия немецких и итальянских подводных лодок 2770 торговых судов общей вместимостью 14,5 млн. рег. тонн, то есть 69% общего тоннажа уничтоженных судов. Япония в результате действий американских и английских подводных лодок потеряла около 62% всего потопленного тоннажа. Под влиянием больших потерь от вражеских подводных лодок союзники вынуждены были развернуть крупные силы противолодочной войны. Эти силы в условиях совершенно неудовлетворительного боевого и оперативного обеспечения немецким командованием своих подводных лодок позволили сорвать планы неограниченной подводной войны немцев. Потери немецких лодок в ходе войны росли, и цель, которую ставило перед подводными силами немецкое верховное командование, — удушить Англию блокадой — достигнута не была.

В силу таких противоречивых результатов использования подводных лодок в мировой печати в первые послевоенные годы широко обсуждались проблемы эффективности подводных сил. Смогут ли подводные лодки, несмотря на постоянное совершенствование средств ПЛЮ, достичь стратегических целей в войне на море?

Чтобы ответить на этот вопрос, потребовалось провести много исследований. Все они неизменно подтверждали высокую эффективность действий подводных лодок при правильном их использовании и надлежащем боевом обеспечении. Этот вывод оказался особенно убедительным применительно к подводным лодкам с атомной энергетикой.

После окончания второй мировой войны наши подводные лодки превратились в род сил, способный решать в океанах важные задачи. Они стали основой боевой мощи флота. Немаловажным обстоятельством были и военно-экономические соображения, которые также благоприятствовали ориентации нашего флота на строительство прежде всего подводных сил.

При определении направлений развития ВМФ в ядерную эпоху нельзя было не учитывать, например, того обстоятельства, что противостоящие нам империалистические государства располагают огромным надводным флотом и мощной судостроительной промышленностью. Даже для того, чтобы нам сравняться в силах по основным классам надводных кораблей, потребовались бы долгие годы соревнования потенциалов, что связано с затратой огромных материальных и денежных средств. Достижение превосходства в таких условиях было делом весьма проблематичным, поскольку флот в силу специфики развития, обладая превосходством над другим флотом, может сохранить его ценою сравнительно небольших затрат.

Отдание приоритета развитию подводных сил позволяло в кратчайшее время резко увеличить ударные возможности нашего флота, создать серьезную угрозу основным силам флота противника на океанских театрах и ценой затраты меньших средств и времени умножить рост морского могущества нашей страны, лишив противника тем самым преимуществ, которыми он мог располагать в случае войны против Советского Союза и стран социалистического содружества.

Однако значение нового ракетно-ядерного флота, основой которого являлись атомные подводные лодки, этим далеко не исчерпывалось. Качественно новая техническая основа позволила покончить с многолетней привязанностью нашего флота к прибрежным районам и закрытым театрам, значительно расширить сферу его действий в океанах и в случае развязывания империалистами войны выполнять свои задачи оперативно-стратегического характера в противоборстве с флотом агрессора в избранных нами районах океана. Но особенно важным было то, что, имея новые средства во-

оруженной борьбы, Военно-Морской Флот обретал способность открыть новые направления борьбы для Вооруженных Сил, причем те, которые с давних времен считались для нас недоступными. Речь идет об океанских направлениях, на которых наш флот становился способным решать стратегические задачи обороны страны.

Все это коренным образом изменяло обстановку, складывавшуюся в течение веков на океанских просторах, где до этого безраздельно господствовали флоты империалистических держав. Это было вторжением в святая святых империализма, куда он стремился не допустить даже своих сподвижников по агрессивным военным союзам.

В послевоенном развитии подводных сил можно отметить два этапа.

На первом этапе, длившемся около десяти лет, основное внимание было возможно уделить лишь некоторому улучшению тактико-технических данных подводных лодок, в том числе увеличению скорости и дальности плавания под дизелями и обеспечению возможности длительного плавания и производства зарядки аккумуляторной батареи при движении подводной лодки на перископной глубине. При строительстве дизельных подводных лодок учитывались опыт второй мировой войны, характер и условия решения задач в будущей войне, а также возможные перспективы развития противолодочных сил и средств зарубежных флотов.

В этот период были созданы дизельные торпедные подводные лодки двух модификаций — морские и океанские. Это позволило применять подводные лодки не только в прилегающих к нашей территории морях, но и в довольно обширных океанских районах. Новые дизельные подводные лодки имели скорость под водой и глубину погружения заметно большие, чем подводные лодки довоенной постройки. Они были оснащены новейшими средствами наблюдения, радиолокационными и гидроакустическими станциями, современными средствами связи, приборами управления, высокоэффективным торпедным оружием.

Во второй половине 50-х годов некоторые из дизельных подводных лодок послевоенной постройки прошли дальнейшее усовершенствование и получили на вооружение крылатые и баллистические ракеты. Однако увеличение скорости и дальности плавания подводных лодок в подводном положении до внедрения ядерных энергетических установок ограничивалось рамками энерговооруженности, определяемой возможностями дизель-электрических установок. Увеличилась глубина погружения подводных лодок благодаря

применению новых высококачественных материалов и совершенствованию конструкций корпуса.

Дизельные подводные лодки являются совершенными и мощными кораблями, и они, безусловно, найдут широкое применение и в современных условиях. Даже теперь, когда мы рассматриваем состояние подводного кораблестроения в свете достижений научно-технического прогресса, нельзя не признать той важной роли, которую сыграл опыт создания дизельных подводных лодок послевоенной постройки, позволивший решить множество проблем научного и технического характера при переходе к строительству принципиально новых атомных подводных кораблей.

В процессе строительства дизельных подводных лодок в послевоенные годы наша промышленность приобрела необходимый опыт в создании многих новых боевых и технических средств, благодаря которым новые лодки существенно отличались от лучших образцов подводных лодок довоенной и военной постройки.

Создание новых океанских и морских дизельных подводных лодок, освоение их флотами в процессе боевой подготовки, дальних плаваний и походов создали все предпосылки для перехода ко второму этапу послевоенного развития подводных сил. Этот этап характеризуется строительством подводных лодок с атомной энергетикой, коренным образом изменившей боевые возможности подводной лодки, сделавшей ее в полном смысле подводным кораблем. Высокая энерговооруженность атомных подводных лодок позволяет им в течение длительного времени находиться в океанах, совершать дальние переходы на больших скоростях, пребывая в немедленной готовности к нанесению ударов по противнику. Они могут сближаться с быстроходными надводными кораблями противника, длительно преследовать их, неоднократно атаковать, быстро переразвертываться с одного направления на другое и успешно уклоняться от вражеских противолодочных сил.

Мощные гидроакустические комплексы, которыми оснащаются атомные подводные лодки, обеспечивают высокий поисковый потенциал и, следовательно, значительные возможности в борьбе с вражескими подводными лодками.

Способность находиться в подводном положении практически в течение всей автономности, большая глубина погружения и плавание на малошумных ходах обеспечивают атомным подводным лодкам высокую скрытность действий. Таким образом, в атомных подводных лодках сконцентрированы все основные показатели, характеризующие мощь воен-



но-морского флота: большая ударная сила, высокая мобильность и скрытность, способность вести боевые действия глобальных масштабов по уничтожению важных наземных объектов, подводных лодок и надводных кораблей противника. Поэтому в современных условиях атомные подводные лодки являются стратегическим средством наших Вооруженных Сил.

В настоящее время в мировом подводном кораблестроении определились два основных направления: создание подводных ракетоносцев и создание многоцелевых подводных лодок.

Подводные ракетоносцы — носители мощных, дальнобойных стратегических ракет — предназначаются для уничтожения важных наземных объектов противника. Они являются основным компонентом боевой мощи ведущих флотов мира, и в том числе советского флота. Это наиболее крупные из всех существующих подводных кораблей. Так, например, американский подводный ракетоносец «Д. Вашингтон», построенный в начале 60-х годов, имеет водоизмещение около 8 тыс. тонн и длину 116 метров.

Необходимо отметить, что водоизмещение подводных ракетоносцев продолжает увеличиваться. Американцы считают неизбежным рост водоизмещения подводных ракетоносцев до 10 тыс. тонн и более. Так, водоизмещение разрабатываемой в США новой ракетной атомной подводной лодки системы «Трайидент» определяют пока в пределах 18 тыс. тонн.

Атомные подводные ракетоносцы — самые «молодые» корабли. Они создавались, когда уже были отработаны и освоены многочисленные образцы баллистических и крылатых ракет, новейшие надводные корабли и подводные лодки других типов. Поэтому на подводных ракетоносцах сконцентрированы все самые последние достижения в области кораблестроения, атомной энергетики, ракетного оружия, средств освещения подводной обстановки, автоматизации управления и навигационно-штурманского оборудования.

Необходимость жесткого ограничения массо-габаритных характеристик ракет для подводных лодок потребовала создания специальных морских баллистических ракет. Американцы пытались применить для вооружения подводных лодок армейские ракеты, однако из-за большой массы и значительных размеров ракет от этой идеи пришлось отказаться. В настоящее время все страны, имеющие подводные ракетоносцы, используют для их вооружения относительно малогабаритные баллистические ракеты. Эти ракеты посто-

явно совершенствуют, увеличивая дальность их полета, повышая точность попадания и создавая все более мощные головные части (в последних американских образцах их делают разделяющимися). Сейчас морские баллистические ракеты собственного производства имеют лишь США, Франция и СССР. Великобритания использует баллистические ракеты американского производства.

Увеличение дальности полета ракет и применение разделяющихся головных частей являются главными тенденциями в развитии этого оружия (табл. 20), что расширяет площадь районов поражения, а также боевого патрулирования ракетных подводных лодок.

Таблица 20

Изменение дальности полета американских баллистических ракет атомных подводных лодок

Наименование ракеты	Год принятия на вооружение	Число боевых зарядов	Дальность полета с моблочной головной частью, км	Дальность полета с разделяющейся головной частью, км
«Поларис А-1» . . . . .	1960	1	2200	—
«Поларис А-2» . . . . .	1961	1	2800	—
«Поларис А-3» . . . . .	1964	3	—	4600
«Посейдон» . . . . .	1970	3—14	—	5600—2800
«Трайидент-1» . . . . .	1979	10	—	До 8000
«Трайидент-2» . . . . .	После 1985 г.	10	—	До 12000

Стремление увеличить дальность полета ракет приводит к росту их массовых характеристик. Так, если масса ракеты «Поларис А-1» равна 12,7 тонны, то масса ракеты «Поларис А-2» увеличилась до 13,6 тонны, а масса ракеты следующей модификации — «Поларис А-3» достигла 15,0 тонн. Масса новой ракеты «Посейдон» составляет 30 тонн. Эта ракета имеет дальность полета уже 5600 км и разделяющуюся головную часть. Предполагается, что эффективность ракеты, несмотря на то что мощность каждого заряда составляет только 50 килотонн, будет в несколько раз больше, чем эффективность ракеты «Поларис А-1».

Подводные ракетноносцы вооружаются также торпедами, которые необходимы им прежде всего для самообороны.

Современные атомные подводные ракетноносцы, которые имеются в составе флотов Советского Союза, США, Великобритании и Франции, являются оружием стратегических ядерных сил страны.

Американские военные специалисты считают, что ракеты подводных ракетоносцев имеют неоспоримые преимущества по сравнению с наземными ракетами «Минитмэн»: более высокую скрытность и мобильность, развертывание и рассредоточение вне территории страны и меньшую уязвимость. Именно этим объясняется четко определившаяся в США тенденция в распределении ракетно-ядерного ресурса, направленная на непрерывное возрастание роли сил морского базирования, что видно из табл. 21.

Таблица 21

Соотношение ракетно-ядерных средств стратегического назначения морского и наземного базирования в США

Показатели	1960 г.	1970 г.	1978 г.
Число ракет . . . . .	48/29	656/1054	656/1054
Процент общего числа ракет . . . . .	62/38	38/62	38/62
Число ракетно-ядерных зарядов	48/29	2384/1314	5440/2154
Процент общего числа ракетно-ядерных зарядов . . . . .	62/38	65/35	72/28
Суммарный тротилловый эквивалент, Мт . . . . .	24/290	183/1923	344/1720

Примечание. В числителе данные относятся к ракетам ВМС, в знаменателе — к ракетам ВВС.

В США огромное внимание уделяется совершенствованию качественных характеристик ракетно-ядерных средств стратегического назначения. Сохраняя с 1970 г. практически неизменным число ракет, американцы добились резкого увеличения числа ядерных зарядов, запускаемых к целям. Особенно это заметно на подводных ракетоносцах, где те же самые 656 ракет смогут нести почти в 2,3 раза больше ядерных зарядов. Из-за этого обстоятельства процент ракетно-ядерных зарядов стратегического назначения, размещаемых на подводных лодках, возрос за семь лет с 65 до 72, а процент зарядов наземного базирования снизился с 35 до 28. Таково на практике одно из проявлений переориентации американского руководства на «океанскую стратегию».

Многоцелевые атомные подводные лодки предназначены для уничтожения надводных кораблей и транспортов противника, а также для борьбы с подводными лодками.

Водоизмещение и основные размерения многоцелевых подводных лодок, как отмечалось выше, значительно мень-

ше, чем подводных ракетноносцев. Например, первая такая американская лодка «Наутилус» имела водоизмещение (подводное) 4040 тонн. Через 7 лет после вступления в строй «Наутилуса» в состав американского флота вошла многоцелевая лодка «Трешер» водоизмещением 4300 тонн. Строящиеся подводные лодки типа «Лос-Анджелес» имеют водоизмещение 6200 тонн. Современные атомные подводные лодки отличаются малой шумностью, более высокими скоростями и оборудованы мощными гидроакустическими комплексами.

О том, какое важное место на многоцелевых подводных лодках занимает гидроакустика, свидетельствует такой факт. На американских подводных лодках типов «Трешер» и «Стерджен» для гидроакустической антенны, диаметр которой около четырех метров, выделен весь объем в носовой части, занимаемый обычно торпедными аппаратами. В связи с этим торпедные аппараты размещены по бортам корабля под углом около  $10^\circ$  к диаметральной плоскости. Таким образом, оружие подводных лодок оказалось вытесненным с его традиционного места техническим средством, предназначенным для обеспечения применения этого оружия.

В нашем флоте появление атомных подводных лодок положило начало созданию мощных подводных сил, способных решать стратегические задачи в океане. Уже первые подводные лодки с атомными энергетическими установками зарекомендовали себя как вполне современное, мощное и надежное оружие и были быстро освоены личным составом. На основе опыта их проектирования, строительства и эксплуатации промышленность приступила к созданию более мощных и совершенных подводных лодок с атомной энергетикой. В проектах этих кораблей нашли применение последние достижения техники мирового кораблестроения. Эти подводные лодки, обладая более высокими боевыми качествами, чем первые, значительно увеличили возможности ВМФ в решении стратегических задач.

Советские атомные подводные лодки — это первоклассные современные боевые корабли универсального назначения, обладающие оперативно-боевыми свойствами, которые позволяют решать широкий круг задач в Мировом океане. Они не только являются носителями тактического оружия, но и составляют неотъемлемую часть стратегического ядерного щита нашей Родины. Об этом знают агрессоры и не могут не считаться с тяжелейшими последствиями возмездия, которое обрушится на них с океанских направлений, если они посмеют развязать ядерную войну. Замечательные качества наших атомных подводных лодок подтверждались

на многих учениях и в дальних походах. Советские подводники не раз достигали Северного полюса. Группы наших атомных подводных лодок совершили несколько беспрецедентных в истории плаваний вокруг света без всплытия на поверхность.

Техническое совершенство современных подводных лодок позволило совсем по-новому рассматривать вопросы организации их боевых действий. В условиях второй мировой войны подводные лодки действовали преимущественно самостоятельно и лишь в оперативном отношении взаимодействовали с надводными кораблями и авиацией. В настоящее время положение изменилось коренным образом — появилась возможность достичь тесного взаимодействия в бою и операции подводных и надводных кораблей, что намного повысило их боевую эффективность.

Необходимо отметить, что наши подводные силы являются в настоящее время современной, постоянно совершенствующейся системой вооружения, имеющей свои особенности.

**Надводные корабли.** Эти корабли, уступив еще в период второй мировой войны роль главного рода морских сил подводным лодкам и морской авиации, продолжают, однако, оставаться важной составной частью современных военно-морских флотов.

На втором этапе послевоенного развития ВМФ, когда в нашей стране был сделан упор на создание мощных подводных сил, строительство надводных кораблей, и особенно океанских, стало сдерживаться. Это было также вызвано появлением принципиально новых средств вооруженной борьбы, представленных ядерным оружием. Вначале не было ясно, какие задачи надводным кораблям придется решать в океане и какими свойствами они должны обладать для того, чтобы эффективно участвовать в вооруженной борьбе с применением ядерного оружия.

Как было отмечено выше, зарубежные военные специалисты, поддавшись гипнозу всемогущества атомного оружия, были убеждены, что в новых условиях все надводные корабли утратили боевую ценность. Исключение делалось только для авианосцев, потому что они обладали собственным достаточно сильным авиационным прикрытием от ударов с воздуха. Лишь немногие из этих специалистов видели в высокой мобильности флота средство не только выжить под ударами противника, но и сохранить способность решать боевые задачи. Среди них следует отметить упоминавшегося нами адмирала Баржо, который сумел понять сущность происходящих событий и правильно оценить влияние ядерного оружия

на развитие флота и способы его использования в ядерной войне. Он писал: «Определяющим фактором является то, что кораблю обеспечено будущее в атомный век, так как само море дает ему в неограниченном количестве материал (незараженная забортная вода), благодаря чему он сможет находиться в зонах радиоактивного заражения. Эта возможность, позволяющая уцелеть кораблю, имеет глубокие последствия. Современная военно-морская доктрина должна исходить из того, что флоту нужны корабли различных типов, которым обеспечены большой радиус действия и большая мобильность»<sup>1</sup>.

Следует признать, что вначале и в нашем флоте не было должной уверенности во многих теоретических положениях о роли и месте надводных кораблей в вооруженной борьбе на море в связи с ростом значения поражающих факторов современного оружия, так как все теоретические разработки велись применительно к надводным кораблям, созданным в первые послевоенные годы и не имевшим принципиальных отличий от своих предшественников, особенно в средствах обороны и защиты. Наиболее уязвимым звеном обороны этих кораблей была противовоздушная оборона, развитие которой отставало от развития ударной мощи авиации. Лишенные надежного прикрытия от ударов с воздуха, надводные корабли, как только выходили из-под «зонтика» континентальной ПВО, становились заманчивой целью для бомбардировочной и торпедоносной авиации.

Современные надводные корабли существенно отличаются от тех, которые были построены в годы второй мировой войны и вскоре после ее окончания. Значительно усилилось их зенитное вооружение, что позволяет им более успешно противодействовать вражеской авиации и отражать комбинированные атаки других сил флота противника, решая свою главную задачу.

Современные средства борьбы придали совершенно новые боевые качества соединениям надводных кораблей, расширили их возможности в комбинированном использовании дальнобойных ракет различного назначения, артиллерии и торпед, благодаря чему они стали способны успешно вести противоборство со смешанными группировками вражеского флота, использующего в комплексе надводные и подводные силы и авиацию.

Надводные корабли остаются основным и зачастую единственным боевым средством обеспечения развертывания

---

<sup>1</sup> Баржо П. Флот в атомный век, с. 261, 262.

главных ударных сил флота — подводных лодок. Первая и вторая мировые войны показали ошибочность мнения, что подводная лодка в силу ее скрытности после выхода из базы сможет сама в полной мере обеспечить свою неуязвимость.

Важным положительным качеством надводных кораблей является возможность поддержания с ними береговыми командными пунктами непрерывной двусторонней связи. Это значительно облегчает управление и обеспечивает своевременную передачу кораблям всей необходимой информации и распоряжений, что крайне важно в условиях предвоенной обстановки, когда особое значение приобретает фактор времени.

Надводные корабли составляют основу десантно-высадочных средств и сил поддержки десанта. Им принадлежит главная роль в борьбе с минной опасностью и в защите своих коммуникаций.

На закрытых театрах и в прибрежных районах надводные корабли могут применяться для действий на морских сообщениях. Примером этого служат действия египетских ракетных катеров, потопивших израильский эскадренный миноносец «Элат» в 1967 г., а также действия индийского флота при нанесении удара по силам пакистанского флота, сосредоточенным в Карачи.

Как показали конфликты послевоенного периода, надводные корабли способны решать большой круг задач в локальных войнах. Они широко применялись для артиллерийской поддержки сухопутных войск, действовавших в прибрежных районах Кореи и Вьетнама, для высадки морских десантов и для блокадных действий. С помощью надводных кораблей американская морская пехота проникала по рекам и каналам в глубинные районы Южного Вьетнама.

Сообразно возможностям надводных кораблей идет их развитие и строительство при создании современного ракетно-ядерного сбалансированного флота. Наиболее многочисленной группой являются противолодочные надводные корабли. Они делятся на корабли, способные действовать в океане в течение длительного времени, и корабли прибрежного действия. К первым относятся большие противолодочные корабли, а также противолодочные крейсера. К прибрежным кораблям относятся специально построенные небольшие быстроходные корабли, которые могут успешно вести поиск и уничтожение многоцелевых атомных и дизельных подводных лодок противника, действующих в закрытых морских и прибрежных районах океанских театров.

Надо сказать, что наши противолодочные надводные корабли по своей конструкции, вооружению и энергетике выгодно отличаются от аналогичных кораблей флотов западных стран.

В составе надводных сил нашего флота имеются быстроходные ракетные корабли и катера. Эти корабли, бесспорно, являются гордостью отечественного кораблестроения. Создание их явилось новым направлением в мировом надводном кораблестроении и оказало значительное влияние на кораблестроительные программы западных стран.

На основании опыта строительства и эксплуатации первых ракетных кораблей были разработаны и построены более мощные надводные ракетноносцы, а затем ракетные крейсера и ракетные катера новых проектов. Ракетные катера могут действовать не только на закрытых морских театрах, но и в прибрежных районах океанов, выполняя задачи по уничтожению надводных кораблей и транспортов противника.

Установленные на ракетных крейсерах и других ракетных кораблях мощное ракетно-артиллерийское зенитное оружие и радиолокационные станции обнаружения воздушных целей и управления оружием позволяют успешно отражать атаки противника с воздуха.

Как указывалось выше, наш флот во время Великой Отечественной войны постоянно ощущал потребность в десантных кораблях специальной постройки. Специфические условия, в которых был вынужден действовать наш флот, делали эту проблему, порожденную несбалансированностью его сил, особенно острой. Хорошо понимая потребности флота в этих кораблях, мы все же не могли создать их и в первом послевоенном десятилетии в связи с тем, что судостроительная промышленность была занята строительством главным образом крупных боевых надводных кораблей (крейсеров, эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей), а также транспортных судов морского флота. Только во втором послевоенном десятилетии началось поступление на флот десантных кораблей специальной постройки.

В настоящее время надводные силы нашего флота, представленные разнообразными океанскими кораблями и кораблями прибрежного действия, способны самостоятельно, а также во взаимодействии с подводными лодками и авиацией решать большой круг задач в океанах и на закрытых морских театрах.

Развитие надводных сил флота идет не только по пути создания новых водоизмещающих кораблей с более высоки-



ми тактико-техническими характеристиками и более эффективным вооружением, чем у их предшественников. Научно-технический прогресс предоставил реальную возможность для создания принципиально новых надводных кораблей, обладающих рядом тактических показателей, которых невозможно достичь на водоизмещающих кораблях.

На основе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, интенсивно развернувшихся с начала 50-х годов в США, Японии, Великобритании, Франции и других высокоразвитых странах, к настоящему времени уже создано значительное число типов принципиально новых кораблей, получивших в мировом кораблестроении общее наименование кораблей с динамическими принципами поддержания. К ним относятся корабли на подводных крыльях, на воздушной подушке и другие.

Корабли с динамическими принципами поддержания в значительной степени лишены многих недостатков, свойственных водоизмещающим кораблям, таких, как большая уязвимость от воздействия торпедного и минного оружия, недостаточные скорости, ограниченность районов боевого использования по глубинам моря и по ледовой обстановке и т. д.

За рубежом боевые корабли на воздушной подушке и на подводных крыльях используются в качестве патрульных; десантно-высадочных, артиллерийских и дозорных кораблей, а также кораблей береговой охраны и морской пограничной службы.

Первыми кораблями с динамическими принципами поддержания были корабли на подводных крыльях, получившие наибольшее развитие в США, Италии и Японии.

Создание кораблей на подводных крыльях явилось серьезным достижением на пути развития надводного флота. Однако избежать основных недостатков, присущих водоизмещающим кораблям, не удалось, поскольку корабли на подводных крыльях не способны полностью отрываться от водной среды. Более того, они малопригодны для решения некоторых боевых задач, например для стремительной высадки морских десантов, особенно в мелководных районах, из-за большой опасности повреждения крыльев о грунт.

Таким образом, корабли на подводных крыльях могут рассматриваться в качестве переходной ступени к созданию современных надводных кораблей, принципиально отличающихся от водоизмещающих кораблей. Такими являются корабли на воздушной подушке и корабли-экранопланы, созданию которых за рубежом уделяется большое внимание. Принцип воздушной подушки применим для судов различ-

ного водоизмещения, вплоть до океанских. Обладая скоростью более 100 узлов, такое океанское судно способно пересечь Атлантический океан за 30—40 часов, на что у обычного транспорта уходит до восьми суток и более.

Корабли на воздушной подушке имеют малую удельную мощность энергетических установок, уменьшающуюся с ростом водоизмещения, и высокий коэффициент утилизации, растущий с увеличением грузоподъемности. Относительная полезная грузоподъемность у них больше, чем у водоизмещающих кораблей.

Главное тактическое свойство кораблей на воздушной подушке состоит в том, что они способны передвигаться над водной поверхностью и над сушей, в том числе над ледовым покровом, преодолевать мелководные районы, свободно переходить с воды на сушу, ледовый покров и обратно. Все это в сочетании с большой скоростью и высокой грузоподъемностью дает новым кораблям ряд весьма существенных тактических преимуществ.

Совершенно очевидно, что, обладая такими качествами, корабли на воздушной подушке смогут найти самое широкое боевое применение. Как считают зарубежные специалисты, в перспективе они будут применяться в качестве десантных кораблей, авианосцев или ударных кораблей, вооруженных ракетами и зенитными ракетными установками, а также для поиска и уничтожения скоростных подводных лодок и для минных постановок. Корабли и суда этого типа могут играть важную роль в осуществлении снабжения кораблей в море, в выполнении воинских перевозок, в решении задач противоминной обороны, в осуществлении охранения сил флота на переходе морем и т. д.

К настоящему времени за рубежом построено более 140 кораблей и судов на воздушной подушке, однако большинство из них (около 70%) имеют относительно малое водоизмещение (до 10 тонн) и ограниченную скорость (до 80% кораблей имеют скорость около 60 узлов).

Придавая важное значение строительству кораблей на воздушной подушке, США, Великобритания и Франция развернули работы, направленные на создание в ближайшие годы новых кораблей и судов этого типа водоизмещением 4 тыс. тонн и более со скоростью около 100 узлов, в том числе и судов, имеющих атомные энергетические установки.

В области экранопланостроения за рубежом определены научно-исследовательские и технические проблемы, касающиеся главным образом создания океанских транспортных экранопланов. Всего построено немногим более десяти ле-

тающих моделей экранопланов и создан ряд проектов экранопланов массой от 100 до 2000 тонн. Хотя опыт строительства и эксплуатации этих кораблей еще недостаточен, уже сейчас можно видеть перспективность этого направления. По сравнению с кораблями на воздушной подушке экранопланы будут обладать большей скоростью хода или, точнее, полета при меньших затратах энергии, а следовательно, при прочих равных условиях и большей дальностью действий. Кроме того, они способны преодолевать препятствия значительной высоты.

Таким образом, в настоящее время во многих странах с большим размахом ведутся работы по реализации последних достижений науки и техники в области надводного кораблестроения. Создание кораблей с динамическими принципами поддержания уже стало реальностью. Несомненно, что массовое появление таких кораблей в составе флотов увеличит их боевые возможности, надводные силы смогут успешнее решать боевые задачи и приобретут совершенно новые качества.

Дальнейшее развитие надводных кораблей различных классов явится важным этапом в создании современного сбалансированного флота.

Заканчивая рассмотрение послевоенного периода развития надводных кораблей, необходимо отметить наш приоритет в разработке ряда направлений строительства этого рода сил. Это касается прежде всего создания ракетноносных кораблей, вооруженных ракетами различной дальности, а также противолодочных крейсеров, вооруженных вертолетами.

Начавшийся в свое время процесс слияния авиации с надводными кораблями, материальным выражением которого явилось создание авианосцев, продолжается и сейчас, но на более глубокой технической основе. Наряду с развитием авианосцев во флотах различных стран все большее внимание уделяют постройке качественно новых кораблей-вертолетоносцев. Их имеет и наш Военно-Морской Флот, строительство таких кораблей ведется в США, Франции и других странах. Во многих флотах стремятся иметь возможно больше кораблей всех классов, способных нести вертолеты. Объясняется это прежде всего тем, что вертолет все больше становится составной частью современных надводных кораблей различного назначения, придавая им совершенно новые боевые качества. Участие вертолетов в поиске подводной лодки, например, не только расширяет поле «видимости» несущего их корабля, но и существенно повышает его возможности осуществлять длительное слежение за обнаруженным противником, увеличивает надежность поражения его про-

тиволодочным оружием. Пользуясь своим значительным превосходством в скорости над подводной лодкой, а также преимуществами в возможностях обнаружения, вертолеты создают подводной лодке такие условия, при которых ее уклонение от противолодочного корабля осложняется.

Корабельные вертолеты привносят многие, притом существенные, изменения в тактику десантных действий. Например, в ВМС США применяется тактический прием боя за высадку с участием вертолетов, который называется «вертикальным охватом противника». Он освобождает от необходимости проделывать проходы в заграждениях в воде и на берегу и, что самое главное, во много крат повышает темп высадки, стремительность и неотразимость морских десантов.

Корабельные вертолеты выполняют много и других функций, которые делают их незаменимым средством в современном морском бою. Это прежде всего разведка и целеуказание оружию, транспортировка и передача различных предметов другим кораблям на ходу, спасение личного состава, сложные работы по обслуживанию различного рода технических средств и многие другие.

**Морская авиация.** До появления ракет авиация была основным и единственным носителем ядерного оружия, поэтому на нее возлагались разрушение и уничтожение различных важных объектов на суше, а также разгром ударных группировок сил флота в море и в базах, по которым не могли эффективно воздействовать силы и средства других видов вооруженных сил.

С созданием ракет наземного и морского базирования появилась новая возможность доставки ядерных зарядов на большие расстояния. Огромный качественный скачок в развитии ядерного оружия, подводных лодок и отчасти надводных кораблей привел к резкому изменению характера вооруженной борьбы на море. Появившаяся новая возможность эффективного воздействия по неподвижным объектам позволила освободить морскую авиацию от ударов по ним. Это, конечно, не значит, что морская авиация не будет привлекаться для нанесения ударов по береговым стационарным объектам. Для таких ударов современная авиация располагает всем необходимым и, следовательно, может выполнять эти задачи. Однако в современных условиях такие ее действия следует рассматривать не как правило, а, скорее, как исключение, ибо задачи, которые предполагалось решать авиации в недалеком прошлом, в настоящее время изменились. Теперь она может направить свои основные усилия против ударных соединений надводных кораблей, подводных

лодок и транспортов, в том числе с войсками и грузами, находящихся на переходе и в портах, а также уничтожать самые разнообразные подвижные, высокоманевренные малоразмерные объекты в море.

В связи с изменением задач по-новому определяются место, роль, значение каждого рода авиации и направления их развития. Например, в недалеком прошлом, до появления атомных подводных лодок-ракетоносцев, главной задачей авиации в боевых действиях на море был разгром ударных группировок кораблей вражеского флота. Это, безусловно, оказывало существенное влияние на развитие авиационных систем, с помощью которых предусматривалось поражать надводные корабли. Но по мере вступления в состав флотов различных государств все большего числа атомных подводных лодок, прежде всего ракетоносцев, и развертывания их широкого строительства главной задачей авиации становится борьба с ними. Поэтому резко повышаются роль и значение противолодочной авиации, способной вести эффективный поиск и уничтожать подводные лодки в удаленных районах морских и океанских театров.

Учитывая важность задач, решаемых авиацией, и принимая во внимание возможный характер вооруженной борьбы на море, вполне логично считать, что значение в ней авиации по сравнению с минувшей войной значительно возрастает.

Касаясь предпосылок, оказавших влияние на использование авиации на море, следует остановиться на вероятных условиях преодоления ею противодействия ПВО. В этой связи отметим, что в прошлом возможности ПВО были сравнительно ограниченными, так как группировки кораблей, находившиеся в море, располагали главным образом зенитной артиллерией, а дальность обнаружения воздушных целей была небольшой. С появлением зенитных ракет и радиоэлектронных средств наблюдения за воздухом возможности ПВО резко возросли (увеличилось по глубине и степени чувствительности поле радиолокационного наблюдения за воздушными целями на средних и больших высотах, повысились боевые возможности кораблей и самолетов-истребителей сил охранения), но конструкторы авиационных ракет сумели обеспечить их носителям достаточно большую удаленность пуска ракет от цели, освободив от необходимости входить при нанесении удара в зону действительного огня зенитных средств. Это, конечно, не означает, что достигнуто окончательное превосходство авиации над ПВО. Извечное соперничество между средствами нападения и средствами

обороны будет продолжаться с неослабевающим напряжением.

На возможности авиации в борьбе на море оказало большое влияние развитие авиационной техники и оружия. При этом характерно, что почти во всех странах четко определилась прежде всего тенденция к специализации, т. е. к конструированию самолетов для решения вполне определенных задач. Именно поэтому на вооружение авиации большинства стран принимаются специально построенные поисково-ударные системы для борьбы с подводными лодками, ударные системы для поражения надводных кораблей и разведывательные системы для освещения морской обстановки. Материалы, опубликованные в зарубежной печати, показывают, что возможности авиации увеличиваются, если так называемые авиационные системы (самолет-носитель, средства поиска и поражения) разрабатываются в комплексе для решения вполне определенных и родственных по содержанию и условиям выполнения задач. Предполагается, что эти системы обеспечат авиации ведение действий по принципу «самостоятельно осуществляю поиск — обнаруживаю — поражаю» и с учетом высокой эффективности самолетного ракетно-ядерного оружия дадут ей возможность успешно бороться с силами флота на море, повысить самостоятельность, мобильность, боевую готовность.

Особенно быстро развиваются современные радиоэлектронные средства поиска надводных кораблей (радиолокационные станции кругового и бокового обзора, аппаратура радиотехнической и радиоразведки, инфракрасные приборы, телевизионная и другая аппаратура), которые позволяют авиации обнаруживать цели в море на удалении в несколько сот километров зачастую значительно раньше, чем корабли заметят самолет-разведчик. С помощью этих средств поиска можно не только выявлять цели, но и определять состав корабельных группировок, параметры их движения.

Значительно сложнее обстоит дело с поиском подводных лодок, особенно атомных, имеющих большие скорости и глубины погружения. И хотя поиск основан на использовании многих физических полей, сопутствующих движущейся подводной лодке, обнаружение ее представляет немалые трудности.

Взросшие боевые возможности авиационных частей, увеличение дальности пуска ими ракет и способности преодоления противодействия активных сил и средств корабельной ПВО этими ракетами сделали авиационные ракетно-ядерные удары по морским объектам практически неотразимыми. Та-

кой огромный качественный скачок в боевых возможностях авиационных частей и соединений при нанесении ударов по морским объектам наряду с другими факторами предопределил существенные изменения и в применении авиации ВМФ, в том числе в принципах ее использования, способах решения задач, организации взаимодействия, управления и всех видов обеспечения.

В послевоенном развитии морской авиации наметилась четкая тенденция всемерного проникновения ее на различные надводные корабли. В настоящее время корабельная авиация в том или ином качестве находится на вооружении практически всех кораблей водоизмещением от 3—4 тыс. тонн. Этому способствуют значительное усовершенствование вертолетов и ускоренная разработка самолетов с вертикальными взлетом и посадкой.

Боевые возможности авиации ВМФ являются одним из главных показателей ударной мощи нашего современного Военно-Морского Флота. Морская авиация стала фактически океанской, она превратилась в важнейшее средство вооруженной борьбы на море.

**Оружие и боевые технические средства.** Сразу же после окончания второй мировой войны в нашей стране и за рубежом широко развернулись работы по созданию качественно новых средств вооруженной борьбы, в том числе и средств, используемых на море.

Как известно, впервые ракетное оружие на море в годы второй мировой войны нашло применение в советском флоте. Это были неуправляемые реактивные снаряды армейского образца, для использования которых на торпедных катерах устанавливались те же направляющие, которые были созданы для знаменитых «катюш».

У американцев в годы войны бытовало весьма скептическое отношение к этому оружию. Лишь после того как были получены первые сообщения разведки о проводившихся в фашистской Германии работах по созданию Фау-2, оно начало претерпевать радикальные изменения. Тогда США приложили немало усилий, чтобы, с одной стороны, получить в свое распоряжение конкретные сведения о немецких ракетах, а с другой — скрыть эти сведения от СССР.

В начале 1944 г., когда после массированного налета союзной авиации на Пенемюнде испытания Фау-2 были перенесены нацистами на территорию оккупированной Польши, англо-американское военное командование использовало свои связи с польскими партизанами, чтобы получить образцы основных агрегатов немецких ракет, падавших иногда на

значительном удалении от районов, где их ожидали немецкие поисковые команды.

Интерес Пентагона к новому оружию подтверждается и тем фактом, что перед высадкой союзников в Нормандии американское военное командование тщательно разработало план секретной операции «Пейперклип» по захвату нацистских ученых-ракетчиков. Конструктор Фау-2 Браун и его группа значительно облегчили эту задачу. С приближением советских войск они бежали на запад, навстречу передовым американским частям.

С помощью Брауна американцы отобрали первую партию из 102 наиболее квалифицированных нацистских ученых. Кроме того, американское командование позаботилось о том, чтобы вывезти все найденные ракеты как в собранном, так и в подготовленном к сборке состоянии.

В целях быстрее овладения беспилотными системами доставки ядерных зарядов к цели США непосредственно после войны приступили к осуществлению программы строительства летательных аппаратов с двигателями воздушно-реактивного действия, или самолетов-снарядов. Некоторые из входивших в эту программу проектов — «Ригел», «Регулус-1», «Регулус-2», «Матадор» — представляли собой самолеты-снаряды среднего радиуса действия, причем самолеты-снаряды первых трех типов предполагалось запускать с надводных кораблей или находящихся в надводном положении подводных лодок, а самолеты-снаряды последнего типа — с американских военных баз в Европе или Японии.

Два других проекта, также разрабатывавшихся в рамках этой программы, — «Снарк» и «Навахо» — относились к оружию межконтинентального класса, и их дальность полета должна была варьироваться до «более чем одной четверти расстояния вокруг земного шара».

Почти одновременно начинает быстро расширяться и программа строительства чисто ракетных средств доставки боевых зарядов. В этой области США уже имели на своем счету некоторые, впрочем, скромные успехи. К концу 1944 г. американским ракетчикам удалось осуществить первый экспериментальный запуск прототипа баллистической ракеты, а в 1945 г. одна из опытных ракет этого типа достигла высоты 64 км.

С прибытием немецких специалистов в США были начаты работы по сборке и испытаниям Фау-2, а в дальнейшем — по ее усовершенствованию. Не менее энергичные усилия предпринимались американским руководством по разработке подводных ракетно-ядерных систем.



В 1946 г. проектная группа под руководством военно-морского инженера РикOVERA приступила к конструированию атомной подводной лодки-ракетоносца. Значительно позднее, в ноябре 1955 г., после прекращения работ над самолетами-снарядами для вооружения подводных лодок создается совместная рабочая группа ВВС и ВМС, которой поручается рассмотреть возможность адаптирования ракеты «Атлас» для запусков ее с надводных кораблей и подводных лодок. Однако довольно скоро эта группа была распущена и ее место заняла другая под руководством адмирала Роборна, которая приступила к разработке ракеты ВМС «Поларис».

В сентябре 1955 г. программа «Поларис» была официально переведена в разряд первоочередных программ национального значения. Постепенно ракетная программа переводится на ускоренное расписание, цель которого — быстрее получение «абсолютного» оружия. Заявление бывшего в то время министром обороны Вильсона о том, что осуществление ракетной программы проводилось на основе неограниченного финансирования, нельзя считать преувеличенным: к весне 1957 г. в осуществлении американской ракетной программы участвовало не менее 100 тыс. человек, на нее работали 20 тыс. предприятий в 22 отраслях промышленности; уже в 1952 г. ассигнования, выделявшиеся на осуществление ракетной программы, превысили 1 млрд. долларов, а общие расходы на эти цели за первое послевоенное десятилетие превысили 17 млрд. долларов. «Конгресс,— писала позднее «Нью-Йорк таймс»,— всегда утверждал любые бюджетные проекты правительства на развитие ракетного оружия».

В создании новых средств борьбы советские ученые шли своим путем, уверенно опираясь на достижения отечественной науки и техники. Одновременно с созданием новых систем ракетного оружия для сухопутных войск и авиации и совершенствованием уже имевшихся его образцов, блестяще выдержавших проверку в пламени Великой Отечественной войны, в нашей стране начались поиски возможностей вооружения кораблей качественно новым ракетным оружием.

Новые неуправляемые реактивные снаряды для надводных кораблей в нашем флоте появились в конце 40-х годов. В отличие от реактивных снарядов армейского образца, использовавшихся еще во время войны советскими кораблями преимущественно для стрельбы по наземным целям, новые снаряды предназначались для поражения в первую очередь надводных кораблей противника. Стрельбу ими первоначально предполагалось вести из одноствольных, а затем и многост-

вольных установок НУРС, однако в процессе всесторонних испытаний стала очевидной их малая эффективность при стрельбе по подвижной цели, в связи с чем эти установки не получили развития.

Научные исследования уже тогда позволили определить огромные преимущества ракетного оружия над такими традиционными средствами борьбы на море, как артиллерия различных калибров, в том числе и самых крупных. Преимущества эти заключались прежде всего в несравнимо большей дальности стрельбы и способности доставить к цели заряд огромной разрушительной силы. Однако точность выхода боевой части ракеты к цели зависит не столько от технических качеств самой ракеты, сколько от точности и надежности целеуказания, так как дальность полета ракеты значительно больше досягаемости средств освещения надводной обстановки, имевшихся на корабле-ракетоносце, а также от системы управления полетом ракеты.

Приходилось учитывать и то, что замена артиллерии ракетным оружием неизбежно вызовет большие трудности, связанные с размещением на существовавших в то время кораблях крупногабаритных ракет. Но вопрос стоял так: или изыскать возможность замены артиллерии ракетным оружием, или, если это не удастся, строить качественно новые корабли.

Другой важной работой, выполнявшейся в это же время, было создание крылатой ракеты для морской авиации. Намерение первоначально использовать ракету для вооружения морской авиации обуславливалось несовершенством установленного тогда на ракете двигателя, ограничивавшего возможность старта с борта корабля. Пуск ее с авиационного носителя этих ограничений не имел.

В ходе работ по совершенствованию ракеты определилось новое, еще более перспективное направление в развитии ракетного оружия. Поэтому разработка берегового и авиационного комплексов временно прекратилась, основное внимание было уделено универсальному ракетному комплексу, который намечалось использовать для вооружения самолетов, надводных кораблей и береговых стартовых установок. Работы шли в основном успешно, и в середине 50-х годов крылатая ракета была принята на вооружение морской авиации и береговых ракетных частей.

Следующей ступенью в развитии крылатых ракет явилось создание ракет, специально предназначенных для вооружения кораблей малого водоизмещения. Это было большим достижением в развитии вооружения кораблей нашего

флота, благодаря которому корабли приобрели совершенно новые качества, принципиально изменились их возможности, а следовательно, и способы оперативно-тактического использования надводных сил флота в вооруженной борьбе на море. Ракетное оружие практически уравнило ударную мощь кораблей самых различных классов. Даже артиллерийские катера, об использовании которых в бою с надводными кораблями ранее не могло быть и речи, благодаря вооружению их ракетами оказались способными поражать корабли практически любого класса.

Следует, однако, заметить, что долгие годы крылатыми ракетами вооружались корабли только нашего ВМФ. На флотах других стран весьма осторожно подходили к оценке возможностей этого оружия и, если даже и признавали его эффективным, принимать на вооружение не спешили. Лишь после потопления египетским ракетным катером израильского эскадренного миноносца «Элат» крылатые ракеты получили признание даже на флотах традиционных морских держав, которые начали форсировать работы по созданию крылатых ракет для надводных кораблей различных классов, намереваясь в короткое время наверстать упущенное и если не превзойти, то хотя бы сравняться с советским флотом в этой области.

Благодаря крылатым ракетам быстроходные ракетные катера получили признание ударной силы современного флота. В Норвегии, например, были приняты на вооружение ракетные катера с четырьмя пусковыми установками. Развернулось строительство ракетных катеров в ФРГ, Дании, Италии, Израиле, Греции и других странах. К строительству ракетных катеров приступили и такие морские державы, как США, Англия, Франция. Многие зарубежные морские специалисты сейчас считают, что ракетные катера придают и малым флотам наступательные возможности, непропорциональные размерам этих флотов.

Претерпело качественные изменения и зенитное вооружение кораблей, которое также стало в основном ракетным. Решением проблемы зенитного ракетного вооружения создавались предпосылки для нового подхода к оценке реальных боевых возможностей современных надводных кораблей. Создание зенитных ракет значительно повлияло на оборонительные качества соединений надводных кораблей и создало условия, при которых надводные корабли могут успешно выполнять боевые задачи далеко за пределами досягаемости средств своей континентальной ПВО, будучи уверенными в надежности своей противовоздушной обороны.

В отличие от ракетного оружия для надводных кораблей, которое шло на смену артиллерии, в первую очередь артиллерии главного калибра, ракетное оружие для подводных лодок явилось качественно новой системой вооружения, которая в корне изменила сами подводные лодки, их назначение и боевые возможности со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Ракетное оружие для подводных лодок развивалось по двум направлениям. Первое из них предусматривало создание крылатых ракет для поражения крупных надводных кораблей. Оснащение подводных лодок такими ракетами расширило их возможности в борьбе с надводными силами флота противника, они приобрели способность использовать различные средства в наивыгоднейшей комбинации для борьбы с сильно охраняемыми кораблями противника, наносить по ним удары, не входя при этом в зону эффективной противолодочной обороны.

Другим самостоятельным направлением в развитии ракет для подводных лодок было создание баллистической ракеты с большой дальностью стрельбы. Первый образец такой ракеты появился в нашем флоте в начале 50-х годов, затем на ее базе создаются более совершенные образцы баллистических ракет для вооружения подводных лодок. В конце 50-х годов подводные лодки получили на вооружение свою первую действительно боевую баллистическую ракету. Однако она не была свободна от такого существенного недостатка, как надводный старт, для производства которого подводной лодке приходилось всплывать в надводное положение. Поэтому непрерывно велись поиски путей обеспечения подводного старта ракет и одновременного увеличения дальности их полета. В результате напряженных поисков и многочисленных экспериментов наш подводный флот получил ракету, стартующую из-под воды. Этим было положено начало созданию стратегической подводно-ядерной системы наших Вооруженных Сил. Именно благодаря баллистическим ракетам, стартующим из-под воды, несущим ядерный заряд громадной мощности и имеющим большие дальности полета, измеряемые тысячами километров, подводные лодки обрели способность выполнять стратегические задачи.

Процесс совершенствования ракетного оружия подводных лодок, надводных кораблей, авиации и береговых частей продолжается и в настоящее время. При этом увеличиваются дальность и точность стрельбы, растет боевая эффективность ракет и их носителей. Ракетное оружие прочно занимает ведущее место в системе вооружения флота, а флот обрел

солидный арсенал стратегических средств для обеспечения решения сложных задач в войне. Сейчас флот способен успешно выполнять стратегические задачи, уничтожая не только важные объекты на вражеской территории, но и подводные носители ядерного оружия в море.

Новым направлением в развитии ракетного оружия за рубежом является создание крылатых ракет стратегического назначения. Эти ракеты, обладая дальностью полета в несколько тысяч километров и низкой траекторией, способны проникать на большую глубину территории противника и поражать глубинные объекты. В США в настоящее время широко ведутся работы по завершению строительства таких ракет. Подобные ракеты могут стартовать с наземных установок, а также с надводных кораблей, подводных лодок и самолетов.

Условия применения их с морских носителей, как это оценивается американцами, оказываются весьма благоприятными в связи с возможностями рассредоточения носителей на океанских просторах, применения из-под воды и значительной живучести каждого подводного носителя ракет. Поэтому считается, что возможности ВМС США в применении стратегического оружия в перспективе существенно расширятся.

После окончания второй мировой войны на флотах различных стран получило распространение мнение, что существовавшие тогда средства борьбы с подводными лодками если еще и не являются идеальными, то по крайней мере приближаются к этому. Основанием для такого мнения послужило своеобразие процесса соревнования средств нападения и обороны в сфере действий подводных лодок в годы второй мировой войны. Заключалось оно в том, что развитие подводных лодок в этот период шло главным образом по пути частичного их усовершенствования на основе довоенной материально-технической базы, причем эти усовершенствования, даже существенные, оказывали влияние лишь на отдельные тактические свойства подводных лодок, не изменяя в то же время их главных качеств и не освобождая от тех недостатков, которые были органически присущи этому классу кораблей. Наиболее отчетливо данный процесс прослеживался на подводных лодках немецко-фашистского флота.

Противолодочные же силы флотов союзных стран создавались на новой технической основе с учетом последних достижений науки. Поэтому в период второй мировой войны существовавший в предвоенные годы разрыв между возможностями средств нападения и средств защиты от подводных

лодок существенно сократился. Но утверждения, что подводные лодки якобы не выдержали этого соревнования и оказались побежденными, как уже нами отмечалось, были весьма далеки от истинного положения вещей.

Как только появились первые послевоенные дизельные подводные лодки, при постройке которых были комплексно использованы все те усовершенствования, которые имелись уже в различных флотах в годы второй мировой войны, как только глубина их погружения была увеличена в два раза и повышена скорость подводного хода, разрыв в возможностях средств нападения и обороны вновь оказался еще более ощутимым. Ни одному из флотов не удалось тогда создать средств подводного наблюдения, которые расширили бы сферу «видимости» противолодочных средств до величин, сопоставимых с дальностями досягаемости противолодочного оружия, используемого и надводными кораблями, и самолетами, и противолодочными лодками. Частичное же увеличение дальностей «подводного видения», которое было достигнуто в нашем и иностранных флотах, проблему эту не решало, поскольку возможности подводных лодок уйти из поля действия средств наблюдения стали значительно большими, чем прежде.

В то же время подводные лодки получали все большее признание на всех флотах в качестве основы вооруженной борьбы на море и считались главной угрозой для надводных боевых кораблей и транспортных судов. Важным было и то, что и у нас и в США в первые же послевоенные годы начались поиски путей создания атомных подводных лодок, что даже по представлениям того времени должно было внести существенные изменения в условия вооруженной борьбы на море в целом и в решение задач борьбы с подводными лодками в частности. Поэтому вопрос о развитии противолодочных средств, не теряя своей актуальности, приобретал все большую остроту. Этим и был обусловлен всевозрастающий размах научных исследований, поисков и разработок новых средств борьбы с этим опасным противником.

Интенсивное развитие подводных лодок, и особенно появление ракетных подводных лодок с атомной энергетикой, борьба с которыми приобретала характер государственной задачи, делало необходимым дальнейшее, притом резкое повышение эффективности противолодочного оружия. Уже тогда было ясно, что кардинальное решение этой проблемы надо искать не на путях совершенствования имеющихся средств борьбы, технические возможности развития которых приближались к пределу. Речь шла о разработке совершен-

но новых принципов борьбы с подводными лодками, что обусловило и новые требования к средствам борьбы с ними.

Главное требование состояло в том, что для обеспечения поражения ракетных атомных подводных лодок необходимо было резко увеличить дальность действия средств их обнаружения и создать оружие, способное в кратчайшее время и с высокой вероятностью поразить подводные лодки во всем диапазоне глубин их погружения. Исходя из этих требований развитие противолодочного оружия направлялось по пути совершенствования систем самонаведения, увеличения скорости и дальности хода торпед, а также глубины поражения целей.

В процессе послевоенного развития флота с особой силой проявилась необходимость использования на боевых кораблях энергетических установок с большой удельной мощностью. Эта необходимость реализуется по нескольким направлениям, важнейшими из которых являются создание, совершенствование и внедрение ядерных энергетических установок, а также разработка и внедрение усовершенствованных паротурбинных, газотурбинных и дизельных установок с повышенной удельной мощностью.

Ядерная энергетика, намного повысившая длительность и дальность плавания кораблей, значительно увеличила и их боевые возможности. Однако принципиально новые качества она придает главным образом подводным лодкам, которые превращаются в подлинно подводные корабли, в наибольшей степени сочетающие в себе такие основные показатели боевой мощи, как стремительность, сила удара и скрытность действий. Подводные лодки становятся также полноценными противолодочными кораблями, способными обнаруживать подводные ракетносцы противника, длительно следить за ними и при необходимости наносить по ним удары.

Оснащение подводных лодок ядерной энергетикой позволило резко увеличить их энерговооруженность, дальность плавания под водой и скорость. Применение ядерной энергетики на надводных кораблях также существенно повышает их боевые качества: увеличивается дальность плавания большими скоростями и в то же время уменьшается зависимость от береговых баз и судов обеспечения.

Усовершенствование паровых и газовых турбин и дизелей, имеющих более высокие КПД, позволило создать новые надводные корабли с повышенными дальностями плавания, автономностью и скоростью, а также открыть путь к созданию принципиально новых надводных кораблей с динамиче-

скими принципами поддержания, о которых уже говорилось ранее.

В процессе развития сил и средств борьбы на море особое место заняла радиоэлектроника, не только составляющая техническую основу систем управления силами, но и входящая в состав важнейших комплексов оружия в качестве неотъемлемых элементов.

Все виды деятельности флота в большей или меньшей степени, но обязательно связаны с использованием радиоэлектронных средств. Тенденции же к автоматизации процессов управления корабельными средствами, комплексами оружия, кораблями и соединениями свидетельствуют о возрастающей роли радиоэлектроники в функционировании любой системы управления и вооружения. Именно поэтому превосходство в области развития военной радиоэлектроники становится одним из неперенных условий военного превосходства над противником.

Однако, повышая боевые возможности сил и оружия, радиоэлектроника в то же время делает системы и средства управления более уязвимыми для воздействия противника. Нарушить управление теперь можно, не только разрушая сами системы управления, но и воздействуя на их радиоэлектронные средства, что убедительно было продемонстрировано в ходе египетско-израильских войн 1967 и 1973 гг. и боевых действий во Вьетнаме.

В целом же радиоэлектроника, глубоко проникая во все сферы действий вооруженных сил и занимая важное место в системах управления силами и оружием во всех звеньях и на всех уровнях, приобретает роль одного из решающих факторов, определяющих реальное соотношение в силах и средствах противоборствующих сторон.

Особое значение это обстоятельство имеет для военноморского флота, в сфере действий которого радиотехнические средства применяются особенно широко. Сейчас на вооружении ВМФ находятся новейшие радиотехнические комплексы, которые делятся на корабельные (в том числе самолетные) и стационарные. Их отличают большая дальность действий, точность измерения координат целей, высокая надежность, быстрое действие, широкая автоматизация. Все это обеспечивает высокие темпы анализа данных наблюдений, выдачи целеуказания, текущих координат и выбор оптимальных решений на применение сил и оружия.

В настоящее время ведение боевых действий невозможно без применения радиотехнических средств. Само морское оружие (ракеты и даже артиллерийские снаряды) имеет раз-



личные радиолокационные устройства. Необходимость иметь множество радиолокационных станций и систем на корабле требует значительных по объему корабельных помещений для аппаратуры и обслуживающего персонала, а также сильно развитых надстроек и мачт для большого числа антенн. Дальнейшее расширение задач и возможностей радиолокации вызовет еще большее насыщение кораблей радиолокационной аппаратурой. Широкое применение радиолокации позволило ей стать важным фактором в современной вооруженной борьбе на море.

Радиолокация как система вооружения ВМФ внесла большие изменения в организацию и ведение боевых действий его сил, что вызвало необходимость разработки принципов боевого использования радиолокационных средств как неотъемлемой части тактики флота.

Важнейшее значение приобрели в современных условиях и средства освещения подводной обстановки, среди которых особое место заняли гидроакустические станции и комплексы, предназначенные для обнаружения подводных лодок и надводных кораблей, поиска мин, обеспечения кораблевождения и спасательных работ. Гидроакустические средства интенсивно развиваются во всех флотах и уже стали неотъемлемой частью вооружения подводных лодок, надводных кораблей, вертолетов, самолетов и стационарных систем. Широкое применение гидроакустики оказало серьезное влияние на развитие флота и военно-морского искусства. Возможности гидроакустики еще далеко не исчерпаны, работы по повышению ее эффективности, особенно в борьбе с подводными лодками, продолжаются, поэтому будут разрабатываться и более эффективные приемы борьбы с силами флота противника.

Всемирно хорошо известны меры, которые за последние годы были приняты Центральным Комитетом Коммунистической партии и Советским правительством по коренному улучшению научного руководства во всех сферах жизни нашей страны. Партия учит, что от научной организации управления во многом зависит создание материально-технической базы коммунизма и формирование нового человека — человека коммунистического общества.

Значение управления сейчас настолько возросло, что оно определяет не только степень эффективности и результат деятельности общества, но и возможность этой деятельности. В вооруженной борьбе на море это проявляется особенно отчетливо. Характер вооруженной борьбы на море будет отличаться глобальным размахом, большой скоротечностью бо-

евых столкновений и значительным увеличением результативности боевых действий по сравнению с операциями прошлого. Эти обстоятельства намного повышают ответственность каждого командира за принятие решений и проведение их без промедления в жизнь, ставят его перед необходимостью проявлять исключительную оперативность, соответствующую динамике происходящих событий.

Еще совсем недавно, в годы Великой Отечественной войны, даже командующий флотом мог наблюдать поле сражения на главном, решающем направлении в операции, отдавать необходимые распоряжения и таким образом непосредственно влиять на ее ход. Боевые средства и быстродействие их были в какой-то степени соизмеримы с возможностями человека. Управление силами осуществлялось с помощью ранее выработанных и привычных методов без использования сложных машин и аппаратуры. С тех пор прошло только три десятилетия, а прежний подход к делу в значительной мере устарел. Огромная мощь средств поражения, увеличение их дальности и размаха боевых действий, возрастание быстродействия боевых средств до такой степени, когда оно уже несоизмеримо с физическими возможностями человека, заставляют по-иному взглянуть и на важнейшие стороны ведения борьбы на море—средства, способы и организацию управления силами флота.

В данном случае мы рассматриваем лишь те средства, без которых сейчас немыслимо управление силами флота не только на обширных океанских просторах, но и в сравнительно небольших районах моря даже при решении силами флота ограниченных по масштабу задач тактического характера. Среди них особое место отводится средствам связи, которые с давних пор являются важнейшими в управлении силами и оружием любого вида вооруженных сил. Но ни для одного из них не имеет столь важного значения дальность действия средств связи, как для военно-морского флота, силы которого могут находиться практически во всех районах Мирового океана, в том числе и в самых удаленных. Современный флот нуждается в глобальной связи, способной обеспечить управление силами, находящимися на удалении в десятки тысяч километров от районов своего базирования.

Каждый из видов вооруженных сил имеет специфическую среду действий, в пределах которой и осуществляется управление его силами с помощью различных средств связи, используемых в данной среде. Флот и в этом отношении существенно отличается от всех остальных видов вооруженных сил. Ему необходимы такие средства связи, которые

обеспечивают одновременное управление его силами, находящимися в различных средах: под водой и в надводном положении, в воздухе и на суше.

Еще одна специфическая черта сил флота как объекта управления состоит в том, что его силы действуют не в компактном построении, как, скажем, авиация или сухопутные войска, а в расчлененных боевых порядках и даже одиночными кораблями, находящимися друг от друга на больших расстояниях.

В силу этих объективных причин военный флот нуждается в такой организации связи, которая позволяет уверенно управлять его высококомобильными силами, находящимися на огромных удалениях от своих баз и действующими в различных средах, в расчлененных построениях, простирающихся на многие тысячи километров по фронту и на такие же расстояния в глубину. В современной войне эта связь должна быть быстродействующей, постоянной, устойчивой к помехам противника и обязательно двусторонней.

С учетом этих особенностей и требований и создавалась система связи нашего Военно-Морского Флота, постепенно распространяясь далеко за пределы прилегающих к территории Советского Союза морей по мере того, как силы нашего флота осваивали все новые и все более удаленные районы Мирового океана. В настоящее время корабли, самолеты и командные пункты ВМФ оснащены мощными средствами связи, которые обеспечивают надежное управление силами флота на больших пространствах.

В основе процесса управления, в том числе и в сфере деятельности флота, лежит труд людей, осуществляющих или обеспечивающих этот процесс. Сложнейший труд сводится во всех случаях к двум видам умственной деятельности человека — анализу и синтезу информации или, как принято говорить в Вооруженных Силах, к оценке обстановки, подготовке и принятию решения.

Эффективность процесса управления существенно зависит от полноты, тонкости и точности анализа, с одной стороны, и максимальной правильности (безошибочности) синтеза информации — с другой. Полнота и оптимальное соотношение этих двух частных процессов призваны обеспечить максимальную эффективность труда командных и штабных инстанций в сфере управления силами флота.

При подготовке решений, на основе которых протекает вся боевая и повседневная деятельность сил и органов управления флота в современных условиях, командиру необходимо обязательно выявить возможные альтернативы, т. е.

различные пути к достижению целей, различные методы решения каждой задачи с анализом достоинств и недостатков каждого из них, с тем чтобы выбрать оптимальный вариант.

Совершенно очевидно, что реализация этих требований в процессе организации и планирования боевой и повседневной деятельности флотов и тем более в процессе ведения операций различного масштаба, распространяющихся на обширные пространства океанов, немыслима без широкого применения современных технических средств, основанных на использовании электронно-вычислительной техники.

Параллельно с развернувшимися в промышленности в послевоенные годы работами по созданию новой электронно-вычислительной техники в Военно-Морском Флоте проводились научные исследования, в процессе которых был выработан метод практического использования электронно-вычислительных средств для повышения эффективности боевого применения сил флота.

Послевоенный период развития наших Вооруженных Сил является особым этапом их истории. В это время были заложены основы океанского ракетно-ядерного флота Советского Союза.

Особенности сил флота — их высокая маневренность, способность скрытно сосредоточиваться и неожиданно для врага образовывать мощные группировки, а также лучшая, чем у сил, действующих на суше, устойчивость к воздействию ядерного оружия — выдвинули военно-морские флоты в первый ряд современных средств вооруженной борьбы. Их применение в условиях ракетно-ядерной войны связано с внесением множества нового в тактику и оперативное искусство, в конструкции кораблей, в их технику и вооружение.

Важным обстоятельством, определившим направленность в строительстве нашего флота, явилось то, что в Мировом океане в послевоенный период впервые возникла стратегическая обстановка, характеризующаяся единым планированием развития и использования ВМС империалистических государств. В то же время, когда главным оружием флота стали ракеты различного боевого назначения, они позволили ему отказаться от традиционных критериев при определении могущества группировок сил в море.

И хотя военно-технический прогресс непрерывно вносит новое во все области военного дела, конечные цели вооруженной борьбы на море остаются прежними: разгром врага, уничтожение его живой силы и материальных средств, т. е.

его кораблей с экипажами и запасами оружия или береговых объектов.

Качественные превращения, происшедшие в военно-морских силах, изменили и подход к оценке сравнительной мощи флотов и их боевых группировок в возможностях достижения этих целей — от сопоставления числа кораблей того или иного класса, их суммарного водоизмещения (или числа орудий в залпе, или массы этого залпа) пришлось отказаться и перейти к более сложной, но и более правильной оценке ударной и оборонной мощи кораблей на основе математического анализа их возможностей и качественных характеристик.

Огромная работа по строительству океанского флота и его развитию в послевоенный период повлекла за собой разработку соответствующей теории военно-морского искусства, которая характеризуется теперь новыми категориями и своеобразным преломлением прежних понятий и принципов. Расширились область применения флота и круг решаемых им задач. Иначе говоря, в сфере действий военно-морских флотов в послевоенные годы произошли кардинальные изменения и в связи с новой расстановкой сил на мировой арене, и в связи с изменениями в самих силах и средствах. А это, естественно, сказалось на способах вооруженной борьбы на море, задачах флотов и той роли, которую призван сыграть наш Военно-Морской Флот в защите страны от нападения агрессора. Флот, безусловно, будет развиваться и дальше, притом весьма интенсивно до тех пор, пока не исчезнет угроза нападения агрессора на нашу страну. И если справедливо, что боевой корабль всегда воплощает в себе новейшие достижения технического прогресса, то и корабли будущего будут отражать уровень развития науки и промышленности своей страны.

Трудно сейчас утверждать, каких вершин может достичь человеческая мысль за 20—25 бурно текущих лет, но одно можно сказать твердо — корабли во многом будут непохожи на современные.

Эта «непохожесть» прежде всего, как нам представляется, будет проявляться во все более широкой замене привычных сегодня и ставших традиционными систем артиллерийского оружия и торпедных аппаратов ракетами, новыми электронными системами. Уже сейчас американцы ведут разработку лазерной техники вообще и лазеров высокой энергии в частности, что, по их мнению, приведет к развитию совершенно новой военной техники, а следовательно, и к появлению новой тактики.

У нас нет сомнений и в том, что для кораблей будущего потребуются колоссальные по мощности энергетические установки, обеспечивающие не только стремительное движение кораблей в различных средах, но и нужды возрастающего числа самых разнообразных электронных средств, приборов наблюдения, управления, связи. Авианесущие да и другие боевые корабли все в большей мере будут вооружаться вертикально взлетающими самолетами и другими летательными аппаратами типа современных вертолетов, но, разумеется, более совершенными. Боевые действия в еще большей степени будут переходить в подводную и воздушную сферы.

\* \* \*

Расстановка сил на международной арене и резкое увеличение возможностей современных флотов воздействовать на все фронты вооруженной борьбы дают основание утверждать, что абсолютное и относительное значение борьбы на море в общем ходе войны, бесспорно, возросло.

Сейчас наши Вооруженные Силы имеют в своем составе вполне современный океанский флот, оснащенный всем необходимым для успешного решения на просторах Мирового океана возложенных на него задач по обеспечению безопасности страны и защиты ее интересов на море.

Необходимо еще раз подчеркнуть коренное отличие целей, ради достижения которых созданы и существуют военно-морские флоты империалистических государств, с одной стороны, и Военно-Морской Флот Советского Союза — с другой. Если военно-морские силы империалистических государств — инструмент агрессии и неокOLONиализма, то советский флот является мощным фактором создания благоприятных условий для строительства социализма и коммунизма, фактором активной защиты мира и укрепления международной безопасности.

Центральный Комитет Коммунистической партии, Советское правительство, претворяя в жизнь заветы В. И. Ленина об укреплении обороны страны, уделяют неослабное внимание укреплению Вооруженных Сил государства, гармоничному, сбалансированному развитию океанского флота, отвечающего требованиям современности и способного выполнить стоящие перед ним задачи. Усилиями советского народа такой флот продолжает строиться, развиваться и совершенствоваться на базе достижений научно-технического прогресса.

## ГЛАВА IV

### СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ИСКУССТВА

**В**оенно-морское искусство — категория историческая. Оно адекватно отражает объективные возможности материальных средств борьбы в данный период.

В течение многовековой истории военных флотов военно-морское искусство развивалось неравномерно. Оно знало плавное, постепенное движение вперед и бурные взрывы. Периоды упадка чаще всего совпадали с усилением реакции и застоем экономической и политической жизни. Периоды расцвета обычно соответствовали революционным событиям в жизни народов. Таким был, например, коренной поворот в области военного дела, связанный с победой Великой Октябрьской социалистической революции, которая, открыв широкую дорогу творчеству народных масс, расчистила путь для великих революционных преобразований в военном деле, необходимых молодому социалистическому государству для борьбы против империалистов, пытавшихся отнять у народа завоеванную им власть.

Военно-морское искусство, как и любая научная теория, тесно связано с практикой и опирается на опыт прошлых войн, разносторонний опыт оперативной и боевой подготовки, проводящейся в мирное время. Без изучения опыта прошлых войн и критического его освоения нельзя обеспечить развитие современного военно-морского искусства. Изучение исторического опыта на базе диалектического материализма — это метод познания закономерностей вооруженной борьбы на море.

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФЛОТА

Среди многих категорий, составляющих в совокупности военно-морское искусство, особое место занимают стратегическое использование военно-морского флота и проблема согласования его усилий с действиями других видов вооруженных сил для достижения общих целей в вооруженной

борьбе, организуемой на основе единой военной стратегии. Принцип единства военной стратегии объективно возник со времени появления разнородных вооруженных сил. С определенной степенью точности можно утверждать, что подобно тому, как бой разнородной тактической группировки требует разработки тактики, которая была бы общей для всех элементов боевого порядка, так и вооруженная борьба в целом имеет в своей основе единую военную стратегию.

Однако если в тактике это было понято и реализовано практически в первых же боях, которые вели наземные войска и флот, то в стратегическом звене, несмотря на объективную потребность в единой военной стратегии, признание ее в качестве методологической основы вооруженной борьбы пришло гораздо позже. В то же время потребность в реализации на практике единой военной стратегии существовала всегда. Значение ее на разных этапах истории было различным. Первостепенное значение это положение имеет в современных условиях, когда все виды вооруженных сил полагают особо мощным и дальнобойным оружием и каждый из них способен выполнять задачи в различных сферах вооруженной борьбы. В связи с этим они способны использовать свою ударную мощь не только в традиционной сфере действий, но и далеко за ее пределами.

Для ракетного оружия наземного базирования стали достигаемыми удаленные районы морских и океанских театров. В свою очередь флот получил возможность эффективнее воздействовать своим ракетным оружием по объектам на суше.

Аналогичные изменения произошли и в сфере действий других видов вооруженных сил. Все это, безусловно, повышает необходимость и значимость согласования их усилий во всех звеньях и масштабах от стратегического до тактического. Вместе с тем каждый из видов вооруженных сил сохраняет присущую только ему специфику использования в мирное и военное время особенностей в вооружении, а также в приемах и способах ведения боевых действий, обусловленных в первую очередь той средой, в которой они ведутся. Под влиянием этой специфики в теоретических работах нередко излагаются различные взгляды на содержание понятия «стратегия», в том числе признается необходимым деление стратегии на сухопутную, морскую и воздушную.

При исследовании вопроса о стратегии вооруженной борьбы надо учитывать одно немаловажное обстоятельство — различие в содержании, вкладываемом в это понятие нашими и зарубежными военными теоретиками.



Советская военная доктрина, основываясь на марксистско-ленинской методологии и на опыте минувших войн, твердо стоит на позициях признания единой военной стратегии. При этом она рассматривает военное искусство как важнейшую часть военной науки, включающее три составные части — стратегию, оперативное искусство и тактику. Во многих зарубежных странах такая категория, как оперативное искусство, относится к области стратегии. Это, естественно, накладывает отпечаток на содержание военной стратегии, которая нередко подразделяется на общую и частные стратегии, на стратегии видов вооруженных сил.

Появление и продолжительное существование отдельно военной (или, как ее иногда называют, сухопутной) и морской стратегий исторически было мало оправдано и на определенных ступенях развития вооруженных сил вытекало в известной мере из ограниченных возможностей взаимодействия армии и флота, обусловленных уровнем развития материальных средств вооруженной борьбы, и в том числе средств управления и связи. В то же время флот с давних времен был способен и вел борьбу не только против флота противника, но и против сухопутных войск, нанесение ударов по которым нередко играло важную роль в достижении промежуточных стратегических целей войны, сводившихся обычно к овладению определенными территориями. Важное значение имело и то, что при ведении войн с сопредельными странами поражение войск на суше таило угрозу утраты побежденной державой своей самостоятельности, в то время как поражение на море вело зачастую лишь к потере части сил флота, а в худшем случае к утрате захваченных ранее территорий. Иначе говоря, применение флотов в войнах рассматривалось в те далекие времена как способ более легкого, быстрого и результативного достижения целей войны. Чем дальше, тем больше эта тенденция укреплялась в практике стратегического использования вооруженных сил морских держав и все отчетливее стала проявляться дифференциация стратегии на две: сухопутную и морскую, хотя обе они служили одной и той же государственной политике, совместно обеспечивая достижение общей цели, вытекающей из этой политики. Таким образом, появившиеся и независимо существовавшие рядом две стратегии на протяжении столетий определяли принципы ведения вооруженной борьбы и применения в ней сухопутных армий и военно-морских флотов. На развитие этой тенденции оказывали влияние также различные факторы политического, экономического и социального характера, среди ко-

торых, как нам представляется, на первый план следовало бы поставить начавшийся процесс развития капиталистической формации, сопровождавшийся крупными колониальными грабежами и захватом вновь открываемых земель. Подчиненная целям колониального захвата, морская стратегия чем дальше, тем больше отделялась от стратегии сухопутной, обретая новые черты и особенности, новых приверженцев.

Чем больше росло морское соперничество империалистических хищников, тем все более межгосударственный характер приобретали положения морской стратегии, безусловно принимавшиеся флотами этих стран к практическому руководству. Причем эти положения утверждались как незыблемые, универсальные и действенные в любой войне независимо от ее характера. По этому поводу Мэхэн писал: «От времени до времени здание тактики изменяется или всецело сносится, но старые основания стратегии остаются столь непоколебимыми, как будто они покоились на скале»<sup>1</sup>. Положения морской стратегии, концепции морской войны, основы завоевания господства на море, факторы морской мощи и т. д. возводились в универсальные догмы, якобы обеспечивающие успешное решение любых захватнических задач.

Анализ минувших войн под углом зрения этих догм приобретает характер моды. Даже буржуазные революции в капиталистических странах пытаются объяснить с позиций влияния на них морской силы. Фетишизация концепций морской стратегии разрослась до такой степени, что в ряде стран ее постулаты принимаются как концентрированное выражение содержания, целей и методов империалистической политики. Известное положение стратегии о господстве на море служит и поныне обоснованием экспансионистских планов империализма, занятого поисками новых путей достижения мирового господства.

Дальнейшему нагнетанию ажиотажа вокруг морской стратегии, рекламе ее всепобеждающей силы, универсальности и пригодности для всех времен и народов способствовала победа молодого американского государства над одряклевшей испанской колониальной державой в войне 1898 г.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю. М. — Л., Военмориздат, 1940, с. 25.

<sup>2</sup> В результате этой так пазываемой испано-американской войны США приобрели Кубу, острова Пуэрто-Рико, Гуам и Филиппины, причем население Кубы и Филиппин, боровшееся за освобождение от испанского ига, не только не получило обещанной свободы, а оказалось в еще более тяжелом положении, попав под власть новых колонизаторов.

Лавры легкой победы, доставшиеся американским империалистам, не давали покоя милитаристам Японии — еще одному претенденту на роль ведущей морской державы, воспринявшему догмы морской стратегии в качестве главного кредо своей экспансионистской политики. С помощью универсальных методов завоевания легкой победы, рекомендованных морской стратегией западных стран, японцы пытались достичь своих ближайших агрессивных целей, делая главную ставку в русско-японской войне на ударную мощь своего броненосного флота.

Коренной вопрос русско-японской войны — завоевание господства на море — был решен в пользу японского флота. Среди причин поражения России в этой войне немаловажное значение имело, как отмечалось в статье В. И. Ленина «Падение Порт-Артура», «преступное пренебрежение элементарными принципами морской и сухопутной стратегии»<sup>1</sup>. Если вторая, т. е. сухопутная, стратегия была в России основательно разработана, то первая к началу русско-японской войны пребывала еще в стадии зарождения.

Действительно, в царской России в конце XIX века недостаточно уделялось внимания теоретическому осмысливанию закономерностей вооруженной борьбы на морских театрах. Еще хуже обстояло дело с практикой стратегического планирования. Высшее военное командование зачастую разрабатывало планы войны отдельно для армии и для флота, пренебрегая необходимостью согласования их. Сухопутный план войны на Дальнем Востоке, например, был основан на предположении, что японцы не рискнут высаживать свои войска на побережье Корейского залива, не разгромив предварительно русский флот. Иначе оценивало обстановку высшее морское командование. В морском плане считалось, что русский флот не может предотвратить высадку японских войск на восточном и южном побережье Кореи из-за близости этого побережья к Японским островам. К чему привели несогласованность и противоречивость рекомендаций каждого из планов войны, отказ от ориентирования на единую военную стратегию, хорошо известно.

По мере развития вооруженных сил и совершенствования технических средств борьбы и управления появлялись новые возможности по сравнению с эпохой парусных флотов в организации и поддержании взаимодействия между силами флота и армии на всех уровнях от оперативно-тактического до стратегического.

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 9, с. 155.

Поэтому уже в начале XX века возникли сомнения в правомерности и целесообразности иметь две независимые стратегии. Эти сомнения стали расти после русско-японской войны. Все это послужило отечественной военной мысли основанием для решительного пересмотра отношения к морской и сухопутной стратегиям. По этому поводу профессор русской морской академии Н. Кладо писал: «Основы стратегии одни и те же для войны во всякой обстановке — на суше, на море и в воздухе. Значит все, что разработано нашими сухопутными коллегами по части основ этой науки, годится и для нас. Но ведь этого мало. Еще остается широкая область применения этих основ к типичным комбинациям обстановки. Этого не могли сделать для нас и, конечно, не сделали сухопутные военные писатели, так как с обстановкой морской войны они незнакомы»<sup>1</sup>. Далее он отмечал: «Разделение стратегии как науки на стратегию сухопутную и морскую и неестественно и вредно в том отношении, что оно углубляет отчуждение между армией и флотом. Вот практическая стратегия, то есть стратегическое искусство, может разделяться на всякие стратегии»<sup>2</sup>.

Таким образом, военная мысль Российской империи весьма осторожно относилась к гипертрофированному однобокому толкованию морской стратегии, на которую делали главную ставку потенциальные противники России в сфере морского противоборства. И не случайно поэтому Россия объективно оказалась первой страной, в которой раньше, чем на Западе, была осознана необходимость единства военной стратегии.

В то же время западные морские теоретики были загипнотизированы опытом использования флотов в русско-японской войне. Этот опыт оказал влияние на строительство флотов в межвоенный период. Он явился методологическим фундаментом планирования и организации действий флотов в первой мировой войне. Однако уже в ходе этой войны обнаружилась ошибочность предвоенных планов ее ведения.

Несостоятельными оказались как сухопутная, так и морская стратегия противостоящих сторон и их планы войны на суше и на море, в которых наиболее отчетливо проявились такие важнейшие пороки, как изолированность и несогласованность идей войны на суше и на море, недооценка технических возможностей флотов. Как известно, до начала первой

---

<sup>1</sup> Кладо Н. Морская сила. Спб., 1907, с. 21.

<sup>2</sup> Там же, с. 22.

мировой войны военные теоретики, исходя из признания двух стратегий, считали, что армия и флот должны существовать и развиваться независимо друг от друга. Признавалось также, что боевые действия армии и флота могут проводиться совместно; но постоянная координация их усилий в крупном плане не предусматривалась.

Поиски выхода из «стратегического тупика», в котором оказались обе воюющие стороны в ходе первой мировой войны, привели их военно-политическое руководство хотя и к разным по содержанию, но аналогичным по результатам выводам. Германское командование чем дальше, тем больше приходило к мысли, что с помощью военно-морского флота удастся подорвать ослабленную экономику Англии и устойчивость сухопутных войск Антанты на Западном фронте, прервав их снабжение морем, и таким образом приблизить окончание войны.

В свою очередь командование Антанты, усиливая блокаду Германии с моря, делало ставку на полную изоляцию ее от внешнего мира, что, по его расчетам, должно было в значительной мере истощить ресурсы противника и создать предпосылки для достижения победы. Все это вынуждало военное руководство противоборствующих сторон постепенно отходить от прежних ориентаций на две независимые стратегии и стремиться объединять усилия армии и флота для достижения целей войны, определявшихся, независимо от взглядов генеральных штабов, единой стратегией.

Практика стратегического руководства вооруженными силами во всех сферах их борьбы все чаще вступала в противоречие с существовавшей разобщенностью стратегий и все отчетливее подтверждала целесообразность их объединения под эгидой общей стратегии войны, непосредственно вытекавшей из политики государств. И хотя в теоретическом плане морская и сухопутная стратегии продолжали существовать самостоятельно, объективно, как показывал весь ход событий, они являлись составными частями общей стратегии войны, независимо от того, признавали это теоретики или нет.

Но и этот факт не смог поколебать позиции сторонников расчлененных стратегий, которые упрямо не хотели учитывать ни опыта последних кампаний первой мировой войны (фактически протекавших по принципам единой военной стратегии), ни опыта гражданской войны в Советской Республике, где молодые Вооруженные Силы социалистического государства с первых дней их создания неуклонно руководствовались принципом единства военной стратегии.

Вторая мировая война вновь подтвердила несостоятельность концепций параллельных стратегий, от которых, как уже упоминалось, обе воюющие стороны пытались отойти еще до окончания первой мировой войны.

Анализ опыта второй мировой войны показывает, что подавляющее число воевавших государств фактически придерживалось на практике концепций общей стратегии, составными частями которой были морская и сухопутная стратегии, нередко именовавшиеся стратегиями театров и направлений.

Однако в теоретическом плане продолжали иметь место забвение опыта прошлого, пренебрежение уроками истории и слепая вера в вечность и неизменность принципов морской стратегии.

Советские Вооруженные Силы руководствовались в Великой Отечественной войне единой военной стратегией, направлявшей действия всех видов Вооруженных Сил на достижение общей цели и успешное выполнение стратегических задач на суше и на море. Единство советской военной стратегии, ее универсальность — поистине великое достижение наших Вооруженных Сил.

Благодаря единству стратегии для Советских Вооруженных Сил не существовало проблем, пути разрешения которых искали военные теоретики и крупные военачальники большинства капиталистических стран. Не случайно, что некоторые зарубежные деятели, проявлявшие склонность к объективному анализу событий и явлений, не только приходили к выводу о необходимости иметь единую стратегию, но и практически руководствовались теми или иными ее концепциями.

Стремление к единству стратегий было, как это отмечалось выше, характерно и для первой мировой войны. Но как только гасло пламя мировых войн, об этом довольно быстро забывали. Свидетельство тому — масса всевозможных изданий, появившихся за рубежом после первой и особенно после второй мировой войны. В них излагались теории сухопутной, морской и воздушной стратегий и давались рекомендации по разнообразным военным доктринам, авторы которых пытались перещеголять друг друга оригинальностью сочинений. Эта тенденция характерна и по сей день для военных теоретиков империалистических государств.

Вначале это были стратегии (иногда именуемые доктринами), основанные на монополии США на ядерное оружие и получившие наибольшее распространение в середине 50-х го-

дов. Но чем больше росла ракетно-ядерная мощь Советских Вооруженных Сил, тем очевиднее становилась несостоятельность этих стратегических установок. Поэтому на свет появлялись новые стратегии: «гибкого реагирования», «реалистического устрашения», которые, продолжая сохранять свою агрессивную сущность, изменили лишь средства и способы достижения целей.

В последние годы в США приступили к практической реализации еще одной, так называемой океанской стратегии, суть которой состоит в наибольшей концентрации стратегических ракетно-ядерных возможностей в военно-морских силах.

Характерно, что все эти морские, океанские, ракетно-ядерные, воздушные, космические и другие модификации стратегий выступают теперь не самостоятельно, а как составные части общей стратегии империалистических держав, являющейся продолжением и выражением их агрессивной политики, пронизанной антикоммунизмом и направленной на достижение мирового господства. Единение стратегий рассматривается буржуазными военными деятелями как условие, дающее возможность более полно и целеустремленно применять армию и флот в борьбе с силами мира и социализма. Фактически это своеобразная форма агонии американской военной доктрины, мечущейся в поисках альтернативы, способной вывести ее из тупика перед лицом все более очевидной истины о невозможности сокрушить социализм.

Единая советская военная стратегия, отражая политику Коммунистической партии, направляет все виды Вооруженных Сил на решение тех или иных задач в соответствии с обстановкой. Являясь единой для всех видов Вооруженных Сил, советская военная стратегия предусматривает стратегическое использование их как совместно, так и каждого вида в отдельности с учетом их специфических возможностей. Поэтому в одних случаях она требует привлечения для выполнения возникающих задач Вооруженных Сил в целом, в других — отдельных их компонентов, располагая для этого соответствующими научно обоснованными положениями и рекомендациями.

Важная задача советской военной стратегии — объединить все компоненты военной мощи государства так, чтобы органическое целое оказалось значительно больше, чем простая сумма ее составляющих.

Особое и все более возрастающее значение выполняемых флотом задач, расширение сферы его применения, повыше-

ние способности оказывать решающее влияние на ход и даже исходы войны в целом обуславливают интенсивное и все-стороннее развитие форм стратегического использования флота. Вместе с тем следует помнить, что теперь нет и не может быть сферы вооруженной борьбы, в которой являлся бы абсолютным властелином какой-либо один вид вооруженных сил.

Современные военные действия представляют собой комбинированное использование различных видов вооруженных сил во имя достижения общей цели. При этом в конкретных военных действиях объективно предопределяется ведущая роль того или иного вида вооруженных сил, решающего в данных конкретных условиях основные задачи вооруженной борьбы. При решении задач силами, основу которых составляет военно-морской флот, в интересах которого действуют другие виды вооруженных сил, на первый план будут выдвигаться, естественно, формы их стратегического использования в вооруженной борьбе на океанских театрах военных действий. И в таком случае можно и даже целесообразно рассматривать формы использования наших Вооруженных Сил (а не только и не столько флота) для решения стратегических задач на океанских театрах военных действий.

Наметившаяся и получившая развитие за рубежом тенденция концентрации ядерных средств стратегического назначения в сфере действий флота обуславливает дальнейшее возрастание роли ВМФ, океанских театров и направлений в войне. Это в свою очередь вызывает необходимость разносторонней ориентации военной стратегии, позволяющей наиболее целесообразно использовать виды вооруженных сил при любом варианте ведения войны и при различном значении в ней континентальных и океанских театров военных действий. Именно поэтому, на наш взгляд, правомерно рассматривать в современных условиях не множественность стратегий, пусть даже в рамках единой стратегии, а стратегическое использование видов вооруженных сил, обусловленное их специфическими особенностями и сферой применения, в рамках единой военной стратегии.

Необходимость совершенствования форм стратегического использования вооруженных сил в противоборстве на океанских театрах военных действий вытекает, естественно, из потребностей практики. И всемерно способствовать этому призвана военная наука, исследующая проблемы использования различных сил в войне, объединенных общей направленностью и в конечном счете единой целью.



Таким образом, мы приходим к выводу, что проблемы военно-морского искусства охватывают широкий круг вопросов. Среди них важное место занимают такие, как предвидение характера вооруженной борьбы на море и в соответствии с этим определение требований к оснащению и подготовке флота, разработка эффективных способов взаимодействия всех видов вооруженных сил на океанских театрах, что и входит, по сути дела, в понятие «стратегическое использование ВМФ в рамках единой военной стратегии». Это стратегическое единство в использовании вооруженных сил в то же время опирается на специфические различия в оперативном искусстве и тактике каждого вида вооруженных сил как категорий, обслуживающих единую стратегию. Исследование этих различий и анализ накопленного исторического опыта и будут служить целям совершенствования стратегического использования ВМФ.

### ФЛОТ ПРОТИВ ФЛОТА И ФЛОТ ПРОТИВ БЕРЕГА

Развитие военно-морского искусства тесно связано с развитием военного искусства, несмотря на то что при общности целей сухопутных войск и военно-морских флотов задачи и способы их действий, определяемые средой и средствами борьбы, существенно различаются.

Главной задачей сухопутных войск, как известно, всегда являлось уничтожение противостоящего неприятеля в целях овладения его территориями и объектами. В данном случае действия сухопутных войск в чисто военном аспекте можно было бы образно выразить формулой «солдат против солдата». По-иному обстоит дело в сфере военно-морского флота. Кроме задач борьбы с флотом противника перед ним ставятся также задачи, связанные с действиями против территорий и развернутых на них сухопутных группировок войск. Таким образом, формула «солдат против солдата», трансформированная применительно к флоту, принимает вид «флот против флота и флот против берега».

Соотношение этих двух задач на протяжении всей истории, естественно, не было постоянным. К действиям флота против флота можно отнести бои и операции по уничтожению кораблей противника в море и в базах, борьбу на океанских и морских коммуникациях (нарушение, оборона). Ярким примером этого были кампании, морские операции и бои первой мировой войны, в ходе которой флот против бе-

рега действовал мало. Но в истории было много примеров и активных действий флота против берега. Традиционными являлись высадки морских десантов различного масштаба, нанесение ударов корабельной артиллерией по объектам, расположенным на берегу. Новые способы действий флота против берега заключаются в нанесении ударов авианосной авиации по наземным объектам и группировкам войск и в уничтожении наземных объектов, имеющих важное стратегическое и экономическое значение, ракетно-ядерными ударами подводных лодок.

В связи с тем что цели войны достигались преимущественно овладением территорией противника, успешные действия флота против берега приносили больший результат, чем действия флота против флота. В первом случае флот решал непосредственную «территориальную» задачу, в то время как во втором случае победа над флотом противника создавала порой весьма важные, но все же лишь предпосылки для последующего решения задач по овладению территорией. Правда, такие предпосылки в отдельных случаях имели доминирующее значение по сравнению со связанными с ними акциями сухопутных войск. Например, разгром английским флотом так называемой непобедимой испанской армады в Атлантическом океане полностью исключил возможность вторжения испанских сухопутных войск на территорию Англии. Упомянувшееся уже поражение французской эскадры в Абукирской бухте предопределило провал наполеоновского плана завоевания Египта. Разгром американским флотом испанских эскадр у Больших Антильских островов и у Филиппин фактически решил судьбу территориальных притязаний американцев, а следовательно, и исход испано-американской войны.

Решительные и активные действия советского Военно-Морского Флота на морских театрах в период Великой Отечественной войны заставили немецкое командование полностью отказаться от попыток использовать свой флот против советских сухопутных войск и от захвата территорий с морских направлений даже в период владения стратегической инициативой.

Остановимся более подробно на соотношении этих двух основных направлений в боевой деятельности военных флотов.

Конечные результаты действий флота против флота противника достигались различными методами, определявшимися той материально-технической базой, которой располагали флоты в определенный период истории.

Для флотов древности было характерным столкновение массы судов, перераставшее в беспорядочную свалку, победителем из которой выходил флот, более многочисленный по составу и располагавший кораблями большей прочности, чем противник. В эпоху парусных флотов эта борьба носила характер соревнования сравнительно малочисленных эскадр линейных кораблей во взаимном обнаружении друг друга на обширных морских просторах, в занятии более выгодной позиции для маневра и использования оружия. Все большее значение приобретало сочетание маневра и огня линейных сил, представлявших собой наивысшую концентрацию ударной мощи флота, против таких же сил противника. Эта особенность действий в основном однородных сил полностью сохранилась и на начальном этапе развития паровых флотов, принципы использования которых мало чем отличались от тех, которые были приняты в парусном флоте.

По мере развития флотов, создания разнородных сил (подводных и авиационных), а также расширения арсенала морского оружия (артиллерия, торпеды, мины и авиационные бомбы) противоборство флотов на море приобретало все новые и новые особенности. Артиллерийские дуэли равнозначных кораблей были дополнены атаками легких быстроходных безбронных торпедоносных сил, подводных лодок и авиации. В связи с этим действия флота против флота стали многоплановыми. Морская тактика стала рассматривать бои разнородных сил при их широком взаимодействии в сочетании с крупными мерами обороны и другими видами обеспечения. Появление ракетного оружия усилило эту тенденцию. Последним выражением ее является борьба против оружия, которая приобрела почти такое же значение, как и уничтожение кораблей — носителей этого оружия. В отдельных же случаях она может стать единственным средством обороны кораблей.

Рассмотренная эволюция форм боевых действий флота позволяет определить тенденцию к дальнейшему усложнению этого процесса. Применение ракет с ядерными зарядами, например, рождает большие и сложные проблемы, связанные с оценкой соотношения сил при действиях флота против флота в море и при защите его сил.

Сейчас критерием сопоставимости возможностей флотов является соотношение их суммарной боевой мощи в различных комбинациях разнородных сил и средств для различных вариантов обстановки. Объективный подход к определению боевой мощи сил флота позволяет определить

необходимый и достаточный состав сил в наиболее рациональной комбинации, которую мы называем сбалансированной.

Анализ морских сражений, боев и операций позволяет сделать вывод, что, несмотря на самые решительные формы действий в процессе противоборства сил флотов, результаты их, как правило, не выходили за рамки оперативных. Некоторые исключения, например, составляют результаты морских сражений в испано-американской войне 1898 г. и русско-японской войне 1904—1905 гг., а также удара японского флота по Пёрл-Харбору в декабре 1941 г. В то же время совокупность действий флота против флота в войнах имела зачастую стратегическое значение. Так, например, бесспорно стратегическое значение имели морские кампании Российского флота на Средиземном море в XVIII—XIX веках, борьба на атлантических коммуникациях в первую и вторую мировые войны, а также действия советского флота в годы Великой Отечественной войны на прилегающих к нашей территории морских театрах. В случае развязывания мировым империализмом новой мировой войны нанесение ядерных ударов по наземным объектам с моря и предотвращение их будут носить, безусловно, стратегический характер.

Важной особенностью сил флота в действиях против флота противника является относительно бóльшая их самостоятельность, чем в действиях против берега. Это определяется в значительной степени тем, что действия флота против флота происходят преимущественно в удаленных от побережья районах морей и океанов, где могут выполнять боевые задачи главным образом силы ВМФ. В этой сфере флот наиболее полно использует такие свои качества, как высокую готовность к немедленным действиям, подвижность, способность продолжительное время находиться в море и вести борьбу с флотом противника на большом удалении от районов своего постоянного базирования. Реализация этих качеств, как свидетельствуют многочисленные примеры из войн прошлого, всегда давала преимущества той стороне, которая умела сочетать их и использовать для достижения целей войны.

Наметившаяся сейчас тенденция к взаимному проникновению сфер боевых действий видов вооруженных сил, обусловленная развитием военной техники, вносит в это положение определенные поправки. Однако и в настоящее время флоту принадлежит ведущая роль в борьбе с флотом противника.

Действия флота против флота охватывают обширную область оперативно-стратегического использования этого вида вооруженных сил на морских и океанских театрах. Такое использование флота можно рассматривать как ожесточенную борьбу, ведущуюся в двух основных направлениях. Основу первого из них составляют действия сил флота против флота в чистом виде, т. е. не связанные непосредственно с одновременным решением других задач ни на морских, ни на континентальных театрах.

Главное содержание этих действий в прошлом составляла борьба основных сил флотов противников в целях завоевания господства на море, захвата и удержания стратегической инициативы на театре для обеспечения решения последующих задач, вытекающих из целей войны или кампании.

В эпоху парусных флотов это были генеральные сражения линейных сил. Впоследствии к их проведению по установившейся традиции стремились и паровые флоты вплоть до конца первой мировой войны. Последним таким сражением было Ютландское. Конечный результат этого сражения оказался совершенно не таким, каким его хотела видеть каждая из противоборствующих сторон. В этом проявилась объективная закономерность развития флотов и военно-морского искусства, состоящая в том, что генеральные сражения, которые раньше могли кардинально менять обстановку на море в пользу одной из борющихся сторон, не только утратили свое значение, но и стали практически нереальными. Одновременно сузилась и сфера применения основных ударных сил флотов для борьбы с себе равными в надежде завоевать господство на море. Все больше укреплялась тенденция, ставшая главной в ходе второй мировой войны, заключающаяся в увеличении общего размаха действий сил флота против флота за счет последовательных и одновременных операций и боев, ведущихся самостоятельно и во взаимодействии с другими видами вооруженных сил, на различных направлениях или театрах.

Примерами этого могут служить действия части сил английского флота при уничтожении группировки кораблей итальянского флота в Таранто. В результате этой операции англичане фактически завоевали господство на Средиземном море, но удержать его в ходе войны не смогли. Они оказались в затруднительном положении после того, как в Средиземном море развернула активные действия специально перебазированная туда сильная группировка немецкой авиации.

Примерно через год после операции в Таранто японцы, использовав авианосные силы флота, нанесли удар по основной группировке американского флота в Пёрл-Харборе в целях завоевания господства на Тихом океане<sup>1</sup>.

Таким образом, вторая мировая война фактически не дала, за небольшим исключением, классических примеров самостоятельных действий флота против флота в целях завоевания и удержания господства на море.

Вторым направлением этого вида боевых действий флота против флота являются акции, связанные с действиями против берега, а также по обеспечению трансокеанских или морских коммуникаций. Без преувеличения можно утверждать, что большинство боевых столкновений крупных сил противоборствующих флотов в этой войне представляло собой именно такое направление. Так, бои в Коралловом море, у острова Мидуэй и в Филиппинском море, в районе островов Уэйк, Рабаула, у Морсби и другие явились составной частью морских десантных операций на Тихом океане. В то же время к действиям, связанным с обеспечением коммуникаций, в полной мере относятся бои у мыса Матапан, операция по уничтожению немецкого линейного корабля «Бисмарк», специальные операции против немецких подводных лодок в Атлантике и другие.

Оснащение флотов ракетно-ядерным оружием усилило в настоящее время проявление тенденции возрастания значения действий флота против берега.

Анализ взглядов специалистов различных стран на направление развития сил и средств флотов за последние 10—15 лет приводит к выводу о том, что в современных условиях продолжает возрастать роль противоборства флотов, осуществляемого для достижения целей других операций. Исключение могут составить действия на ограниченных по размерам театрах, где нельзя сбрасывать со счетов возможные попытки одной из борющихся сторон достичь господства на данном театре. Такой ход событий может быть характерным для ситуации, когда одна из сторон имеет бесспорное превосходство на данном конкретном театре. Здесь имеются в виду события, аналогичные тем, которые происходили в Тонкинском заливе во время войны против вьетнамского народа, где американский 7-й флот, располагавший подавляющим превосходством в силах, в течение

---

<sup>1</sup> Американцы потеряли 18 крупных боевых кораблей, в том числе 4 линейных корабля было уничтожено и 4 линейных корабля надолго выведено из строя.

всей войны стремился трансформировать это превосходство в господство на море в зоне действий своих главных сил.

Однако ход и исход большой войны определяются событиями глобального масштаба и решительными действиями, к которым стремится каждая из борющихся сторон. Именно на это будет направлено использование ударных сил флотов. Иначе говоря, на все сферы противоборства сил флотов в современных условиях возрастающее влияние окажет применение форм и способов использования сил, непосредственно связанных с действиями против берега. Переход действий флота от оперативно-тактического уровня к более высокому, стратегическому уровню ставит эти действия в число определяющих, подчиняющих себе все остальные, в том числе и направленные на завоевание господства на море. Если раньше основные усилия флота направлялись против флота противника, то сейчас главной целью флота становится обеспечение выполнения всех задач, связанных с действиями по наземным объектам противника и с защитой своей территории от ударов его флота.

Говоря о действиях флота против берега, необходимо подчеркнуть, что они являются столь же древней формой использования флота, как и действия флота против флота. Наиболее яркими являются примеры, связанные с маршманевром войск через море и высадкой их на вражеской территории (десанты), которые проводились флотами на протяжении всей их истории.

Еще в V веке до нашей эры в ходе греко-персидских войн персы использовали флот для высадки войск в тылу греческой армии. В III веке до нашей эры во время так называемых Пунических войн римляне предпринимали крупные десантные действия, сыгравшие огромную роль в борьбе против Карфагена.

Если говорить о более позднем времени, то можно напомнить о многочисленных десантах Российского флота, высаженных на шведское побережье в 1720—1721 гг. в ходе Северной войны, а также на остров Корфу, о высадке японцев на Ляодунский полуостров в 1904 г., о высадке немецко-фашистских войск в Норвегии в 1940 г., о десантных операциях, проведенных советским Военно-Морским Флотом в годы Великой Отечественной войны, а также о десантах второй мировой войны.

Роль и значение десантов, интенсивность этой формы действий флота в различные периоды истории менялись. Во многих случаях на десанты делалась основная ставка в войне. Например, Наполеон в своих планах сокрушения Англии

(в то время, когда у французов еще сохранялась надежда на завоевание господства в Английском канале) предусматривал высадку на Британские острова стратегического десанта, для чего готовилась так называемая Булонская экспедиция, которая, однако, не была осуществлена из-за неудач французского флота в борьбе с флотом англичан. Следует отметить, что это событие оценивается английскими, а вслед за ними и другими историками как результат бесспорного превосходства английского флота и его военно-морского искусства над французским флотом и искусством его применения. Действительные же причины успеха англичан заключались прежде всего в односторонности стратегии Наполеона, которая вытекала из непонимания роли флота, пренебрежения его возможностями в войне, а следовательно, и неумения использовать в борьбе с таким морским противником, каким в то время была Англия.

Эта односторонность стратегического мышления, бесспорно, была понятна и самому Наполеону, о чем свидетельствует его намерение переложить вину за промахи в использовании флота на своих адмиралов. Поэтому он был, видимо, не совсем объективен, когда в связи с неудачами флота писал своему морскому министру: «Все морские экспедиции, предпринятые с тех пор, как я стою во главе Правительства, всегда были неудачны, потому что адмиралы смотрят на дело неправильно и научились — я не знаю где — что воевать можно без риска»<sup>1</sup>.

Дело здесь, конечно, не только в адмиралах и их пассивности, хотя они и не отличались ни решительностью, ни высоким флотоводческим искусством. Когда Наполеону требовались талантливые маршалы, чтобы реализовать его планы кампаний на суше, он умел их находить в армии. И то, что французский флот в ходе этих кампаний неоднократно терпел поражения, служит еще одним подтверждением неспособности Наполеона своевременно оценивать возможности, которыми располагал французский флот, и использовать его в борьбе с противником.

Впоследствии, в ходе второй мировой войны, японцы и американцы делали крупные ставки на десантные действия в Тихом океане. Необходимо отметить, что решающие морские сражения на этом театре происходили именно в ходе десантных операций. Эти сражения, естественно, принимали форму действий флота против флота, однако генеральной

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Жерве Б. Б. Морская стратегия Наполеона. Пг., 1922, с. 34.



целью их была цель, характерная для действий флота против берега.

Следует добавить, что открытие второго фронта, т. е. высадка стратегического десанта в Европе в период второй мировой войны, обусловленная успехами советских войск в борьбе с гитлеровцами, зависело от возможности флота союзников успешно действовать против берега.

В то же время нельзя не отметить, что в ходе первой мировой войны было высажено всего пять десантов, а самая крупная десантная операция, предпринятая англичанами при попытке высадиться у Дарданелл, полностью провалилась.

Действия флота против берега в форме десантов приобрели во вторую мировую войну такой широкий размах и имели столь огромное значение, что вызвали особое направление в развитии и строительстве флотов — создание многочисленных транспортно-десантных и высадочных средств. За время войны было высажено более 600 десантов. Это составляет примерно девять десантов в месяц или в среднем один десант каждые три дня. Только в десяти основных десантных операциях было высажено около 1700 тыс. человек. В десантных действиях в общей сложности приняло участие более 18 тыс. кораблей. Характерным является то, что почти все десанты были успешными. Советский Военно-Морской Флот также широко и успешно применял морские десанты.

Следует отметить, что десантные действия флотов в период второй мировой войны носили главным образом тактический и оперативный характер, лишь отдельные десанты имели стратегическое значение<sup>1</sup>.

Широко применялась флотами на протяжении всей их истории и такая форма действий против берега, как артиллерийские удары по объектам, расположенным в прибрежной полосе. Причем здесь имеются в виду специально спланированные артиллерийские удары, нанесением которых исчерпывалось данное боевое действие, а не артиллерийская подготовка, проводимая в ходе боя за высадку десанта. Наибольшее развитие такая форма получила в период второй мировой войны, а также в локальных войнах, развязанных империалистами в послевоенный период.

В качестве примера в табл. 22 приведены некоторые данные, характеризующие действия английского флота при на-

---

<sup>1</sup> К стратегическим десантам второй мировой войны можно отнести высадку немецко-фашистских войск в Норвегии в 1940 г., японских — на Филиппинские острова в 1941—1942 гг., англо-американских — в Северной Африке в 1942 г., в Италии в 1943 г. и в Нормандии в 1944 г., американских — на Филиппины в 1944 г.

**Результаты артиллерийских ударов сил английского флота по объектам прибрежной полосы во вторую мировую войну**

Объект удара	Состав ударной группировки сил	Потери от артиллерийского огня
Мерс-Эль-Кебир, 3.7.40 г.	Отряд «Н»: линкоров — 2, линейных крейсеров — 1, авианосцев — 1, легких крейсеров — 2, эсминцев — 11	Потоплен линкор «Бретань», повреждены линкоры «Дюнкерк» и «Прованс» и 1 эсминец
Генуя, 9.2.41 г.	Отряд «Н»: линкоров — 2, авианосцев — 1, легких крейсеров — 1, эсминцев — 10	Заводы электрооборудования и вооружения получили серьезные повреждения. В базе и городе возникли пожары и взрывы. Кораблей в базе не оказалось
Триполи, 21.4.41 г.	Соединенный Средиземноморский флот: линкоров — 3, авианосцев — 1, легких крейсеров — 4, эсминцев — 13, подводных лодок — 1	Потоплено 3 транспорта, несколько транспортов и других судов повреждено. Пожары, разрушения нескольких зданий

Примечание. Атакующие силы потерь не имели.

несении артиллерийских ударов по объектам в прибрежной полосе во вторую мировую войну.

Для нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам привлекались крупные силы флотов. В состав соединений, выделяемых для решения этой задачи, входили линейные корабли, крейсера и эскадренные миноносцы. В войне против Вьетнама американцы для этих целей даже расконсервировали и ввели в строй линейный корабль «Нью Джерси». Хотя группировки артиллерийских кораблей, действующих против вьетнамского берега, по своему составу были в основном оперативными, результат, достигаемый ими, не выходил за рамки тактического. Такие действия флота против берега, как правило, не давали ожидаемых результатов, несмотря на привлечение значительных сил.

Бурное развитие самолето- и кораблестроения вызвало появление в годы второй мировой войны такой новой формы использования сил флота против берега, как нанесение ударов авианосной авиацией по территории и войскам противника. Правда, опыт подобных действий был ограничен

применением авианосцев только трех стран — Англии, Японии и США. Однако он стал убедительным доказательством целесообразности применения такой формы действий, что привело к значительному расширению строительства авианосцев. Если к началу второй мировой войны эти три страны имели соответственно 7, 6 и 5 авианосцев, то в декабре 1941 г. к началу войны на Тихом океане Англия имела в строю уже 12 авианосцев, Япония — 10 и США — 7. Всего за годы войны был построен 221 авианесущий корабль. К концу второй мировой войны США имели 118 авианосцев, из них ударных, т. е. способных наносить удары не только по боевым кораблям, но и по наземным объектам противника, было 20.

Вначале авианосцы рассматривались только как корабли, обеспечивающие истребительное прикрытие надводных сил и транспортов от ударов с воздуха, затем на них были возложены задачи уничтожения боевых надводных кораблей противника в море и в базах. Впоследствии авианосная авиация широко действовала против наземных объектов, в том числе и в ходе десантных и противодесантных операций, а также операций и боевых действий, направленных на ослабление авиационных группировок противника. Примерами этого могут служить удары по островам Гильберта, Маршалловым, Уэйк, Маркус и по Токио в 1942 г. Эти пабеговые действия осуществлялись под девизом «ударь и отходи». Важные наземные объекты, в том числе и военноморские, подвергались ударам при проведении операций по уничтожению сил флота противника в базах. Наиболее характерными примерами являются удары английской авианосной авиации по Таранто в ноябре 1940 г. и японской авианосной авиации по Пёрл-Харбору в декабре 1941 г.

Действия авианосцев против берега получили наибольшее распространение при проведении десантных операций, когда авиация использовалась для «размягчения» и подавления противодесантной обороны противника и содействия своим войскам в решении задач на берегу после высадки. Опыт второй мировой войны по применению авианосной авиации против наземных объектов широко использовался американской военщиной в локальных войнах, особенно для нанесения ударов по войскам, городам, базам, аэродромам и сухопутным коммуникациям КНР и ДРВ.

Внедрение во флоты великих держав ядерного оружия значительно расширило сферу применения сил флотов против берега. Сначала авианосная авиация, а потом баллистические ракеты, стартующие с подводных лодок, определили

колоссальные возможности флота в нанесении ударов по объектам на территории противника. Действия флота против берега приобрели принципиально новое значение в войне в целом. Они составили важную часть ее стратегии.

В настоящее время флот, действуя против берега, обладает способностью не только решать задачи, связанные с территориальными изменениями, но и непосредственно влиять на ход и даже исход войны. В связи с этим действия флота против берега приобрели доминирующее значение в вооруженной борьбе на море, им подчинены и техническая политика строительства флота, и развитие военно-морского искусства. Подтверждением этого является тот факт, что в США атомные ракетные подводные лодки отнесены к силам стратегического назначения, а все остальные корабли — к силам общего назначения.

Новые возможности флота в действиях против берега и возникшая в связи с этим огромная угроза с океанских направлений определили характер основных усилий флота в борьбе с флотом противника. Важнейшим стало применение сил флота против морских стратегических ядерных систем противника в целях срыва или максимально возможного ослабления их ударов по наземным объектам. Таким образом, борьба флота с флотом противника в новых условиях, возникших с появлением ядерного оружия, стала второстепенной задачей по сравнению с действиями флота против берега.

В свете этого изменяется и значимость действий флота, выполняющего такие традиционные задачи, как нарушение морских коммуникаций противника и защита своих. Эти действия являются теперь важнейшей составной частью усилий флота, направленных на подрыв военно-экономического потенциала противника, т. е. на решение одной из частных задач, вытекающих из главной задачи современного флота в войне.

Действия по срыву и пресечению морских перевозок противника, некогда непосредственно относившиеся в основном к сфере использования флота против флота противника, приобретают ныне новую направленность. Входя в общую систему действий флота против берега, они подчеркивают ту особенность флота, которой он обладает благодаря современным средствам борьбы, — способность решать стратегические задачи наступательного характера путем непосредственного воздействия на источники военной мощи противника.

Таким образом, традиционные действия флота против флота, которые с древних времен были характерны для борьбы на морских коммуникациях противоборствующих сторон, ныне используются в новой, решающей сфере — в действиях флота против берега. Это направление оперативно-стратегического использования флота все решительнее выходит на первый план и становится главной областью действий флота, подчиняя себе все другие на всех оперативных уровнях.

## НЕКОТОРЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ИСКУССТВА

Способы использования военно-морского флота в современных условиях возможных боевых действий будут значительно отличаться от тех, которые доминировали в прошлых войнах, в том числе и во второй мировой войне. Поэтому, рассматривая военно-морской флот как важнейший из компонентов морской мощи государства, кратко остановимся на некоторых принципах использования флота, которые разрабатывает теория военно-морского искусства в настоящее время.

Важнейшая особенность современного этапа развития военно-морского искусства состоит в интенсивном расширении его содержания, во все более разносторонней разработке новых форм и способов использования сил флота на различных оперативных уровнях. Это обусловлено прежде всего влиянием научно-технического прогресса, в результате которого происходят резкие качественные изменения средств борьбы, что в конечном счете означает коренные качественные преобразования материально-технической базы вооруженной борьбы на море. Создание, проверка в ходе боевой подготовки и постоянное совершенствование новых форм использования сил флота, новых способов действий в различной обстановке, естественно, связаны с изменением многих категорий, составляющих в совокупности содержание военно-морского искусства. Эти категории наиболее чувствительны к преобразованиям всех факторов, влияющих на развитие военно-морского искусства. Поэтому изменения этих категорий могут рассматриваться как первичные проявления объективного многогранного процесса развития военно-морского искусства в целом.

Изменения многих категорий военно-морского искусства под воздействием объективных причин проявляются на всех его уровнях. Например, о взаимодействии сил и управлении

ими можно говорить в стратегическом, оперативном и тактическом аспектах. В равной мере это относится и к таким понятиям, как маневр, удар, сосредоточение, и многим другим. В то же время такие понятия, как бой, атака и другие, характерны только для тактики.

Не рассматривая всего многообразия категорий, относящихся к области военно-морского искусства, остановимся лишь на таких, на примере которых, как нам представляется, можно проследить общие тенденции его развития.

**Размах борьбы.** Увеличение возможностей флота в решении стратегических задач обуславливает возрастание роли и значения его в войне.

Современный военный флот обладает универсальностью, подвижностью и способен концентрировать ударную мощь, которая может быть использована не только для борьбы с морским противником, но и в сфере действий других видов вооруженных сил. Благодаря этому размах вооруженной борьбы на море увеличивается до глобальных размеров.

Рассматривая эту категорию в стратегическом аспекте, необходимо отметить также постоянно возрастающую способность ядерных флотов достигать все более решительных целей в современной войне. Особенно это относится к действиям сил флота, направленным на сокрушение военно-экономического потенциала противника, что может оказать непосредственное влияние на ход и даже исход войны.

Все больший размах приобретают отдельные операции, проводимые флотом. Наращивание возможностей флота в решении задач по уничтожению наземных объектов влечет за собой расширение фронта и увеличение глубины воздействия морских стратегических систем оружия. Например, возможности по глубине воздействия американской подводной стратегической ядерной системы «Поларис» — «Посейдон» за последние 10 лет увеличились более чем в два раза. Предполагая перейти на новую подводную ракетно-ядерную систему «Трайидент», о которой так много пишет западная печать, американцы рассчитывают увеличить глубину воздействия по сравнению с системой «Поларис» — «Посейдон» еще в два раза. Соответственно предполагается расширить и фронт воздействия. С завершением перехода американских вооруженных сил к океанской стратегии, видимо, и операции против наземных объектов примут глобальные масштабы. Дальнейшее расширение пространственного размаха операций против наземных объектов является не только закономерной, но и перспективной тенденцией развития военно-морского искусства ядерных флотов. Веро-

ятно, она проявится и в операциях в сфере борьбы с морскими системами стратегического ядерного оружия, которые могут охватывать почти все пространство Мирового океана и принимать глобальный характер.

Рассматривая такой элемент размаха операций, как состав привлекаемых сил, следует заметить, что резкое расширение возможностей сил в наступлении и обороне все чаще достигается не только и не столько традиционным способом, т. е. простым увеличением числа кораблей и других носителей оружия. Все отчетливее выявляется значение такого фактора, как повышение способности каждого из кораблей решать разнообразные задачи с помощью более совершенного оружия. Иначе говоря, превалирующим критерием при оценке реальных возможностей группировок сил становится теперь не число носителей, а их качество, выражающееся суммарной ударной мощностью сосредоточенного на них оружия и боевых технических средств. Например, в 1945 г. после окончания второй мировой войны подводные силы флота США были представлены 263 подводными лодками. В настоящее время, по данным справочника *Jane's Fighting Ships* за 1977—1978 гг., этот флот имеет в своем составе только 119 подводных лодок, из которых атомных ракетноносцев — 41, многоцелевых атомных лодок — 67, а дизельных — 11, однако их суммарная мощь не идет ни в какое сравнение с мощью ранее существовавших подводных лодок. Благодаря своей мощи они являются важнейшей частью стратегических средств флота страны.

В операциях на океанских театрах во все больших масштабах могут принимать участие группировки других видов вооруженных сил. Тем самым предопределяются новые возможности полной реализации еще одной категории военноморского искусства, вытекающие из условий вооруженной борьбы на океанских ТВД, — взаимодействия. Ее возникновение в рамках единой военной стратегии в свою очередь является не чем иным, как следствием продолжающегося процесса формирования категорий военноморского искусства, соответствующих современному состоянию материальных средств ведения вооруженной борьбы.

**Удар.** Возрастание мощи морского оружия на определенном этапе его развития вызвало совершенно новое понимание такой категории, как удар. Раньше представлению об ударе сопутствовали уточняющие определения: «артиллерийский», «торпедный», «бомбовый», а когда-то и «таранный», т. е. эта категория считалась понятием только тактическим и лишь в отдельных случаях, например в выра-

жении «удар с моря», приобретала оперативные масштабы. Теперь же понятие «удар» распространилось и на область достижения стратегических целей. Считается, что удар станет доминирующей формой использования сил, поскольку она позволяет современным боевым средствам наиболее полно реализовать свои возможности с огромных расстояний и разных направлений и таким путем достичь даже такой стратегической цели, как сокрушение военно-экономического потенциала противника.

В оперативном искусстве удар все больше утверждается в качестве одного из основных методов решения боевых задач. При этом удар в каждой операции — это не только совокупность определенных боевых действий, объединенных единством цели или задач. Он может быть и самостоятельным, и даже одноактным действием какого-то одного носителя оружия или группы их. Например, удар по группировке надводных сил может нанести группа кораблей, вооруженных крылатыми ракетами. В равной мере выполнение такой задачи посильно и для морской авиации.

В тактическом звене удар в отличие от прошлого, когда он был лишь одним из элементов боя и рассматривался как совокупность атак, объединенных единством тактической задачи, все больше становится равнозначным бою. Например, нанесением удара по подводной лодке противника или по выпущенным ею ракетам может быть решена боевая задача. Ударом одной подводной лодки, применяющей дальнобойные ракеты, может быть уничтожен крупный надводный корабль. Дальнейшему развитию этой тенденции способствует постоянное увеличение дальнобойности и мощи морского оружия, что позволяет при определенных условиях решать тактические задачи не продолжительным и упорным противоборством, а односторонним, одноактным воздействием по противнику.

Таким образом, ударами можно достигать стратегических, оперативных и тактических целей. В отдельных случаях удар, наносимый «по нормам и правилам тактики», к примеру, ракетами с подводной лодки по наземным целям, позволяет сразу достигать стратегических результатов. Это уже новое качество такой привычной для нас категории, как удар, претерпевшей изменения в процессе развития материальной базы вооруженной борьбы на море и адекватного ей военно-морского искусства.

Бой всегда был и остается основным средством решения тактических задач. В течение продолжительного времени он был единственной формой боевого использования воен-



но-морского флота. Как и всякое явление, бой претерпевает непрерывную эволюцию. Одной из особенностей этого процесса является увеличение дистанций боевых столкновений и их пространственного размаха, определяемых ростом дальности действия морского оружия, маневренности в различных плоскостях и средах, автономности и дальности плавания (полета) его носителей, а также участием в бою других родов сил флота, прежде всего авиации. На заре развития флотов о дистанциях, на которых велись бои, практически нельзя было говорить, так как решение задачи определялось возможностями взятия противника на абордаж или нанесения по нему таранного удара. Постепенно дальность действия оружия увеличивалась, корабли противоборствующих сторон становились способными поражать противника на все больших расстояниях. Уже в годы второй мировой войны дальность действия оружия начала превышать не только дальность зрительной видимости, но и дальность существовавших в то время технических средств наблюдения.

Первыми боями, которые положили начало «бесконтактным» боевым действиям, были бой в Коралловом море и сражение у острова Мидуэй в 1942 г. В современных условиях эти дальности характеризуются уже несколькими сотнями километров. И можно с уверенностью утверждать, что впоследствии морской бой будет, как правило, протекать на огромных пространствах, а освещение обстановки окажется возможным только с помощью специальных, преимущественно воздушных или космических средств.

Развитию морского боя как формы использования сил флота всегда сопутствовало изменение его объемной характеристики. Вначале бой представлял собой столкновение надводных сил лишь на поверхности воды, затем его сфера охватила подводную и воздушную среду. Возрастающее значение в современном морском бою приобретает специфическая его особенность, которая заключается в том, что противоборствующие стороны большую часть усилий расходуют на борьбу с уже выпущенной противником торпедой или ракетой, постепенно сокращая долю усилий, направляемых на уничтожение носителей этого оружия. Таким образом, морской бой выступает уже в новом качестве.

Во многих случаях бой теперь может и не включать такой обязательный в прошлом элемент, как тактическое развертывание. Его можно выполнить заблаговременно. В этом случае в целях построения наиболее рациональных боевых порядков при изменении тактической обстановки в

результате маневра вероятного противника или при изменении состава своих сил можно выполнить доразвертывание сил. Вместе с тем предполагают, что элементы тактики, составляющие содержание классической схемы морского боя (поиск противника, тактическое развертывание и нанесение ударов после выхода носителя в позицию залпа), сохранятся и в будущем.

Ударные и оборонительные возможности сил флота увеличиваются постоянно, и это дает основание утверждать, что в будущем для преодоления организованной и глубоко эшелонированной обороны противника в бою потребуются тактическое взаимодействие разнородных сил. Однако в отдельных случаях из-за резкого возрастания ударных возможностей сил флота, опережающих их оборонительные способности, видимо, останется реальным ведение боя и однородными силами.

Дальнейший рост разрушительной силы оружия и заблаговременное выполнение развертывания позволят сократить время для решения боевых задач. Убыстрение темпов развития событий внесет изменения и в такую категорию, как бой. Он станет более скоротечным, динамичным и результативным.

Особенность морского боя состоит в том, что он почти всегда велся на уничтожение противника. Оснащение сил флотов ядерным оружием еще более усиливает эту особенность.

Взаимодействие является, как известно, одной из важнейших категорий военно-морского искусства. Рациональное сочетание наступательных и оборонительных возможностей разнородных группировок и компенсация слабых сторон одних сил сильными сторонами других позволяют решать задачи, значительно превосходящие те, которые решают обычным суммированием возможностей однородных сил.

Организация взаимодействия по мере увеличения дальности действия оружия, его разнообразия, мощи и скорости его носителей непрерывно усложнялась. В настоящее время ее значение и возможности возрастают благодаря развитию средств связи и управления.

Под влиянием научно-технического прогресса более совершенными становятся технические средства борьбы, поэтому появляются новые возможности для взаимного проникновения в сферы боевых действий других видов вооруженных сил. Возрастает значение тактического и оперативного взаимодействия при решении флотом любых задач. При

этом тактическое взаимодействие разнородных сил при борьбе с носителями ракетно-ядерного оружия, видимо, будет организовываться при острой необходимости решить задачу в кратчайшее время.

Возможности других видов вооруженных сил действовать совместно с флотом в сфере задач последнего, равно как и возможности флота в решении задач на суше и в воздухе, будут непрерывно увеличиваться.

Расширение сфер боевых действий видов вооруженных сил, безусловно, усложнит организацию взаимодействия их на оперативном и стратегическом уровнях.

Таким образом, в ближайшем будущем организация взаимодействия еще более усложнится, возрастет степень его важности, станут разнообразнее его формы и методы.

**Маневр** — старейшая категория военно-морского искусства. Понятия «огонь» и «маневр» в течение долгого времени практически исчерпывали основное содержание морской тактики. Благодаря маневру силы флота оказывались способными донести оружие до такого положения, при котором возможности этого оружия могли быть реализованы в ударе в полной мере, кроме того, в определенных случаях обеспечивалось нужное сосредоточение сил. Следует заметить, что по мере увеличения дальности оружия маневр в бою, выполняемый на этапе тактического развертывания, в линейном измерении все время сокращался. С появлением морской артиллерии отпала необходимость сближаться с противником вплотную, маневр стал короче. Когда артиллерия стала нарезной, он еще больше сократился, а после создания ракет, обладающих большой загоризонтной дальностью полета и высокой точностью поражения цели, приобрел новые качества. Замена в значительной части маневра носителя маневром траекториями оружия оказалась вполне реальной. Например, площадь, в пределах которой можно поражать противника корабельной артиллерией с дальностью стрельбы 20 км, составляет 1256 кв. км. Если же говорить о применении ракет с дальностью стрельбы 300 км, то эта площадь будет равна 282 600 кв. км. Если учесть, что с увеличением дальности стрельбы оружия на один порядок поражаемая им площадь увеличивается на два порядка, нетрудно представить себе масштабы возможностей маневра траекториями ракет, имеющих дальность полета, составляющую несколько тысяч километров. Однако из этого не следует, что значение маневра силами в бою снизится, а осуществление его упростится.

Наоборот, маневр силами, находящимися вне пределов наблюдения противника, который в свою очередь принимает меры для того, чтобы занять выгодную позицию, также находящуюся вне пределов наблюдения, требует обеспечения его данными разведки и целеуказания. Маневр будет выполняться на основании данных, получаемых от различных радиоэлектронных средств, и в обстановке интенсивнейшей радиоэлектронной борьбы, которая при правильной организации может полностью парализовать систему освещения обстановки и получения информации. Поэтому выполнение маневра и использование различных технических средств освещения обстановки и целеуказания требуют подлинного искусства. Возникает острая необходимость в четком взаимодействии ударных групп не только с силами разведки, но и со средствами внешнего целеуказания. Безусловно, сохранится необходимость маневра и сосредоточения сил, оснащенных таким короткобойным оружием, как торпеда и артиллерия, которые, бесспорно, останутся на вооружении флотов и в будущем.

Маневр корабельными силами в перспективе станет более стремительным за счет широкого внедрения во многие флоты мира кораблей на динамических принципах поддержания.

Рассматривая маневр в оперативном аспекте, необходимо отметить, что значение его как формы действий, направленных на обеспечение оперативного развертывания сил и сосредоточения их в определенных районах океанских театров, в будущем значительно возрастет.

**Стремительность** — характерная категория современного военно-морского искусства, присущая всем формам и разновидностям боевых действий на море. Ее проявление связано с развитием средств вооруженной борьбы, благодаря которым прежние способы ведения морского боя, слагавшиеся из продолжительного маневра сил и многократного и длительного их воздействия по противнику, постепенно утрачивали свое значение и заменялись динамичными, скоротечными, решительными и все более результативными боевыми столкновениями.

Научно-технический прогресс ведет к созданию все более мобильных носителей и дальнобойных высокоскоростных средств поражения. Поэтому в перспективе стремительность станет неотъемлемой чертой операции, боя, удара.

Ее проявление в оперативном звене будет выражаться в дальнейшем сокращении продолжительности воздействия по противнику при одновременном повышении мощи и ре-

зультативности ударов и боевых действий, составляющих содержание морских операций.

Именно стремительность различных группировок сил, нацеленных на важнейшие объекты противника, становится решающим фактором в выборе способов их действий. Стремительность обеспечивает наиболее полное использование всех боевых возможностей сил для быстреего достижения целей в операциях, делает их удары неотвратимыми и неотразимыми.

Насыщение вооруженной борьбы на море стремительно осуществляемыми операциями, ударами и другими боевыми действиями придает этой борьбе особую динамичность и высокую результативность. Поэтому боевая деятельность флота в перспективе явится сложным сочетанием одновременных и последовательных стремительных, скоротечных боевых действий, завершающихся достижением решительных целей и оказывающих в определенных случаях непосредственное влияние на ход и исход вооруженной борьбы в целом.

Значение стремительности — этого важнейшего фактора вооруженной борьбы на море — будет возрастать, а умение вести стремительные действия станет важнейшим из показателей владения военно-морским искусством.

**Время.** По мере развития военно-морской техники, увеличения скоростей носителей, дальнобойности и мощи оружия военно-морское искусство оказывалось перед необходимостью решать возрастающие по объему задачи во все более и более короткие сроки.

Еще в годы второй мировой войны уничтожение конкретной группировки противника не всегда ограничивалось строго определенным промежутком времени. Если стояла, например, задача уничтожить конвой противника на переходе морем, то она могла быть решена в любой момент в течение этого перехода, длившегося днями и даже неделями. И не имело принципиального значения, когда именно — в начале периода или в конце его — решалась поставленная задача. Важно было лишь, чтобы она решалась, пока группировка кораблей противника находилась в море.

Теперь же такой подход зачастую будет неприменим. В ряде случаев группировки сил флота противника нужно будет уничтожать в определенный, очень короткий промежуток времени, прежде чем они смогут применить в полной мере свое оружие.

Важной особенностью изменения значения рассматриваемой категории является то, что время, необходимое для

решения флотом стратегических задач, после начала военных действий становится однопорядковым с тем временем, которое необходимо для решения задач тактических.

По мере дальнейшего развития средств вооруженной борьбы на море эта особенность будет проявляться все сильнее. Возрастающие требования к сокращению сроков решения задач, ставшие определяющими для развития всех форм вооруженной борьбы на море, привели к необходимости поддержания сил флота в готовности к немедленному нанесению ударов по противнику и к всемерной автоматизации управления этими силами.

При рассмотрении категорий военно-морского искусства представляется целесообразным остановиться также и на создании определенных условий, которые обеспечивают достижение силами флота поставленных целей. Не рассматривая всего многообразия таких условий, считаем необходимым остановиться на тех из них, благодаря которым обеспечивается свобода действий своим силам в бою и операции и в то же время создаются серьезные помехи противнику. Другими словами, речь идет о том, что часто называют господством в районе действий своих сил или просто господством на море.

Господство на море — это особая, присущая только вооруженной борьбе на морских театрах категория. Морские силы не образуют линии фронта, они подвижны, их действия не связаны с продвижением, захватом или удержанием каких-либо пространств. Они действуют на «ничейной» воде в акваториях, где нет «суверенного» хозяина, так как международными конвенциями признан принцип открытого (свободного) для всех моря. Победа в морском бою или операции не всегда означает достижение каких-либо территориальных изменений. Более того, победитель часто спешит покинуть поле боя, как это, например, делают подводные лодки после атаки, хотя результатом ее могут быть тяжелые потери противника. Однако любой флот всегда стремится создать в определенном районе моря нужный ему режим, например в части контроля за судоходством и обеспечения его безопасности, свободы развертывания своих сил и т. п.

Потери военного флота трудновосполнимы. Поэтому каждое поражение, нанесенное противнику, означает не только достижение цели данного боевого столкновения, но и создание благоприятных условий на довольно продолжительное время для решения последующих задач. Оно в значительной мере лишает противника возможности иногда в

течение длительного времени осуществлять организованные наступательные действия, создает специфическую обстановку, особенность которой состоит в том, что победитель оказывается свободным в выборе времени, направлений и характера наступательных действий, используя для этого подчас даже слабые группировки своих сил.

Лишив противника возможности оказывать решительное противодействие, победитель может эксплуатировать эту победу путем пресечения морских перевозок противника с помощью блокады его портов, баз и участков побережья, захвата островов и некоторых удаленных территорий или беспрепятственно наносить удары по берегу.

Для побежденной стороны, если ее экономика находилась в большой зависимости от морских сообщений или если ее флот являлся основной частью вооруженных сил, утрата господства на море в далеком прошлом могла означать даже поражение в войне.

Если говорить о «возрасте» этой категории военно-морского искусства, то, не боясь впасть в ошибку, можно смело утверждать, что более древнего и живучего понятия история не знает. Идея господства на море возникла, когда началось использование морских пространств в войнах специально созданными организованными военно-морскими силами.

Большое внимание господству на море уделялось в период колониальных захватов, осуществлявшихся с помощью флотов западно-европейскими державами, в первую очередь Англией, которая для оправдания своего стремления к мировому господству путем колониального разбоя и пиратства пользовалась крылатым выражением известного английского авантюриста и пирата Ф. Раллея: «Тот, кто владеет морем, владеет мировой торговлей. А тот, кто владеет мировой торговлей, владеет богатствами земли и ею самой». Этот мрачный девиз неоднократно повторялся У. Черчиллем и поныне служит знаменем воинствующих кругов английского и американского империализма.

Регулярный русский военно-морской флот, создание которого связано с именем Петра I, своими решительными действиями убедительно продемонстрировал значение господства на море. Сокрушив морскую мощь Швеции на Балтийском море, он обеспечил себе свободу действий в наиболее важных районах театра и умело использовал ее, чтобы вынудить противника подписать мирный договор. Идею господства на море поддерживали и развивали крупнейшие

русские военачальники — Суворов, Потемкин, Ушаков, Спиридов и другие.

О господстве на море, о его значении в ходе войны в 1865 г. писал Ф. Энгельс: «...если господствуешь на море... то это является *преимуществом*»<sup>1</sup>.

В учебнике по морской тактике, написанном для Русского морского корпуса в 1873 г., на двадцать лет раньше, чем были изданы труды по этому вопросу в Англии и США, капитан-лейтенант Березин четко изложил теорию господства на море и способы его достижения и удержания. Там говорилось: «Когда начнется война, в которой участвуют флоты, то достигнуть господства на море обыкновенно бывает первою и главною задачей. При значительной несоразмерности сил эта задача решается прямой блокадой рейдов или гаваней, в которых находятся неприятельские эскадры, и затем всего берега; при отсутствии же подобной несоразмерности приходится завоевать это господство нанесением поражений (эскадренные сражения) неприятельскому флоту и затем уже устанавливается блокада, имеющая целью уничтожить морскую торговлю неприятеля и все его сношения морем». Далее Березин утверждал, что господство не может быть абсолютным, что кроме блокады приходится высылать крейсера в погоню за отдельными судами противника, что ближние десантные операции возможны и без господства на море и т. д.

В отличие от трактовки идеи господства на море, принятой в России, в Англии, самой крупной колониальной державе мира, где «эксплуатация колоний была главнейшим источником обогащения британской буржуазии, и поддержание колониального господства составляло ее главнейшую военную задачу»<sup>2</sup>, в это понятие вкладывали политический смысл. В связи с этим сохранение господства на море приобрело для английского капитала значение вопроса жизни. Эта идея и стала основным руководящим принципом английской военной доктрины.

Идея господства на море была положена в основу английской военной доктрины адмиралом Колумбом и его последователями. В США, спешивших к началу эпохи империализма занять ведущее место среди претендентов на мировое господство, появились свои теории господства на море, родоначальником которых признан адмирал Мэхэн.

---

<sup>1</sup> Энгельс Ф. Избранные военные произведения. М., Воениздат, 1956, с. 666, 667.

<sup>2</sup> Фрунзе М. В. Избранные произведения, т. 2, с. 12.



Оба автора в своих разработках выполняли специальный заказ империализма и поэтому превратили категорию военно-морского искусства в политическую концепцию буржуазии, стремящейся к мировому господству, в идеологическое знамя империализма. Завоевание господства на море было провозглашено единственной целью вооруженной борьбы на море, достижение которой обеспечивает, по их мнению, установление мирового господства.

Известно, что господству на море как одной из категорий военно-морского искусства уделял серьезное внимание В. И. Ленин, давший глубокий научный анализ причинам поражения России в русско-японской войне 1904—1905 гг.

Категория господства на море изучалась и разрабатывалась в советском Военно-Морском Флоте. Так, в Боевом уставе ВМС 1930 г. подчеркивалось, что надо создавать такие условия, которые гарантируют обеспеченный выход сил в море из баз и решение ими боевой задачи. К этим условиям относились: противодействие блокаде противника как путем правильного выбора опорных пунктов, затрудняющих несение блокадной службы, так и собственно боевыми действиями для недопущения блокады или для снижения ее действительности, противодействие неприятельской разведке и дозорной службе.

Следует заметить, что с самого начала существования советское военно-морское искусство полностью отвергало попытки отождествить понятие «господство на море» с понятием «господство над миром». Завоевание господства на море оно всегда считало не самоцелью, а лишь путем создания определенных предпосылок, позволяющих силам и средствам флота успешно решать те или иные задачи в определенных районах театра в конкретный период времени. Поэтому в советском флоте в предвоенные годы был более распространен термин «благоприятный оперативный режим». В наших уставных документах подчеркивалось, что этот термин означает условия, способствующие успешному решению задач, поставленных перед флотом. Под этими условиями подразумевались те элементы обстановки, которые позволяли формировать необходимые группировки сил флота, наносить удары и выполнять поставленные боевые задачи без существенного отклонения от намеченного плана. Для создания этих условий необходимо было вести упорную, а иногда и довольно длительную борьбу с применением различных сил и средств на море, в воздухе, а в ряде случаев и в прибрежных районах.

В ходе Великой Отечественной войны в основных доку-

ментах, регламентировавших боевую деятельность флота, действия его сил по созданию необходимой обстановки для проведения своих операций классифицировались как действия, создающие наиболее благоприятный и устойчивый оперативный режим в районах базирования и на важнейших коммуникациях. Анализ боевого опыта наших флотов позволял уточнить ряд определений, относящихся к этой категории военно-морского искусства. В конце 40-х годов господство на море рассматривали как создание условий, способствующих успешному проведению флотами операций на море и приморскими фронтами на суше. Наилучшим из этих условий признавалось стратегическое господство на море (на театре). Оно характеризовалось таким благоприятным положением (соотношением сил, их базированием, оборудованием театра и пр.), когда противник на всем театре был не в состоянии сорвать проводимые нами операции. Попутно отметим, что понятие «морской театр военных действий» относилось тогда лишь к морям, непосредственно прилегающим к территории Советского Союза.

Если стратегическое господство на морском театре отсутствовало, а это было типичным для того времени, необходимым условием успешного проведения морских операций считалось завоевание оперативного господства. Под оперативным господством понималось превосходство в силах и средствах на направлении главного удара, достигаемое путем широкого и смелого маневра силами как на подготовительном этапе операции, так и в ходе ее, а также умелым использованием географических особенностей морского театра и его оборудования.

Разница между стратегическим и оперативным господством, по взглядам того времени, заключалась только в размерах контролируемого пространства и в продолжительности промежутка времени, в течение которого это господство можно было удержать. Если стратегическое господство служило целям ведения войны или кампании, то оперативное господство — целям проведения операции, ряда боев или даже одного боя.

Внутреннее содержание этих двух понятий — благоприятная оперативная обстановка, завоеванная для проведения операции или боя в определенном районе морского театра на срок, необходимый для надежного обеспечения успеха и гарантии от срыва противником подготовки и ведения операции или боя, — оставалось тем же.

С появлением ядерного, а затем и ракетного оружия многие теоретики утверждали, что вопрос о завоевании господ-

ства на море якобы отошел на второй план по той причине, что новые боевые и технические средства вооруженной борьбы на море коренным образом изменили условия проведения операций и боевых действий, а следовательно, и способы их обеспечения.

Одним из аргументов отрицания необходимости завоевания господства на море было утверждение о том, что, поскольку боевые действия стали скоротечными и результативными, силы, ведущие борьбу на море, не нуждаются в создании благоприятных условий. Нередко вопрос ставился даже так: что же будет делать флот в ядерной войне — уничтожать противника или завоевывать господство, подвергаясь риску быть уничтоженным противником раньше, чем сможет достичь своих целей?

Как показывает история, по мере развития материально-технической базы флотов и повышения их боевых возможностей выявлялись новые черты борьбы за господство на море, хотя сама эта борьба оставалась отражением объективной реальности, обусловленной спецификой боевых действий на море.

С ростом скоростей кораблей и других сил флота, совершенствованием средств связи и разведки значительно сократился промежуток времени, в течение которого можно было удержать господство на море. Так, английский парусный флот после битвы у Абукира (1798 г.) установил свое господство в Средиземном море на несколько лет, что обусловило провал экспедиции Наполеона в Египет, несмотря на то что французские войска были уже высажены и одержали ряд крупных побед в сражениях на суше. Господство же японского флота, завоеванное в конце 1941 г. в результате разгрома линейных сил американского флота в Пёрл-Харборе и потопления английских линкоров в Сиамском заливе, длилось не более четырех месяцев.

Из этих примеров видно, что период удержания завоеванного господства на море имеет тенденцию к сокращению, а борьба за его завоевание становится все более напряженной. Эта тенденция сохраняется и сейчас, поскольку интенсивно развиваются силы и средства флотов, совершенствуется ракетно-ядерное оружие, все более широко применяется морская авиация. Особенно важно то, что основным родом сил современных флотов стали подводные лодки. Большую роль играет также новая стратегическая ориентация флотов на борьбу против берега. Все это в большой степени повышает необходимость всестороннего обеспечения действий сил, решающих стратегические задачи. Поэтому борьба за созда-

ние в определенном районе театра и на определенное время благоприятных условий для успешного решения крупной группировкой сил флота стоящих перед ней основных задач и одновременно таких условий, которые затрудняли бы выполнение противником своих задач и мешали ему сорвать действия противной стороны, видимо, получит широкое распространение.

Создание предпосылок для завоевания господства на море всегда требовало продолжительных сроков и выполнения ряда мероприятий еще в мирное время. К этим мероприятиям относятся создание и подготовка необходимых сил и средств, поддержание их в готовности к решению боевых задач, формирование группировок сил и такое их размещение на театре, которое обеспечивало бы позиционное превосходство над противником, оборудование морских и океанских театров военных действий, соответствующая организация сил, а также отвечающие их назначению система базирования, система управления ими и т. д.

Взаимосвязь и взаимозависимость боевых действий флота по решению основных задач и завоеванию господства на море состоят и, видимо, будут состоять в том, что районы и направления, на которых достигается господство на море, и продолжительность его удержания полностью зависят от условий выполнения основных задач. При этом боевые действия, целью которых является закрепление господства на море в избранных районах или на определенных направлениях, могут либо предшествовать решению флотом основных задач, либо осуществляться одновременно с ним. Следовательно, достижение господства на море является фактором, обеспечивающим успех действий сил, решающих основные задачи. Вместе с тем успешное решение флотом этих основных задач обеспечивает дальнейшее закрепление за ним господства на море и расширение сферы его проявления.

Опыт Великой Отечественной войны показал, что успех действий сухопутных фронтов, захват ими новых прибрежных районов также благоприятствуют завоеванию господства на море. Примером этого служит достижение и закрепление господства наших флотов на Черном, Балтийском и Баренцевом морях в результате операций, проводившихся сухопутными войсками совместно с флотами. Немецкое командование стремилось к господству на Черном и Балтийском морях путем захвата баз советского флота с суши. Однако достичь этой цели гитлеровцам не удалось. Их планы были сорваны совместными действиями Советской Армии и ВМФ. Из этого можно сделать вывод, что завоевание господства на

море зависит как от решения основных задач, поставленных перед флотом, так и от общего хода вооруженной борьбы в целом.

Нельзя не обратить внимания и на то, что, осуществляя военные приготовления, империалисты стремятся создать предпосылки для завоевания господства на море в самом начале войны, причем сферу господства на море предполагается расширить на глубины океанов и на воздушное пространство над ними.

Из вышесказанного вытекает, что такая категория военно-морского искусства, как завоевание господства на море, продолжает сохранять актуальность, поэтому разработка ее во всех аспектах применительно к настоящему времени составляет одну из важных задач.

Следовательно, общие перспективы развития военно-морского искусства связаны с непрерывным возрастанием требований наиболее эффективного использования средств борьбы, ужесточением норм приготовления и использования оружия, повышением напряженности боевых действий, сокращением сроков принятия решений и повышением ответственности флагамена. Появление дальнобойного и самонаводящегося оружия, высокоэффективных кибернетических автоматизированных систем еще больше повышает роль человека в вооруженной борьбе на море.

Важными тенденциями в развитии военно-морского искусства являются прогрессирующее расширение предмета его исследования и областей оптимизации, увеличение роли инженерно-технических и физико-математических наук как определенного базиса, необходимого для решения теоретических вопросов военно-морского искусства.

Ждут своего освещения перспективы развития таких элементов военно-морского искусства, как разведка, маскировка, оперативное и тактическое развертывание, боевые порядки, оборона, тыловое обеспечение и другие.

## ФЛОТЫ В ЛОКАЛЬНЫХ ВОЙНАХ ИМПЕРИАЛИЗМА

Окончание второй мировой войны не принесло народам долгожданного мира. Этому препятствовала агрессивная, захватническая политика империалистических держав, которые пытаются достичь своих политических целей с помощью безудержной гонки ракетно-ядерных вооружений, подготовки к развязыванию в «подходящее время» мировой ядерной

войны. Однако, учитывая непрерывно изменяющееся не в их пользу соотношение сил на мировой арене, империалисты пытаются добиваться своих целей в отдельных районах земного шара, используя обширный арсенал различных методов и форм действий, важное место среди которых занимают локальные войны, т. е. войны, ограниченные участием двух или нескольких государств. Следовательно, они ограничены также по своим задачам, территории ведения, масштабам и средствам, применяемым в вооруженной борьбе. Цель всех этих войн остается неизменной. Она заключается в удушении народно-освободительных движений, удержании бывших колоний в социальной и экономической зависимости, ослаблении мировой социалистической системы, захвате и удержании стратегически важных районов земного шара. Для ведения локальных войн империалисты затрачивают огромные средства, людские и материальные ресурсы. Так, например, война против Корейской Народно-Демократической Республики обошлась США в 20 млрд. долларов. В ней участвовало со стороны агрессоров более 1 млн. человек, свыше 200 военных кораблей, до 1000 танков, 1600 самолетов. Против сил Национального освобождения Алжира Франция бросила более 500 тыс. солдат и офицеров, около 1500 самолетов и 1000 танков<sup>1</sup>.

На войну против народа Вьетнама с 1961 г. до начала 1973 г. США, по официальным явно заниженным данным Пентагона, израсходовали 140 млрд. долларов (по данным сенатора Менсфилда, почти 400 млрд.). За этот период во Вьетнаме побывало 2,5 млн. американских военнослужащих, число которых в наиболее напряженные периоды войны достигало 549 тыс. человек. Авианосная, стратегическая и тактическая авиация США сбросила на города и села Вьетнама около 7,5 млн. тонн бомб, в три с лишним раза больше, чем за всю вторую мировую войну. Несмотря на это, агрессорам не удалось вкусить сладость победы. Потеряв (по данным Пентагона) около миллиона солдат и офицеров убитыми и ранеными, 8612 самолетов и вертолетов, американско-сайгонская сторона была вынуждена признать невозможность достижения поставленных целей военными средствами и свое фактическое поражение в войне.

Как показывает опыт, в локальных войнах империалистические державы отводят важную роль военно-морским силам. Так, например, флоты США и Англии всегда были

---

<sup>1</sup> См.: М а ц у л е н к о В. Локальные войны империализма (1946—1968 гг.). — Военно-исторический журнал, 1968, № 9, с. 39.

непременными участниками всех локальных войн и конфликтов, спровоцированных империализмом в послевоенный период. Однако опыт боевого использования флотов в этих войнах весьма специфичен, так как у агрессоров практически не было морских противников и их флоты действовали фактически в полигонных условиях. Но тем не менее и этот опыт позволяет сделать некоторые выводы о развитии флотов и способах их боевого применения.

Прежде всего следует подчеркнуть, что флоты крупнейших империалистических держав, главным назначением которых является решение стратегических задач в ракетно-ядерной войне, настойчиво готовятся в то же время и к локальным войнам, где им отводится ведущая роль в подавлении национально-освободительных и других прогрессивных движений народов. Современные империалистические державы — США, Англия, Франция — сообразно этому и создают свои военно-морские флоты, которые состоят как из ударных стратегических сил, оснащенных ракетно-ядерным оружием, так и из сил общего назначения, т. е. сил, предназначенных для участия в ракетно-ядерной войне и в локальных войнах.

Роль флота в локальных войнах определяется тем, что среди других видов вооруженных сил он наиболее приспособлен для осуществления в широких масштабах военных акций против стран, расположенных на больших удалениях от территорий агрессора. За последние два десятилетия во всех военных конфликтах, где позволяли географические условия, активно участвовали крупные силы флотов одной, а то и нескольких империалистических держав, которым, правда, далеко не всегда удавалось достичь поставленных перед ними целей.

В большинстве случаев силы флота заблаговременно направлялись в районы, где планировалось спровоцировать обострение обстановки. Сведения о перемещениях группировок военно-морских сил империалистических государств в Мировом океане нередко служили верным признаком того, что в том или ином районе земного шара назревает военный конфликт.

Военно-морские силы рассматриваются империалистами как наиболее пригодное для локальных войн орудие еще и потому, что они обладают высокой мобильностью и способны находиться длительное время в постоянной боевой готовности в районах вероятных боевых действий, не нарушая до поры до времени суверенитета других государств и не вызывая преждевременных международных осложнений.

Важным фактором на Западе считается и то, что в локальных войнах нападающий флот малоуязвим для ответных действий подвергшейся нападению стороны, так как обычно она не располагает достаточными военно-морскими и авиационными силами.

Высокие оперативно-боевые возможности сил современного флота дают империалистам потенциальную возможность расширять область их применения в локальных войнах. Так, способность ударных авианосцев наносить удары по объектам, находящимся на удалении до 2000 км, выдвинула их в число важнейших сил в локальной войне. Этому обстоятельству в немалой степени способствовало и то, что авианосцы зачастую являлись единственным средством, позволявшим приблизить базирование ударной авиации к районам боевых действий.

В локальных войнах, как показывает опыт, значительную роль могут играть и другие надводные корабли — ракетные, артиллерийские, противоминные, десантные. Они способны осуществлять перевозку и десантирование войск, поддерживать огнем приморские фланги группировок своих сухопутных войск, наносить ракетно-артиллерийские удары по прибрежным объектам и выполнять другие задачи.

В локальных войнах и конфликтах в качестве одной из главных ударных сил широко применялась морская пехота, так как ее соединения и части являются наиболее подвижными формированиями и находятся в высокой боевой готовности к переброске по морю или воздуху в район агрессии.

Идея широкого использования военно-морских сил в локальных войнах и конфликтах находит выражение в создании империалистами системы базирования флота, а также в выборе районов его постоянного присутствия в океане. Наряду с развертыванием крупных ракетно-ядерных стратегических группировок флота, нацеленных прежде всего на Советский Союз и страны социалистического содружества, агрессивные круги ведущих империалистических держав стремятся в то же время постоянно держать в стратегически важных районах земного шара мощные группировки флота, предназначенные для ведения локальных войн и для провоцирования конфликтов. Эти силы флота постоянно готовы к выполнению жандармских функций в подавлении национально-освободительных движений в приморских колониальных или недавно освободившихся от колониальной зависимости и развивающихся странах.

Яркой иллюстрацией сказанного может служить положение, существующее в Средиземном море, где сосредоточены



крупная группировка атомных ракетных подводных лодок США, нацеливших свои ракеты против социалистических стран, американский 6-й флот и морские силы других стран НАТО, ядром которых являются ударные авианосцы. Только под флагом командующего 6-м флотом обычно находятся два ударных авианосца (150—180 палубных самолетов), несколько крейсеров, до 15 кораблей охранения, а также десантная группа со средствами обеспечения.

Для обеспечения интересов британского империализма Англия также постоянно держит силы флота в восточной части Средиземного моря. Истинное предназначение этих сил видно на примере агрессии 1956 г., когда удары по Порт-Саиду наносили английский и французский флоты, имевшие в общей сложности 185 кораблей (шесть авианосцев, линейный корабль, три крейсера, десятки эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей), а также морская пехота и стратегическая авиация. Английский флот и ранее нередко выполнял роль организатора военных конфликтов в Персидском заливе и других районах Среднего Востока.

Аналогичные задачи имеет американский Тихоокеанский флот, насчитывающий в своем составе сотни боевых кораблей, в том числе эскадру атомных ракетных подводных лодок и значительную группировку ударных авианосцев. Эти силы постоянно находятся в различных районах Тихого океана, в частности в морях, омывающих страны Юго-Восточной Азии. В последние годы в сферу действий этого флота включен и Индийский океан, где постоянно присутствует эскадра кораблей США и ведется строительство новых военно-морских баз.

Излюбленным приемом империалистов является также проведение военно-политических демонстраций силами флота для оказания давления на неугодные им демократические правительства или национально-освободительные силы, выступающие против антинародных режимов, пользующихся покровительством империалистов. Такие демонстрации, как показывает опыт, обычно проводятся кратковременно и часто перерастают либо в непосредственное самостоятельное боевое применение сил флота, либо в действия по поддержке сухопутных войск.

К участию в локальных войнах империалисты привлекали значительные силы флота, конкретный состав которых определялся исходя из сложившейся обстановки, хода событий и характера конфликта. Например, против небольших стран Латинской Америки (Панама, Доминиканской Республики, Гватемалы и др.) флот США применял силы, не-

обходимые лишь для высадки частей и подразделений морской пехоты и обеспечения их действий на берегу.

По-иному действовали американцы в период карибского кризиса, направленного против Кубы. США использовали ударные авианосцы, крупные соединения других надводных кораблей, значительные контингенты морской пехоты. Одновременно велась энергичная подготовка к применению ядерного оружия и высадке большого морского десанта на остров Свободы. В глобальном масштабе проводились военно-политические акции в целях оказания давления на другие страны, с тем чтобы вынудить их отказаться от поддержки революционной Кубы.

Во всех военных конфликтах, независимо от их масштабов, империалисты стремятся создавать и поддерживать подавляющее превосходство в силах над своими противниками. Это имело место и в войне в Корее 1950—1953 гг., и во время событий в Ливане в 1958 г., и особенно в войне во Вьетнаме в 1961—1973 гг. У вьетнамских берегов постоянно находились основные силы 7-го флота США. На заключительном этапе войны, с весны 1972 г., здесь вели боевые действия 4—6 ударных авианосцев, 60—65 крупных кораблей других классов и до 180 патрульных кораблей и судов. Кроме того, со стороны союзников США в боевых действиях участвовало более 30 кораблей и до 390 патрульных и десантных катеров.

В течение войны во Вьетнаме из 17 ударных авианосцев, находившихся в составе ВМС США, в боевых действиях приняло участие 15, из девяти вертолетоносцев — 6, а также три четверти боевого состава кораблей УРО — крейсеров, фрегатов и эскадренных миноносцев (48 из 58), подавляющее большинство эскадренных миноносцев (163 из 179).

Среди сил флота, участвовавших в локальных войнах, главную роль играли авианосцы и другие надводные корабли. Эти силы выполняли задачи по подавлению войск и объектов противника на берегу и по поддержке действий своих частей, воздействуя по удаленным объектам авиацией, а по прибрежным объектам — корабельной артиллерией и отчасти неуправляемыми ракетами. Широко также применялась блокада морского побережья. Подводные лодки в этих войнах использовались ограниченно. Их задачи сводились к обеспечению действий надводных кораблей, прикрытию их от возможных ответных ударов и ведению разведки.

С появлением новых средств вооруженной борьбы на море сфера применения сил флота в локальных войнах будет, по-видимому, расширяться, о чем свидетельствует, на-

пример, использование кораблей на воздушной подушке для проникновения подразделений флота США в глубинные районы Южного Вьетнама по небольшим, считавшимся до этого несудоходным рекам. Там они вели боевые действия на значительном удалении от морского побережья, в сильно заболоченных районах и в джунглях.

Военно-морское искусство в локальных войнах характеризовалось двумя чертами: во-первых, стремлением широко использовать формы и способы действий, апробированные еще в предыдущих войнах, и, во-вторых, проверкой новых способов вооруженной борьбы, соответствующих современному оружию. Это превратило поля сражений в своеобразный полигон для испытания вновь созданных образцов вооружения и боевой техники.

В локальных войнах, проводившихся империалистическими государствами после второй мировой войны, применялись различные формы использования флота: высадка войск (главным образом морской пехоты) с кораблей на побережье, использование авианосной авиации для поддержки своих войск, нанесение ударов корабельной артиллерией по объектам на берегу и морская блокада с применением минного оружия. Широкое распространение получила также практика обеспечивающих морских и воздушных перевозок.

**Высадка морских десантов** — один из наиболее часто применяемых агрессорами приемов прямой поддержки реакционных режимов и подавления национально-освободительных движений. Наиболее широкий размах десантные действия приобрели в Корее, в менее значительных масштабах проводились они во Вьетнаме.

Состав и задачи десантов и обеспечивающих их сил, организация и интенсивность высадки войск в локальных войнах были различными и зависели от соотношения сил сторон и хода вооруженной борьбы на суше. Когда войска агрессоров терпели поражение, например в Корее, десантные действия приобретали больший размах. Войска высаживались в тыл или во фланг наступающих патриотических сил. Они пытались остановить или задержать их наступление, чтобы дать возможность своим войскам выиграть необходимое время для перегруппировки и усиления. Именно такой характер носила известная Иньчхоньская десантная операция в Корее, явившаяся одним из важнейших событий этой войны. В других случаях десанты высаживались в целях обеспечения высоких темпов наступления сухопутных войск.

Широко применялись в локальных войнах тактические десанты, состоящие, как правило, из частей и подразделе-

ний морской пехоты, высаживаемых на берег при поддержке авиации и артиллерийского огня кораблей. Способы высадки десанта за последнее время получили значительное развитие. Если в Корее высадка десанта производилась непосредственно с десантных кораблей, то во Вьетнаме применялся комбинированный способ: личный состав и легкая боевая техника высаживались на берег вертолетами, а тяжелая боевая техника — десантными кораблями.

Морская пехота США стала практиковать новые тактические приемы высадки, так называемые вертикальный охват и орлиный полет, которые заключались в следующем. После подавления обороны захватываемого района ударами авиации и корабельной артиллерии в район высадки направлялись вертолеты непосредственной огневой поддержки для его изоляции, обеспечения высадки десанта с транспортных вертолетов и огневой поддержки высадившихся десантников. После выполнения боевой задачи десантные подразделения принимались на вертолеты и направлялись для овладения последующими рубежами или объектами.

Рассмотрим несколько подробнее уже упомянутую нами Инчхоньскую десантную операцию. Замысел этой операции сводился к тому, чтобы высадить в глубоком тылу корейской Народной армии десант с моря, захватить Сеул, провести форсированное наступление на восток, прервать сухопутные коммуникации, дезорганизовать управление войсками КНДР и их снабжение, наступая одновременно с севера и с юга, окружить и уничтожить главные силы корейской Народной армии совместными ударами сухопутных войск, флота и авиации. Затем планировалось выйти к границам Китая и закончить военные действия в Корее.

Для непосредственного участия в десанте были привлечены крупные силы:

— 7-й флот США, усиленный американскими, английскими, канадскими, новозеландскими, австралийскими, французскими и голландскими кораблями, насчитывавший до 300 единиц, в том числе 6 авианосцев, 1 линейный корабль, 7 крейсеров, более 40 эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей, 18 тральщиков, 76 десантных кораблей, 66 транспортов;

— военно-воздушные силы, включавшие более 500 самолетов различного назначения;

— 10-й армейский корпус (1-я усиленная дивизия морской пехоты и 7-я пехотная дивизия) общей численностью свыше 40 тыс. человек.

Готовя операцию, интервенты создали более чем двадцатикратное превосходство в войсках и, кроме того, обеспечили себе абсолютное господство в воздухе и на море.

Части корейской Народной армии, оборонявшие Инчхонь, и подошедшее подкрепление стойко вели борьбу с наступающим противником, нанося ему серьезные потери в живой силе и технике. Поэтому передовым частям интервентов в упорных боях за каждый рубеж удалось продвинуться к исходу 16 сентября только на 10 км и занять позиции в 15 км от аэродрома Кымпхо и в 20 км от Сеула. Запланированное стремительное наступление из Инчхоня на Сеул было сорвано.

Для обеспечения развития наступления на сеульском направлении вечером 16 сентября в районе аэродрома Кымпхо был высажен воздушный десант в составе одного воздушно-десантного полка. Захватив аэродром и перебазировав на него самолеты, американцы смогли использовать их для поддержки передовых частей, наступавших на Сеул.

Активно действовала и авиация с авианосцев, производя в день по 500 самолето-вылетов и более.

Несмотря на сосредоточение больших сил, интервенты смогли только через 14 суток со дня начала операции овладеть Сеулом. В ходе операции они добились оперативного успеха, однако стратегическая задача — ликвидировать основные силы корейской Народной армии и добиться быстрого завершения войны в Корее — не была выполнена. В Инчхоньской десантной операции были повторены тактические приемы, которые имели место во второй мировой войне.

Успех высадки и действий на берегу был достигнут только благодаря созданию многократного преимущества в силах на суше при полном господстве на море.

Отличительной чертой операции является высадка морского десанта непосредственно в порт, расположенный в оперативной глубине обороняющихся.

Без широкого активного привлечения флота интервенты вряд ли смогли бы уйти от военного поражения в Корее. Флот явился силой, которая существенным образом повлияла на ход всей войны в целом. Благодаря использованию флота американцы смогли создать на узком участке фронта мощную ударную группировку сил, что позволило им избежать полного разгрома в Корее.

Действия авиации в локальных войнах преследовали уже с самого начала конфликта цель — сосредоточенными массированными ударами по аэродромам, силам ПВО и системе управления лишить обороняющихся возможности оказать

организованное противодействие агрессору. Одновременно осуществлялись воздушные удары по густонаселенным районам страны, чтобы посеять панику среди населения, деморализовать и подавить волю народа к сопротивлению, дезорганизовать управление страной. Обычно для нанесения первых ударов использовались крупные силы авианосной авиации, действовавшие небольшими группами на широком фронте. Для поражения наиболее защищенных объектов осуществлялись массированные удары авианосной авиации, действовавшей с разных направлений на различных высотах. Характеризуя действия авиации в войне против Египта в 1956 г., один из французских журналов писал, что главная ее задача перед высадкой десанта заключалась в том, чтобы уничтожить или нейтрализовать египетскую авиацию в течение двух-трех дней, а затем перейти к аэропсихологической войне с разбрасыванием листовок и ночной бомбардировкой населенных пунктов. При этом предполагалось, что моральная депрессия, которая наступит вслед за бомбардировками, «возможно, приведет к безоговорочной капитуляции противника еще до того, как на его территорию ступит хотя бы один солдат»<sup>1</sup>.

Такая же задача была возложена на авианосную авиацию и в войне против героического Вьетнама. Спровоцировав «тонкинский инцидент» в качестве предлога для так называемых ответных мер, 2 августа 1964 г. американский 7-й флот ударами своей авианосной авиации по населенным пунктам пытался деморализовать население республики и продемонстрировать свою решимость удерживать захваченные позиции в Юго-Восточной Азии любой ценой, с тем чтобы вынудить вьетнамских патриотов отказаться от освободительной борьбы. Не достигнув этими варварскими налетами своих целей, Соединенные Штаты с февраля 1965 г. перешли к нанесению систематических, все усиливающихся авиационных ударов по населенным пунктам, включая столицу страны Ханой, и важнейшим узлам морских и сухопутных коммуникаций. США, вынужденные под давлением мирового общественного мнения заявить о прекращении воздушных бомбардировок ДРВ с 1 декабря 1968 г., тем не менее продолжали отдельные военные акции своей авиации против ДРВ, а в апреле 1972 г. предприняли последнюю отчаянную попытку сломить героическое сопротивление социалистического Вьетнама. На этот раз они, сосредоточив у берегов Вьетнама крупнейшую за всю войну группировку

<sup>1</sup> La revue maritime, 1959, № 1.

сил флота, состоявшую из шести ударных авианосцев и большого числа других кораблей, возобновили с особым ожесточением бомбардировки ДРВ с помощью авианосной, стратегической и тактической авиации. Однако и в этом случае не достигли своих целей.

Авианосная авиация в этой крупнейшей из локальных войн использовалась с большим напряжением. При наличии в среднем 1,4 экипажа на самолет каждый пилот совершал ежемесячно по 20—28 боевых вылетов, а всего за 1965—1972 гг. авианосная авиация ежемесячно совершала до 8000 самолето-вылетов.

Налеты авианосной авиации на ДРВ проводились в условиях значительного противодействия системы ПВО, в результате которого каждый авианосец терял по 10—15 самолетов в месяц. Действия же авиации против южновьетнамских патриотов встречали значительно меньшее сопротивление зенитных огневых средств, но она действовала с напряжением в 1,2—1,5 раза большим, чем против объектов ДРВ. Здесь самолеты с авианосцев решали в основном задачи авиационной поддержки американских и сайгонских сухопутных войск и морской пехоты. Общее представление о напряженности действий авианосной авиации дают некоторые итоги боев за г. Кесань, осажденный патриотами в 1968 г., где за 77 дней боев авиация американских агрессоров совершила более 25 тыс. самолето-вылетов (в отдельные дни до 1600 вылетов), сбросила 100 тыс. авиабомб и выпустила 700 тыс. снарядов.

Об интенсивности использования авианосной авиации США во вьетнамской войне красноречиво говорят следующие цифры. На ее долю приходилось более 50% общего числа самолето-вылетов всех видов авиации США, припавших участие в бомбардировке объектов Южного Вьетнама. В течение 1969 г. в составе действовавшего во Вьетнаме 77-го авианосного ударного соединения 7-го флота США находились восемь ударных авианосцев и один противолодочный авианосец. Суточная напряженность авианосной авиации составляла: для одного авианосца — 178, для двух — до 311, для трех — до 350 самолето-вылетов. В течение года авианосная авиация совершила 74 965 самолето-вылетов, из них на удары — 53 481 (71%) и на обеспечение — 21 484 (29%).

С начала систематических налетов на ДРВ, с февраля 1965 г., и до их временного прекращения 1 декабря 1968 г. авианосная авиация только для нанесения ударов совершила 200 тыс. самолето-вылетов.

Несмотря на то что боевое маневрирование авианосцев США осуществлялось в простых условиях, при отсутствии реальной для них угрозы, командование ВМС США тем не менее предусматривало полный комплекс мероприятий по обороне и защите авианосных ударных групп: корабли маневрировали в рассредоточенных боевых порядках, постоянно прикрывались с воздуха барражирующими истребителями, принимались меры по противолодочной, противоминной и противокатерной обороне.

Как уже было сказано, авианосная авиация привлекалась и для непосредственной поддержки наступающих или обороняющихся войск агрессора. Примером могут служить оборона американцами пусанского плацдарма в 1950 г., а также их действия в районе г. Кесань в Южном Вьетнаме.

Авианосная авиация поддерживала наступление войск США на Сеул после высадки в Иньчхоне морского десанта. И тем, что прижатые к морю в районе Хыннама американские войска избежали полного разгрома и уничтожения в 1950 г., они во многом обязаны поддержке своей авианосной авиации.

В ходе боевого использования американской авиации против ДРВ получило значительное развитие радиоэлектронное противодействие системе ПВО. Широкое применение пассивных помех радиолокационным средствам комбинировалось с нанесением ударов по ним противорадиолокационными ракетами типов «Шрайк» и «Стендарт АРТ». Применялись также электронные бомбы (СМАРТ), управляемые по телевидению или ведомые лазерным лучом. Действия авиации обеспечивались тактической разведкой и доразведкой целей и системы ПВО, тщательно проводимой оперативно-тактической маскировкой.

Содействие корабельной артиллерии сухопутным войскам в локальных войнах целесообразно рассмотреть на примерах интервенции в Корею и во Вьетнаме.

В войне в Корею корабельная артиллерия широко применялась интервентами против берега. На нее были возложены задачи поддержки войск, уничтожения военных объектов и живой силы, обеспечения морских флангов фронта и нарушения сухопутных прибрежных коммуникаций КНДР. Для решения этих задач привлекались одиночные корабли и целые соединения. Применение корабельной артиллерии, по утверждению американских специалистов, на отдельных участках фронта иногда приобретало решающее значение.

Наиболее интенсивно и массированно корабельная артиллерия применялась американцами в 1950 г. при подготов-



ке к высадке десанта в Ипъчхонь, когда в течение почти трех месяцев корабли 89 раз обстреливали военные и другие объекты корейской Народной армии на восточном побережье.

В 1952 г. линейный корабль «Висконсин», тяжелые крейсера «Сент-Пол» и «Рочестер», легкий крейсер «Манчестер» в течение двух с половиной месяцев вели огонь по передовым позициям корейской Народной армии, оказывая поддержку частям морской пехоты. За это время они израсходовали 406-мм снарядов 977 шт. (при средней дальности стрельбы 16 миль), 203-мм — 1661 шт. (при средней дальности стрельбы около 11 миль), 152-мм — 470 шт. (при средней дальности стрельбы 11 миль). Войска Народной армии в результате этого налета потеряли убитыми приблизительно 470 человек, ранеными 450 человек, было уничтожено 6 и повреждено 18 артиллерийских установок, разрушено 225 и повреждено 252 дота и укрытия. Американское командование считает, что артиллерийская поддержка, оказанная в этот период войскам на берегу, была эффективной и себя оправдала<sup>1</sup>.

Рассматривая опыт использования американцами корабельной артиллерии против береговых объектов в Корее, нельзя не отметить, что ее интенсивное применение было возможно только потому, что американские корабли не испытывали должного противодействия авиации и военноморских сил КНДР, не располагавших в то время дальнобойными средствами борьбы.

В тех же случаях, когда события развертывались в районах, обороняемых даже малочисленной артиллерией Народной армии, она часто становилась серьезным препятствием для кораблей интервентов.

Только из-за специфических, почти полигонных условий интервенты смогли в таких масштабах использовать корабельную артиллерию против берега.

Широко применялась интервентами корабельная артиллерия и во Вьетнаме. Для обстрела побережья создавались группы кораблей, состоящие обычно из одного — трех крейсеров и одного — пяти эскадренных миноносцев. Разведка целей и корректировка артиллерийского огня осуществлялись самолетами и вертолетами, а также наземными корректировочными постами, выделяемыми из состава сухопутных войск и морской пехоты.

---

<sup>1</sup> См.: Кэгл М., Мэнсон Ф. Морская война в Корее. М., Воениздат, 1962.

Анализируя опыт боевых действий во Вьетнаме, командование военно-морских сил США пришло к выводу, что хотя использование для постоянного воздействия по прибрежным объектам 203-мм и 152-мм артиллерийских орудий крейсеров и 127-мм орудий эскадренных миноносцев оказалось недостаточно эффективным, однако эффективнее и экономичнее, чем применение авиации, из-за их меньшей зависимости от метеоусловий. Поэтому для наращивания мощи артиллерийских ударов по прибрежным объектам американцы направили к берегам Вьетнама линейный корабль «Нью Джерси», вооруженный 406-мм артиллерией, имеющей дальность стрельбы до 38 км. Этим предполагалось облегчить положение других кораблей флота США, которые терпели заметный урон от противодействия береговой артиллерии ДРВ.

Таким образом, и американская интервенция во Вьетнаме показала, что корабельная артиллерия продолжает занимать важное место в системе вооружения современного флота.

Морская блокада в той или иной форме применялась империалистическими державами практически в ходе всех конфликтов и локальных войн. Ее целями были изоляция жертвы агрессии, лишение ее поддержки со стороны дружественных государств и в конечном счете подавление способности оказывать сопротивление интервентам. Для проведения блокады флот агрессивной стороны обычно устанавливал несколько блокадных зон на подходах к морскому побережью, постоянно контролируемых кораблями и самолетами. На подходах к вьетнамскому побережью, например, были установлены две блокадные зоны: дальняя и ближняя. В дальней зоне крупные надводные корабли и авиация вели наблюдение за подходом к берегам Вьетнама транспортов из дружественных ему стран. В ближней зоне патрулирующие американские корабли, катера и самолеты охотились за вьетнамскими транспортными судами и джонками, совершавшими прибрежное плавание. Однако охота за вьетнамскими джонками не дала желаемого результата. Вьетнамские патриоты доставляли значительное количество воинских грузов по морю и внутренним водным путям. К тому же большинство грузов поступало в порты Вьетнама из дружественных стран. Поэтому, грубо попирая все нормы международного права, расширяя преступную, необъявленную войну во Вьетнаме, Соединенные Штаты в целях повышения действенности морской блокады с 9 мая 1972 г. перешли к широкому использованию миныного оружия.

В одну ночь по заранее тщательно разработанному плану самолетами с авианосцев были выставлены мины на подступах ко всем портам ДРВ. Одновременно были минированы и внутренние воды республики. Минно-заградительная деятельность американского флота продолжалась вплоть до окончания войны во Вьетнаме. В результате этого обширные водные пространства стали опасными для международного судоходства, были ущемлены законные права других государств в пользовании свободой открытого моря. Блокада, организованная в целях подавления освободительных народных движений и вмешательства во внутренние дела других стран, при всех обстоятельствах является актом, противоречащим нормам международного права, провозглашенным в Уставе ООН и в ряде международных соглашений.

С чисто военной точки зрения блокадные действия США в войне во Вьетнаме, равно как и в других локальных войнах, мало поучительны, ибо у обороняющейся стороны не было реальных военно-морских сил, способных оказать надлежащее сопротивление агрессору.

**Морские воинские перевозки** в локальных войнах играли важную, порой решающую роль, их интенсивность особенно возрастала в периоды наиболее напряженных боев на суше. Так, например, разгром прижатых к морю на пусанском плацдарме американских и лисынмановских войск в 1950 г. был предотвращен в значительной степени потому, что американцам удалось срочно доставить по морю из Японии в Пусан пять дивизий с усилением. Всего за годы войны в Корею на кораблях из США, Японии и между портами Кореи было перевезено около 5 млн. человек. На каждого солдата, высаженного в Корею, приходилось 4 тонны различных грузов. За 37 месяцев войны американский флот доставил в Корею 44 млн. тонн сухих грузов и 22 млн. тонн нефтепродуктов. Для сравнения отметим, что в период второй мировой войны для Англии минимально необходимый годовой ввоз стратегического сырья составлял 16 млн. тонн, для чего требовалось держать постоянно в море 2000 судов и пропускать через порты ежедневно 350 транспортов.

Океанские и морские перевозки имели важное значение и во вьетнамской войне. Американцы ежемесячно ввозили в Южный Вьетнам 85 тыс. тонн боеприпасов, 320 тыс. куб. метров горючего и 15 млн. суточных рационов продовольствия, т. е. в среднем по 35 кг запасов на человека в сутки.

По иностранным сведениям, общий ежемесячный объем океанских перевозок в Южном Вьетнаме находился на уровне 1,5—2 млн. тонн. Перевозками постоянно было занято бо-

лее 300 судов, причем на долю океанского транспорта приходилось до 98% объема грузовых перевозок и до 35% объема перевозок личного состава.

Практика океанских перевозок подтвердила большие преимущества контейнерных судов, о которых мы говорили в гл. I. Разгрузка такого судна в порту занимала всего 18 часов вместо 5—7 суток. Контейнерная перевозка позволяла широко применять вертолеты для разгрузочных работ и доставки грузов на значительные расстояния от мест разгрузки.

Большое значение имели и трансокеанские воинские воздушные перевозки, общий объем которых в период вьетнамской войны составлял: в 1965 г.— 110 тыс. тонн, в 1966 г.— 255 тыс. тонн, в 1967 г.— 540 тыс. тонн, в 1968 г.— 910 тыс. тонн.

Итак, исследование опыта использования военно-морских сил США в локальных войнах позволяет сделать вывод, что для выполнения широкого круга рассмотренных задач привлекались значительные группировки. В ряде случаев в боевых действиях участвовало кораблей и самолетов больше, чем в отдельных крупных операциях второй мировой войны. В состав группировок обычно включались авианосная авиация, надводные корабли и морская пехота. Авианосная авиация, как правило, являлась основной ударной силой.

Действия сил флота агрессора отличались разнообразием и высокой интенсивностью. Характерным являлось тесное взаимодействие между корабельной авиацией и сухопутными войсками. Оно принимало формы непосредственной огневой поддержки, а также выражалось в заблаговременном создании и выдвигении в определенные районы оперативных группировок военно-морских сил в интересах действий наземных войск. Большое значение имели воинские перевозки через океан. Несмотря на возрастающую роль трансокеанских воздушных коммуникаций, большая часть личного состава и основная масса боевой техники и других грузов по-прежнему перевозились на океанских и морских транспортных.

Вместе с тем опыт локальных войн подтвердил, что агрессивные действия империалистов приводили к успеху лишь при отсутствии должного противодействия. При наличии хорошо организованного сопротивления свободолюбивых народов, поддерживаемых могучим социалистическим содружеством и другими прогрессивными силами современности, империалистам не удавалось достичь своих военно-политических целей в локальных войнах.

Вооруженные силы на протяжении всей истории существования являлись наиболее действенным средством политики государств не только в военное, но и в мирное время. Ныне, в период острейших идеологических противоречий двух социальных систем — капиталистической и социалистической, роста национально-освободительной борьбы, небывалого научно-технического прогресса, поставившего на службу государств научно-технические открытия, резко повысившие мощь оружия, это утверждение тем более верно. Известно, что сразу же после окончания второй мировой войны, уповая на монопольное обладание ядерным оружием, США взяли на себя миссию «представлять» интересы всего человечества. В связи с временной монополией на атомное оружие американские государственные деятели свели всю политику и дипломатию к атомной политике и дипломатии, а военную стратегию — к ядерной стратегии. При этом основной целью американского монополистического капитала стало достижение власти над всем миром. В результате напряженных усилий советских ученых американская ядерная монополия вскоре была уничтожена, и империалисты лишились материальной основы для проведения политики ядерного шантажа в отношении социалистических стран. Однако притязания агрессивных кругов США на мировое господство не прекратились и после утраты ими монополии на ядерное оружие.

Как в 40-х, так и в 50-х годах стремление к мировому господству довольно открыто провозглашалось идеологами американского империализма, причем главная ставка делалась на ядерное оружие и флот. Как писал американский журнал «Милитари ревью», «атомная мощь плюс морское могущество дадут такую свободу действий нашей стране, что она может легко осуществить уготованное ей богом право руководить всем миром»<sup>1</sup>. Активный сторонник политики установления мирового господства США полковник Рейнгардт, надеясь на то, что атомное оружие даст ключ к установлению мирового господства, писал: «Техника, делая мир меньшим, впервые в истории создает условия, которые допускают эффективное господство над миром единой власти»<sup>2</sup>. Но на пути стремлений американского империализма к мировому господству непреодолимой силой стояли СССР и

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Солопцов З. М. Дипломатическая борьба США за господство на море. М., Изд-во ИМО, 1962, с. 385.

<sup>2</sup> Year Book of world affairs. Washington, 1958, p. 5.

страны социалистического содружества. И тот факт, что, несмотря на угрозы уничтожить коммунизм, империализм не решился развязать новую мировую войну, находит объяснение прежде всего в громадном росте военного могущества СССР, изменившего военное соотношение сил. Это служит наглядным подтверждением очевидной истины, что только реальная военная мощь Вооруженных Сил Советского государства отрезвляюще действует на агрессивные силы империалистического лагеря, не расстающиеся со своими бредовыми мыслями о сокрушении стран социалистического содружества, и прежде всего Советского Союза. Это признают и сами идеологи многочисленных военных и иных доктрин «отбрасывания» и «уничтожения» коммунизма. Уже в 1959 г. сенатская комиссия по иностранным делам в своем докладе отмечала, что «прекращение американской ядерной монополии и рост стратегических возможностей Советского Союза увеличили трудности, связанные с поддержанием военной позиции, необходимой для достижения установленных американских целей»<sup>1</sup>. Эта комиссия вынуждена была прийти к выводу, что «военное положение Соединенных Штатов ухудшилось: страна, бывшая раньше в неоспоримой безопасности, теперь открыта и уязвима для прямого и разрушительного нападения»<sup>2</sup>.

Подобные заявления буржуазных деятелей нельзя не принимать во внимание при оценке соотношения сил. Они свидетельствуют о многом, особенно если учесть, что империалисты оказываются вынужденными признать те или иные достижения социалистических стран только тогда, когда сама жизнь заставляет их сделать это.

Непреодолимая военная мощь Советского Союза составляет неотъемлемую часть военного потенциала всего социалистического содружества, она обеспечивает безопасность братских стран, коренным образом меняет соотношение сил на мировой арене в пользу мирового революционного процесса и всеобщего мира. На международном Совещании коммунистических и рабочих партий в 1969 г. представители братских стран и партий подчеркивали огромное международное значение оборонной мощи СССР. «Ныне, в условиях революции в боевой технике и военной науке, — говорил Первый секретарь ЦК СЕПГ В. Ульбрихт, — оборонная мощь Советского Союза более чем когда-либо является решающей гарантией защиты всех социалистических государств, а так-

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Военная стратегия. М., Воениздат, 1963, с. 79.

<sup>2</sup> Там же.

же прогрессивных государств, добившихся национального освобождения, гарантией защиты мира во всем мире»<sup>1</sup>.

Среди многих компонентов, составляющих мощь Советских Вооруженных Сил, наиболее отрезвляющее действие на поборников подготовки новой мировой войны и новоявленных претендентов на завоевание мирового господства оказывает наряду с ядерным оружием богатый арсенал средств его доставки, которым располагает наша страна, и прежде всего тех, благодаря которым Американский континент стал в такой же степени уязвимым для карающих ударов возмездия, как и другие районы земного шара, которые американские стратеги рассматривают как плацдармы для нападения на СССР. Речь идет прежде всего о средствах доставки ядерного оружия межконтинентальной дальности, которыми располагают Ракетные войска стратегического назначения и Военно-Морской Флот. В большой мере средством сдерживания, а при необходимости и пресечения агрессивных акций империалистов являются Военно-Воздушные Силы, Сухопутные войска и другие виды наших Вооруженных Сил.

Политика, как учил В. И. Ленин, является концентрированным выражением экономики, состоянием которой прежде всего определяется мощь такого важнейшего орудия политики, как вооруженные силы государства. Именно в состоянии вооруженных сил страны отражается ее экономическая мощь.

Наглядным подтверждением этого и условным показателем уровня развития экономики страны может являться военно-морской флот.

«Современное боевое судно,— писал Ф. Энгельс,— есть не только продукт крупной промышленности, но в то же время и образец ее... Страна с наиболее развитой крупной промышленностью пользуется почти монополией постройки этих судов... < . . >

< . . > Политическая сила на море, опирающаяся на современные военные суда, оказывается вовсе не «непосредственной», а как раз наоборот — она *опосредствована* экономической силой...»<sup>2</sup> Эти слова были написаны еще на заре развития парового флота. Сейчас их значение во много раз усилилось.

Для создания современного военного корабля требуется высокий уровень развития всех областей промышленности и науки страны. Строительство отдельного корабля, отве-

<sup>1</sup> Правда, 1969, 11 июня.

<sup>2</sup> Энгельс Ф. Избранные военные произведения, с. 17, 18.

чающего современным требованиям, возможно лишь при самой широкой кооперации и лишь в том случае, если каждая из областей промышленности, связанных с кораблестроением, поставит продукцию наивысшего качества. Как правило, в постройке боевого корабля принимают участие несколько сот промышленных предприятий. Создание же флота в целом в составе, достаточном для решения стоящих перед ним задач, со всеми необходимыми для его нормального функционирования средствами обеспечения возможно только для государства с могущественной экономикой.

Граничащее с морем государство, не располагающее соответствующим его значению в мире военным флотом, показывает этим свою относительную экономическую слабость. Таким образом, каждый из кораблей военно-морского флота — это условный показатель уровня развития науки, техники и промышленности в стране, показатель ее реальной военной мощи.

Длительные сроки создания материально-технических средств флота, относительно небольшая продолжительность службы кораблей и связанная с этим опасность морального устаревания сил флота предъявляют особые требования к науке, которая должна указывать пути строительства флота на годы и даже десятилетия вперед.

Военно-морскому флоту как составной части вооруженных сил государства присуща еще одна черта, а именно способность наглядно демонстрировать реальную боевую мощь своего государства на международной арене. Эта черта обычно используется политическим руководством империалистических стран для устрашения потенциальных противников. Следует отметить, что арсенал средств для подобных демонстраций, используемых дипломатией этих стран, постоянно расширяется.

Как известно, в последние годы стали частыми выставки ракетного оружия, боевой авиации, разнообразной военной техники, проводящиеся в международном масштабе и преследующие кроме коммерческой еще и другую цель — удивить потенциальных противников совершенством этой техники, оказать на них моральное воздействие, запугать еще в мирное время мощью своего оружия, заранее внушить им мысль о бесперспективности усилий в борьбе с агрессией. Этот прием часто применялся гитлеровской Германией и сейчас взят на вооружение Пентагоном. Правда, такой прием пропаганды далеко не всегда приводит к намеченным целям прежде всего потому, что демонстрируемые средства войны выступают перед зрителями лишь в качестве потен-



циальной угрозы. Другое дело военный флот. Корабли, появившиеся непосредственно у берегов, представляют собой реальную угрозу действий, время и способы осуществления которых определяются их командованием. И если такая угроза была достаточно большой в прошлом, то теперь она намного возросла, поскольку современные корабли являются носителями ракетно-ядерного оружия и авиации, зона досягаемости которых может распространяться на всю территорию государства.

Демонстративные действия флота во многих случаях давали возможность достичь политических целей, не прибегая к вооруженной борьбе, а только оказывая давление своим потенциальным могуществом и угрозой начать военные действия.

Таким образом, флот всегда был орудием политики государств, важной опорой дипломатии в мирное время. Этому соответствуют сама природа военно-морского флота и присущие ему свойства: постоянная высокая боевая готовность, мобильность и способность в короткие сроки концентрировать свои силы в избранных районах океана. Кроме того, нейтральность вод Мирового океана позволяет совершать передвижение и сосредоточение сил флота без нарушения положений международного права, не предоставляя противной стороне формальных поводов для протестов или других форм противодействия.

Способность угрожать потенциальным противникам самим фактом своего существования превратила военно-морские флоты капиталистических стран в силу устрашения и подняла их строительство на уровень одной из важнейших проблем политической борьбы на международной арене.

Так, Англия предпринимала экономические, военные, дипломатические и пропагандистские меры для того, чтобы создать сильнейший флот, который действительно сыграл важную роль в достижении целей английской политики не только в военное, но и в мирное время и способствовал превращению Англии в крупнейшую колониальную державу. Ее флот широко использовался в так называемой дипломатии канонерок — подавлении освободительного движения угнетенных народов и расширении колониального господства.

Значение военно-морских флотов в мирное время подтверждается многими примерами из истории России. Мощь Российского флота при Петре I являлась основным фактором, который сдерживал воинственные намерения англичан, цытавшихся прийти на помощь Швеции, потерпевшей поражение в войне с Россией.

В 1780 г. Россия, используя возросшее могущество своего флота, выступила инициатором декларации о свободе нейтральной морской торговли, что способствовало развитию мировой морской торговли и явилось ударом по необоснованным претензиям Англии на единоличное право осуществлять морскую торговлю только на английских судах.

В 1783 г. царское правительство, используя превосходство своего флота на Черном море, без войны присоединило Крым и включило его в состав Российского государства, а в 1830 г. без ведения военных действий заключило выгодный оборонительный союз с Турцией. Благодаря этому союзу было установлено пребывание крупных сил русского флота и сухопутных войск в районе Босфора и турецкой столицы. Казалось, что в условиях мирного времени была достигнута заветная цель русского царизма — свобода мореплавания из Черного в Средиземное море, однако военнополитический шантаж западных государств, в первую очередь Англии, опиравшихся на более сильные флоты, чем русский, не позволил закрепить достигнутый русской дипломатией успех, и русский царизм был вынужден без войны подчиниться диктату западных держав.

Особое значение военно-морских флотов в политике государств подтверждается рядом актов, регулировавших международные отношения. Так, по Парижскому мирному договору 1856 г. России запрещалось иметь на Черном море военно-морской флот.

В англо-японском союзном договоре 1902 г. было специально оговорено требование содержать на Тихом океане союзный флот, превосходящий флот России.

При обсуждении проекта Портсмутского мирного договора после окончания русско-японской войны Япония пыталась включить в него требование об ограничении состава русского флота на Тихом океане, но оно не было удовлетворено, так как Англия, Франция, США и другие заинтересованные государства боялись чрезмерного усиления Японии.

В заключенных после первой и второй мировых войн мирных договорах особое внимание обращалось на ограничения, касающиеся военно-морских флотов побежденных государств. Характерными чертами этих договоров являлось требование полного уничтожения подводных лодок и безусловное запрещение побежденным странам строить или приобретать их.

Кроме ограничений и запретов, налагаемых на военно-морские флоты государств, потерпевших поражение, побе-

дители с особой тщательностью производили их раздел. Так, на Берлинской конференции трех великих держав (июль — август 1945 г.) был определен порядок раздела флота гитлеровской Германии. Все надводные корабли, в том числе находящиеся в постройке и в ремонте, делились поровну между СССР, США и Англией. Немецкие подводные лодки подлежали уничтожению, кроме 30 подводных лодок, которые также были разделены между странами-победительницами. Вместе с кораблями передавались все запасы германского флота. На основании этих же принципов были поделены и корабли Японии после ее капитуляции. Характерно, что по отношению к другим видам вооруженных сил подобные мероприятия не проводились.

Об особом значении военно-морских флотов в политике крупных государств свидетельствуют также и неоднократные попытки ограничить строительство боевых кораблей, предпринятые на международных конференциях в 1922—1935 гг. Правда, решения этих конференций сдерживали строительство флотов крупнейших государств только примерно до середины 30-х годов, после чего гонка морских вооружений шла уже без всяких ограничений.

Роль военно-морских флотов в политике государств может быть прослежена также при рассмотрении событий, которые привели к ослаблению Англии, длительное время занимавшей место лидера капиталистического мира. Интересно, что Англию с трона «владычицы морей» свергли США, не только не воевавшие с нею в это время, но являвшиеся ее неизменным союзником. Соединенным Штатам удалось без войны достичь того, чего Германия не смогла добиться в двух мировых войнах.

Ослабление Англии началось еще в первую мировую войну и ярко проявилось сразу после ее окончания, когда Англия вынуждена была отказаться от «двухдержавного стандарта» и согласиться на равенство сил своего и американского флотов. Но наиболее высокими темпами процесс ослабления развивался в ходе второй мировой войны, и важнейшую роль в нем опять-таки играли военно-морские флоты. Конечно, этот процесс имел более глубокие корни и определялся влиянием закона неравномерности развития капиталистических стран, а также влиянием революционного и национально-освободительного движения, охватившего весь мир. Однако и с учетом этих основных причин роль военно-морских флотов в ослаблении Англии также нельзя недооценивать. Дело в том, что США направляли действия своего флота не только против флотов гитлеровской коали-

дии. Одновременно они преследовали цель устранить своего старого империалистического конкурента — Британскую империю и занять ее место в мире. Такую политику США вели на протяжении длительного времени, и особенно в ходе второй мировой войны, используя в качестве основного средства военно-морские силы.

Американцы «вытеснили» Англию из морей, прилегающих к Американскому континенту, ликвидировали ее былую мощь в Западном полушарии, в районе Средиземного моря, в Индийском океане, на Дальнем Востоке и в бассейне Тихого океана. В самый трудный период войны они поставили перед Англией вопрос об уходе ее флота в случае поражения в базы Американского континента. В ходе войны весь золотой запас Англии перекочевал за океан.

Более того, сложившиеся условия и мощная экономика позволили американцам сосредоточить значительные усилия на строительстве флота и создать за период второй мировой войны десятки тысяч различных боевых кораблей и катеров. Число кораблей основных классов военно-морских сил США к концу войны стало равным числу кораблей флотов всех капиталистических государств, вместе взятых, и вдвое превосходило число кораблей английского флота.

По своим качественным показателям американский флот также превосходил флоты других империалистических держав. В 1945 г. это был самый современный флот, в составе которого свыше 75% кораблей имели возраст не более 5 лет, т. е. по существу он полностью обновился за время войны и, кроме того, превратился в авианосно-подводный флот, наиболее современный по тем временам.

В послевоенный период США выдвинулись в лидеры империализма, а их военно-морской флот стал широко использоваться в качестве орудия империалистической политики. В настоящее время 6-й флот США (а не английский) постоянно находится в Средиземном море — в прошлом традиционном районе господства Великобритании, являясь главным средством угрозы и политического давления на ряд стран Средиземноморского бассейна. Он используется как главное средство борьбы против национально-освободительного движения арабских народов, а также всемерно поддерживает агрессивные устремления Израиля и экономическую экспансию американских монополий на Ближнем Востоке, в Африке и на юге Европы.

7-й флот США широко используется в борьбе против национально-освободительных движений, демократии и прогресса в Юго-Восточной Азии. Он же представляет собой

передовую группировку империалистических вооруженных сил, неоднократно развязывавших в этом районе земного шара открытые войны против развивающихся государств Индокитая.

Рост мощи военно-морских сил позволил американцам широко развернуть экспансию в различные страны мира, в том числе и в страны Британской империи. Соединенные Штаты Америки, а не Англия стали центром системы послевоенных агрессивных союзов, объединяющих большое число государств, причем связующим элементом этих союзов является американский военно-морской флот.

Трудно найти в мире такой район, где бы американские политики не использовали свой военно-морской флот против прогрессивных сил. С помощью военно-морского флота они осуществляли блокаду революционной Кубы и высаживали на ее территорию отряды контрреволюционеров, подавляли демократическое движение в Доминиканской Республике, помогали свержению прогрессивного режима в Чили и антидемократическим силам в других странах Латинской Америки.

Кроме того, США используют свой флот и для давления на союзников — участников пактов, располагающих относительно слабыми силами на море, предназначенными для решения вспомогательных задач. Интересно отметить, что каждый раз, когда внутри этих союзов под влиянием империалистических противоречий или в иных случаях нарастает напряженность, политики США выдвигают планы создания различных группировок так называемых объединенных морских сил, пытаясь укрепить этим союзы и создавая впечатление равноправности их членов. Так было в 1962 г., когда государственный секретарь США Дин Раск предложил создать «многонациональные морские ядерные силы». В последующем возникли план создания надводного ядерного флота из 25 кораблей с многонациональными командами, план создания объединенной эскадры из нескольких эсминцев в Атлантическом океане и т. п. Однако дальше символического создания межнациональных морских сил Соединенные Штаты не идут, оставляя возможность безраздельного использования военно-морского флота для себя.

Меняются времена, меняются и способы использования различными государствами флотов в качестве важного орудия политики в мирное время.

В послевоенные годы, когда современный капитализм всеми способами стремится приспособиться к новой обстановке в мире, изменились формы использования флотов.

В условиях противоборства с социализмом господствующие круги стран капитала прибегают ко все более изощренным методам демонстрации силы и устрашения, к ядерному шапталу, не останавливаясь перед любыми преступлениями против человечества в попытках сохранить или восстановить свое господство над народами бывших колоний или других стран, вырывающихся из тисков капиталистической эксплуатации.

Демонстрация силы флотов ведущих морских держав капиталистического мира была возведена в ранг повседневной практики военного командования стран — участниц различных агрессивных военных блоков. Это и патрулирование атомных подводных лодок в различных районах Мирового океана, и демонстративные действия авианосцев в морях, прилегающих к территории нашей страны, и многочисленные облеты самолетами наших кораблей и судов, и демонстративные заходы кораблей в Черное, Балтийское, Японское и другие моря. Все эти явно провокационные действия реально оценивались нами и не достигали целей, преследуемых их организаторами.

Рост могущества Советского государства и его престижа на мировой арене заставил руководителей многих стран осознать бесперспективность таких демонстраций, в результате чего в 1972 г., как это отмечалось выше, впервые в практике морских правовых взаимоотношений было заключено советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов на море, что значительно оздоровило обстановку в районах плавания советских и американских кораблей.

Советский Военно-Морской Флот тоже используется во внешнеполитических мероприятиях нашего государства. Но цели этого использования **коренным образом** отличаются от целей империалистических держав. Советский Военно-Морской Флот является средством миролюбивой политики и дружбы народов, политики пресечения агрессивных устремлений империализма, сдерживания военных авантур и решительного противодействия угрозам безопасности народов со стороны империалистических держав.

С выходом Военно-Морского Флота на океанские просторы Советский Союз получил новые, более широкие возможности для его использования в мирное время в целях обеспечения своих государственных интересов. И эти возможности успешно реализуются. Находясь в иностранных портах, советские военные моряки — представители различных советских наций — чувствуют себя полпредами нашей страны,

Дружеские визиты советских военных моряков представляют возможность народам посещаемых ими стран воочию убедиться в торжестве социалистических принципов в нашей стране, в подлинном равноправии народов Советского Союза, их высоком культурном уровне. Советские моряки несут народам других стран правду о нашей социалистической стране, о нашей советской идеологии и культуре, о советском образе жизни. Они демонстрируют высокую сознательность, организованность и культуру, глубокое уважение к народам, национальным особенностям и обычаям тех стран, где им приходится бывать. По свидетельствам советских дипломатических представителей и ряда официальных лиц этих государств, наши моряки достойно представляют свой народ за рубежом и во многом способствуют росту симпатий и дружественных чувств к Советскому Союзу и его высокогуманным идеалам. Так, 10 января 1969 г. газета «Афро-Америкэн» писала: «Кенийцы поражены тем, что советские моряки, в отличие от моряков американского или английского военно-морского флота, не оставили ни малейшего следа хаоса после себя в порту... Советские моряки так серьезны и так хорошо ведут себя, что кажется, будто это люди с другой планеты».

Вместе с тем советские моряки видят достижения народов дружественных стран, завоевавших право распоряжаться своей судьбой, последствия многовекового хозяйничанья колонизаторов и социальные контрасты капиталистических стран, которые так тщательно затушевывает буржуазная пропаганда.

Официальные визиты и деловые заходы наших кораблей в иностранные порты вносят существенный вклад в улучшение взаимопонимания между государствами и народами, в упрочение международного авторитета Советского Союза. Это убедительно подтверждается многочисленными примерами проявления теплых чувств к Стране Советов со стороны населения в каждом иностранном порту, огромным интересом к жизни советского народа, к нашим морякам и кораблям. Об этом же свидетельствуют и высказывания многих официальных представителей. Достаточно сослаться хотя бы на заявление министра иностранных дел Народной Демократической Республики Йемен по поводу первого посещения порта Аден советскими кораблями: «Впервые в истории нашу страну посетили корабли дружественной страны. В прошлом в Аден приходило много военных кораблей, но они несли знамя не дружбы, а угрозы, насилия, порабощения».

Проведенные советским Военно-Морским Флотом крупные маневры «Океан» (апрель — май 1970 г.) также завершились посещением кораблями более десяти иностранных портов, расположенных на четырех континентах земного шара. Обычно после крупных учений проводятся смотры участвовавших в них сил. Однако из-за глобального пространственного размаха морских маневров такой смотр провести было невозможно. Поэтому своеобразным смотром сил флота великой Советской державы, стоящей на страже мира и безопасности народов, явились заходы советских военных кораблей в иностранные порты. Они способствовали укреплению дружбы с народами этих стран, развитию интернациональных связей Советского Союза с рядом развивающихся суверенных государств.

### ПРОБЛЕМЫ СБАЛАНСИРОВАНИЯ ФЛОТОВ

В ходе строительства нашего флота уделялось и уделяется большое внимание тому, чтобы все элементы, составляющие его боевую мощь, постоянно находились в наиболее выгоднейшем сочетании, т. е., как принято ныне говорить, были бы сбалансированными.

Правильное определение характера сбалансирования сил флота возможно только на основе глубокого научного анализа всех рассмотренных ранее предпосылок, объективно влияющих на направленность его строительства. Проблема сбалансирования флота тесно связана с военно-морским искусством, техникой и историей. Эта проблема, бесспорно, представляет значительный интерес и с чисто познавательной стороны. Все это дает нам основание для более подробного ее рассмотрения в современном и историческом аспектах.

В основе сбалансированного развития флота должна лежать военная доктрина, которая определяет его роль и место в системе вооруженных сил государства, задачи в вооруженной борьбе, а также назначение составляющих его родов войск.

Сбалансированное развитие флота предполагает в определенный исторический период преимущественное развитие тех родов сил, которые способны наиболее эффективно решать основные задачи, стоящие перед флотом.

В настоящее время в военно-морских флотах ведущее место отводится тем силам, которые способны решать важные стратегические задачи, преследующие цель подорвать военно-экономический потенциал противника и сокрушить



его ядерную морскую мощь. Научный анализ опыта минувших войн, предполагаемый характер будущей войны и направленность в развитии флотов империалистических государств позволили прийти к выводу, что такими силами являются атомные подводные лодки, вооруженные баллистическими и крылатыми ракетами, а также морская ракетно-носная и противолодочная авиация. Именно они концентрируют в себе огромную ударную мощь, обладают высокой мобильностью, скрытностью действий, способностью наносить удары по важным военно-промышленным объектам и административным центрам противника, расположенным на побережье и в глубине территории, и по ракетно-ядерным группировкам его флота в океане.

Предпочтение, отдаваемое развитию подводных лодок и морской авиации, не только не исключает, а, наоборот, предполагает согласованное развитие других родов сил флота, без которых немыслимо успешное использование главных сил и выполнение всех задач, стоящих перед военным флотом в современной войне, а также осуществление всех видов боевого и материально-технического обеспечения, где важнейшую роль будут играть надводные корабли.

Отсюда можно сделать вывод, что сбалансированность флота заключается в том, чтобы все элементы, составляющие его боевую мощь, и средства, их обеспечивающие, постоянно находились в наиболее выгодном сочетании, при котором флот может полностью реализовать такое свое качество, как универсальность, т. е. способность выполнять различные задачи как в условиях ядерной, так и в условиях любой возможной войны.

Другим аспектом проблемы является определение количественного состава флота исходя из основного требования, предъявляемого к нему, — быть способным выполнить возложенные задачи составом сил, имеющихся в мирное время, с учетом географического положения и возможности осуществления маневра между театрами.

При этом нельзя забывать, что воспроизводство сил флота в условиях ядерной войны в отличие от прошлых войн будет очень сложным или практически невозможным. Следовательно, проблема создания современного сбалансированного флота может быть решена главным образом в процессе его строительства в мирное время.

Характер сбалансирования флота не является постоянным. В определенных исторических условиях он может изменяться. Основными факторами, определяющими такие изменения, служат общеполитическая обстановка (новая

расстановка сил, наличие военных блоков, смена режимов в отдельных странах и т. д.), возможности экономики, рост военно-экономического потенциала страны, развитие отечественной и зарубежной науки и техники, изменение задач, возлагаемых на флот.

Из всех этих факторов главными являются задачи, поставленные перед флотом политическим руководством, и уровень экономики страны, в первую очередь возможности судостроительной, приборостроительной, авиационной и других отраслей промышленности, привлекаемых к строительству кораблей и самолетов и производству оружия и боевой техники.

Ошибочно пытаться создать флот по образу и подобию флота даже самой сильной морской державы и определять потребности в строительстве кораблей для своего флота, руководствуясь только количественными критериями и соотношениями корабельного состава. Каждая страна имеет специфическую потребность в морских силах, и только эта потребность, определяемая задачами флота, может служить основанием для развития родов сил, классов кораблей и оружия.

В основе руководства строительством нашего флота и определения характера сбалансирования его сил лежат решения ЦК КПСС и научные методы руководства, базирующиеся на тщательном учете указанных выше факторов, математическом и логическом анализе возможных перспектив их изменений. Главное содержание этих методов составляет системный подход к научным изысканиям и исследованиям, проводимым с помощью современной вычислительной техники для определения оптимальных количеств типов кораблей, самолетов, комплексов вооружения и других боевых средств, а также их соотношения, позволяющего успешно решать поставленные перед флотом задачи в различных условиях обстановки современной войны.

Широкий размах научных исследований и получаемые в результате их конкретные научно обоснованные выводы в максимальной степени помогают избежать ошибочных субъективных решений, касающихся развития флота, и дают возможность сосредоточить усилия конструкторской и инженерной мысли, а также материально-технические затраты на создании оптимальных сил и боевых средств, способных с наименьшими потерями добиться большего эффекта в решении свойственных им задач.

История дает немало поучительных примеров, когда недооценка проблемы сбалансирования флота или пренебре-

жение ею, особенно в условиях ограниченных экономических возможностей, вследствие ошибочной военной доктрины или недальновидной внешней политики государств приводили либо к поражению флотов в войне, либо к чрезмерному перенапряжению экономики этих стран, вынужденных уже в ходе войны ликвидировать допущенные ранее просчеты.

Накануне русско-японской войны 1904—1905 гг. царское правительство и высшее военное командование России не сумели определить главные политические и военные цели и вытекавшие из них задачи, для выполнения которых создавался флот. В процессе строительства флота стремились добиться создания численного превосходства в кораблях основных классов над флотом вероятного противника, хотя уже тогда было ясно, что руководствоваться только этим критерием нельзя. Приобретение Японией нескольких броненосцев и крейсеров иностранной постройки свело на нет усилия России в достижении превосходства на море. Экономика России не позволяла быстро изменить сложившееся к началу войны соотношение сил, поэтому ее флот ни по количественному составу, ни по качеству кораблей не мог отвечать тем целям, во имя которых создавался.

В тот момент, когда флот своими действиями должен был решительно повлиять на исход войны, он оказался явно не подготовленным к выполнению этой задачи и был, по существу, заблокирован в собственных базах.

Недальновидность внешней политики царского самодержавия и беспомощность русского морского командования лишь ускорили гибель флота на Тихом океане. Попытка же исправить положение в ходе войны посылкой эскадры на Дальний Восток, как известно, закончилась трагическим поражением ее.

Накануне первой мировой войны флот Великобритании сохранял численное превосходство в мощных линейных кораблях над флотами других европейских держав. Кайзеровская Германия стремилась сравнять ударную мощь своего флота с мощью английского флота, в первую очередь по количеству линейных кораблей.

Развитие английского и германского флотов определялось единой целью — завоевать в генеральном морском сражении победу, которая привела бы к достижению господства на море. Поэтому из опыта русско-японской войны извлекались лишь те уроки, которые хотя бы частично подтверждали постулаты Колумба и Мэхэна, базировавшиеся на боевом применении парусных флотов. Предусматривалось

улучшение тактических характеристик линкоров, крейсеров, эскадренных миноносцев, прежде всего их оружия и брони. Существенных выводов, касающихся направления развития флотов, их предназначения, состава сил и использования, не сделал ни один из морских теоретиков Запада, хотя уже в русско-японской войне выявилась необходимость этого.

Уже тогда на основании анализа изменений в вооруженной борьбе на море, вызванных развитием материально-технической базы флота, можно было прийти к выводу о необходимости дифференцировать силы флота исходя из его основных задач в войне. Несмотря на то что эта необходимость являлась следствием объективной закономерности, ее не приняли во внимание ни в одном из флотов морских держав, продолжавших руководствоваться устаревшими концепциями, на основании которых нужное соотношение в силах и средствах выдерживалось лишь в той степени, в какой этого требовало использование в бою главных линейных сил флота. Соотношение различных классов кораблей определялось по принципу: обеспечить ввод в бой линейных кораблей и ведение ими боя в выгодных условиях обстановки.

Каждый из потенциальных противников накануне первой мировой войны исходил из того, что его военно-морской флот сможет достичь поставленных целей только с помощью решительных наступательных действий против главных сил флота противника, представленных эскадрами линейных кораблей и тяжелых крейсеров. Поэтому в основе строительства флотов лежала задача создания ударных сил — линейных кораблей и крейсеров, способных вести наступательные действия против флота противника. Решение оборонительных задач считалось мерой вынужденной, и строительство новых кораблей для этого не предусматривалось. Такие задачи, если бы они возникли в ходе войны, должны были решать главным образом устаревшие корабли, которые не могли участвовать в генеральном сражении.

Таким образом, силы флотов западных держав по задачам практически не распределялись и вопрос об их сбалансировании накануне войны не был решен.

Признание главной целью использования флота в войне для завоевания господства на море заранее сужало сферу применения его, искусственно ограничивало содержание боевых действий на море, не позволяло определить основные задачи и применительно к ним произвести дифференциацию имевшихся и создававшихся сил и средств флота для вооруженной борьбы.

Потребность в сбалансированном развитии флота не была полностью осознана и в России, тогда как русско-японская война наглядно продемонстрировала необходимость создания более универсального флота, чем предусматривалось кораблестроительными программами западных держав.

Разобщенность морских театров, примыкавших к побережью России, различие их военно-географических условий, характеристик флотов и намерений вероятных противников на этих театрах, а следовательно, и основных задач, возлагаемых на Балтийский и Черноморский флоты, требовали по-разному решать вопрос о том, какие силы и в каком количестве создавать для каждого из них.

Кроме того, созданию сбалансированного флота должна была способствовать необходимость восстановления морской мощи России после русско-японской войны. Но для этого требовались время, люди и деньги. Времени оставалось немного, знающих, способных и энергичных людей в руководстве страной и флотом было мало, а денег еще меньше. Поэтому русский флот накануне первой мировой войны развивался в весьма сложных условиях.

После русско-японской войны в России создавались корабли, предназначенные главным образом для выполнения оборонительных задач. Построенные к 1915 г. на отечественных заводах линейные корабли типа «Севастополь» и заложенные, но недостроенные четыре линейных крейсера типа «Измаил» хотя и были по тому времени первоклассными кораблями, но вследствие малочисленности не могли составить боевое ядро флота и участия в боевых действиях не принимали.

Наибольшее развитие получили легкие силы флота: эскадренные миноносцы типа «Новик», обладавшие универсальными боевыми качествами благодаря высокой скорости и достаточно сильному артиллерийско-торпедному вооружению, а также минные заградители и противоминные корабли-тральщики.

Следует подчеркнуть, что отдельные надводные корабли, особенно эскадренные миноносцы, построенные по проектам русских инженеров на отечественных заводах, отличались высокими тактическими свойствами и по ряду показателей превосходили лучшие иностранные корабли. Однако в целом из-за технической и экономической отсталости к началу первой мировой войны Россия не смогла создать флот, способный конкурировать с флотами других морских держав.

Располагая небольшими, хотя и вполне современными си-

лами и средствами, русский флот был подготовлен к выполнению обширного круга оборонительных задач в прибрежных районах морских театров и продолжал оставаться флотом прибрежного действия, который мог оказывать лишь локальное влияние на ход вооруженной борьбы на приморских направлениях сухопутных фронтов.

На выборе направления развития флотов, определении их задач, а следовательно, количественного и качественного состава сил существенно сказалось отсутствие единства взглядов высшего военного и военно-морского командования многих государств на характер будущей войны и роль в ней видов вооруженных сил.

Перед началом первой мировой войны военные теоретики полагали, что хотя стратегическое использование флота и сухопутных войск преследует одну и ту же конечную цель — поражение противника, однако эти виды вооруженных сил должны существовать и развиваться независимо друг от друга. Армия и флот рассматривались как две самостоятельные силы. Признавалось, что боевые действия флота и наземных войск могут проводиться совместно, однако постоянная координация их усилий в крупных масштабах считалась бессмысленной.

Этой точки зрения, характерной для традиционных морских держав, придерживалось и военное руководство Германии, хотя ее армия и флот находились под единым командованием кайзера. В вопросах стратегии между высшими офицерами германского флота и армии имелись серьезные расхождения. Офицеры армии, как и гражданские лица в правительстве, полагали, что первая мировая война пройдет два этапа: сначала будут уничтожены сухопутные силы Франции и России, а затем наступит очередь Англии. Необходимость использования военно-морских сил возникнет лишь на втором этапе. В начале войны германское армейское командование даже не требовало от флота, чтобы он препятствовал переброске на континент немногочисленной английской армии.

Но война протекала не так, как представляли многие военные специалисты, в том числе и морские. Поскольку Италия в начале войны оставалась нейтральной, а затем выступила на стороне Антанты, крупного сражения на Средиземном море, на которое возлагалось столько надежд, так и не произошло. Слабый австрийский флот стоял в портах Адриатического моря, и роль его ограничивалась лишь тем, что он сковывал определенные силы противника, не давая возможности использовать их в других районах.

Только через двадцать два месяца после начала войны произошло крупное (по составу участвовавших сил) сражение между германским и английским флотами в Северном море, известное в истории как Ютландское. В этом сражении, не имевшем стратегической или оперативной связи с боевыми действиями на сухопутных фронтах, обе стороны избегали решающей схватки, и результаты его не изменили существовавшего на море положения.

Несбалансированность флотов противоборствующих коалиций все сильнее ощущалась в боевых действиях на море. После длительных поисков выхода из стратегического тупика и путей преодоления кризиса в использовании могущественных, но бездеятельных английского «гранд флита» и германского флота «открытого моря» обе воюющие стороны пришли к выводу о необходимости расширить круг задач своих флотов в вооруженной борьбе на море. Каждая из них решала эту проблему по-своему.

В ходе Дарданелльской операции (19.02 1915 г.— 9.01 1916 г.) англо-французское командование, не считаясь с тем, что союзный флот не имел в своем составе специальных десантных кораблей (т. е. не был сбалансирован применительно к данной задаче), решило нанести силами флота союзников комбинированный удар по южному флангу австро-германского фронта, высадить на Галлиполийский полуостров крупный десант и под его прикрытием осуществить прорыв флота через Дарданеллы для овладения Константинополем. Сосредоточенные для этой цели 18 линейных кораблей, 12 крейсеров, 40 эскадренных миноносцев и большое число других кораблей и судов не смогли обеспечить успешную высадку десанта, насчитывавшего более 150 тыс. человек.

Главные силы флота, представленные линейными кораблями и крейсерами, действиям против укрепленного побережья обучены не были. К тому же организаторские способности деятелей адмиралтейства и командования Средиземноморского флота Англии оставляли желать лучшего.

Попытки использовать не приспособленные к высадке десанта корабли и тем самым устранить довоенные просчеты в определении необходимого состава сил флота, равно как и в планировании вооруженной борьбы на море, не могли закончиться удачно и привели к провалу операции. Это оказало столь серьезное влияние на военных идеологов Англии и некоторых других стран, что вплоть до начала второй мировой войны они считали нереальным использо-

вание военно-морских сил в борьбе против берега, обороняемого сильным противником, и флот к этому не готовили.

Попутно заметим, что русский флот в целом успешно выполнил задачи по содействию сухопутным войскам на Балтийском и Черном морях, высаживал свои десанты на побережье Лазистана, поддерживал с моря армейские части артиллерийским огнем кораблей, обеспечивал воинские перевозки и маневр сухопутных войск на прилежавших к побережью приморских участках театров. Этому в немалой степени способствовала несколько лучшая, чем у англичан, сбалансированность русского флота применительно к задачам, возникавшим в ходе войны.

Просчеты английского адмиралтейства в сбалансировании флота еще более отчетливо проявились в ходе выполнения задач по защите океанских и морских коммуникаций, имевших для Великобритании жизненно важное значение. Защита коммуникаций не была новой проблемой с самого начала войны, но особую остроту она приобрела после того, как немцы в поисках выхода из стратегического тупика на сухопутном фронте обратили свои взоры на море.

Убедившись после Ютландского сражения в бесплодности попыток завоевать господство на море, германское командование пришло к выводу, что немецкий флот, уступавший флоту союзников по числу линейных кораблей, может с помощью подводных лодок добиться больших успехов на морских и океанских коммуникациях противника. Перенацеливание немецких подводных лодок в ходе войны на действия против торговых судов союзников произошло сравнительно быстро. Британский флот не смог активно противодействовать этому. Огромный по числу кораблей и общему водоизмещению, но не сбалансированный по задачам, он оказался беспомощным перед лицом выявившейся опасности и вынужден был на изменившиеся приемы борьбы противника, перешедшего в решительное наступление, реагировать ограниченными оборонительными мерами. Англии пришлось уже в ходе войны создавать необходимые силы и средства для борьбы с подводными лодками, мобилизовывать ресурсы свои и союзников, вырабатывать приемы использования неподготовленных для этого кораблей, чтобы уменьшить потери транспортов и грузов. В США было подсчитано, что стоимость боевых средств, необходимых для успешной борьбы с подводными лодками, в 19 раз превышала затраты, требующиеся для того, чтобы построить подводные лодки.

Объективно получилось так, что Германия, уделявшая



внимание не только строительству надводного флота, но и развитию подводных лодок, оказалась вдвойне в выгодном положении. Во-первых, она поставила противника перед необходимостью в спешном порядке открыть новый фронт вооруженной борьбы на море, во-вторых, сумела благодаря этому значительно повысить напряжение английской экономики, и без того находившейся в тяжелом состоянии, вынудив Англию расходовать огромные средства для ускоренного создания противолодочных сил.

Просчеты, допущенные при определении направления развития британского флота, и их тяжелые последствия были устранены лишь благодаря помощи американского флота, поддержавшего своего партнера в опасной ситуации. Комплекс мер оперативно-стратегического характера, огромные материальные затраты позволили союзникам ценой больших усилий резко снизить успешность действий немецких подводных лодок.

Без преувеличения можно сказать, что основную тяжесть вооруженной борьбы на море приняли на себя силы и средства флота, созданные в ходе войны, т. е. те, с помощью которых флоты воевавших государств были сбалансированы уже в ходе вооруженной борьбы, а не в результате научного предвидения в строительстве флота.

Опыт первой мировой войны со всей очевидностью показал, что круг задач, выполняемых флотами, значительно расширился и боевая деятельность стала намного разнообразнее по форме и содержанию. Неизмеримо возросли масштабы военных действий на море и размах операций. Боевые действия охватили океанские просторы. В составе флотов потребовалось иметь силы, предназначенные для нарушения морских и океанских коммуникаций противника, защиты своих коммуникаций, поддержки с моря сухопутных войск, действующих на приморских направлениях, борьбы с флотами противника в море и т. п. Кроме того, возникла необходимость распределить силы флота, способные выполнять эти задачи в ближних (прибрежных) и дальних (океанских) районах.

Несмотря на очевидную необходимость использовать опыт первой мировой войны в последующем сбалансировании флотов, традиционные морские государства продолжали придерживаться консервативных довоенных концепций завоевания господства на море путем сокрушения мощи линейных сил флота противника. Вопрос о сбалансированном развитии флотов, четком распределении их сил по основным задачам и районам действий даже в теоретическом плане не

ставился и при анализе боевого опыта первой мировой войны не учитывался. Флоты этих государств по-прежнему вели подготовку линейных сил к боям в открытом море. На судостроительных заводах США, Англии, Германии, Японии и Италии продолжали строиться новые линейные корабли, вооруженные артиллерией крупного калибра.

После провала Дарданелльской операции английское и французское военно-морское командование, как это отмечалось ранее, считало действия флота против берега если не невозможными, то, во всяком случае, чрезвычайно сложными. Поэтому до начала второй мировой войны штабы союзников никаких операций флота против суши не планировали и специальных сил для этого не создавали.

Немало и других просчетов и ошибок было допущено при решении проблемы сбалансирования сил английского флота накануне второй мировой войны. Истинная подоплека этого кроется не столько в консерватизме и ограниченности военной мысли морских теоретиков, сколько в недальновидности внешней политики Великобритании и в ошибочном прогнозировании событий накануне войны. Помогая Германии восстанавливать ее военный потенциал после первой мировой войны, правящие круги Англии были убеждены, что им удастся направить агрессию против Советского Союза и в ходе войны упрочить положение ведущей морской державы.

Однако последующие события начисто опрокинули эти расчеты. Англии пришлось пережить немало тяжелых поражений в борьбе на море, т. е. именно в той сфере, где она считалась самой сильной среди крупных морских держав. Более того, Англия вынуждена была безвозвратно уступить первенство своему союзнику — США, которые поспешили воспользоваться этим и без особого труда встали во главе империалистического лагеря.

Во время второй мировой войны английский флот вновь оказался перед необходимостью устранять диспропорции в своих силах. В начале войны действия флота были резко ограничены немецкими минными постановками, для борьбы с которыми он не располагал нужными силами и средствами. Разительно проявилась неспособность английского флота защитить свои морские коммуникации еще в тот период, когда число германских подводных лодок, пригодных для действий в Атлантике, не превышало 20, а условия их развертывания были крайне ограниченными. Британский флот не смог не только воспрепятствовать выходу лодок в Атлантику, но и организовать надежное противодействие им

на подходах к английскому побережью. В результате торговые флоты Англии и союзных стран начали систематически нести потери, которые в 1940 г. и в первом полугодии 1941 г. превышали 300 тыс. тонн в месяц.

Только переразвертывание вооруженных сил (в том числе и флота) фашистской Германии на восток для войны против Советского Союза и в связи с этим ограничение интенсивности действий немецкого флота на западе привели к тому, что Англия и ее союзники получили заметную передышку. Потери их торгового флота от ударов противника резко снизились. Если за первую половину 1941 г. было потоплено 760 судов суммарной вместимостью 2884 тыс. рег. тонн, то за вторую половину того же года — только 539 судов суммарной вместимостью 1444 тыс. рег. тонн<sup>1</sup>.

Для английского флота особенно острой стала необходимость в противолодочных и противоминных кораблях прибрежного действия, способных вести борьбу с подводными лодками и минной опасностью на подходах к портам и базам метрополии. Не менее важным был вопрос о противолодочных силах и средствах, предназначенных для защиты конвоев в открытом море и океане на большом удалении от оконечных пунктов морских и океанских коммуникаций.

С первых же дней войны английская судостроительная промышленность была вынуждена перестраиваться, уделять все большее внимание созданию противолодочных и противоминных кораблей. Пришлось осваивать строительство эскортных авианосцев, патрульно-эскортных кораблей, фрегатов, корветов. К концу войны в английском флоте насчитывалось 138 фрегатов и 141 корвет, для береговой охраны было построено более тысячи охотников за подводными лодками водоизмещением по 65—70 тонн. Кроме того, в состав флота входили 32 американских эскортных авианосца, 88 фрегатов и 15 корветов, переданных по ленд-лизу.

Поскольку имевшиеся к началу войны 42 тральщика не могли обеспечить даже в минимальной степени защиту от минной опасности, англичанам пришлось принимать экстренные меры по усилению противоминной обороны. Они вынуждены были обратиться за помощью к американцам и использовать значительное число их тральщиков. Было мобилизовано множество рыболовных траулеров и дрейфтеров, ускоренными темпами строились новые тральщики. К концу войны в английском флоте насчитывалось уже 126 эскад-

---

<sup>1</sup> См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 67.

ренных тральщиков и 453 моторных рейдовых тральщика специальной постройки.

Английский флот перед войной не имел необходимого количества транспортных средств. Даже в мае 1943 г. высшие официальные лица Великобритании продолжали сетовать на то, что главным препятствием для осуществления их планов наступления является недостаток морского тоннажа. Тогда же Черчилль указывал, что это лимитирует размах всех действий Великобритании. Как заявлял начальник имперского генерального штаба, нехватка морского тоннажа «душит... операции», а морской министр подчеркивал, что она «затруднит и уже, по существу, затрудняет осуществление всей... наступательной стратегии».

Правда, к этим заявлениям надо подходить критически, особенно в тех случаях, когда они делались в оправдание невыполнения Англией своих обязательств перед Советским Союзом.

Морская авиация Англии также оказалась неподготовленной к решению задач на море, ей, как и в первую мировую войну, отводилась вспомогательная роль. Английские военно-воздушные силы готовились преимущественно к обороне Британских островов от нападения с воздуха и к нанесению ударов по военно-экономическим объектам противника. Этими задачами и определялось направление развития истребительной и тяжелой бомбардировочной авиации. Недоценка роли морской авиации привела к тому, что лишь незадолго до начала второй мировой войны закончились дебаты о ее роли и месте в системе вооружения флота, в результате чего соединения морской авиации только в ходе войны были включены в состав флота. Морская авиация Англии оказалась недостаточно подготовленной для решения задач на море и была очень малочисленна.

Несбалансированностью флота и трудностями в устранении довоенных просчетов английское правительство не раз пыталось оправдать свои неблагоприятные действия по всемерному затягиванию открытия второго фронта именно в то время, когда Советские Вооруженные Силы испытывали наибольшее напряжение в борьбе с врагом.

Только к концу войны благодаря помощи США и полному использованию своих ресурсов Великобритания сумела более или менее сбалансировать флот применительно к поставленным перед ним задачам. Заметно возросло отношение водоизмещения авианосцев, эскадренных миноносцев, противолодочных и противоминных кораблей и подводных лодок к водоизмещению флота в целом. Большие изменения

в сбалансировании сил вызвало ускоренное строительство десантных кораблей, их численность к концу войны увеличилась в сотни раз. В то же время удельный вес суммарного водоизмещения линкоров и крейсеров значительно снизился, хотя на их долю к концу войны все еще приходилось около половины тоннажа английского флота. Анализ изменения соотношения сил английского флота позволяет прийти к выводу, что сбалансировать флот к концу войны по целям, задачам и районам действий адмиралтейство смогло только с помощью своего союзника — США и только благодаря тому, что главные задачи второй мировой войны решались на советско-германском фронте.

Военно-морской флот фашистской Германии по сбалансированию сил по этим же признакам существенно отличался от ВМС Англии. Готовясь к нападению на Советский Союз, гитлеровское командование первостепенное внимание уделяло развитию сухопутной армии и военно-воздушных сил. Доля усилий, которые Германия затратила на подготовку к ведению боевых действий на море против западных держав, была крайне малой. Подготовка к войне с Англией, а следовательно, и расширенное строительство флота намечались на более позднее время, после окончания войны на востоке. Разработанный с учетом этой ориентации генеральный план строительства флота (план «Z»), принятый в феврале 1939 г., предусматривал создание к моменту возможного начала войны против Англии 6 линейных кораблей (в том числе 3 «карманных»), 5 тяжелых крейсеров, 2 авианосцев и 190 подводных лодок. После выполнения плана «Z» в строю предполагалось иметь 13 линкоров, 33 крейсера, 4 авианосца и 267 подводных лодок.

Согласно плану «Z» основной целью действий флота был срыв морских и океанских сообщений Англии. Для этого предполагалось использовать все силы флота, причем главная ставка делалась на надводные корабли. Чтобы выполнить эту задачу, создавались силы дальнего действия, прежде всего быстроходные линейные корабли и крейсера с большой дальностью плавания и автономностью, способные атаковать боевые корабли и торговые суда противника в удаленных районах открытого моря. К силам дальнего действия относились также подводные лодки. Их в германском флоте накануне второй мировой войны насчитывалось всего 57. Суммарное водоизмещение подводных лодок составляло лишь 9% общего водоизмещения флота, тогда как на долю

линейных кораблей приходилось 46%, на долю крейсеров — 31,5% и эскадренных миноносцев — 13,5%<sup>1</sup>.

Роль авиации в действиях на море германское командование недооценивало. Этому в немалой степени способствовало сопротивление Геринга созданию морской авиации. Он считал, что вся авиация вооруженных сил должна быть сосредоточена в люфтваффе и в зависимости от обстановки ее следует использовать либо в интересах флота, либо для нанесения ударов по наземным объектам.

Немецкое командование уделяло большое внимание развитию сил ближнего действия, предназначенных для обороны районов базирования, борьбы с минной опасностью, обеспечения развертывания основных сил флота в море и поддержания выгодного оперативного режима в своих прибрежных водах. Таким образом, флот фашистской Германии накануне войны был ориентирован на срыв океанских сообщений противника. В соответствии с этим шли его строительство и подготовка.

Однако непредусмотрительность и авантюризм гитлеровского морского командования, сказавшиеся в выборе направления строительства флота, а также во взглядах на его применение, послужили главной причиной того, что немецкие рейдеры были уничтожены силами флота союзников в первый же год войны. Последовавшее летом 1941 г. перенацеливание действий ударной авиации на советско-германский фронт привело к тому, что на коммуникациях союзников могли вести борьбу только немецкие подводные лодки. Обнадеживающие результаты их боевой деятельности в начале войны гитлеровское командование расценило как стимул к развертыванию интенсивного строительства лодок и ускоренной подготовке их экипажей. Успехам подводных лодок в большой степени способствовали пассивность английских и американских вооруженных сил на суше и в воздухе, а также нерешительность действий английского флота на море.

30 декабря 1939 г. в Германии была утверждена новая кораблестроительная программа, в соответствии с которой к концу 1941 г. предусматривалось построить 392 подводные лодки. Летом 1943 г. была принята еще одна программа ускоренного строительства и ввода в строй к февралю 1945 г. 288 подводных лодок XXI серии и к октябрю 1944 г. 140 подводных лодок XXIII серии.

---

<sup>1</sup> См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 11.

Использование больших контингентов рабочей силы (наемных иностранных рабочих, рабочих оккупированных немцами стран, военнопленных, женщин) и другие меры позволили промышленности Германии значительно ускорить постройку подводных лодок. Если в 1939 г. их было построено 6, то в 1940 г. эта цифра возросла до 40, в 1941 г.—до 219, а в 1942 г.— до 222. Наибольшее число подводных лодок было построено в 1943 и 1944 гг. (соответственно 292 и 283). Всего за войну немцам удалось ввести в строй 1131 подводную лодку<sup>1</sup>. Однако усиленное строительство подводных лодок не улучшило положения фашистской Германии на море, поскольку не были созданы силы, способные обеспечивать действия этих подводных лодок, вести противоборство с флотами Англии и ее союзников и содействовать с моря своим сухопутным войскам.

Развитие преимущественно одного рода сил — подводных лодок — должно было привести и в конечном счете привело к резкому ограничению круга задач германского флота в борьбе с флотами противников и предопределило его пассивность во всех других сферах борьбы на море. Таким образом, немецко-фашистское командование ставило себя в невыгодное положение на море, облегчая в известной степени действия флотов противников и способствуя целеустремленному развитию их противолодочных сил.

Воспользоваться плодами столь бурного и в такой же степени деформированного развития своего флота Германия не смогла еще и потому, что она потеряла много времени, позволив противникам предпринять соответствующие контрмеры. Кроме того, создавая армады подводных лодок, гитлеровское командование не позаботилось о борьбе с противолодочной обороной союзников. И, наконец, что самое главное, огромное напряжение борьбы на восточном фронте лишило Германию возможности выделять больше материальных ресурсов на флот. Размах борьбы и ряд крупнейших поражений на решающем, восточном фронте не позволили немецко-фашистскому командованию выделить и авиацию против английского, а позднее и американского судоходства, для разведывательного обеспечения деятельности подводных лодок, постановки мин, борьбы с противолодочными силами на море. Кроме того, оставалась без воздействия и мощная судостроительная промышленность Англии и США, в результате чего воспроизводство транспортного флота с 1944 г.

---

<sup>1</sup> См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне, с. 27.

начало превышать потери его в войне, а наращивание темпов строительства противолодочных сил привело в конечном счете к краху немецких планов неограниченной подводной войны.

Рассмотренные факторы еще более усугубляли предвоенные просчеты гитлеровского командования, что незамедлительно сказаться на боевых действиях германского флота в целом.

Действия советских Северного, Балтийского и Черноморского флотов, для борьбы с которыми гитлеровское командование было вынуждено кроме сил ближнего действия привлекать значительную часть сил с морских и океанских коммуникаций, увеличивали диспропорции в немецко-фашистском флоте, ограничивали его возможности в борьбе с флотами наших союзников.

Одна из заслуг Советских Вооруженных Сил состоит в том, что, проявляя непоколебимую стойкость в обороне и нанося удары в наступлении, они не позволили гитлеровскому командованию устранить диспропорции в развитии флота и создать в ходе войны сбалансированные силы для выполнения главных задач на море.

Пользуясь тем, что Советский Союз один на один вел кровопролитную войну с фашистской Германией, отвлекая на себя почти все ее силы, англо-американское командование, уклоняясь почти в течение трех лет от непосредственного ведения активных боевых действий на решающем, сухопутном театре, беспрепятственно наращивало и, наконец, привлекло огромные силы флота и авиации для борьбы с немецкими подводными лодками.

По самым скупым подсчетам, эту задачу выполняли более 1500 самолетов берегового базирования, свыше 30 авианосцев и около 3500 эскортных кораблей различных типов. Только английская и канадская авиация совершила с наземных аэродромов 44 тыс. самолето-вылетов для эскортирования конвоев и 75,5 тыс. самолето-вылетов для патрулирования морских районов в целях поиска вражеских подводных лодок. К этому следует добавить, что германские судостроительные предприятия, особенно заводы и верфи, строившие подводные лодки и выпускавшие оборудование для них, начиная с 1943 г. подвергались частым массированным налетам англо-американской авиации.

Уже в этот период немецкие дизельные подводные лодки, остававшиеся, по существу, на техническом уровне 1939 г., в результате резко упавшего уровня подготовки экипажей и снижения их морального духа оказались неспособными



успешно преодолевать противодействие тщательно подготовленных и более совершенных в техническом отношении сил противолодочной обороны противника. Потери германских подводных лодок при форсировании ими противолодочных рубежей и в ходе атак английских и американских конвоев стали существенно возрастать, а потери торгового флота Англии и ее союзников заметно сокращаться. Это отчетливо видно из табл. 23.

Таблица 23

Потери торгового флота Англии и ее союзников и подводных лодок Германии в ходе второй мировой войны \*

Годы	Потери торговых судов		Число потопленных германских подводных лодок	Число потопленных судов, приходящихся на одну погребшую подводную лодку	Валовая вместимость потопленных судов, приходящаяся на одну погребшую подводную лодку, рег. тонны
	Число судов	Валовая вместимость, рег. тонны			
1939	114	421156	9	12,6	46795
1940	471	2186158	22	21,4	99375
1941	432	2171754	35	12,3	62050
1942	1160	6266215	85	13,6	73720
1943	463	2586905	237	1,5	10915
1944	132	773327	248	0,5	3118
1945	56	281716	145	0,4	1940
Итого . . .	2828	14687231	781	3,6	18806

\* См.: Еремеев Л. М., Шергин А. П. Подводные лодки иностранных флотов во второй мировой войне.

Зарубежные историки нередко используют эти статистические данные для доказательства надуманной версии о том, будто подводные лодки подобно линкорам в минувшей войне были побеждены. Но снижение эффективности боевых действий подводных лодок на морских коммуникациях в ходе войны явилось не чем иным, как следствием процесса борьбы между средствами нападения и средствами обороны, развитие которых протекало в неравных условиях: первые совершенствовались медленно, не изменяя своего технического уровня, а вторые создавались на новой технической основе. И если благодаря массированному использованию противолодочных сил и средств англичане и американцы добились известных успехов в борьбе против лодок, то нет никаких сомнений в том, что появление принципиально новых типов

подводных лодок с более совершенным вооружением неизбежно изменило бы положение в их пользу. Иначе говоря, если гитлеровское командование оказалось не в состоянии применить в широких масштабах новые подводные лодки и новые боевые средства до разгрома Германии на суше советскими войсками, то это совсем не означает, что подводные лодки как средство борьбы на морских сообщениях были сколько-нибудь дискредитированы.

Успех союзников в вооруженной борьбе на море во многом объясняется несбалансированностью немецкого флота, использовавшегося лишь для выполнения одной задачи. Авантюристичность германской морской стратегии, превратившей флот из универсального вида вооруженных сил в средство узкоспециального назначения и ограничившей сферу его применения только действиями на коммуникациях противника, послужила одной из основных причин поражения немецкого флота в «битве за Атлантику». Несбалансированность флота не позволила гитлеровскому командованию эффективно использовать его ни против ударных сил, ни против берега, ни для борьбы с десантами союзников, которые практически не встречали решительного сопротивления на море.

В то же время использование различных сил и средств немецкого флота на морских театрах, прилегающих к территории Советского Союза, периодическое усиление их подводными лодками, противолодочными силами, отвлекаемыми с океанских направлений, а также фронтовой авиацией намного усложняли борьбу наших флотов.

Активная боевая деятельность нашего флота не позволяла гитлеровцам компенсировать несбалансированность своих сил на море с помощью различного рода перегруппировок. Поэтому немецкий флот в течение всей войны не смог оказать решительной поддержки своим войскам на приморских направлениях даже тогда, когда они несли тяжелые поражения.

Нельзя сказать, что флот США вступил в войну, будучи сбалансированным применительно к ее целям и задачам. Накануне второй мировой войны этот наиболее многочисленный по своему составу океанский флот был также ориентирован на ведение борьбы с линейными силами в открытом море. Все крупные корабли, в том числе авианосцы и крейсера, входившие в состав эскадр, должны были обеспечивать ввод в бой линейных сил.

Довольно значительное число подводных лодок США предназначалось главным образом для борьбы с надводны-

ми боевыми кораблями противника, хотя не отрицалась возможность их использования для уничтожения транспортных судов на морских и океанских коммуникациях.

Дальше этого распределение сил флота по задачам не шло, если не считать того, что для борьбы на коммуникациях предполагалось использовать часть надводных кораблей, входивших в состав эскадр. Поэтому американское командование оказалось вынужденным решать проблему сбалансирования непосредственно в ходе вооруженной борьбы.

После нападения японцев на Пёрл-Харбор «подобно Адаму и Еве, американцы обнаружили, что они голые...»<sup>1</sup>. Большая часть «основы» их флота лежала на дне в виде массы бесполезного лома. Потеря 8 линейных кораблей, 3 крейсеров, 3 эскадренных миноносцев и других кораблей потрясла американский флот. Понадобилось полгода, чтобы переориентировать флот на выполнение главных задач в борьбе на море силами авианосцев. Потребовался бой в Коралловом море и у атолла Мидуэй, чтобы убедиться в том, что линейные корабли окончательно утратили свою ведущую роль, безвозвратно уступив ее носителям ударной морской авиации — авианосцам.

Насущная необходимость в авианосцах заставила командование ВМС США всемерно форсировать их строительство. В то же время ускорило строительство линкоров, крейсеров и эскадренных миноносцев. За годы войны было построено 9 линкоров, 45 крейсеров и 379 эскадренных миноносцев.

Вторая мировая война внесла существенные изменения в соотношение сил американского флота. Если к ее началу водоизмещение линейных кораблей составляло 45,6% водоизмещения всего флота, водоизмещение крейсеров — 22%, эскадренных миноносцев — 19,1%, авианосцев — 9,3% и подводных лодок — 4%, то к концу войны оно для линейных кораблей составило 24%, для авианосцев — 23%, крейсеров — 23%, эскадренных миноносцев — 19% и подводных лодок — 9%.

Эти цифры еще раз подтверждают вывод о том, что уже в ходе второй мировой войны линейные корабли потеряли свое бывшее значение и уступили главную роль в вооруженной борьбе на море авианосцам и подводным лодкам, которые и сейчас являются основой боевой мощи флота США.

---

<sup>1</sup> Фуллер Дж. Вторая мировая война 1939—1945 гг. М., Изд-во иностр. лит., 1956, с. 179.

Американский флот вступил в войну совершенно не подготовленным к защите торговых судов от ударов подводных лодок. Огромные потери торгового флота и продолжавшаяся активизация действий немецких подводных лодок в Атлантическом океане поставили перед ВМС США первоочередную проблему создания патрульно-эскортных кораблей. С помощью экстренных мер и больших финансовых затрат американцам удалось сравнительно быстро развернуть крупносерийное строительство этих кораблей. В конце июля 1941 г. в борьбе с подводными лодками участвовало 280 патрульно-эскортных кораблей, через год — 527, а спустя еще два года — 1260.

Таким образом, в годы второй мировой войны в США практически заново были созданы мощные противолодочные корабельные силы. С учетом незначительных потерь, понесенных в ходе боевых действий, к концу войны они насчитывали 73 эскортных авианосца, 358 сторожевых кораблей, 77 фрегатов, 8 корветов и 659 охотников за подводными лодками.

В начале войны с Японией США оказались перед необходимостью восполнить пробел и в десантных кораблях. В то время в составе американского флота было всего лишь несколько экспериментальных судов этого класса. США приступили к ускоренному серийному строительству десантно-высадочных средств различных типов и крупных судов для перевозки войск через океан, а также доставки десанта в районы высадки уже в ходе войны. К концу войны в ВМС США насчитывалось 17 штабных кораблей десантных сил, 1090 больших танкодесантных кораблей, 554 танкодесантных корабля, 454 десантных войсковых транспорта, 23 десантных транспорта-дока. Кроме того, были построены тысячи различных десантно-высадочных малых судов и катеров.

Велось массовое строительство кораблей противоминной обороны. И если в начале войны их в американском флоте почти не было, то к концу ее уже насчитывалось 223 эскадренных и 74 базовых тральщика, 450 катеров-тральщиков.

Итак, только в ходе войны американский флот был сбалансирован по задачам, качественному и количественному составам и районам действий. Заново были определены оперативно-стратегические цели использования его сил в войне, что потребовало создания новых классов кораблей, в том числе кораблей противолодочного и десантного назначения.

ВМС США, ранее целеустремленные на ведение борьбы с надводным флотом противника, превратились в вид вооруженных сил универсального назначения, на которые воз-

лагались также крупные задачи по проведению амфибийных операций большого масштаба, обороне океанских коммуникаций союзников и нарушению коммуникаций противника.

Успешному решению проблемы сбалансирования сил американского флота в ходе войны способствовало то выгодное для США обстоятельство, что стратегические задачи войны решались Советскими Вооруженными Силами на главном, советско-германском сухопутном фронте и поэтому флот фашистской Германии, особенно начиная с 1943 г., оказался не в состоянии вести борьбу против коммуникаций и флота США в Атлантике, благодаря чему промышленность США не подвергалась воздействию противника и работала на войну в самых благоприятных условиях.

Однако и в этих условиях американской промышленности потребовались годы, чтобы создать заново силы флота, способные вести борьбу с немецкими подводными лодками в Атлантике, и крупные амфибийные силы для вторжения войск союзников в Европу.

Несбалансированность сил японского флота по целям и задачам обнаружилась с самого начала военных действий на Тихом океане и послужила одной из причин его поражения во второй мировой войне. Направленность развития японского флота в предвоенное время определялась исходя из тех же отправных положений, которые лежали в основе военных доктрин западных держав. Разница состояла лишь в том, что японцы предусматривали строительство кораблей и судов для высадки морских десантов. Но современных сил для противолодочной обороны океанских коммуникаций создано не было, хотя островное положение Японии и зависимость от ввоза морем стратегического сырья всегда являлись уязвимой ее стороной.

Быстрое продвижение японцев в южном направлении и захват обширных островных районов в юго-западной части Тихого океана в начале войны вызвали распыление сил флота, привлекавшихся к защите торгового судоходства, чрезмерное напряжение противолодочных сил прибрежного назначения, состав и боевые качества которых не позволяли вести боевые действия на больших пространствах Тихого океана.

Японское военное руководство, готовясь к войне против СССР, исходило из предпосылки, что если даже ограниченными противолодочными силами преградить советским подводным лодкам выход из Японского моря, то будут решены все задачи по защите японских коммуникаций в Тихом океане. Для этого считалось достаточным массовое исполь-

зование минных и сетевых противолодочных заграждений, прикрываемых кораблями и береговой артиллерией в проливах.

Потери, понесенные японским торговым флотом уже в первый год войны, значительно превзошли все предположения японского командования. Однако принять решительные меры по обеспечению и защите морских перевозок мешали ограниченные возможности производственной и сырьевой базы страны, не подготовленной к тому, чтобы в короткие сроки построить необходимое число противолодочных кораблей. Общий состав эскортных сил флота продолжал оставаться недостаточным. В 1943 г. в составе японского флота насчитывалось лишь 50 кораблей противолодочного охранения (из них 14 противолодочных кораблей специальной постройки), в том числе несколько эскадренных миноносцев постройки 1920—1925 гг., но и они использовались главным образом для охранения крупных надводных кораблей.

Конвоирование транспортных судов в море осуществлялось в основном базовыми сторожевыми кораблями, имевшими слабое противолодочное вооружение. Находившиеся в составе противолодочных сил четыре эскортных авианосца смогли принять участие в конвоях только в 1944 г.

В поисках способов устранения последствий просчетов в сбалансировании сил флота японское морское командование привлекало к борьбе с американскими подводными лодками огромное количество не приспособленных для этого моторных и парусных рыболовных судов. Такие суда не были оснащены гидроакустической и радиолокационной аппаратурой и какого-либо эффекта в борьбе с лодками добиться не смогли.

Видя провал своих стратегических планов, японское военное руководство в дополнение к 14 специальным противолодочным кораблям, находившимся в строю, намечало в течение 1942—1945 гг. построить 233 эскортных корабля. Однако это намерение, не будучи обеспеченным возможностями промышленности, реализовано не было.

Слабость материально-технической базы и неподготовленность японского флота к противолодочной обороне создавали весьма благоприятные условия для действий американских подводных лодок на морских и океанских сообщениях Японии. Не испытывая серьезного противодействия, они потопили 1150 японских судов общей вместимостью примерно 4860 тыс. рег. тонн, что составило около 62% общих потерь торгового флота Японии<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> См.: Белли В. А. и др. Блокада и контрблокада, с. 706.

От оружия подводных лодок японцы потеряли свыше 80 боевых кораблей, в том числе линейный корабль, 8 авианосцев, 12 крейсеров, 37 эскадренных миноносцев и 24 подводные лодки<sup>1</sup>.

Недостаточно подготовленным оказался японский флот и к отражению ударов с воздуха. За время войны от ударов американской авиации погибло 750 торговых судов общей вместимостью 2467 тыс. рег. тонн, что составило 31,5% потерь торгового тоннажа, а также 112 крупных боевых кораблей, в том числе 6 линейных кораблей, 13 авианосцев, 20 крейсеров, 51 эскадренный миноносец и 22 подводные лодки<sup>2</sup>.

Таким образом, анализ состояния военно-морских флотов капиталистических государств в период второй мировой войны, динамики их развития, изменений структуры и соотношения сил в ходе военных действий, вызванных непредвиденными обстоятельствами, позволяет прийти к выводу, что проблема сбалансирования сил флота ни в одной из воевавших империалистических морских держав накануне второй мировой войны решена не была.

В чем же заключаются основные причины недооценки этой важной проблемы в довоенное время?

Разумеется, дело вовсе не в том, что экономика таких империалистических государств, как США, Англия, Германия и Япония, не смогла в условиях мирного времени создать необходимые по боевым качествам и количественному составу военно-морские силы. Вряд ли можно согласиться и с тем, что военная мысль этих стран оказалась неспособной определить цели и задачи военно-морских флотов в будущей войне, вытекающие из внешней политики государств, и выработать научно обоснованную программу строительства флота.

Истинными причинами такого положения являются:

— крупные, непоправимые просчеты внешней политики правящих кругов и военного руководства США и Англии, которые не сумели своевременно опознать в гитлеровской Германии потенциального врага, определить характер второй мировой войны, роль и место в ней своих флотов;

— авантюризм политики и стратегии фашистской Германии и милитаристской Японии, обреченное на провал стремление, начав войну, добиться в короткий срок мирового господства;

---

<sup>1</sup> См.: Морской Атлас, т. 3, ч. 2, л. 48.

<sup>2</sup> Там же.

— пренебрежение военных руководителей стран обеих коалиций богатым опытом первой мировой войны; переоценка боевых возможностей крупных артиллерийских кораблей; недооценка ударной мощи и перспектив развития подводных лодок и авиации, ставших фактически главными силами флота в вооруженной борьбе на море.

Несбалансированность сил флотов применительно к задачам выявилась уже в ходе развернувшейся вооруженной борьбы на море, что поставило все воюющие державы перед необходимостью в спешном порядке, ценой огромных усилий и предельного напряжения экономики исправлять допущенные просчеты. И только к моменту окончания войны флоты США и Англии стали в наибольшей степени сбалансированными применительно к возникавшим задачам.

Ограниченные экономические возможности фашистской Германии и милитаристской Японии по сравнению с возможностями США и Англии использовались лишь для развития тех сил флота, на которые падала основная тяжесть вооруженной борьбы на море в различные ее периоды. Это существенно сужало круг задач флота, лишало его такого важного качества, как универсальность. Объективно создавались выгодные условия для противника, позволяющие ему сосредоточить силы своего флота лишь на ограниченных направлениях, обеспечивать их действия именно в этой узкой сфере и добиваться успеха ценой сравнительно небольших усилий и материальных затрат.

Используя для борьбы на море главным образом подводные лодки, немцы заставили противника пережить немало горьких разочарований в стремлении защитить свои океанские коммуникации. Однако вследствие односторонности развития немецкий флот оказался беспомощным в борьбе с англо-американским флотом.

Военный флот относится к наиболее трудно восстанавливаемому виду вооруженных сил, восполнение потерь, воспроизводство кораблей и оружия которого связаны с большими затратами времени и материальных средств. Государства, сильные в экономическом отношении, справлялись с этой задачей в ходе войны в сокращенные сроки лишь при наличии исключительно благоприятных военно-политических условий. При отсутствии этих условий воспроизводство сил флота и тем более сбалансирование их в ходе войны являлись практически неразрешимыми проблемами. Особенно показательна в этом отношении Япония, которая не имела необходимой сырьевой базы и промышленные объекты которой постоянно подвергались ударам американской авиации.



Промышленные предприятия фашистской Германии также находились под ударами авиации союзников, однако, как правило, их было недостаточно для того, чтобы полностью лишить ее возможности восполнять понесенные флотом потери.

Английская промышленность в начале второй мировой войны с большим трудом восполняла потери в кораблях, так как ее предприятия подвергались ожесточенным ударам немецкой авиации. Только после того, как гитлеровская авиация прекратила массированные налеты на Англию, сосредоточив все усилия на советско-германском фронте, и только после огромной помощи США резко увеличились темпы строительства противолодочных кораблей, десантных судов и тральщиков, а также судов транспортного флота.

Вторая мировая война показала, что ни одна из воевавших капиталистических стран, промышленность которых испытывала удары противника, не смогла без помощи союзников устранить диспропорции в сбалансировании флота, организовать и осуществить воспроизводство сил и средств флота в ходе войны. Лишь промышленность США была в состоянии самостоятельно решить эту задачу. Этому способствовали недостижимость Американского континента для существовавших тогда средств вооруженной борьбы, а также большие мощности и высокий уровень экономики и военной промышленности США.

Отсутствие единства оперативно-стратегического мышления мешало правильно определить направления в создании различных родов оружия и видов вооруженных сил, что, в частности, выразилось в недооценке действий флота против берега. Лишь практика войны несколько изменила это положение и заставила англо-американское командование в ряде случаев создавать комбинированное сухопутно-морское руководство для проведения операций против берега, получивших развитие в основном на Тихоокеанском театре.

Ракетно-ядерная война, если она будет развязана империалистами, создаст новые условия для экономики всех стран, исключая возможность устранения просчетов в довоенном строительстве флота.

Теперь для всех апологетов империализма стала непреложной истина, состоящая в том, что ни один океан не защитит страну-агрессора от ударов стратегических ракетно-ядерных сил, стартующих из любых районов океана или с другого континента.

Вопросы сбалансирования советского ВМФ в довоенный и военный периоды (1921—1945 гг.). Начальная стадия ста-

повления советского ВМФ как вида Вооруженных Сил совпала с периодом разрухи, когда страна могла выделять на развитие вооруженных сил очень ограниченные средства. Для строительства новых кораблей таких средств было явно недостаточно. Поэтому X съезд РКП(б) принял решение ввести в строй корабли, оставшиеся от старого русского флота, причем главное внимание уделялось тем кораблям, которые можно было восстановить и использовать для защиты побережья от нападения врага с моря. Ни о какой сбалансированности флота в то время речи быть не могло.

Одновременно началась разработка теоретических основ советского военно-морского искусства. Трудности заключались в том, что воспользоваться теоретическим наследием старого русского флота и буржуазными военно-морскими теориями не представлялось возможным, так как они опирались на совершенно иные идейные и политические позиции, не говоря уже о совершенно разных экономических возможностях.

Советское военно-морское искусство пошло по самостоятельному пути. За основу были приняты теоретические положения о так называемой малой войне, ориентированной на оборонительные действия флота в своих прибрежных водах.

На многочисленных диспутах и дискуссиях высказывались различные точки зрения. Однако практический смысл, естественно, имели лишь те предложения, реализация которых не выходила за рамки экономических возможностей страны. Развитие флота было направлено на то, чтобы ценой наименьших материальных затрат создать силы, способные успешно отражать нападение противника на наше побережье с моря. Эта концепция на долгие годы определила главное предназначение флота — содействие своим войскам в решении задач на сухопутных ТВД, которое по мере развития Вооруженных Сил принимало различные формы — от непосредственной поддержки флотом армии с моря до проведения им самостоятельных операций, но с той же оперативной целью.

Основой флота являлись тогда силы ближнего действия — торпедные катера, авиация берегового базирования, береговая артиллерия и миное оружие. Комбинированное их использование, особенно на заблаговременно подготовленных позициях, при поддержке подводных лодок, крупных артиллерийских кораблей и береговых артиллерийских батарей, имевшихся в весьма малом количестве в составе флота, позволяло более или менее эффективно противодейство-

вать вражескому флоту в его памерении наносить удары по нашему побережью или высаживать морские десанты.

Таким образом, при развитии флота в то время исходили из необходимости решить с его помощью главную задачу — обеспечить оборону нашего побережья преимущественно в форме поддержки фланга армии огнем содействием. Однако, решая эту задачу, мы не сумели избежать ошибок. Как и флоты капиталистических стран, наш флот не имел и не строил специальных десантных кораблей. В редких случаях в практике боевой подготовки использовались так называемые подручные средства и неприспособленные транспорты. Эти ошибочные взгляды на развитие нашего флота сохранились вплоть до Великой Отечественной войны. И уже в ходе войны, когда встала проблема высадки десантов как весьма распространенного вида боевой деятельности, осуществляемой на морских флангах сухопутного советско-германского фронта совместно с армией, нам пришлось горько расплачиваться за пренебрежение к этому виду боевой подготовки флота и армии.

По мере восстановления промышленности и роста экономических возможностей страны открывались новые перспективы развития флота. В 1926 г. Совет Труда и Обороны утвердил первую шестилетнюю программу военного кораблестроения, которая предусматривала создание надводных кораблей и подводных лодок, предназначенных в основном для действий в своих прибрежных водах.

Как отмечалось выше, в 1928 г. Реввоенсовет Республики подтвердил, что главным назначением флота является содействие сухопутным войскам, которое, таким образом, должно оставаться основным отправным пунктом, определявшим требования к строительству флота на новом этапе. В годы первых двух пятилеток флот начал пополняться новыми крейсерами, эскадренными миноносцами, подводными лодками, сторожевыми кораблями и торпедными катерами.

Программа строительства большого океанского флота, принятая в 1938 г., намечала создание крупных артиллерийских кораблей, способных вести единоборство с сильным противником в открытом море. Вопросы же сбалансирования сил флота применительно к новым условиям ни в теории, ни в практике строительства флота должным образом решены не были.

В последние предвоенные годы советская военная мысль ориентировалась на создание и использование эскадр крупных подводных кораблей во главе с мощными линкорами и крейсерами, при этом недостаточно учитывались высокие

боевые возможности авиации как ударной силы в вооруженной борьбе на море. В то же время советская военная теория, ориентируясь на подводные корабли, не сумела обосновать необходимость иметь в составе океанского флота авианосцы, способные обеспечить прикрытие кораблей с их слабым зенитным вооружением за пределами зон досягаемости истребительной авиации берегового базирования. Вследствие этого нельзя было рассчитывать на успех действий кораблей в относительно удаленных районах моря, тем более в зонах, контролируемых вражеской авиацией.

Таким образом, создававшийся океанский флот фактически мог действовать лишь в своих прибрежных районах, его задачами по-прежнему оставались содействие войскам на сухопутных театрах и поддержка армии. Считалось, что флот может выполнять и такую задачу, как нарушение морских коммуникаций противника, но создание достаточных специальных сил для этого не предусматривалось.

Не были научно обоснованы и тактико-технические требования к строявшимся новым подводным лодкам. При этом исходили из ретроспективных потребностей, которые выявились еще в годы первой мировой войны, и не учитывали возможные изменения условий вооруженной борьбы в ближайшем будущем. Основная часть строящихся подводных лодок обладала небольшой дальностью плавания и небольшой автономностью. Подводные лодки, способные действовать в океане, предполагалось строить в незначительных количествах.

Как известно, принятую в 1938 г. программу военного кораблестроения к началу Великой Отечественной войны реализовать не удалось. Поэтому наш флот, хотя и значительно пополнился надводными кораблями, подводными лодками и самолетами, фактически оказался не сбалансированным применительно к тем задачам, которые ему предстояло решать. А в ходе войны флоту действительно пришлось решать совершенно новые задачи, не предусмотренные при обосновании его строительства. Вместо того чтобы содействовать глубоким наступательным операциям сухопутных войск, флот вынужден был обеспечивать оборону с моря и суши осажденных противником военно-морских баз, эвакуацию этих баз и приморских городов, осуществлять в спешном порядке формирование многочисленных флотилий для ведения оборонительных действий на Азовском море, на реках и озерах в глубине нашей территории. Для Балтийского и Черноморского флотов потребовалось спешно созда-

вать новую систему базирования в районах, находившихся под ударами противника.

В этой обстановке особенно остро сказались отсутствие специальных десантных кораблей, необходимого числа тральщиков, противолодочных кораблей и катеров, а также транспортных средств. Кроме того, оказалось недостаточно тралов для борьбы с неконтактными минами и мин с неконтактными взрывателями.

Отсутствие в составе флота необходимого числа противоминных кораблей привело к тому, что в период Великой Отечественной войны потери наших боевых кораблей, подорвавшихся на минах, составили на Черном море 24%, на Балтийском — 49% и на Северном — 22% общих потерь. На минах погибло 52% всех потерянных нами за войну эскадренных миноносцев. При этом нельзя не отметить, что потери на минах боевых кораблей капиталистических государств во второй мировой войне составили всего 7,7% общих потерь, а потери эскадренных миноносцев — 10,7%, т. е. в пять раз меньше, чем потери нашего флота.

Крайне недостаточное число вспомогательных и военнотранспортных судов вызывало серьезные затруднения при обеспечении воинских перевозок, для которых приходилось использовать боевые корабли и катера, отвлекая их от выполнения других задач. На Краснознаменном Балтийском флоте, например, в первые месяцы войны свыше 70% выходов торпедных катеров было совершено для перевозок различных воинских грузов.

Военно-воздушные силы нашего флота перед Великой Отечественной войной включали большое число самолетов. Однако специальная морская авиация была представлена только гидросамолетами ближней морской разведки. У нас не было противолодочной авиации. Для целей ПЛО сначала приспособили гидросамолет МБР-2, а затем колесные самолеты Д-3, Пе-2, Ил-4 и «Дуглас». Никакими специальными средствами поиска подводных лодок эти самолеты не располагали и фактически являлись вооруженными разведчиками. Для прикрытия кораблей и судов от воздушных атак в море приходилось использовать обычные фронтовые самолеты с малым радиусом действия, что затрудняло применение надводных кораблей и в ряде случаев приводило к большим потерям.

Наши корабли и суда во время Великой Отечественной войны действовали при остром и постоянном недостатке прикрытия с воздуха. По этой причине их потери от ударов

авиации противника составили на Черноморском флоте 47%, на Краснознаменном Балтийском — 26% и на Северном — 48% общего числа потерянных кораблей и судов.

Изменение характера сбалансирования нашего флота в ходе Великой Отечественной войны частично осуществлялось за счет поступления в состав ВМФ судов по мобилизации из народных комиссариатов внутренних дел, морского флота и речного флота, строительства новых кораблей и самолетов на отечественных заводах, а также получения некоторого числа кораблей от союзников.

Из гражданских организаций было мобилизовано более 1600 различных судов и катеров. На многих из них устанавливалось вооружение, а некоторые были переоборудованы. Однако все они имели низкие тактико-технические качества и могли решать лишь второстепенные боевые задачи или выполнять функции вспомогательных судов. Поэтому получение таких кораблей, катеров и судов не внесло существенных поправок в характер сбалансирования сил флота.

Судостроительная промышленность СССР до начала Великой Отечественной войны строила корабли всех классов. Основным направлением ее работы являлось строительство надводных кораблей 1 и 2 ранга, а также подводных лодок. Этому подчинялись организация производства, технология и характер кооперирования.

С началом войны направление строительства ВМФ резко изменилось. По решениям Государственного Комитета Обороны, принятым в июле 1941 г., строительство крупных кораблей, требующих больших трудозатрат, длительных сроков, дефицитных материалов, оборудования и вооружения, было приостановлено. Упор сделали на достройку легких подводных кораблей и создание различных боевых катеров.

В связи с эвакуацией южных заводов (около 30% валовой продукции) и развертыванием строительства танков на некоторых крупнейших судостроительных заводах военное судостроение оказалось, по существу, свернутым. Производственная мощность судостроительной промышленности и число рабочих, занятых в ней, сократились на 50%. Поэтому отечественная судостроительная промышленность в создавшихся необычайно трудных для нее условиях в полной мере обеспечить потребность флота в кораблях не смогла. В известной степени эта потребность удовлетворялась за счет кораблей, получаемых по ленд-лизу (22 тральщика, 108 охотников за подводными лодками, 86 торпедных катеров и несколько фрегатов). Однако эти меры не оказали практического влияния на сбалансированность нашего флота, к

концу войны он оказался сбалансированным лишь частично.

**Вопросы сбалансирования советского ВМФ в послевоенный период.** В первое послевоенное десятилетие основными задачами, определявшими строительство и развитие ВМФ, по-прежнему оставались содействие сухопутным войскам при проведении ими операций на приморских направлениях и нарушение близлежащих морских коммуникаций противника. Для выполнения этих задач флот должен был располагать значительным числом надводных кораблей различных классов, подводными лодками, сильной морской авиацией, морской пехотой и береговой артиллерией. Однако тяжелые раны, нанесенные нашей стране войной, не позволили сразу же после капитуляции фашистской Германии приступить к созданию такого флота. В течение длительного времени он продолжал оставаться не сбалансированным применительно к своим задачам.

В составе ВМФ не было необходимого числа океанских подводных лодок, противолодочных и противоминных кораблей. Флот не имел десантных кораблей. Самолеты морской авиации обладали малым радиусом действия, противолодочная авиация отсутствовала. Истребители могли прикрывать корабли в море только в узкой полосе, прилегающей к побережью, а зенитное вооружение кораблей оставалось слабым. Вспомогательный флот был представлен преимущественно маломореходными базовыми плавсредствами.

Таким образом, ВМФ продолжал оставаться прибрежным и, следовательно, в оперативно-стратегическом плане в войне с сильным морским противником был оборонительным фактором.

Четко определить основные требования к сбалансированию флота оказалось возможным только во втором послевоенном десятилетии, т. е. после восстановления промышленности и с началом технической революции в военном деле.

Техническая революция в военном деле, возросшие экономические возможности и выдающиеся достижения отечественной науки и техники, внедрение на флоте ракетно-ядерного оружия, атомной энергетики и радиоэлектронных средств позволили Центральному Комитету КПСС и Советскому правительству определить курс на строительство ракетно-ядерного океанского флота, полностью отвечающего требованиям советской военной доктрины. В кратчайшие сроки был создан качественно новый флот, способный выполнять задачи стратегического характера и вести успешную борьбу с сильным морским противником.

На базе глубоких научных исследований боевых возможностей новых сил и средств флота, анализа послевоенного развития военно-морских сил ведущих империалистических государств, опыта оперативной подготовки нашего и иностранных флотов были разработаны оперативно-тактические требования к новым силам флота и создана стройная теория военно-морского искусства, раскрывающая пути планирования развития этих сил и применения их в войне. Основой оперативно-тактических требований стало положение о том, что современный флот в силу универсальности стоящих перед ним задач должен иметь в своем составе разнородные силы специального назначения. При этом оптимальное количественное соотношение подводных лодок, надводных кораблей, частей авиации, морской пехоты, береговых ракетно-артиллерийских войск, а также вспомогательных судов и других средств обеспечения должно позволить созданным соединениям и тактическим группам самостоятельно или во взаимодействии с соединениями других видов Вооруженных Сил преодолевать противодействие противника и успешно выполнять задачи, возлагаемые на флот.

Научные исследования подтвердили, что таким требованиям может отвечать только сбалансированный флот и основу его мы уже имеем.

Современный флот, как уже отмечалось выше, — это очень сложная и многогранная организация, в составе которой имеются разнородные боевые силы, включающие кроме подводных лодок как главной ударной силы надводные боевые корабли различного предназначения, морскую авиацию, береговые ракетно-артиллерийские войска, морскую пехоту и разнообразные средства обеспечения. Количественный состав этих сил и их боевые возможности определяются необходимостью создания группировок для решения всех возникающих задач при самом неблагоприятном варианте их сочетаний, т. е. в тех случаях, когда выполнять эти задачи придется не последовательно, а одновременно.

На современном этапе условия деятельности флота изменились, в новом качестве начали действовать и силы тылового обеспечения — снабжения кораблей и судоремонта. Для решения этих задач сбалансированный флот должен иметь плавучий тыл, основу которого составляют мореходные океанские суда снабжения, плавамастерские и плавучие базы. Количественный состав этих средств и их оборудование должны обеспечить использование океанских сил с высоким оперативным напряжением, которое отвечает обстановке, складывающейся на океанских и морских театрах,



Коротко рассмотрев основные проблемы использования морской мощи государств, и прежде всего их военных флотов, в войнах и в мирное время, можно сделать следующие выводы.

1. Одно из основных качеств современных военно-морских сил — их универсальность, выражающаяся в способности этих сил решать многоплановые задачи.

Развитие средств вооруженной борьбы на море не просто повышало эффективность действий флота и не только расширяло сферу его возможного применения, но и оказывало непрерывное влияние на те задачи, которые на него возлагались.

Так, на определенном этапе развития флотов превалировали действия, связанные с борьбой против флота противника, в ходе которой решались задачи по завоеванию господства на море, особенно необходимого в эпоху парусных флотов.

В настоящее время доминирующую роль приобрели действия флота против берега. Если раньше действия флотов против берега были опосредствованы решением задач в борьбе против флота противника, то в современных условиях функцию фактора, определяющего развитие флотов и их военно-морского искусства, выполняют действия непосредственно против берега.

Рассматривая изменение задач, решаемых флотами в историческом плане, нельзя не отметить, что наиболее «древними» из них, но сохранившими свое значение и в современных условиях являются борьба на морских коммуникациях и морские десанты.

2. Специфической разновидностью военных действий в современных условиях являются локальные войны, которые ведутся империалистическими государствами практически непрерывно после окончания второй мировой войны. Опыт этих войн показывает, что военно-морской флот играет в них огромную роль и может быть использован (в рамках применения обычного оружия) при решении всех возможных задач, известных современному военно-морскому искусству и военным доктринам.

Действия флотов в локальных войнах тяготеют к решению задач в сфере «флот против берега». Имеющийся опыт применения флотов в локальных войнах отличается известной односторонностью, обусловленной характером этих войн, ведущихся, как правило, крупными империалистическими

державами против малых стран, освобождающихся или только что освободившихся от ига колониализма. Тем не менее изучение этого опыта позволяет видеть изменения средств и способов использования больших флотов и эволюционное развитие отдельных категорий военно-морского искусства.

3. Военно-морскому флоту как виду вооруженных сил и важнейшему компоненту морской мощи, обладающему специфическими свойствами, нередко приходилось выступать в качестве одного из орудий политики государств в различных исторических условиях. Эту особенность флота активно используют империалистические государства в отношениях со слабыми государствами. Были попытки применить эту форму использования морской мощи и против Советского Союза, однако они остались безрезультатными.

Советский Военно-Морской Флот в политике нашей партии и государства выступает как фактор стабилизации обстановки в различных районах мира, способствующий укреплению мира и дружбы между народами и сдерживанию агрессивных устремлений империалистических государств.

4. Многогранная деятельность военно-морского флота в войнах и в мирное время, широкий круг решаемых им задач, каждая из которых требует участия различных сил и средств, обусловили необходимость сбалансирования сил флота по различным критериям и признакам. Анализ боевого опыта флотов в войнах прошлого показывает, что несбалансированность их сил проявлялась не только в ограничении возможностей решить ту задачу, для которой были созданы данные силы, но и в выполнении ряда сопредельных, сопутствующих задач. В связи с этим сбалансирование сил флота может рассматриваться как определенная специфическая форма реальных материальных возможностей.

В свете этого положения в целом более сильный (по суммарному водоизмещению и числу кораблей), но несбалансированный флот может уступать по своим интегральным оперативным возможностям менее многочисленному, но правильно сбалансированному флоту. Проблема полного сбалансирования флота в решающей степени зависит от такого сложного процесса, как научное руководство его строительством.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Среди многих факторов, характеризующих экономическое и военное могущество страны, все более возрастающую роль приобретает морская мощь, выражающая реальную способность государства эффективно использовать Мировой океан в интересах коммунистического строительства. Чем выше уровень развития экономики нашей страны, тем большую значимость приобретает для нас Мировой океан как неисчерпаемый источник энергии, сырья и продовольствия, как сфера дальнейшего развития политических, экономических, научно-технических и военных связей со странами и народами земного шара.

Научно-технический прогресс обуславливает необходимость развития всех компонентов морской мощи в их интегральной связи, раскрывает новые возможности их реализации в различных отраслях народного хозяйства. С точки зрения экономики и международных отношений на первый план выступают транспортный и промысловый флоты, обеспечивающие эксплуатацию богатств Мирового океана и дальнейшее расширение экономических, научных и культурных связей с народами многих стран мира.

Вместе с тем все большее значение приобретают изучение Мирового океана как важного фактора, влияющего на состояние морской мощи государства, и открытие новых возможностей гидросферы Земли.

Но особая роль принадлежит военной стороне морской мощи страны, характеризующей реальные возможности советского Военно-Морского Флота защитить неприкосновенность морских рубежей Отчизны и обеспечить ее государственные интересы на море.

Важное место, которое занимает военно-морской флот среди других компонентов морской мощи государства в современных условиях, определяется стремлением империалистических держав с помощью вооруженных сил вообще и флотов в особенности повернуть ход мирового развития в свою пользу. Советскому Союзу чужды захватнические вой-

ны. Но социалистические завоевания советский народ будет защищать решительно, используя всю мощь нашей страны, в том числе и морскую, представленную таким компонентом, как Военно-Морской Флот.

Создание в нашей стране океанского ракетно-ядерного Военно-Морского Флота вызвало глубокие изменения во взглядах на его роль в системе Вооруженных Сил страны и способы использования. В связи с этим возникла острая необходимость в обобщении исторического опыта вооруженной борьбы на море в той его части, в какой он связан с современными проблемами строительства и использования флота. Эту цель и ставил перед собой автор, полагая в то же время, что настоящий труд является далеко не исчерпывающей попыткой сделать такое обобщение.

В ходе исследования путей развития флотов, форм и способов их применения в войнах и в мирное время постоянно учитывалось, что они всегда являлись составной частью единого целого — вооруженных сил государства, а также и то, что взаимосвязь всех видов вооруженных сил и взаимопроникновение сфер их действий постоянно усиливались. Удельный же вес каждого вида вооруженных сил изменялся в зависимости от состава коалиций противников, политических целей войны, вооружения и его боевых свойств.

Научно-технический прогресс в военной области выдвинул новые критерии для определения реальной боевой мощи каждого из видов вооруженных сил, главным среди которых является способность наиболее рационально использовать такое решающее средство вооруженной борьбы, как ракетно-ядерное оружие. Поэтому на первый план вышли силы, обладающие ракетно-ядерным стратегическим оружием межконтинентальной дальности.

Наиболее совершенным носителем современного оружия стали подводные лодки, стартовыми позициями которых является практически весь Мировой океан. Флот концентрирует многочисленные мобильные носители стратегического оружия. Каждый из них может нести большое число дальнобойных ракет и способен маневрировать стартовыми позициями на площади, во много раз превышающей площадь, которую могут использовать ракетные войска наземного базирования. Морские носители стратегических средств обладают также способностью маневрировать по глубине, укрываясь толщей воды и используя ее не только для защиты, но и для маскировки, что в большой степени повышает живучесть морских стратегических систем оружия. Таким образом, объективные условия вооруженной борьбы в ядерной

войне выдвигают в качестве ударной ракетно-ядерной силы ракетно-ядерный флот, рационально сочетающий новейшие достижения науки и техники, огромную ударную мощь и мобильность, живучесть стратегических средств и высокую готовность к их немедленному использованию.

В эпоху научно-технической революции военно-морские силы приобрели значение одного из важнейших стратегических факторов, способных путем прямого воздействия на группировки войск противника и жизненно важные объекты на его территории оказать значительное, а порой и решающее влияние на ход войны.

Возрастающее значение военно-морских флотов в вооруженной борьбе отражено в военных доктринах империалистических государств, главные из которых ориентируются на океанскую стратегию. Эта стратегия отражает не только военные, но и коренные экономические и политические интересы на море ведущих держав капиталистического мира. Таким образом, анализ современной расстановки сил на международной арене и бурное развитие военных флотов в послевоенный период дают основания утверждать, что значение борьбы на море возросло и будет увеличиваться в дальнейшем.

Несомненно и то, что, когда основные политические полюсы мира разделены океанами, успех политических мероприятий и решения стратегических задач будет и впредь в значительной мере зависеть от мощи флота и его реального вклада в вооруженную борьбу.

Важнейшим периодом в истории развития военно-морских флотов и искусства их использования является послевоенный. Именно в это время произошли самые значительные и глубокие качественные изменения материальной базы вооруженной борьбы на море, а также оперативного искусства и тактики ВМФ.

Характерной чертой послевоенного периода является всеобщее признание возрастающей роли вооруженной борьбы на море, а следовательно, и значения океанских направлений и театров военных действий в современной войне. Это подтверждается тем, что сейчас в отличие от Великой Отечественной войны нам противостоит коалиция морских держав, располагающих мощными современными флотами, способными решать в войне стратегические задачи. Империалисты превращают Мировой океан в обширный и, по их мнению, менее опасный для их стран по сравнению с сушей плацдарм стартовых позиций баллистических ракет подводных лодок и авианосной авиации, нацеленных на Советский

Союз и страны социалистического содружества. И наш Военно-Морской Флот должен быть способен противостоять этой реальной угрозе.

Но рассмотренные нами военные аспекты оказали влияние не только на роль военно-морских флотов. Они, оставаясь эффективным и неперменным средством вооруженной борьбы, вместе с тем постоянно используются в качестве инструмента политики государств в мирное время. Море — ничье, и поэтому флоты не встречаются в своей деятельности многих ограничений, которые препятствуют использованию в политических целях других видов вооруженных сил в мирное время.

В настоящее время наблюдается новый этап борьбы за раздел и освоение собственно океанов в экономических и военных целях. Мировой океан становится объектом своеобразной экспансии империалистических государств. Очевидно, что в этой борьбе военно-морские флоты как оружие политики будут занимать важное место.

Заинтересованность в освоении Мирового океана объясняется его поистине неисчерпаемыми богатствами. Все они могут быть наиболее полно использованы в интересах человечества лишь в том случае, если моря, океаны и их дно останутся сферой мирного сотрудничества.

Ясно, что новым экспансионистским устремлениям империалистов на океанах, направленным против стран социализма, может противостоять наша морская мощь, способная оказать на них отрезвляющее воздействие.

Наш флот является неотъемлемой частью Вооруженных Сил страны, стоящих на страже безопасности Родины. Его развитию уделяют большое внимание партия, правительство и весь советский народ.

Создание современного Военно-Морского Флота стало возможным благодаря мощному военно-экономическому потенциалу нашей страны, крупным достижениям отечественной науки и техники, а также благодаря внедрению научных методов в процесс руководства строительством флота. Создание советского океанского ракетно-ядерного флота, способного решать стратегические задачи в океанах, было выдающимся событием, рассеявшим иллюзорные надежды империалистических агрессоров на то, что в сфере вооруженной борьбы на море они не имеют сильного противника. Это событие можно поставить в один ряд с важнейшими событиями недалекого прошлого, оказавшими решающее влияние на мировую политику, такими, как создание атомного оружия, означавшее конец монополии американских империалистов

на важнейшие средства вооруженной борьбы, и создание межконтинентальных баллистических ракет, ликвидировавшее недосыгаемость Американского континента.

Советский флот является не только средством защиты нашей Родины, но и одним из факторов сдерживания войны. Он служит важным инструментом политики в мирное время, осуществляя защиту интересов Советского Союза и поддержку дружественных стран. Необходимо заметить, что методы решения многих технических проблем при создании кораблей и военно-морского оружия нашего флота носят ярко выраженный специфический характер. Корабли советского флота и их оружие составляют новое, оригинальное направление в развитии флотов мира.

В поисках путей развития флота мы исходили не из простого копирования флота самой мощной морской державы мира. Состав флота, его оружие, конструкции кораблей и организация сил определялись прежде всего задачами, которые ставит перед Вооруженными Силами, а следовательно, и перед флотом политическое руководство страны, ее экономическими возможностями, а также условиями, в которых флоту приходится решать эти задачи.

Революция в военном деле привела к существенным сдвигам во всех областях военной теории и практики. Она вызвала изменения и в организации Военно-Морского Флота, вторглась в область военно-морского искусства от тактики до стратегического использования ВМФ. Это повлекло за собой разработку современного военно-морского искусства, которое характеризуется новыми категориями и своеобразным преломлением прежних понятий и принципов. Однако это искусство на определенном этапе сосуществовало с элементами «старого» искусства. Примерами этого могут служить оперативное искусство и тактика Военно-Морского Флота, существовавшие в начале процесса внедрения во флот ядерного оружия и ракет. Тогда традиционная тактика ударных надводных сил, базирующаяся на боевом использовании корабельной артиллерии и обычных торпед, должна была приспособиться к использованию носителей принципиально нового оружия, обладающего значительно большими боевыми возможностями. Оперативное искусство должно было выработать рациональные методы планирования и ведения операций в условиях применения ракетно-ядерного оружия наряду с обычным. Это определило особенности боевых порядков и оперативного построения сил и обеспечило максимальную эффективность при использовании смешанных ударных групп или эшелонов сил,

В настоящее время генеральная линия в строительстве флота ориентирована на создание сбалансированного флота. Советский флот располагает теорией применения сил в современных условиях и системой строительства материальной базы вооруженной борьбы на море. Опираясь на эту прочную базу и уже приобретенный опыт, наша страна будет и впредь реализовывать предпосылки для дальнейшего укрепления своего морского могущества.

Развитие средств вооруженной борьбы предъявляет все более высокие требования к морально-боевым качествам личного состава. Победу в современной войне смогут одержать лишь Вооруженные Силы, состоящие из безгранично преданных партии и советскому народу, дисциплинированных, обладающих высокой общей и специальной подготовкой, физически закаленных и выносливых воинов. Еще более строгие требования предъявляются к личному составу флота, особенно к командирам кораблей. Поэтому параллельно с ростом материальной базы флота и развитием военно-морского искусства объективно необходима разработка новых способов и форм обучения и воспитания, позволяющих формировать подлинных мастеров своего дела, искусных мореплавателей и специалистов военного дела.

В ходе борьбы за построение коммунистического общества нашей Родине пришлось пройти через трудные испытания. Империалисты со дня рождения Советского государства не переставали вынашивать планы его военного разгрома. Они уже не раз пытались уничтожить его военной силой.

В годы гражданской войны главной силой, на которую делал ставку империализм, были сухопутные войска интервентов и внутренней контрреволюции. Флоты империалистических держав в этой борьбе играли только вспомогательную роль. Задуть нашу революцию им не удалось. Созданная в огне войны Красная Армия при поддержке флота разгромила силы врагов, изгнала их за пределы Советского государства и отстояла завоевания Октября. Но империализм не изменил своей агрессивной природы. Он вскормил фашизм — свое самое ужасное порождение — и в 1941 г. двинул эту силу против нашей Родины. Развернулась невиданная по своим масштабам и ожесточенности битва между ударными силами империализма и первой социалистической державой. И снова империалисты в качестве главной силы в этой борьбе выдвинули сухопутные армии гитлеровской Германии. Военно-морские флоты и на этот раз продолжали играть хотя и важную, но все же второстепенную роль. Доблестные Сухопутные войска Советской Армии при



всемерной поддержке других видов Вооруженных Сил разгромили самую мощную за всю историю человечества вооруженную силу реакции. Советская Армия показала себя в этой борьбе несокрушимой силой.

И после победы во второй мировой войне сил социализма и прогресса империализм не сложил оружия. Он продолжает вынашивать планы военного разгрома стран социалистического содружества. Империалисты не только не оставили надежды пересмотреть итоги исторических битв XX века, установить мировое господство, но и еще больше усилили агрессивность во всех областях: экономической, политической, идеологической и военной. Облик современного империализма проявляется прежде всего в милитаризации экономики, создании военно-промышленного комплекса, бешеной гонке вооружений. Главным предназначением его вооруженных сил является подготовка к войне против Советского Союза и других социалистических стран, подавление национально-освободительного движения.

В отличие от прошлого, когда основной вооруженной силой империализма являлись сухопутные армии, в современных условиях одна из главных ролей в вооруженной борьбе против стран социализма отводится военно-морским силам. Однако, учитывая опыт истории, доказавший полную несостоятельность военных доктрин, ориентированных на применение одного вида вооруженных сил или одного рода оружия, империалисты предусматривают также развитие сухопутных, военно-воздушных и ракетных войск.

Одной из причин, вызвавших перенос центра тяжести на военно-морские силы, является то, что сейчас агрессивные силы империализма представлены блоком морских держав, обладающих мощными, занимающими выгодные стратегические позиции военно-морскими силами, располагающими многочисленными базами. Кроме того, внедрение достижений научно-технического прогресса коренным образом изменило задачи флотов. Их основным назначением стали удары с морских направлений по объектам на территории противника. Они стали способны быстро и решающим образом непосредственно влиять на ход вооруженной борьбы практически на всех театрах военных действий. Военно-морские силы постепенно становятся главным носителем ядерного оружия, способного поражать противника на всех континентах и морях. В связи с этим империалисты все большее предпочтение отдают океанской стратегии, войне с моря против берега. Значительную роль в переносе центра тяжести на военно-морские силы сыграл и исторический опыт

неудачных походов против СССР самых могущественных сухопутных армий империализма.

В результате последовательного претворения в жизнь Программы мира, принятой на XXIV съезде КПСС и получившей свое органическое продолжение и развитие в документах XXV съезда партии, продолжается процесс разрядки международной напряженности, важными этапами которого явились успешное завершение совещания в Хельсинки по безопасности и сотрудничеству в Европе, а также подписание в июне 1979 г. Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Леонидом Ильичом Брежневым и президентом США Дж. Картером второго Договора между СССР и США об ограничении стратегических наступательных вооружений (ОСВ-2), ознаменовавшего конкретный шаг на пути оздоровления всего международного политического климата.

Нынешним достижениям на пути к миру предшествовали коренные изменения соотношения экономических и военных сил в пользу социализма. Это стало возможным благодаря мудрому руководству Коммунистической партии, самоотверженному труду советского народа, массовому героизму советских воинов в годы тяжелых военных испытаний, огромному трудовому и политическому подъему, с которым вся страна продолжает выполнение начертанных партией величественных планов. Однако на нашей планете еще активно действуют силы империалистической реакции и агрессии, не оставляющие попыток подорвать процесс укрепления мира и оздоровления международной обстановки. Эти силы не обезврежены, опасность войны еще не устранена. Партия учит, что, пока существует империализм, агрессивная природа которого не изменилась, остается реальной опасностью возникновения новой мировой войны. В ведущих капиталистических государствах не ослабевает подготовка материально-технической базы к войне, растут военные бюджеты, создаются новые системы вооружения, и прежде всего новейшая подводная ракетно-ядерная система.

Все это определяет закономерность усилий, которые предпринимаются в нашей стране для развития Военно-Морского Флота — основного компонента морской мощи государства, способного противостоять океанской стратегии империализма. Морская мощь СССР направлена на обеспечение благоприятных условий строительства коммунизма, интенсивное наращивание экономического могущества страны и неустанный укрепление ее обороноспособности.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие . . . . .	3
<b>Глава I. Океан и морская мощь государства . . . . .</b>	<b>12</b>
Различные взгляды на морскую мощь государства . . . . .	—
Океан и его значение . . . . .	19
Транспортный и промысловый флоты — составные части морской мощи государства . . . . .	47
Международно-правовые проблемы океана . . . . .	74
<b>Глава II. Страницы истории военных флотов . . . . .</b>	<b>92</b>
Флоты западных стран в XVI—XIX веках . . . . .	95
Российский флот в XVII—XIX веках . . . . .	102
Флоты в войнах конца XIX — начала XX века . . . . .	125
Флоты в первой мировой войне . . . . .	138
Флоты во второй мировой войне . . . . .	154
Создание советского флота . . . . .	180
Советский флот во второй мировой войне . . . . .	203
<b>Глава III. Развитие военных флотов после второй мировой войны . . . . .</b>	<b>225</b>
Военные доктрины США и НАТО . . . . .	228
Развитие флотов империалистических государств . . . . .	245
Развитие советского флота . . . . .	258
Совершенствование сил и средств флотов . . . . .	274
<b>Глава IV. Современные проблемы военно-морского искусст- ва . . . . .</b>	<b>308</b>
Стратегическое использование флота . . . . .	—
Флот против флота и флот против берега . . . . .	318
Некоторые теоретические вопросы военно-морского искус- ства . . . . .	330
Флоты в локальных войнах империализма . . . . .	346
Флоты в мирное время . . . . .	362
Проблемы сбалансирования флотов . . . . .	373
<b>Заключение . . . . .</b>	<b>408</b>

МОРСКАЯ МОШЬ  
ГОСУДАРСТВА



С. П. ЮРИШОВ