

МОРСКАЯ ПОЛИТИКА КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ ЭПОХИ «НОВОГО МАРИНИЗМА»

Морская политика на рубеже XIX – XX вв. стала самостоятельным актором международных отношений ведущих государств, прежде всего Германии, Англии, России, Франции, Италии, Турции, а так же США и Японии. Данный период в истории получил наименование эпохи «нового маринизма», эпохи, когда гонка морских вооружений стала определяющим фактором узловых противоречий в Европе, приведших мир в 1914 г. к Первой мировой войне.

Ключевые слова: *геополитика, эпоха «нового маринизма», морская политика, морская сила, национальные интересы.*

Ключевым аспектом милитаризации крупнейших европейских держав – Германии, Англии, России, Франции, Италии, а так же США и Японии конца XIX – начало XX вв., стало стремительное наращивание морских вооружений. В науке данный период учеными был назван эпохой «нового маринизма», – период зарождения и господства теорий морской мощи А.Т. Мэхена и Ф. Колумба, влияние которых вышло далеко за рамки национальных адмиралтейств и морских штабов. Правительства многих стран, и в первую очередь Германия и Великобритания, пришли к выводу, что настало время, когда основным аргументом как в борьбе за усиление своих позиций, так и в борьбе за передел колоний в еще свободных «вакуумах власти», проведении эффективной международной политики и удовлетворения геополитических амбиций становится флот. Более того, стремительно росло убеждение, что без такого довода, как «sea power» («морская сила»), достичь статуса великой державы уже невозможно.

В основу эпохи «нового маринизма» было положено практическое воплощение Англией и Германией концепций морских теоретиков в противоборстве за мировое господство и стремительное включение в

¹ © Анатолий Петрович Павленко, Аспирант кафедры всеобщей истории, политологии и социологии Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, 690014, Россия.

орбиту морского вооружения России, Франции, Италии, Турции, США, Японии. По мнению автора, морская политика ведущих государств в это время приобрела характер одного из основных направлений государственной политики по обеспечению национальных интересов в международных делах. Получив теоретическое обоснование в виде геополитических теорий Ф. Ратцеля, Р. Челлен, А. Мэхена, Ф. Коломбо, Видаль де ля Блаш, Дж. Макиндера и свое законное право на существование, она стала выступать вектором, суммирующим национальные интересы государства. Мировая история создания и использования флотов выявила две основные тенденции влияния морской силы на роль государства в мировом сообществе.

Во-первых, нация, не владеющая морской силой или ее утратившая, лишается вместе с тем и решающего голоса в мировых вопросах, а с ним и уверенности в своей независимости и безопасности.

Во-вторых, морская сила государства приносит ему наибольшую пользу только при условии непрерывного своего развития и совершенствования, без скачков и перерывов.

История политики показывает, что в мировом балансе сил решающую роль играли и продолжают играть государства, реально способные контролировать ситуацию в стратегически важных районах Мирового океана. Исторически сложилось приоритетное отношение некоторых стран к тому или иному виду вооруженных сил. Одни преимущественно развивали сухопутные войска (Германия, Наполеоновская Франция), другие – военные флоты, не умаляя при этом значение армии (Великобритания, США). Так, в 1900 г., вице-президент США Т. Рузвельт, высказал мысль о том, что США должны обеспечить себе преимущества, которые предоставят им возможность сказать свое слово в определении судьбы океанов Востока и Запада. Важнейшим фактором, определившим формирование такой идеологии явилась составляющая на протяжении всего XX века основу всей внешней политики Белого дома концепция мировой гегемонии, достижение которой считается возможным только при установлении господства в океанских просторах. Последнее рассматривается также в качестве условия успешного решения задач в каком-либо районе для достижения частных целей конкретных операций. Поэтому в последнее время американцы фактически рассматривают проблему господства на море в двух аспектах – военно-политическом и оперативно-тактическом. Первый аспект проблемы – предмет заботы правительства, второй стоит в центре внимания военного руководства. Завоевание господства на океанских театрах обеспечивается общим развитием вооруженных сил (прежде всего флота), выгодным расположением своих сил в Мировом океане, укреплением системы военных блоков и широкой практикой

политического партнерства, иначе говоря, созданием такой благоприятной обстановки, при которой обеспечивались бы стратегические и оперативно-тактические условия, гарантирующие ослабление возможностей противника в ведении вооруженной борьбы на океанских театрах.

Проблемами господства на море в той или иной степени занимались многие зарубежные и отечественные мыслители¹, которые пытались обобщить опыт ведения войны на море и дать некоторые рекомендации флотоводцам по познанию процессов войны на море. Это был в целом эмпирический уровень познания процессов ведения вооруженной борьбы на море, содержащий элементы военно-морской теории и военно-морского искусства. Фактически же, родоначальниками так называемого «океанского» направления геополитики, которое исходило из особенностей географического положения ведущих морских держав – США, Великобритании и обслуживало интересы правящих кругов этих стран, явились американский адмирал Альфред Мэхэн и британский географ и политик Хэлфорд Дж. Маккиндер.

Офицер американских Union Navy, А. Мэхэн преподавал с 1885 года Историю военного флота в «Naval War College» в Нью-Порте (Роуд-Айленд). В 1890 году он опубликовал свою первую книгу, ставшую почти сразу же классическим текстом по военной стратегии. «Морские силы в истории (1660 – 1783)»². Далее следуют с небольшим промежутком другие работы: «Влияние Морской Силы на Французскую Революцию и Империю (1793 – 1812)»³, «Заинтересованность Америки в Морской Силе в настоящем и в будущем»⁴, «Проблема Азии и ее воздействие на международную политику»⁵ и «Морская Сила и ее отношение к войне»⁶ и другие были посвящены одной теме – определяющей роли морской мощи в судьбах народов и государств. Практически все книги были посвящены одной теме, – теме «морской силы», «sea power». Имя Мэхэна стало синонимично этому термину.

А. Мэхэн был не только теоретиком военной стратегии, но активно участвовал в политике. В частности, он оказал сильное влияние на таких

¹ См.: Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. 1660 – 1783. – СПб., 1896; Кладо Н.Л. Современная морская война. – СПб., 1905; Немитц А.В. Морской вопрос в России // Морской сборник, 1908, № 2, 3 и др.

² Alfred Mahan. The influence of Sea Power in history (1660 – 1783), 1890; на русском А. Мэхэн «Влияние морской силы на историю (1660 – 1783)». – М.— Л., 1941.

³ Alfred Mahan. The influence of sea power upon the French revolution and empire (1793 – 1812), – Boston, 1892; А. Мэхэн. Влияние морской силы на Французскую Революцию и Империю (1793 – 1812), – М. – Л., 1940.

⁴ Alfred Mahan. The Interest of America in Sea Power, 1897.

⁵ Alfred Mahan. Problem of Asia and its effects upon international politics, 1900.

⁶ Alfred Mahan. The Sea Power in its relations to the war, – Boston, 1905.

политиков, как Генри Кэбот Лодж и Теодор Рузвельт. Более того, если ретроспективно посмотреть на американскую военную стратегию на всем протяжении XX века, то видно, что она строится в прямом соответствии с идеями Мэхэна. Причем, если в Первой мировой войне эта стратегия не принесла США ощутимого успеха, то во Второй мировой войне эффект был значительным, а победа в холодной войне с СССР окончательно закрепила успех стратегии «морской силы».

Главными факторами, влияющими на морскую мощь нации он считал: географическое положение и открытость морям, размеры территории и ее конфигурацию, климат; естественную производительность; численность населения и особенно той ее части, которая способна обслуживать флот; национальный характер и способность народа к занятию торговлей; способность правительства управлять государством и завоевывать территории¹. А. Мэхэн перенес на планетарный уровень принцип «анаконды», примененный в ходе гражданской войны 1861 – 1865 гг. американским генералом Мак-Клелланом. Суть его заключалась в блокировании территорий противника с моря и по береговым линиям с целью стратегического истощения. По мнению А. Мэхэна, евразийские державы (Россия, Китай, Германия) следует удушать путем сокращения сферы их контроля над береговыми зонами и ограничения возможностей выхода к морским пространствам. Кратчайший путь США к господству на море, по мнению Мэхэна, лежит через уничтожение в бою главных военно-морских сил противника².

Хэлфорд Маккиндер же разработал глобальную геополитическую модель, согласно которой береговые пространства Евразии образуют «внутренний полумесяц», а острова и континенты за его пределами «внешний полумесяц». Европу, Азию и Африку он включил в Мировой Остров. Х. Маккиндер сформулировал концепцию «Хартленда» (сердца земли). Под Хартлендом понималась Евразия, которая оценивалась как гигантская естественная крепость, недоступная для морских империй и богатая природными ресурсами³. Доказывая необходимость наращивания морского могущества Великобритании с целью расширения ее влияния в мире, Х. Маккиндер не разделял мнения А. Мэхэна относительно априорного преимущества морских держав над континентальными.

Здесь вполне логично следующее добавление: в дальнейшем активным последователем «океанского» направления в геополитике стал

¹ Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. 1660 – 1783. – СПб, 1896. – С. 1 – 2, 33 – 34, 48 – 49, 64 – 65.

² Там же. – С. 51 – 56.

³ Маккиндер Х.Дж. Географическая ось истории // Полис, 1995, № 4. – С. 169.

американский ученый Николас Спайкман (1893 – 1943 гг.). Основной идеей Спикмена было то, что Макиндер, якобы, переоценил геополитическое значение heartland'a. Эта переоценка затрагивала не только актуальное положение сил на карте мира, в частности, могущество СССР, но и изначальную историческую схему. Спикмен считал, что географическая история «внутреннего полумесяца», rimland, «береговых зон», осуществлялась сама по себе, а не под давлением «кочевников Суши», как считал Макиндер. С его точки зрения, heartland является лишь потенциальным пространством, получающим все культурные импульсы из береговых зон и не несущим в самом себе никакой самостоятельной геополитической миссии или исторического импульса. Rimland, а не heartland является, по его мнению, ключом к мировому господству. Геополитическую формулу Макиндера «Тот, кто контролирует Восточную Европу, доминирует над heartland`ом; тот, кто доминирует над heartland`ом, доминирует над Мировым Островом; тот, кто доминирует над Мировым Островом, доминирует над миром» Спикмен предложил заменить своей «Тот, кто доминирует над rimland доминирует над Евразией; тот, кто доминирует над Евразией держит судьбу мира в своих руках»¹.

Продолжая увеличивать свои сухопутные вооруженные силы, Германия приступила к строительству мощного военно-морского флота, чего не могли допустить Англия, Франция, Россия и др. Гонка морских вооружений, в которой были заинтересованы тяжелой индустрии и связанные с ними финансовые круги, резко обострила экономическое, политическое и колониальное соперничество между державами².

В конце XIX в. германский военный флот, занимая пятое место в Европе (пропустив вперед Великобританию, Францию и Россию), должен был ограничиваться лишь обороной морского побережья страны, в то время как британский флот являлся флотом «открытого моря»³. Серьезной попыткой к усилению флота и вместе с тем первым шагом на пути морского соперничества был разработанный А. Тирпицем в 1897 г. проект закона об увеличении германского флота. В соответствии с ним предусматривалось увеличить в течение семи лет военно-морские силы до 17 линейных кораблей, 8 броненосцев II класса, 9 больших и 26 малых

¹ Spykman N. The Geography of the Peace. – N.Y., 1944.

² Ерусалимский А.С. Германский империализм: история и современность (Исследования, публицистика). – М., 1964. – С. 139; Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. – Первая мировая война. Пролог XX века. – М., 1998. – С. 537 – 554.

³ В 1898 году германский флот состоял из 9 броненосцев, причем 7 из них были построены в 1868 – 1873 гг. и, как боевые единицы, совершенно устарели (Н. Полетика. Возникновение мировой войны. – М., 1935. – С. 137).

крейсеров, кроме того, создать резерв из 2 линейных кораблей, 3 больших и 4 малых крейсеров. Законопроект устанавливал, что «для поддержания торговых интересов» Германия должна иметь в заграничном плавании до 23 военных кораблей. В марте 1898 г. рейхстаг большинством голосов одобрял представленный законопроект¹.

В то время британский Королевский флот, обладая рядом стратегически важных опорных пунктов или контролируемых территорий, обеспечивал прикрытие морских коммуникаций, а его господство на морях гарантировало стабильное функционирование как юридически оформленной, так и «неформальной» Британской колониальной империи². В 1889 г. в британском парламенте был принят закон о крупном финансировании строительства военно-морского флота. Фактически он оказался первым в ряду современных законов, направленных на развитие военно-морских сил. Увеличение таких ассигнований было обосновано тем соображением, что британский флот должен быть сильнее флотов двух самых крупных после Великобритании морских держав, вместе взятых³.

Германия, к концу XIX века набрав быстрый темп экономического развития, обладала довольно скромными колониальными владениями, при этом обладание ими, в конечном счете, зависело от воли британского соперника, который господствовал на морях, находясь на подступах ко всем этим колониям. Но дело было не только в колониях. Английский флот в любой момент мог блокировать германское побережье, отрезав этим пути для немецкой заморской торговли, что парализовало бы германскую промышленность, нуждающуюся в импортном сырье и рынках сбыта. Строительство мощного военно-морского флота, имевшее антибританскую направленность, стало ядром германской «мировой политики». Как отмечал академик В.М. Хвостов, «флот был самым крупным политическим проявлением германского империализма»⁴. Речь шла о переделе мира. Как впоследствии отмечал А. Тирпиц: «Вопрос шел о том, что не опоздали ли мы принять участие в почти уже закончившемся разделе мира». Поскольку, по его мнению, еще не поздно было переделить мир, «попытку создания морского могущества необходимо было предпринять без всяких проволочек»⁵.

¹ Шацлло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. Накануне Первой мировой войны (1906 — 1914 гг.). — М.: Изд. Наука, 1968. — С. 30.

² Warner K. Grossbritannien, Russland und Deutschland: Studien zur britischen Weltreichpolitik am Vorabend des ersten Weltkrieges. — München, 1980. — S. 38.

³ Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. — Проблемы британской истории. 1972. — М., 1972. — С. 169.

⁴ Хвостов В.М. Предисловие. Бюлов Б. Воспоминания. — М. — Л., 1935. С. 11.

⁵ Тирпиц А. Воспоминания. — М., 1957. — С. 99

В то время, когда А. Тирпиц выступил инициатором принятия первого закона о флоте, Великобритания владела 38 линкорами 1-го класса и 34 крейсерами 1-го класса. В результате реализации закона о флоте германский флот должен был иметь 19 линейных кораблей. Воспользовавшись тем, что Англия была отвлечена на войну с бурами, Тирпиц добился в 1900 г. согласия рейхстага на двойное увеличение числа линейных кораблей по сравнению с законом 1898 г., т.е. до 38 линкоров. Но и это не являлось пределом его мечтаний. Еще в сентябре 1899 г. в докладе кайзеру Тирпиц говорил о флоте, который должен был бы состоять из 45 линкоров с тяжелыми крейсерами сопровождения¹.

Как отмечает Б.М. Туполев, тесная взаимосвязь развития военно-морских сил Германии с колониальной политикой проявилась в активных поисках командованием флота опорных пунктов и угольных станций на стратегически важных коммуникациях: на Красном море, в Малаккском проливе, на Аравийском полуострове и т.д. Гонкой морских вооружений глава германского военно-морского ведомства адмирал А. фон Тирпиц намеревался заставить Британию считаться с Германией, как с «равноправным» партнером в колониальных вопросах, полагая вместе с тем, что рычаг германской «мировой политики» находится в Северном море, а его действие распространяется по всему земному шару. Флот должен был быть достаточно сильным в количественном отношении и располагать техническими преимуществами, чтобы иметь шанс нанести британскому флоту такие потери, которые, во всяком случае, серьезно подорвали бы его мощь².

Реализация программы А. Тирпица вызвала ответную реакцию не только в Великобритании, как «владычицы морей», но и в США, России, Франции, Японии, Турции и других странах. Так, первый лорд адмиралтейства Дж. Фишер провел в 1904 – 1905 гг. реформы, призванные любой ценой сосредоточить в Северном море мощную военно-морскую группировку, в случае необходимости даже за счет утраты преобладающих позиций в других регионах. В составе четырех эскадр самые крупные корабли были сконцентрированы в прибрежных водах метрополии, что было осуществлено, в частности, путем ликвидации северитихоокеанской и южноатлантической эскадр³.

¹ Kennedy P. Maritime Strategieprobleme der deutsch – englischen Flottenrivalitat. – Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871 – 1914. – Dusseldorf, 1972. – S. 180 – 181.

² Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.). – Новая и новейшая история. № 3, 1982. – С. 134 – 135.

³ Bacon R.H. The Life of Lord Fisher of Kilverstone. —London, 1929, v. I. – P. 277, 282, 296 – 298; Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. – Первая мировая война. Пролог XX века. – М., 1998. – С. 541.

Однако важнейшим мероприятием, осуществленным Фишером, было строительство сверхтяжелого быстроходного линейного корабля «Дредноут», оснащенного крупнокалиберной артиллерией. Сооружение дредноутов выводило британский флот на качественно новый уровень. В свою очередь, германский рейхстаг в 1906 г. принял очередной закон о флоте, который предусматривал строительство 6 боевых кораблей класса «дредноут». Уже в 1908 г. у Германии было 9 дредноутов, а у Англии – 12, что свидетельствовало о существенном усилении германских военно-морских сил¹.

Чем яснее становились очертания военного столкновения с Германией, тем настойчивее крупнейшие европейские державы пытались использовать складывающиеся политические противоречия конца XIX – XX начала веков в своих интересах. Так, Великобритания использовала в своих интересах противоречия между Германией и Россией, с одной стороны, между Германией и Францией, – с другой. Однако на войну за возвращение Эльзас-Лотарингии и овладение Рурской областью Франция могла решиться только в том случае, если бы такой союзник, как Великобритания, не допустил нападения германского военно-морского флота на французское побережье. Что же касается столкновения с германской армией, то в Париже рассчитывали на выступление русской армии в поддержку Франции. Так как укрепление позиций Германии на Босфоре и строительство Багдадской железной дороги являлись вторжением как в российскую сферу, так и в зону британских интересов, вызревали условия для объединения усилий Британии и России в противодействии германо-австрийскому блоку, несмотря на антагонизм между ними в Средней Азии и Персии.

Но Германия, по мнению Б.М. Туполева, в своей внешнеполитической деятельности пыталась ослабить франко-русский союз, обострить англо-русское соперничество и втянуть Россию в войну с Японией. Именно на Дальнем Востоке, по замыслу Вильгельма II, Россия должна была столкнуться с «владычицей морей» Великобританией, и, в конечном счете, прийти к вооруженному противостоянию с Японией².

Таким образом, проведя исследование факторного анализа основных противоречий мировых держав мира, автор пришел к следующему выводу.

Основным инструментом эффективной международной политики ведущих держав мира на рубеже XIX – XX веков становится флот, без

¹ Woodward E.L. Great Britain and the German Navy. Oxford, 1935. P. 106 – 107; Kaulisch B. Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenpolitik. – Berlin, 1982. – S. 135 – 136.

² Туполев Б.М. Происхождение Первой мировой войны // Новая и новейшая история. № 4, 2002.

которого, по глубокому убеждению правительств, нельзя было достичь статуса великой державы. В основе зарождения эпохи «нового маринизма» лежало практическое воплощение Англией и Германией концепций морских теоретиков в противоборстве за мировое господство и стремительное включение в орбиту морского вооружения не только остальных европейских держав, но и США и Японии.

Морская политика в это время приобрела характер одного из основных направлений государственной политики крупнейших стран мира по обеспечению своих национальных интересов в международных делах. Получив теоретическое обоснование и свое законное право на существование, она стала выступать фактором международной политики, не столько суммирующим национальные интересы государства, сколько в полной мере влияющим на политическое мироустройство в конце XIX – начале XX века. Гонка морских вооружений, где состязание начали Англия и Германия и вслед которым активно включились Россия, Франция, Италия, США, Япония, в начале XX в. превратилась в один из главных узлов противоречий в Европе, приведших в конечном итоге, к глобальному конфликту.

Библиография

- Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. – Проблемы британской истории. 1972. – М., 1972. – С. 169.
- Ерусалимский А.С. Германский империализм: история и современность (Исследования, публицистика). – М., 1964. – С. 139.
- Кладо Н.Л. Современная морская война. – СПб., 1905.
- Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. – Первая мировая война. Пролог XX века. – М., 1998. – С. 537 – 554.
- Маккиндер Х.Дж. Географическая ось истории // Полис, 1995, № 4. – С. 169.
- Мэхэн А. Влияние морской силы на историю (1660 – 1783). – М.–Л., 1941.
- Мэхэн А. Влияние морской силы на Французскую Революцию и Империю (1793 – 1812), —М.–Л., 1940.
- Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. 1660 – 1783. СПб., 1896. – С. 1 – 2, 33 – 34, 48 – 49, 64 – 65.
- Немитц А.В. Морской вопрос в России // Морской сборник, 1908, № 2, 3.
- Полетика Н. Возникновение мировой войны. – М., 1935. – С. 137.
- Тирпиц А. Воспоминания. – М., 1957. – С. 99.
- Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.). – Новая и новейшая история. № 3, 1982.

- Туполев Б.М. Происхождение Первой мировой войны // Новая и новейшая история. № 4, 2002. – С. 134 – 135.
- Хвостов В.М. Предисловие. Бюлов Б. Воспоминания. – М.–Л., 1935. – С. 11.
- Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. Накануне Первой мировой войны (1906 —1914 гг.). – М.: Изд. Наука, 1968. – С. 30.
- Alfred Mahan. Problem of Asia and its effects upon international politics, 1900.
- Alfred Mahan. The influence of Sea Power in history (1660 – 1783), 1890;
- Alfred Mahan. The influence of sea power upon the French revolution and empire (1793 – 1812), – Boston, 1892.
- Alfred Mahan. The Interest of America in Sea Power, 1897.
- Alfred Mahan. The Sea Power in its relations to the war, – Boston, 1905.
- Bacon R.H. The Life of Lord Fisher of Kilverstone. – London, 1929. – P. 277, 282, 296 – 298.
- Kaulisch B. Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenpolitik. —Berlin, 1982.
- Kennedy P. Maritime Strategieprobleme der deutsch – englischen Flottenrivalitat. – Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871 – 1914. – Dusseldorf, 1972. – S. 180 – 181.
- Spykman N. The Geography of the Peace. – N.Y., 1944.
- Warner K. Grossbritannien, Russland und Deutschland: Studien zur britischen Weltreichpolitik am Vorabend des ersten Weltkrieges. – München, 1980. – S. 38.
- Woodward E.L. Great Britain and the German Navy. Oxford, 1935. – S. 135 – 136.