

Королев Максим Андреевич

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МОРСКИХ ВООРУЖЁННЫХ СИЛ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА В ПЕРИОД ВОЕННЫХ РЕФОРМ (1862-1914 ГГ.)

Статья освещает одну из важнейших проблем развития российских военно-морских сил во второй половине XIX - начале XX веков, а именно процесс перевооружения флота новыми боевыми кораблями. В работе отражён сам процесс создания нового флота; охарактеризованы тактико-технические характеристики новых судов; обозначены проблемы, с которыми пришлось столкнуться Военно-морскому министерству в связи со строительством новых кораблей, в частности ограниченное финансирование. Рассмотрены результаты введения новых типов судов на примере войн России с Турцией и Японией.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/3-1/19.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 3 (9): в 3-х ч. Ч. I. С. 76-81. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

и хозяина на земле и становится основой развития любой экономической системы. Рост сельскохозяйственно-го производства происходит путем внедрения в аграрную экономику рыночных отношений, на основе чего закладываются основы промышленной революции, условия для экономического прогресса и индустриализации сельскохозяйственного производства. Успех перехода к смешанной экономике зависит от сохранения уникальности и национальных традиций каждой отдельно взятой экономической и социокультурной системы.

Список литературы

1. Белоножко М. Л. Аграрные реформы России в условиях рыночной экономики: детерминанты, механизмы реализации, тенденции: дисс. ... д-ра соц. наук. Тюмень, 1998. 392 с.
2. Бельчук А. Вновь об оценке реформ в Китае // Мировая экономика и международные отношения. 2005. № 4. С. 86-93.
3. Васильев Л. С. Восток и Запад в истории: основные параметры проблематики // Альтернативные пути к цивилизации: кол. монография / под ред. Н. Н. Крадина, А. В. Коротаева, Д. М. Бондаренко, В. А. Дынши. М.: Логос, 2000. С. 96-114.
4. Доклад о мировом развитии 2008: сельское хозяйство на службе развития. М.: Весь Мир, 2008. 424 с.
5. История мировой экономики: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям экономики и управления (080100) / под ред. Г. Б. Поляка, А. Н. Марковой. Изд. 3-е, стереотип. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. 671 с.
6. Конотопов М. В. История экономики зарубежных стран: учебник для вузов / М. В. Конотопов, С. И. Сметанин. Изд. 6-е, стереотип. М.: КНОРУС, 2010. 320 с.
7. Мировая экономика: учебник / под ред. проф. А. С. Булатова. М.: Юрист, 2002. 734 с.
8. Овчинников В. Взлет Китая: чем поучительна формула успеха? // Российская газета. 2009. 15 апреля.
9. Павленко Ю. В. История мировой цивилизации: философский анализ. К.: Феникс, 2002. 760 с.
10. Переходная экономика: теоретические аспекты, российские проблемы, мировой опыт / отв. ред. В. А. Мартынов, В. С. Автономов, И. М. Осадчая; Институт мировой экономики и международных отношений РАН. М.: ЗАО «Изд-во «Экономика»», 2004. 719 с.
11. Тимошина Т. М. Экономическая история зарубежных стран: учебное пособие / под ред. проф. М. Н. Чепурина. М.: Юридический дом «Юстицинформ», 2000. 496 с.

AGRICULTURE WORLD-WIDE DEVELOPMENT TENDENCIES AT THE PRESENT STAGE

Lyudmila Mikhailovna Kozhevnikova, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Economics and Management
Russian State Social University (Branch) in Krasnoyarsk
lyudmila.kozhevnikova@mail.ru

The article reveals agriculture world-wide development tendencies at the present stage. The author pays special attention to the process of the transition to mixed economy. The research of the general regularities and national peculiarities of certain civilizations is carried out basing on scientific material and in historical dynamics. Transition period problems are designated.

Key words and phrases: management system; mixed economy; economic management forms; regulated market management model; food problem.

УДК 359.32

Статья освещает одну из важнейших проблем развития российских военно-морских сил во второй половине XIX - начале XX веков, а именно процесс перевооружения флота новыми боевыми кораблями. В работе отражён сам процесс создания нового флота; охарактеризованы тактико-технические характеристики новых судов; обозначены проблемы, с которыми пришлось столкнуться Военно-морскому министерству в связи со строительством новых кораблей, в частности ограниченное финансирование. Рассмотрены результаты введения новых типов судов на примере войн России с Турцией и Японией.

Ключевые слова и фразы: перевооружение; нарезное дальнобойное орудие; мина; минное вооружение; недостаточное финансирование.

Максим Андреевич Королёв, к.и.н.

Кафедра гуманитарных наук

Глазовский государственный педагогический институт им. В. Г. Короленко

maximilian49@rambler.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МОРСКИХ ВООРУЖЁННЫХ СИЛ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА В ПЕРИОД ВОЕННЫХ РЕФОРМ (1862-1914 ГГ.)[©]

Состояние вооружения армии и флота всегда считалось и считается одним из важнейших показателей мощи государства. Большую роль в обеспечении победы той или иной державы в войне играет преимущество

в современном и мощном оружии. В Российском государстве процесс перевооружения регулярных армии и флота осуществлялся сначала гладкоствольными пушками сухопутной артиллерии и флота, а затем, на рубеже XIX-XX столетий, нарезными скорострельными и дальнобойными стальными орудиями.

С большими трудностями в оснащении флота современным вооружением Россия столкнулась во время войн: Русско-турецкой 1877-1878 гг. и Русско-японской 1904-1905 гг. Боевые действия на море осложняло слишком медленное строительство военно-морского флота, практически уничтоженного после Крымской войны 1853-1856 гг. В период военных реформ относительно развития русского флота обнаружились два аспекта: технический и экономический. Основная проблема технической стороны заключалась в переходе от парусного флота к паровому и затем от деревянного - к броненосному. С техническим переворотом в судостроении резко увеличилась стоимость отдельных кораблей, общая их численность в составе флота сократилась, и, следовательно, возросли требования к качеству, оперативности и экономичности строительства судов. Сложность проблемы усугублялась ещё и тем, что расширение судостроительной базы требовало теперь значительных капитальных затрат, решения множества технических вопросов, найма или подготовки квалифицированной рабочей силы.

К 1857 г. относится первая программа строительства русского винтового флота, затронувшая только Балтийское море. Александром II была определена цель: «Россия должна быть первоклассной морской державой, занимать в Европе третье место по силе флота после Англии и Франции и должна быть сильнее союза второстепенных морских держав» [3, с. 436]. По этой программе морские силы России должны были включать в свой состав 18 линейных кораблей, 12 фрегатов, 9 пароходо-фрегатов, 26 корветов, 6 клиперов, 100 канонерских лодок, не считая вспомогательных судов. Но данная Программа, рассчитанная на 20 лет, в 1862 г. была отменена, так как перестала отвечать современным требованиям.

В 1861 г. в России было построено первое броненосное судно «Опыт». Это была небольшая канонерская лодка, сооруженная по чертежам инженера Х. В. Прохорова, водоизмещением в 270 т. Она имела двигатель в 195 л. с. и развивала скорость в 6 узлов. В том же году в Англии была заказана броненосная батарея «Первенец». Она имела водоизмещение 3277 т, двигатель - 1067 индикаторных сил, броню - от 4 до 6½ дюймов и была вооружена шестью 68-фунтовыми и восемью 60-фунтовыми пушками. Скорость её достигала 8 узлов [Там же, с. 497-498].

Броненосные батареи, имея сильное бортовое вооружение, являлись прямым развитием деревянных судов и отвечали принятой в парусном флоте линейной тактике. Но опыт боевых действий на море броненосных судов небольших размеров с ограниченным числом орудий в новых условиях заставил Морское министерство обратить внимание на новый тип судов - мониторы. Относительная простота конструкции и быстрота постройки делали его наиболее предпочтительным для русского флота, поскольку ни финансовые средства, ни состояние металлургической промышленности не позволяли Морскому министерству строить сразу несколько крупных кораблей.

На 1863 г. было запланировано начать строительство 3 мониторов, которые должны были вступить в строй весной 1865 г. В марте того же года была утверждена так называемая «мониторная программа судостроения» [Там же, с. 505], по которой предполагалось срочно построить 11 броненосных башенных лодок (мониторов). Срок для введения их в строй был определён одним годом. Однобашенные лодки имели водоизмещение до 1500 т, их броня достигала 5 дюймов на бортах и 11 дюймов на башнях, каждая лодка была вооружена двумя 9 дм и двумя-четырьмя скорострельными 37 и 47 мм орудиями, обладала двигателем от 430 до 530 индикаторных сил, позволявшим развивать скорость в 6-7½ узлов. Двухбашенная лодка имела водоизмещение 1402 т, двигатель - 700 индикаторных сил, развивавший скорость в 8,5 узлов, броню - 4-4½ дюйма. На её вооружении было два 9 дм и четыре скорострельных 37 и 47 мм орудия. Стоимость такой лодки определялась в 600 тыс. рублей. В целом же на сооружение мониторов было истрачено 5,5 млн. рублей [Там же, с. 506-508]. Принятие новой программы явилось отражением сложившихся в Морском министерстве взглядов на назначение флота и в то же время способствовало более чёткому оформлению стратегической доктрины морского командования.

В 1864 г., когда выполнение новой программы уже близилось к завершению, была принята другая, предусматривавшая постройку разнотипных броненосцев. Два из этих судов, «Русалка» и «Чародейка», принятые к постройке под руководством инженеров А. Михайлова и Н. Самолова, имели водоизмещение до 1880 т, броню - от 4 до 4½ дюймов, вооружение - четыре 9 дм орудия. Кроме того, у «Чародейки» были четыре 4 дм и четыре скорострельных (37 и 47 мм) орудия, а у «Русалки» - три скорострельных и четыре 4 фн орудия. Машина у «Чародейки» имела 876 индикаторных сил, у «Русалки» - 705, они позволяли развивать скорость 8,5-9 узлов.

Следующие броненосцы («Адмирал Спиридов», «Адмирал Чичагов») строились как двухбашенные фрегаты. Оба корабля имели водоизмещение 3492 т, машины - более 2000 индикаторных сил, обеспечивавших скорость в 10 узлов, броню - от 4 до 5 дюймов, вооружение - два 11 дм орудия, четыре 4 дм, пять скорострельных 37 и 47 мм и одно десантное орудие. Трёхбашенные фрегаты «Адмирал Грейг» (проект инженера Н. Коршикова) и «Адмирал Лазарев» (строили инженеры Дмитриев и Н. Коршиков) имели водоизмещение 3462 т, броню - от 3 до 6 дюймов, вооружение - три 11 дм (280 мм), семь скорострельных 37 и 47 мм орудий и одно 2½ дм десантное орудие; скорость - 10,5-11 узлов [Там же, с. 522-523]. Все эти суда, имевшие сильную артиллерию и мощную броню, являлись броненосцами береговой обороны. Имея крупнокалиберные орудия в поворачивающихся башнях, фрегаты могли вести огонь в разных направлениях. Вместе с тем, уменьшение числа орудий позволяло сделать корабли более лёгкими и поворотливыми.

Ещё одна пара броненосцев, «Князь Пожарский» и «Минин», была заложена как броненосные корветы. Эти корабли предназначались для действий в открытом море и представляли собой не башенные, а казематные броненосцы. У этих кораблей артиллерия располагалась не вдоль всего борта, а концентрировалась в каземате - относительно небольшой, но хорошо забронированной части корабля. Это позволило отказаться от сплошного бронирования борта, вследствие чего уменьшалось водоизмещение корабля и увеличивалась его скорость.

С завершением к концу 60-х гг. второй программы модернизации задача создания оборонительного флота была практически выполнена. Балтийский флот имел в своём составе около 50 кораблей разного типа. Все суда имели своей целью оборону Кронштадта. После этих программ Морское министерство получило возможность сконцентрировать усилия на сооружении флота наступательного, способного к океанским переходам и к действиям в открытом море. В 1869 г. был заложен мореходный броненосец «Крейсер», переименованный впоследствии в «Пётр Великий». Это был башенно-брустверный броненосец водоизмещением в 9665 т, его бортовая броня составляла от 12 до 14 дюймов, башен - до 16 дюймов, палубы - 3 дюйма. На вооружении корабля было по два 12 дм орудия на каждую башню, две 9 дм мортиры, четыре 4 фн, десять скорострельных пушек 37 и 47 мм, два вспомогательных орудия для отражения атак миноносцев и десантное 2½ дм орудие. Кроме того, корабль имел постоянное минное вооружение, проектируемая скорость - до 15 узлов [Там же, с. 541-543]. На протяжении 70-80-х гг. «Пётр Великий» оставался единственным кораблём такого типа, способным к бою в открытом море с самыми крупными кораблями противника.

Но трудности строительства крупных броненосцев вынудили Морское министерство и в 70-е гг. придерживаться доктрины сочетания оборонительного и крейсерского флотов. В соответствии с планом обороны Кронштадта было построено 9 канонерских лодок, назначение которых заключалось в защите мелководных побережий Финского залива. Крейсерский же флот пополнился тремя броненосными крейсерами и восьмью неброненосными клиперами. Броненосные крейсера «Генерал-адмирал», «Александр Невский» и «Герцог Эдинбургский» предназначались для совершения океанских переходов. Корабли имели водоизмещение 4606 т, броню - от 5 до 6 дюймов, вооружение - шесть 8 дм орудий в средней части корабля и четыре 6 дм орудия на поворотных платформах, по два на носу и два на корме, а также скорострельные орудия; машины - от 3500 до 6300 л.с., развивали скорость 13,5 узлов. Торпедное вооружение каждого корабля состояло из одного носового и двух бортовых аппаратов. Кроме паровой машины, каждый корабль имел парусное оснащение, что увеличивало скорость до 14,5 узлов [Там же, с. 550-551].

Сложным было положение дел на Чёрном море. Вопрос о защите черноморских портов обсуждался в 1870 г. в специальном комитете, по итогам обсуждения было принято предложение контр-адмирала А. А. Попова построить специальные плавающие установки, броненосцы береговой обороны, вооруженные крупнокалиберной артиллерией. По его чертежам построили два корабля, получившие название «поповки». В 1873 г. на петербургских верфях был построен броненосец «Новгород». Он имел водоизмещение 2491 т, броню - 11 дюймов, машину - в 2000 индикаторных сил, скорость - 7 узлов, вооружение - два 11 дм, две 4 фн пушки и два 37 мм скорострельных орудия. В 1875 г. в Николаеве был построен второй броненосец - «Вице-адмирал Попов» (инженеры А. А. Попов и В. А. Мордвинов), несколько большего размера, чем первый. «Поповки» были новым типом броненосцев, предназначенных для действий в особых условиях мелководья Керченского пролива и прибрежной полосы. Но они, к сожалению, оказались не приспособлены для действий в открытом море.

К концу 70-х гг. XIX столетия в результате 20-летнего развития железного судостроения Морскому министерству удалось создать оборонительный флот в составе 30 броненосцев для защиты побережья Финского залива, а также построить 12 судов, пригодных к крейсерским действиям на океанских коммуникациях. Русские броненосные корабли по своим техническим данным мало в чём уступали лучшим кораблям европейских морских держав, а в некоторых отношениях и превосходили их. Так, например, броненосец «Пётр Великий» стал первым в мире кораблём, получившим на вооружение нарезные орудия.

Но, вместе с тем, все эти усилия по созданию военно-морского флота не дали больших результатов. В период Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. российский флот не смог оказать должной помощи сухопутным войскам. На Чёрном море Турция располагала 22 броненосцами, в то время как русские броненосные силы ограничивались двумя «поповками». Но, вместе с тем, русские моряки сумели выгодно распорядиться немногочисленными полувоенными средствами. Умелое применение минного оружия, тогда ещё только вводившегося в арсеналы морских боевых средств, использование при этом пароходов Русского общества пароходства и торговли нейтрализовало действия броненосцев противника и лишило турецкую армию поддержки с моря.

После завершения Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. актуальным оставался вопрос о дальнейшем создании броненосных кораблей, способных обеспечить безопасность страны на Балтике, в Чёрном море и на Дальнем Востоке. Россия занимала в Европе третье место по числу боевых судов. Англия имела 355 кораблей, Франция - 204, Россия - 107, Германия - 77 судов [2, с. 521]. Морское ведомство заявляло о необходимости его усиления и перевода кораблей на нефтяное топливо, но против этого выступало Военное министерство и Министерство финансов.

На тот момент мощь военно-морского флота России определялась, прежде всего, количеством броненосцев. Этот класс судов не только обеспечивал оборону морских рубежей, но и позволял оказывать активное воздействие на внешнюю политику государства. Вот почему первоочередной задачей становилось развитие военно-морского флота России, решающей силой которого являлись бы броненосные линейные корабли.

В конце XIX в. в состав Балтийского флота вошло несколько броненосцев. Был спущен на воду «Наварин» (инженеры В. Максимов, П. Титов, Г. Тучков и В. Берг), ставший эталоном эскадренных броненосцев. Он имел 9176 т водоизмещения, броню - 12-16 дюймов (30,5-40,6 см), машины в 9000 индикаторных сил позволяли развивать скорость до 16 узлов, вооружение - четыре 12 дм (305 мм), восемь 6 дм (152 мм) и 30 скорострельных (37 и 47 мм) орудий, а также шесть надводных торпедных аппаратов. По такому же типу был построен броненосец «Сисой Великий» (инженер А. И. Мустафин) [4, с. 72-73]. Последующие броненосцы как для Балтийского, так и для других флотов отличались в основном водоизмещением и скоростью.

Значительное внимание уделялось строительству стальных броненосных крейсеров высокого класса. Крейсера обладали большой скоростью и автономностью, а также сильной артиллерией. Они могли вступать в бой даже с броненосцами. Высокая же маневренность этих судов позволяла использовать их в эскадренном бою на флангах.

В российском флоте среди крейсеров I класса особо выделялся «Рюрик», построенный инженером В. Долгоруковым. Он имел водоизмещение 10 936 т, броню - до 8 дюймов, машины - 13 250 индикаторных сил, скорость - до 19 узлов, вооружение - четыре 8 дм (203 мм), четырнадцать 6 дм (152 мм), шесть 5½ дм (120 мм), 22 скорострельных (37 и 47 мм) и 2 десантных 2½ дм орудия. Одновременно с тяжёлыми крейсерами строились более лёгкие бронепалубные корабли. Эталоном в этом плане служил трёхвинтовой крейсер «Паллада» (инженер А. Титов), спущенный на воду в 1900 г. Он имел водоизмещение 6713 т, броню - от 31 до 8 дюймов, машины - 11 610 индикаторных сил, скорость - до 20 узлов, вооружение - восемь 6 дм (152 мм), двадцать четыре 75 мм и восемь 37 мм скорострельных, 2 десантных 2½ дм орудия и 3 минных аппарата.

В целом, к началу XX в. флот России включал в себя 35 броненосцев, 14 крейсеров I ранга и 58 крейсеров II ранга [Там же, с. 76-77]. При этом возросла артиллерийская мощь морских судов. Корабельная артиллерия качественно изменилась. Переход к применению нарезной дальнобойной артиллерии резко изменил характер боевых действий на море. На военных судах появился и новый вид вооружения - мины, которыми оборудовались все корабли. Вместе с тем, большое значение для управления кораблями на море и в бою стала иметь связь. С 1900 г. на всех кораблях началась установка радиостанций.

Все усилия по строительству российского военно-морского флота к началу XX столетия оказались напрасными. Тихоокеанский флот, явившийся основным участником Русско-японской войны, оказался намного слабее японского как по вооружению, так и по техническим качествам самих кораблей. Наши корабли были слабее бронированы, обладали низкой непотопляемостью и имели меньшую скорость. Приборы управления артиллерией безнадёжно устарели. Орудия на японских кораблях по скорострельности в два раза превосходили русские. Цусимский бой, например, убедительно продемонстрировал слабую пригодность артиллерийского боезапаса наших кораблей. Русские снаряды содержали всего лишь 2-3% взрывчатого вещества, а японские - 11-12%. Ударные трубки были совершенно неудовлетворительной конструкции и очень часто отказывали, в результате чего снаряд превращался в допотопное ядро [8, с. 45].

Таким образом, итоги войны с Японией 1904-1905 гг. для военно-морских сил России оказались катастрофическими. В ходе морских боёв Тихоокеанский флот и большая часть Балтийского флота оказались потоплены либо захвачены противником. Наличные силы Балтийского флота, по сути, не обеспечивали безопасность столицы. Флот располагал в это время двумя эскадренными броненосцами, одним броненосцем береговой обороны, двумя броненосными крейсерами, четырьмя крейсерами I-го ранга, несколькими десятками миноносцев и пятью подводными лодками. Более боеспособным выглядел Черноморский флот, не затронутый боевыми действиями в период войны. Там оставались восемь эскадренных броненосцев, два крейсера и четыре минных крейсера. На Тихом океане в строю были два крейсера, канонерская лодка и 13 эскадренных миноносцев. Большая часть этих кораблей не отвечала требованиям времени.

После войны всё чаще, даже в Государственной думе, стали раздаваться голоса, что «России флот не нужен. Это дорогая игрушка, которая никогда нашему Отечеству пользы не приносила, а служила лишь совершенно ненужной помехой и обузой. Лучше не тратить даром денег, совсем не иметь флота, уничтожить всё морское» [1, с. 1].

Восторжествовал здравый смысл и понимание того, что в современном военно-морском флоте ведущую роль стали играть эскадренные броненосцы и линейные корабли. В 1908 г. в России под руководством А. Н. Крылова на Балтийском заводе был разработан проект броненосца нового типа. Он отличался не только большим водоизмещением (до 23 000 т), но и типом машин (42 000 индикаторных сил). Это были турбины, позволявшие кораблю развивать скорость до 23 узлов. Новшеством было введение 3-орудийных башен, количество которых было доведено до четырёх. Линейное расположение башен обеспечивало выгодное использование всей артиллерии с одного борта. Сама же артиллерия состояла из двенадцати 305 мм, шестнадцати 120 мм и четырех 47 мм орудий. Двухслойная система бронирования (100-225 мм на бортах, 125-200 мм на башнях) и тройное дно обеспечивали высокую живучесть судов. Кораблями такого типа, например, на Балтийском море являлись «Севастополь» и «Полтава», имевшие похожие характеристики; на Чёрном море - «Императрица Мария» и «Император Александр III» [4, с. 92-93].

Особое внимание обращалось на строительство крейсеров для эскадренного сражения. Кораблестроители стремились повысить скорость и маневренность судов, что, в свою очередь, сказывалось на тактико-технических характеристиках этих кораблей, вступавших в строй в 1908 и 1911 гг. Но это были, по существу, лишь несколько улучшенные прежние конструкции кораблей, уже не отвечавшие новым требованиям.

Современным требованиям отвечали линейные крейсера, заложенные в конце 1912 г. Они имели большее, чем у линейных кораблей, водоизмещение и по мощи артиллерии практически им не уступали. Отличительным свойством этих судов была большая, чем у линкоров, скорость, достигавшаяся за счёт уменьшения бронирования. Это обеспечивало возможность использовать их для ведения морской разведки и борьбы с крейсерами противника. Линейные крейсера (так они стали именоваться с 1915 г.) могли совершать манёвры, охватывая голову боевого порядка противника и не позволяя неприятелю уклоняться от встречи с главными силами. Эти суда имели водоизмещение до 13 000 т, обладали машинами до 15 000 индикаторных сил, обеспечивавшими скорость хода 19-20 узлов. На их вооружении артиллерией главного калибра являлись 203 мм орудия. Строились также и другие крейсера - водоизмещением до 8000 т, снабженные машинами до 12-20 тыс. индикаторных сил и вооруженные орудиями калибром до 6 дм [Там же, с. 96-97].

Не утратили своей значимости и миноносцы. Усиленно продолжалось их строительство, при этом увеличилось водоизмещение данного типа кораблей. Характерной особенностью стало усиление торпедного и артиллерийского вооружения, увеличение скорости и дальности плавания и приспособление их к постановке мин заграждения.

По планам развития Военно-морского флота началось строительство нового класса кораблей - подводных лодок. Первые образцы имели небольшой радиус действия и могли служить главным образом для оборонительных целей. Однако в 1911-1915 гг. строились уже более крупные суда по проектам профессора И. Г. Бубнова. Это были подводные лодки «Морж» и «Барс». Первая по проекту имела водоизмещение 630 т (при подводном плавании - 758 т), два дизеля по 1320 индикаторных сил и два электродвигателя по 450 индикаторных сил, скорость - 18 узлов (под водой - 10), вооружение: 2 носовых, 2 кормовых и 8 бортовых торпедных аппаратов, 57 мм и 37 мм орудия, пулемёт. Дальность действия доходила до 1200 км (при подводном плавании 20,5 км). Конструкция «Барса» отличалась несколько большим водоизмещением. Кроме того, она была вооружена двумя орудиями и одним пулемётом. Дальность действия достигала 3700 км (при подводном плавании - 45 км). Глубина погружения до 100 м [Там же, с. 120-121].

Необходимость развития морской авиации обусловила вопрос об авианосцах. В 1913 г. был принят представленный подполковником М. М. Конокотиным проект такого корабля. Пока шли дебаты о финансировании его строительства, было решено переоборудовать под гидрокрейсер (авиационный транспорт) пароход «Императрица Александра». На его вооружении состояло четыре гидросамолёта, использовавшихся для разведки подводных лодок и бомбометания [Там же, с. 132-133].

Необходимость сохранения целостности морских границ России после поражения в войне на Дальнем Востоке потребовало не только строительства новых военных кораблей, но и воссоздания боевых эскадр. Морскому Генеральному штабу было поручено внести предложения по этому вопросу. Окончательно разработанный план восстановления боевого флота, получивший название «Стратегические основы для плана войны на море» [5], был представлен Совету Государственной обороны в марте 1907 г. Морской Генеральный штаб предлагал строить новый флот путём закладки целых боевых эскадр. Каждая эскадра должна была включать 8 линейных кораблей, 4 линейных крейсера, 9 лёгких крейсеров и 36 эскадренных миноносцев. Стоимость проекта определялась в 354 млн. руб. [Там же, л. 6 об.].

На заседании Совета Государственной обороны обсуждались и другие варианты этого плана, отличавшиеся главным образом положениями о количестве строящихся эскадр. В результате была утверждена «Малая программа», предусматривавшая создание на Балтийском море 4 линейных кораблей, 3 подводных лодок и плавбазы для морской авиации, а на Чёрном море - 13 эскадренных миноносцев и 3 подводных лодок. На выполнение этой программы предполагалось ассигновать 126,7 млн. руб.

Помимо обозначенного плана военно-морского строительства предлагались и другие программы, предусматривавшие дальнейшее усиление флота. Согласно новым проектам предполагалось строить не только новые корабли, также расширять порты, заводы, пополнять запасы.

Но программные проекты были прерваны в связи с началом Первой мировой войны. Русский флот мало отвечал требованиям времени, по существу не был готов к участию в большой войне. На главном театре военных действий - балтийском - русский флот значительно уступал германскому.

Таким образом, к началу XX века Россия, являясь одной из крупнейших держав Европы, обладала значительным военным потенциалом. В целом, проведённые реформы улучшили военно-морские силы. Российский флот получил на вооружение новые боевые корабли, отвечавшие современным требованиям. Флот стал паровым, броненосным, имевшим на вооружении крупнокалиберные нарезные орудия. В свою очередь постоянная нехватка ассигнований не позволяла в полной мере снабдить флот современными судами. Помимо этого, постоянные противоречия, вызванные разделением хозяйственной, технической и строевой частей, также замедляли процесс технического переоснащения флота и его строительства. Главный морской штаб, сосредоточивший под своим контролем все боевые функции и управление личным составом, был не в состоянии осуществлять их в полном объёме.

Список литературы

1. **Белавенец П. И.** Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб.: Тип. «Якорь», 1909.
2. **Бескровный Л. Г.** Армия и флот России в начале XX века: военно-экономический потенциал. М.: Наука, 1986.
3. **Манн К. А.** Обзор деятельности Морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича 1855-1880. Пб.: Тип. Морского м-ва, 1880. Т. 1.

4. **Моисеев С. П.** Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.) / под ред. Н. В. Новикова. М.: Воениздат, 1948.
5. **Российский государственный военно-исторический архив** (РГВИА). Ф. 2000. Оп. 1. Д. 153. Л. 3-42.
6. **Скалон Д. А.** Столетие Военного министерства // Скалон Д. А. Соч.: в 13-ти т. СПб.: Тип. Морского м-ва, 1914.
7. **Шацилло В. К.** Русско-японская война 1904-1905 гг.: факты, документы. М.: Мол. гвардия, 2004.
8. **Шацилло К. Ф.** Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны. М.: Наука, 1968.
9. **Ширококорд А. Б.** Падение Порт-Артура. М.: ООО «Изд-во АСТ»; ЗАО НПП «Ермак», 2003.

RUSSIAN STATE NAVAL ARMED FORCES PERFECTION DURING MILITARY REFORMS (1862-1914)

Maksim Andreevich Korolev, Ph. D. in History

Department of Classical Sciences

Glazovsk State Pedagogical Institute named after V. G. Korolenko

maximilian49@rambler.ru

The article tackles one of the most important problems of Russian naval forces development in the second half of the XIXth - the beginning of the XXth centuries, notably the process of fleet rearmament with new fighting ships. The author reflects the new fleet creation process itself; describes new ships performance characteristics; designates the problems which the Admiralty had to face in connection with new ships construction, particularly, limited financing. New ships types introduction results are considered by the example of Russia's wars with Turkey and Japan.

Key words and phrases: rearmament; rifled long-range gun; mine; mine armament; underfunding.

УДК 342

Статья раскрывает содержание понятия «лицензирование» как одного из основных видов административно-правового регулирования деятельности по оказанию услуг связи. Основное внимание в работе автор акцентирует на анализе действующих норм лицензирования в области связи, а также на существующих проблемах и возможных путях их решения в указанной области.

Ключевые слова и фразы: лицензирование; лицензия; лицензирование в области связи; перечень лицензий на услуги связи; правила оказания услуг связи; система лицензирования.

Екатерина Андреевна Костюк

Кафедра № 47

Научно-исследовательский ядерный университет «МИФИ»

katerina-kostyuk@yandex.ru

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ СВЯЗИ: ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ[©]

Сейчас в мире происходит настоящая революция в сфере телекоммуникаций, здесь концентрируется все больше материальных и интеллектуальных ресурсов. Уровень развития связи становится качественной характеристикой состояния национальной экономики. Сектор связи по объему циркулирующих капиталов занимает третье место в мировой экономике после здравоохранения и банковских услуг. Для того чтобы Россия могла идти в ногу со временем, необходимо уже сейчас обеспечить законодательную базу для внедрения новых технологий связи, ведь услуги связи в современном обществе выполняют важнейшую функцию обеспечения эффективного взаимодействия экономических субъектов в процессе их хозяйственной деятельности.

Несмотря на либерализацию регулирования телекоммуникаций (по сравнению с советским периодом), государство сохраняет за собой рычаги прямого воздействия на рыночную среду электросвязи. И одним из основных методов государственного регулирования отношений в области связи является лицензирование деятельности операторов связи.

Бурное развитие технологий постоянно опережает развитие правовой составляющей отрасли, в связи с чем операторы связи постоянно сталкиваются с неурегулированностью или непроработанностью регулирования многих вопросов. Так, при внедрении современных технологий операторы связи зачастую сталкиваются со сложностями в выборе необходимых лицензий и разногласиями с лицензирующим органом. Участники телекоммуникационного рынка уверены, что развитие отрасли напрямую связано со снижением административных барьеров, и периодически обращаются к регуляторам с просьбой снизить административное давление на них.

В Российской Федерации установлен разрешительный порядок осуществления деятельности в области оказания возмездных услуг связи: они могут осуществляться только на основании лицензии, выдаваемой в