

## **ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ НА ЗАЩИТЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ**

**Введение.** Тема защиты государственной границы была актуальна всегда. Ещё древняя Русь, как и другие государства, стремилась обозначить границы собственных владений, а также рубежи своего политического и экономического влияния. Одновременно шел процесс налаживания взаимоотношений с ближними и дальними соседями. При этом достаточно часто отношения с сопредельными странами носили ярко выраженный враждебный характер. Необходимость защиты русских земель от внезапных вторжений врага побуждала великих и удельных князей предпринимать большие усилия по обеспечению надежной охраны и защиты своих рубежей. Эта Деятельность легла в основу возникновения и развития на Руси особой системы охраны и защиты ее рубежей и границ.

Так возникла Киевская Русь, границы которой простирались от Балтийского и Белого морей на севере. И до Черного моря на юге. Во владения древнерусского государства стали входить и береговые районы, которые позволили нашим предкам заниматься мореплаванием. История отечественного мореплавания уходит в глубь веков. Более тысячи лет назад началось мореходство восточных славян. По свидетельству византийских источников, они совершали длительные морские походы и отличались высоким уровнем мореходного искусства. На реках и озерах создавались крепкие и прочные суда, способные выдержать далекие плавания. В конце XIX века в Англии вышла книга историка Ф. Джена под названием «Русский флот в прошлом, настоящем и будущем». В этой книге можно прочесть следующие слова: «Русский флот, который считают сравнительно поздним учреждением, основанным Петром Великим, имеет в действительности большие права на древность, чем флот британский. За столетие до того, как Альфред (король англосаксов с 870 по 901 г.) построил британские корабли, русские суда сражались в отчаянных морских боях; и тысячу лет назад первейшими моряками своего времени были они – русские» [8 стр.23].

«Сегодня у военно-морскоо флота России есть всё необходимое для гарантированной защиты родной страны и наших национальных интересов. Мы способны обнаружить любого подводного, надводного, воздушного противника и нанести ему, если потребуется неотвратимый удар» [17 из выступ.], – говорил наш президент В.В. Путин выступая на Главном Военно-морском параде в Санкт-Петербурге. Президент отметил, что сейчас российский флот обладает мощными кораблями океанской зоны, ракетными атомными подводными крейсерами. В арсенале России и эффективная морская авиация дальнего и ближнего действия, новейшие гиперзвуковые

высокоточные системы вооружения, которые не имеют до сих пор аналогов в мире [17 из выступ.]

Военный флот в истории России сыграл важную роль. Петр Великий говорил о флоте: «Морского флота не имущих, что те кто одну руку имеют, а имеющие флот – обе» [2, с. 13]. Петр Великий был тем гениальным политиком, понимающим истинную историческую роль ВМФ в обеспечении развития экономики и решении внешних и внутренних политических задач Российского государства, который на деле осуществил поистине революционное превращение почти сухопутной России в могучую империю, властвующую и на суше, и на море.

Автором единственной, разработанной в середине 60-х годов 20-го века Морской стратегии ВМФ по праву считается Главнокомандующий С. Горшков («Морская мощь государства», М., 1980 г.). В соответствии с этой стратегией ВМФ должен был быть способным совместно с другими видами вооруженных сил своими морскими стратегическими ядерными силами уничтожить наземные объекты противника, уничтожить или ослабить его аналогичные силы для предотвращения ядерного удара по территории своей страны [12, с. 34].

Важнейшей составляющей внешней политики государства является защита национальных интересов.

К таким национальным интересам России, которые призван отстаивать ее Военно-морской флот, относятся:

- обеспечение гарантированного доступа РФ к ресурсам и пространствам Мирового океана;

- недопущение доминирования каких-либо государств или военно-политических блоков в пространствах Мирового океана, имеющих важное значение для реализации национальных интересов РФ, особенно в прилегающих морях;

- урегулирование на выгодных для России условиях имеющихся политических международно-правовых проблем использования Мирового океана; и т. д.

В мирное время ВМФ выполняет следующие оперативно-стратегические задачи:

- участие в составе Вооруженных сил в стратегическом сдерживании на глобальном и региональном уровне для обеспечения военной безопасности России;

- противодействие угрозам и защита военными методами национальных интересов в оперативно важных районах Мирового океана и прилегающих к ним континентальных районах, находящихся за пределами национальной юрисдикции;

- обеспечение благоприятного оперативного режима и безопасной морской деятельности Российской Федерации в территориальном море, экономической зоне и на континентальном шельфе.

В военное время роль ВМФ заключается во внесении максимального вклада в действия Вооруженных сил по скорейшему пресечению агрессии

против Российской Федерации и ее союзников на наиболее выгодных для России условиях.

**Флот Древней Руси. Походы на Византию.** Славяне-русы широко и умело использовали реки и моря в своих экономических, политических и военных целях. Об этом свидетельствует использование и водного пути, соединявшего Балтийское море с Черным.

Морские походы славян известны с глубокой древности. Греко- римские источники упоминают о походе славян на ладьях на Константинополь в VII в. Наши летописи и другие источники сообщают о походах славян по Черному морю с начала IX в. Один из таких походов состоялся в 860 г., когда русское войско, размещенное на 200 судах, появилось под стенами Константинополя и заблокировало город; был высажен десант, начавший осаду города.

В 907 г. киевский князь Олег, по словам летописца, с 2000 судов и со значительным сухопутным войском, передвигавшимся западным берегом Черного моря, явился под Константинополь. Греки закрыли вход в гавань цепью. По рассказу летописи, Олег, поставив свои суда на колеса (вероятно, на катки), с помощью паруса обошел это препятствие берегом и спустил суда в гавань. Греки запросили мира и заплатили русскому войску большой выкуп.

Вскоре после описываемых событий, в 911 году был заключен мирный договор Руси с Византией. В договоре имеется особая статья о морских сношениях между обоими государствами. Каждая сторона обязывалась охранять торговые суда союзника, их экипажи и товары, а в случае кораблекрушения — спасать и продавать товары в пользу пострадавшего владельца. При отъезде русских купцов из Царьграда греки должны были снабжать их всем необходимым: якорями, парусами, продовольствием и т.п. — «елико надобе» [6, с. 18].

В начале 10 века славяне-русы были известны как храбрые и опытные моряки. Насколько они прославились к этому времени, видно из того, что в 935 г. византийский император пригласил их в качестве союзников для совместного участия в походе к берегам Италии.

Второй известный нам морской поход был совершен князем Игорем в 941 г., когда русское войско на тысяче судов подошло к Босфору; поход закончился неудачей, так как большинство судов было сожжено «греческим огнем». В 944 г. Игорь совершил новый морской поход в ладьях и на конях, причем, по словам летописца, русское войско имело «без числа корабль, покрыли суть море корабли». Византия заплатила богатую дань. Возобновленный мирный договор показывает наличие оживленных морских сношений между обоими государствами. Морские походы славян известны и в последующие века.

Походы *славян-русов по Черному морю* имели большое экономическое и военно-политическое значение. Они расширили международные связи Руси и увеличили ее военное могущество. Русские летописи, а также византийские и арабские источники называли Черное море Русским, или Славянским, морем.

Древнейшим водным путем славян-русов был и путь по Волге и Каспийскому морю. Первые известия о морских походах по Каспию относятся к концу IX в. Персидские историки упоминают о появлении русских на Каспийском море около 880 г., затем в 909 и 910 гг. Два крупных похода имели место в первой половине X в. Из Черного моря через Азовское русы поднимались Доном до наибольшего сближения его с Волгой. Здесь суда перетаскивались волоком в Волгу, по которой и спускались в Каспийское море.

**Флот Древней Руси против Хазарского Каганата.** Военные походы дружин русов против Хазарского каганата способствовали снятию вассальной зависимости отдельных племен, вошедших в состав Руси, от хазар, а также его последующему разгрому.

В 964 г. русский князь-полководец Святослав Игоревич совершил поход на Оку и Волгу в земли славянского племени вятичей и освободил их от уплаты дани хазарам. В следующем году дружина Святослава этим же путем стремительно прошла через земли волжских булгар – данников хазар и, двигаясь вниз по Волге, вступила в пределы Хазарского каганата. В битве под Итилем Святослав нанес поражение наемникам кагана, а затем прошел через земли ясов (осетин) и касогов (адыге) и взял Тмутаракань. Из Тмутаракани его дружина поднялась по Дону к Саркелу (Белая Вежа). В те времена это была довольно мощная крепость, построенная при участии византийских инженеров. Гарнизон крепости, охранявший сухопутные дороги из степей Приазовья вглубь Хазарии, подвергся удару с тыла, и крепость пала. Разгром войсками Святослава Хазарского каганата предопределил его окончательную гибель.

В 968–969 гг., как свидетельствуют источники, какая-то дружина русов напала на Хазаран (торговая часть Итиля, столицы Хазарского каганата), Самандар (Семендер) и на «все, что было по реке Итиль (Волга), принадлежащие хазарам, булгарам и бургасам, и овладели ими» [7 стр. 24]. Цель данных военных походов – окончательно снять данническую зависимость отдельных территорий Руси от хазар и восстановление древнейшего волжского торгового пути с Востоком.

В начале XI в. Хазарский каганат как государственное образование распался.

**Вокруг Каспийского моря.** Торговые пути были нервами иудейской Хазарии, но Каспийское море слишком часто бывает беспокойно, протоки Волжской дельты в устьях мелеют и непроходимы для крупных морских кораблей, а восточные берега безводны и безлюдны. Поэтому правительство не завело собственного флота, предпочитая пользоваться караванными путями в обход Каспийского моря.

Наиболее удобным был путь из Багдада через Кавказ, где, миновав Дербент, купцы сразу попадали в Хазарию и оттуда в Булгар и Великую Пермь. Второй путь шел через Мера, Бухару и Хорезм по берегу Амударьи, через плоскогорье Устюрт – ворота в страну тюрков, затем пересекал реки Эмбу, Яик, Сакмару и дальше шел по левому берегу Волги в Булгар.

Недостатком этого маршрута было то, что он пролегал через кочевья гузов, печенегов и башкир, причем последние считались жуткими головорезами, а первые при проходе Ибн-Фадлана через их земли решали: разрезать ли послов халифа пополам, или, раздев догола, отпустить назад, или выдать послов хазарам в обмен на своих, находившихся в плену; но потом Ибн-Фадлана пропустили дальше.

Другая дорога из мусульманских стран Средней Азии шла через нижнюю Эмбу и низовья Яика прямо на Волгу, в Итиль. Этот путь был оборудован великолепными караван-сараями из тесаного камня и колодцами, облицованными камнем, на расстоянии друг от друга примерно в 25 км (нормальный переход каравана). Но, несмотря на все принятые меры, восточный путь был длиннее и труднее западного, кавказского, и использовался от только тогда, когда не было другого выхода.

Но море тоже не оставалось пустым: по нему плавали корабли русов из Итиля в Гурган, где перегружали товары на верблюдов для отправки в Багдад. Разумеется, и этот путь был под контролем хазарского царя, который был кровно заинтересован в том, чтобы купцы по этим путям проходили беспрепятственно и чтобы доходы поступали в его казну регулярно.

Торговым операциям не мешал даже развал халифата, когда эмиры переставали подчиняться халифу и оставляли собранные налоги себе. В 866 г. тюркские наемники взяли Багдад и сменили халифа на своего ставленника. Это был конец господства арабов в государстве, созданном их предками.

Перемены коснулись и Кавказа. В 859 г. была восстановлена Ганджа, где укрепились арабские правители из племени шайбан. В 869 г. в Дербенте пришли к власти Хашимида, арабы из племени сулайм. Но те и другие, будучи правоверными суннитами, не порывали отношений с Багдадом и наместниками Азербайджана – Саджидами. Поэтому у хазарского царя не было повода для беспокойства.

Но совсем по-иному пришлось реагировать на шиитское движение иранских народов, живших на южном берегу Каспийского моря. В 867 г. горцы Табаристана, поднявшие восстание под знаменем Алидов, отделились от халифата.

Области Южного Прикаспия, защищенные с севера морем, а с юга – могучим хребтом Эльбурса, были надежным убежищем для древних этносов, сохранивших фактическую независимость и при Селевкидах, и даже при Сасанидах. Арабское завоевание тоже не нарушило течения жизни горцев Эльбурса, так же как горцев Астурии, Басконии и Киликии, хотя и вызвало ненависть к арабам. Влияние ислама, принятого лишь в 842 г., было ничтожно, а потому шиитская пропаганда, по сути дела антиарабская, нашла в Дейлеме и Табаристане подходящую почву. Эти горцы охотно шли сражаться не за Алидов, а против Аббасидов. И чем более слабел Багдадский халифат, тем грознее становилась сила дейлемитов, реликта, не растратившего своих сил, как арабы и персы, и достойного противника степных тюрков, единственной боеспособной армии суннитских владык.

Областью, поставлявшей хазарским царям наемников, был Гурган – "волчья страна", расположенная на юго-восточном берегу Каспия. Воинственные обитатели этой бедной земли охотно оправдывали свое прозвание – "волки" – и продавали свою доблесть тем, кто за нее платил. Официально Гурган подчинялся наместнику Хорасана, где правили потомки персидских аристократов Тахириды, правоверные сунниты.

В 872 г. вождь восставших шиитов Табаристана Хасан вторгся в Гурган и завоевал его, а потом захватил богатые города Казвин и Рей (Тегеран). Хазарские иудеи сразу лишились и удобного караванного пути, и храбрых наемников, переставших поступать в Итиль. Эпоха миролюбия кончилась. Война с шиитами стала для хазарских евреев насущной необходимостью.

Для войны с мусульманами нужны были воины-язычники, т.е. скандинавские варяги. Хазарский царь пригласил дружину Хельги (Олега), посулив варягам раздел Восточной Европы и поддержку за уничтожение Русского каганата и Аскольда.

Конунг Олег в 882 г. овладел Смоленском и Киевом, а к 885 г. подчинил себе северян и радимичей, до того бывших данниками Хазарии. Это его погубило.

***Корабли Древнерусского Флота.*** Уже несколько столетий историки спорят, когда и где конкретно на бескрайних просторах Восточной Европы появились славянские племена. Нет у ученых единого мнения, как и благодаря чему возникло Древнерусское государство – Киевская Русь – первая держава восточных славян, очень быстро ставшая крупнейшей в средневековой Европе. Однако ни один исследователь не сомневается в том, что транспортными артериями у наших предков были исключительно реки.

Именно по рекам – большим и малым, впадающим в моря или протекающим среди дремучих лесов огромной Восточно-Европейской равнины, – пролегал важнейший в Средние века торговый путь «из варяг в греки», связывающий Балтийское и Чёрное моря. Северные берега Балтики долгое время являлись вотчиной норманов или викингов – знаменитых мореплавателей, которых на Руси называли варягами. На берегах Чёрного моря формировался союз торговых приморских городов и государств средневековой Западной Европы, вошедший в историю под названием Ганза, в V–XIII вв. процветала Византийская империя. Между Балтикой и Чёрным морем постепенно росло и укреплялось Древнерусское государство восточных славян, которое исторически и географически имело выход к обоим морям, а потому не могло не быть морской державой.

Обширные дремучие леса Восточно-Европейской равнины, лишь незначительно отступающие вблизи берегов многочисленных рек, озер, прудов и ставков, представляли для наших предков колоссальную выгоду. Коллективным трудом целого племени или даже группы племен восточные славяне вырубали многовековые леса в стремлении распахать пусть и небольшое поле, пни деревьев выкорчевывали и сжигали, а образовавшуюся золу бросали в перепаханную землю в качестве удобрений. Бревна служили

великолепным материалом для постройки домов, хозяйственных и культовых сооружений и даже стен – укреплений древних городов.

Время от времени связанные между собой бревна славяне использовали в качестве плотов. Только, в отличие от населения других государств Европы, Азии и даже Америки, делали это весьма своеобразно. Конечно же, они перемещались на них по рекам, правда, не вдоль, по течению, а поперек, как на пароме.



Плоты на Волге. XIX в. На дореволюционной открытке наглядно показана конструкция плотов, технология строительства которых и техника передвижения на них по русским рекам за два тысячелетия практически не изменились.



Современный образец плота-парома в виде судна. Возможно, плоты-паромы подобной конструкции ходили по великим русским рекам.

Однако на паромах, пусть и качественно сделанных, по бурным и опасным рекам Восточной Европы древние славяне далеко уплыть не могли. Многочисленные отмели, созданные гранитными валунами, древесными и каменными завалами или песчаными и иловыми наслоениями, представляли не менее серьезную преграду передвижению на плотях. Выходом стал челн и



его более качественная производная, вошедшая в историю под названием «ладья».

Судя по дошедшим до нас описаниям, при строительстве речной ладьи подходящее бревно распиливали (раскалывали) надвое, оставляли лишь днищевую конструкцию. Далее ее немного усиливали досками, которые набивали поверху, особенно в передней части. В итоге получалось небольшое речное судно с улучшенной гидродинамической формой и невысокими, но при этом легко заменяемыми бортами. Размещение груза и людей стало более просторным. Однако район плавания ладьи был небольшим: в акватории реки с хорошо знакомыми берегами и уже изученными подводными препятствиями.



Малая речная ладья на памятном знаке основателям Киева, установленном на набережной Днепра в честь 1500-летия города. Архитектор В.З. Бородай. Киев.

Более основательно строились так называемые морские (набойные) ладьи. Технология их изготовления близка к предыдущей, за одним исключением — на готовую конструкцию из досок набивали уже высокие борта, благодаря чему ладья вмещала 40–60 человек и выдерживала как многочисленные подводные препятствия на реках, так и сильный шторм в Чёрном море. Кстати, по примеру ладьи строились, причем часто в походных условиях, и небольшие лодки, которые к началу IX в. полностью заменили челны-однодревки.





**У истоков российского флота.** История судостроения на территории России восходит ещё к дославянским временам. Учёным известны созданные несколько тысяч лет назад наскальные изображения охоты с гарпуном на морских обитателей. Князья Древнерусского государства располагали мощным ладейным флотом — весьма значимой силой в черноморском бассейне. Однако верфей в современном смысле этого слова в Средние века на Руси не существовало. Строились единичные суда, достаточно простые по конструкции, дальние походы на которых были делом чрезвычайно сложным и опасным.

По мере освоения русскими Севера, с ростом рыболовства и объёмов добычи пушнины, увеличивалась потребность местного населения в промысловых судах, поэтому на берегах Белого моря начали создавать верфи, предназначенные для строительства лодок такого типа. А уже в XVII веке, после Смутного времени, Россия ощутила недостаток современных военных кораблей.



Первым известным вооружённым парусным кораблём, построенным на территории России, стал «Фредерик». Правда, под российским флагом он не ходил. Его построили в 1636 г. в Нижнем Новгороде специалисты, сопровождавшие голштинское посольство, следовавшее в Персию. Корабль спустился вниз по Волге, вышел в Каспийское море, однако сильно пострадал в шторм и был оставлен командой в районе Дербента.

Первым российским кораблём западноевропейского типа стал «Орёл», построенный в 1668 г. по голландским образцам в Дедино по указу царя Алексея Михайловича».



### ***Развитие российского флота при Петре I.***

«Русские корабли во всех отношениях равны наилучшим кораблям этого типа, какие имеются в нашей стране, и притом более изрядно закончены» Английский адмирал Поррис [2, с. 24].

Следующим этапом развития российского флота стало начало строительства парусных кораблей молодым царём Петром I в Переяславле в 1688—1689 годах вплоть до 1693 года корабли по иностранным технологиям в России строились и использовались только в замкнутых водоёмах. Максимум они выходили в Каспийское море, которое также часто классифицируется учёными как озеро.

***Соломбальская верфь.*** 18 августа 1693 г. в историографии считается днём основания Соломбальской верфи под Архангельском. Учёные считают дату условной, однако отмечают, что именно это событие положило начало массовому морскому судостроению в России. Почти за два века существования верфи с её стапелей сошёл 481 корабль, а зародившиеся здесь традиции сохранились среди корабелов Архангельска и Северодвинска.

В 1693 году начался третий этап в истории развития российского флота. В июле Пётр I прибыл в Архангельск с целью наладить там кораблестроение. Выбор места для будущей верфи был неслучайным. Царь остановился на Архангельске потому, что тогда этот город был единственным портом, через который можно было напрямую торговать по морю с Западной Европой.

Считается, что верфь под Архангельском была основана 18 августа 1693 года. Однако историки называют эту дату условной, отмечая, что она привязана к назначению Фёдора Апраксина двинским воеводой и поручению ему надзора за постройкой первого казённого корабля.

В 1693 году, ещё до того, как была заложена верфь в Архангельске, для царя была построена двенадцатипушечная яхта «Святой Пётр», на которой

монарх в августе вышел в море и дошёл до восточных берегов Кольского полуострова.

В сентябре 1693 года Пётр I провёл в Архангельске совещание по вопросам судостроения и лично участвовал в закладке 24-пушечного корабля «Святой Павел» на острове Соломбала, который стал в наши дни одним из районов Архангельска. Сама верфь, построенная несколько позже, стала называться Соломбальской. Все эти события и являются началом регулярного морского судостроения в России.

С Архангельском связаны сразу несколько важных вех в истории российского флота. Именно в Архангельске началось российское казённое морское судостроение. Впервые корабли строились на настоящем море. Это уже не озеро и даже не Каспий. Кроме того, у Архангельска был образован первый военно-морской отряд из кораблей, охранявших порт и верфи. В дальнейшем Соломбальская верфь продолжила бурно развиваться.

В 1699 году там было построено по голландской технологии шесть больших океанских торговых кораблей, совершавших затем плавание в Западную Европу. А с 1708 года в Архангельске началось строительство военных кораблей для Балтийского флота. В 1710-м имена «Святой Пётр» и «Святой Павел» получили уже новые российские фрегаты. А с 1713-го года на Соломбальской верфи строилась серия кораблей, названная в честь архангелов. Получилось очень символично: корабли с именами архангелов рождались в Архангельске.

До 1725 года в Архангельске было построено 126 современных парусных судов различных типов.

Значимый вклад.

Архангельск внёс значимый вклад в создание и развитие военно-морского флота России. Хотя сам по себе полноценный флот появился всё-таки не в 1693 году, а несколько позже – его возникновение было связано с боевыми действиями в районе Азова и на Балтике.

Значительную часть первых корабельных экипажей составляли жители Русского Севера – поморы, с детства занимавшиеся морским промыслом и имевшие богатый опыт судоходства. Случалось даже так, что матросы-поморы могли чему-то научить и своих офицеров, которые ещё недостаточно хорошо ориентировались в новых для себя условиях.

По мере развития российского судостроения Архангельск стал одним из основных кораблестроительных центров в стране. При этом историки отмечают, что в последнее время роль Архангельска в создании российского парусного флота почему-то недооценивалась, хотя она была огромной и после XVII века.

70% кораблей Балтийского флота были построены именно на Соломбальской верфи – на тот момент самой большой в стране.

В ходе Северной войны и после её завершения несколько раз поднимался вопрос о переносе северных судостроительных мощностей в Санкт-Петербург, однако в 1732 году Военная морская комиссия провела исследование и пришла к выводу о перспективности развития

Соломбальской верфи. С 1724 года и до начала XIX века на ней были построены 104 линейных корабля, 32 фрегата и 62 малых судна. В 1825 году в Архангельске был спущен на воду один из первых российских пароходов – «Лёгкий». В середине XIX столетия объёмы строительства кораблей на верфи сократились, а в 1862-м она была упразднена. За все годы её существования на ней был построен 481 корабль.

В XX веке и до наших дней судостроительные традиции, заложенные ещё мастерами Соломбальской верфи, продолжили корабельщики архангельской «Красной кузницы» и военных судостроительных заводов Северодвинска.

16 мая 1692 года спущен на воду первый российский военный корабль, построенный при участии Петра I и 16 солдат Преображенского полка.

Известные всем «потешные» полки Петра I были не только сухопутными, они же стали прообразом будущего флота, которым так гордился царь и который так нужен был стране. Россия вступала в XVIII век в сложной внешнеполитической ситуации. Вражда с западным соседом – Польшей, с северо-запада – Швецией, Турцией на юге отнимала у государства много сил и средств. Экономика была не в лучшем состоянии. В целом России требовались реформы и модернизация. Требовалось получить и выход к Черному и Балтийскому морям для упрощения торговли, потому что на тот момент единственным надежным торговым портом был северный Архангельск, до которого добраться было несоизмеримо сложнее. Все эти задачи предстояло решить молодому царю Петру I, возглавившему страну в 1689 году.



Пристрастие к флоту было у Петра с детства. В детстве его очень привлекали разнообразные технические новинки, к примеру, астрольбия. А знаменитый ботик, найденный царем в сарае Н. И. Романова, стал знаменитым «дедушкой русского флота», на котором Петр I лично постиг все азы мореходства. Сам царь описывал свои эмоции от найденного ботика так: «Случилось нам (в мае 1688 г.) быть в Измайлове, на льянном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей из дому деда Никиты Ивановича Романова, между которыми увидел я судно иностранное, спросил Франца (прим. Тиммермана – голландского учителя Петра), что это за судно? Он



сказал, что это бот английский. Я спросил: где его употребляют? Он сказал, что при кораблях – для езды и возки. Я паки спросил: какое преимущество имеет пред нашими судами (понеже видел его образом и крепостью лучше наших)? Он мне сказал, что он ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру; которое слово меня в великое удивление привело и якобы неимоверно» [2, с. 22].

Именно после катания на ботике по Плещееву озеру царь стал вынашивать планы по созданию мощного флота. В то время все передовые страны уже обзавелись военными флотами, и России предстояло сделать большой рывок, чтобы качественно и количественно сравняться с соперниками на море. А после визита в Архангельск, где царь увидел большие и хорошо вооруженные голландские и английские суда, посетил их и сам, впервые ходил по Белому морю, вопрос считался решённым. Один корабль заказали в Англии, два под руководством Франца Лефорта – будущего первого адмирала русского флота заложили сами. А царь отправился обратно на Плещеево озеро руководить строительством новых кораблей лично.

#### ***Морским судам быть.***

«Всякой Потентатъ которой едино войско сухопутное имеетъ, одну руку имеетъ, а которой и флотъ имеетъ, обе руки имеетъ» Петр I [2, с. 18].

Потешная флотилия, спущенная на воду Плещеева озера в мае 1692 года, стала прообразом русского флота. Однако таких кораблей было недостаточно. Сохранившийся ботик «Фортуна» показывает, что на таких кораблях вполне можно ходить по морю, но вот для боев они совсем не подходят. Неудачный поход на крепость Азов в 1695 году также показал необходимость иметь мощный флот. Дело в том, что турки снабжали крепость морем, пользуясь своим полным господством на Черном море. А «Священная лига» – антитурецкий союз, к которому Россия присоединилась ещё до Петра (при царевне Софье), требовала от России активных действий. Следующий поход царь продумал уже значительно внимательнее. Особенное внимание было уделено созданию военно-морского флота, чтобы не допустить турецкие корабли до крепости. Петр I велел заложить 1300 стругов (крупных весельных лодок), 300 лодок поменьше и 100 плотов для перевозки войск и припасов. Но главной силой русской армии стали 22 галеры, 4 брандера, 3 фрегата и 2 галеаса, сделанных по голландскому образцу. Сбор войск у Воронежа занял почти год, тогда же на месте было учреждено адмиралтейство и цейхгауз.

В мае 1696 года русский флот появился у Азова во второй раз. Царь лично вёл суда на галере «Принципиум». На этот раз крепость обложили с моря и суши, были созданы штурмовые батареи орудий, войска штурмовали крепость с суши и с моря, на стругах. А русский флот надежно прикрыл лодочные десанты и воспрепятствовал турецким попыткам деблокировать крепость с моря. В ходе кровопролитного боя считавшаяся ранее неприступной крепость Азов была взята. Россия получила выход к Азовскому, а значит, и к Черному морю. Победа наглядно

продемонстрировала необходимость иметь мощный и современный военно-морской флот. 20 октября боярская дума постановила: «Морским судам быть» [2]. Эту дату принято считать днем рождения русского флота.

**Божье провидение.** Завершающим этапом становления русского флота стал период закрепления на Азовском море. Заложенный к 1698 году город Таганрог и Воронеж продолжали исправно производить корабли. Но это были суда уже иного качества. В 1697-1698 годах царь посетил Европу в составе Великого посольства, где лично участвовал в строительстве корабля «Пётр и Павел». Многие русские корабелы обучились всем тонкостям строительства боевых кораблей, теперь Россия могла создавать суда всех известных тогда типов своими силами. А организованные на юге России «кумпанства» (компании) коммерчески вносили свою лепту в строительство судов. В ноябре 1698 года Петром I был заложен 58-пушечный корабль «Гото Предестинация» («Божье провидение»). Это был действительно принципиально новый, мощный и тяжелый боевой корабль. Длина его килля составила 130 футов (почти 40 метров), а ширина – 33 фута (10 метров). Уже через два года первый русский линейный корабль был спущен на воду, его уникальная конструкция хоть и была заимствована с английских образцов, царь лично внес изменения в киль. Осадка линкора была уменьшена, он легко ходил по мелководью, а двойное дно защищало от течи в случае удара о грунт.

Вслед за ним были заложены ещё два линейных корабля – «Черепаша» и «Великий галеас». Их постройкой еще руководили иностранцы, так как проекты линкоров были ещё слишком сложны. К 1700 году в России уже воспитали ряд корабельных мастеров, таких как Склеяев, Верещагин, Салтыков, Михайлов, Попов, Пальчиков, Тучков, Немцов, Бородин, Кознец.

России предстояла война со Швецией, и Петр I, обеспечив свой южный фланг, обратил взор на Балтику. Огромный и неопределимо важный опыт, полученный при строительстве Азовского флота, стал огромным заделом, который помог обеспечить победу нашей стране в долгой и трудной Северной войне со шведами. На Балтийском море русский флот сделал ещё больший шаг вперед. Несмотря на поражение и Прутский мир 1711 года с Турцией, по которому Азовский флот уничтожился, Россия стала военно-морской державой, великой державой. И последующие победы русского флота, и его славная история, стали наглядным тому подтверждением.

### ***История ВМФ в годы Великой Отечественной войны.***

«Пронзает холод, в сердце лёд. / На дно уходят парни... / Кому-то в жизни повезёт, / А кто-то в море – камнем» И. Мордовина [3, с. 15].

Великая Отечественная война явилась тяжелым испытанием для нашей Родины и ее Вооруженных Сил. Наш народ на своих плечах вынес основную тяжесть борьбы с фашизмом и внес решающий вклад в его разгром.

В первые часы войны противник нанес неожиданный и ничем не спровоцированный удар по целому ряду наших городов, в том числе и по военно-морским базам флота. ВМФ противопоставил внезапности нападения высокую степень боевой готовности и потерь практически не понес.

По предвоенным планам на флот возлагались задачи обороны своего побережья от нападения противника с моря и отражения высадки десантов, борьба на морских коммуникациях и уничтожение сил противника в море и военно-морских базах и портах. Основными объектами уничтожения считались крупные надводные корабли, против которых предполагалось действовать силами надводных кораблей, подводных лодок, авиации, а на минно-артиллерийских позициях еще и с использованием мин и артиллерии. То есть все было нацелено на борьбу с противником на морском направлении. Однако, война уже в первые дни внесла свои коррективы в эти планы. Гитлеровское командование настолько уповало на свою военную мощь, что предполагало справиться с Советским флотом силами сухопутных войск и авиации, в кратчайшие сроки захватив наши военно-морские базы. Об этом прямо говорилось в плане "Барбаросса".

Таким образом, главным противником нашего флота с началом войны стали не морские, а воздушные и сухопутные силы. За годы войны до 85% боезапаса корабельной артиллерии было израсходовано по береговым целям и до 40% самолето-вылетов морской авиации было произведено для нанесения ударов по сухопутным войскам. Главным в боевой деятельности флота стало содействие приморскому флангу сухопутных войск в обороне и наступлении. Вторая по значимости группа задач - нарушение морских коммуникаций противника, защита своих коммуникаций, уничтожение сил противника в море, нанесение ударов по объектам на его побережье и территории.

Решая эти задачи, Военно-Морской Флот провел 88 операций, из них 23 раза привлекался к участию в армейских и фронтовых операциях. Судьба Второй мировой и Великой Отечественной войн решалась на сухопутном фронте, поэтому планы флота и его действия подчинялись зачастую интересам группировок сухопутных войск на приморских направлениях.

В годы войны Военно-Морской Флот направил на сухопутные фронты свыше 400 тыс. человек. Сформированные из моряков подразделения отличались высокими боевыми качествами и использовались там, где были необходимы или особая стойкость в обороне, или наступательный порыв. Самоотверженно сражались моряки в годы войны, и Родина воздала им по заслугам. Многие соединения, части и корабли стали гвардейскими, краснознаменными, орденоносными, многим присвоены почетные наименования освобожденных ими городов. Более 350 тыс. моряков награждены орденами и медалями, около 600 человек стали Героями Советского Союза, а семеро – разведчик-североморец В.Н. Леонов, морские летчики А.Е. Мазуренко, В.И. Раков, Б.Ф.Сафонов, Н.Г. Степанян, Н.В. Челноков и катерник А.О. Шабалин удостоены этого звания дважды. Высокое искусство в руководстве флотами и флотилиями показали видные военачальники адмиралы Н.Г. Кузнецов, И.С. Исаков, А.Г. Головкин, В.Ф. Трибуц, Ф.С. Октябрьский, И.С. Юмашев, Л.А. Владимирский, С.Г. Горшков, Г.Н. Холостяков, В.С. Чероков, маршал авиации С.Ф. Жаворонков и другие.



**Балтийский флот.** Балтийский флот – один из старейших военно-морских флотов нашей страны. Его история насчитывает уже более трех столетий. На протяжении этого времени было одержано немало славных побед над противником, пытавшимся оттеснить русское государство от побережья Балтийского моря.

Балтийцам не раз приходилось отстаивать интересы Родины на разных морях.

Тяжелым испытанием для флота стала Великая Отечественная война, в годы которой балтийцы вели героическую борьбу с захватчиками на море, и в воздухе, принимали активное участие в обороне Либавы, Таллина, Моонзундских островов, Ханко и Ленинграда, спасая город от голода и обстрелов вражеской артиллерии. В 1944–1945 гг. моряки Балтийского флота совместно с сухопутными войсками освобождали Ленинградскую область, Прибалтику и Карелию, участвовали в победоносных боях на территории и в прибрежных водах Польши и Германии. За время войны свыше 100 тыс. балтийцев были награждены орденами и медалями, 150 человек стали Героями Советского Союза, четыре морских летчика – В.И. Раков, Н.В. Челноков, А.Е. Мазуренко и Н.Г. Степанян были удостоены этого звания дважды. Сам Краснознаменный Балтийский флот за заслуги перед Отечеством в годы войны был награжден вторым орденом Красного Знамени. В послевоенное время дважды Краснознаменный Балтийский флот, как и все Вооруженные Силы, претерпел коренные изменения, став океанским, способным решать сложные боевые задачи в различных районах Мирового океана.

Относительно военно-морских сил, в планах вторжения гитлеровской Германии в СССР указывалось: "необходимо быстро овладеть районом Балтийского моря, чтобы подвоз руды через Балтийское море не прерывался на слишком продолжительное время и чтобы русские не могли вести длительную минную войну".

На Балтику для обеспечения боевой деятельности группы армий "Север" и действий против Балтийского флота фашистское командование предоставило около ста боевых кораблей, в том числе 5 подводных лодок, 10 минных заградителей, 28 торпедных катеров, сторожевые корабли, 10 флотилий тральщиков. Однако эти силы могли быть усилены крупными надводными кораблями из зоны Северного моря, что неоднократно и подтверждалось в ходе боевых действий.

Балтийскому флоту оперативным планом советского командования были поставлены задачи: не допустить морских десантов противника на побережье Латвийской и Эстонской ССР на острова Моонзундского архипелага; совместно с ВВС Красной Армии нанести поражение германскому флоту при его попытках пройти в Финский залив; не допустить проникновения кораблей противника в Рижский залив; содействовать сухопутным войскам на побережье Финского залива и на полуострове Ханко, обеспечивая их фланг а также, в случае выступления против СССР Финляндии, уничтожить береговую оборону финнов; уничтожить боевые флоты Финляндии и

Швеции при их выступлении против СССР; обеспечить в первые дни войны переброску двух стрелковых дивизий с северного побережья Эстонской ССР на полуостров Ханко, а также быть готовым к высадке десанта на Аландские острова; прервать морские коммуникации неприятеля в Балтийском море и Ботническом заливе.

Неувядаемой славой покрыли себя моряки Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Они обороняли Талинн, Моонзундские острова, полуостров Ханко, участвовали в обороне Ленинграда, поддерживали наступление сухопутных войск в Прибалтике, Восточной Пруссии и Восточной Померании, высаживали тактические и оперативные десанты в тыл вражеских войск, осуществляли перевозки крупных группировок Красной Армии.

**Северный флот.** Северный флот является самым молодым из отечественных флотов. При этом ему пришлось действовать в огромной операционной зоне от мыса Нордкап до пролива Велькицкого, причем сравнительно небольшими силами.

Первый боевой опыт североморцы приобрели в 1939—1940 гг., во время советско-финляндской войны. А самым суровым испытанием стала Великая Отечественная война. Северный флот принял широкое участие в решении задачи по содействию приморскому флангу сухопутных войск, борьбе на морских коммуникациях и защите своих сообщений. Вооруженная борьба охватила огромные пространства Белого, Баренцева и Карского морей, распространившись на востоке до пролива Вилькицкого. Боевые действия велись на воде, под водой, в воздухе и на побережье. В них участвовали подводные лодки, надводные корабли, авиация и береговые части.

Ударами по морским коммуникациям противника Северный флот срывал воинские перевозки. В результате Германия стала испытывать острую нехватку железа и никеля, вывозимых из Северной Норвегии, а войска, действовавшие на мурманском направлении, зачастую лишались подкрепления, недополучали различные виды снабжения.

Во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Северный флот оборонял побережье, полуострова Средний и Рыбачий, обеспечивал внутренние и внешние морские перевозки, действовал на морских коммуникациях противника, оказывал поддержку приморскому флангу 14-й армии, высаживал тактические десанты, участвовал в Петсамо-Киркенесской операции 1944 года; часть личного состава (до 10 тыс. чел.) участвовала в боях на сухопутном фронте. В ходе войны Северный флот пополнился авиацией и кораблями с Тихого океана и Каспийского моря, а также за счёт английских кораблей, временно переданных СССР, взамен кораблей фашистской Италии, захваченных во время войны и подлежащих разделу между союзниками.

Мурманский порт стал воротами, через которые непрерывно поступали танки, самолеты, автомобили, локомотивы и другие материалы, необходимые стране для борьбы с фашизмом. Первый союзный караван прибыл в Мурманск 11 января 1942 года, а всего за время войны в Мурманском порту

было разгружено около 300 судов, переработано свыше 1,2 млн. тонн импортных грузов. Огромная нагрузка легла на Мурманский железнодорожный узел, ведь грузы, поступившие в порт, следовало отправить по назначению вглубь страны.

Не сумев захватить Мурманск и перекрыть морские коммуникации, по которым в СССР поступали стратегические грузы, фашисты усилили бомбовые удары по порту и областному центру. Особенно жестоким бомбардировкам город подвергся летом 1942 года. Только 18 июня на Мурманск было сброшено 12 тысяч бомб, в городе сгорело свыше 600 деревянных зданий. Всего же с 1941 по 1944 г. год на Мурманск было совершено 792 налета немецко-фашистской авиации, сброшено около 7 тысяч фугасных и 200 тысяч зажигательных бомб. К осени 1944 года Красная Армия прочно удерживала стратегическую инициативу на советско-германском фронте. В начале сентября на Кандалакшском направлении войска 19-й армии перешли в наступление и к концу месяца вышли на советско-финляндскую границу. 19 сентября 1944 года Финляндия вышла из войны.

В труднейший период 1941–1942 гг. войны Карельского фронта совместно с моряками Северного флота сумели сдержать наступление противника на дальних подступах к Мурманску, а вырвав инициативу у врага, сами перешли в наступление и в 1944 году не только освободили Заполярье, но и помогли Норвегии, освободив северные районы страны. Более 48 тыс. североморцев были награждены орденами и медалями, 85 человек стали Героями Советского Союза, а трое из них – А.О. Шабалин, Б.Ф. Сафонов и В.Н. Леонов были удостоены этого звания дважды. Североморский летчик Борис Феоктистович Сафонов первым из участников Великой Отечественной войны был дважды удостоен звания Герой Советского Союза. За мужество и стойкость, проявленные при защите Мурманска, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 мая 1986 г. Мурманску присвоено почетное звание "Город-герой".

**Разгром фашистов в Заполярье.** В результате успешного наступления Советских Вооруженных Сил летом 1944 г. были разгромлены группировки немецко-фашистских войск в Белоруссии, Прибалтике, на Карельском перешейке, в Карелии и Эстонии. 4 сентября 1944 г. финские войска прекратили военные действия. Правительство Финляндии приняло условия, выдвинутые Советским правительством, о разрыве с Германией и выводе немецких войск с территории Финляндии не позднее 15 сентября. Оставшиеся после 15 сентября немецкие войска Финляндия должна была разоружить. Положение гитлеровских войск в Заполярье резко ухудшилось, так как они лишились поддержки финских войск и кратчайших сообщений с Германией через Финляндию. Над группировкой немецких войск на Севере нависла угроза изоляции и окружения (единственная шоссейная дорога вдоль норвежского побережья могла быть перерезана нашими войсками).

Советское командование разработало план освобождения Заполярья, по которому войска Карельского фронта должны были нанести главный удар из

района южнее оз. Чапр в обход южного фланга и частями морской пехоты Северного флота в обход северного фланга окружить и уничтожить группировку противника в районе р. Титовка. В дальнейшем войска фронта должны были развивать наступление в западном направлении по дорогам на Петсамо, Киркенес, Луостари, Никель и разгромить отступавшие части.

Утром 7 октября 1944 г. войска Карельского фронта перешли в наступление. При наступлении были разгромлены части 2-й горно-стрелковой немецкой дивизии. Одновременно наши войска совершили глубокий обход открытого правого фланга обороны противника по труднопроходимой местности и вышли в район южнее Луостари. Вечером 9 октября со стороны Мотовского залива была произведена высадка десанта. Десант овладел намеченным участком побережья и начал быстро продвигаться в южном направлении. Утром 10 октября части бригады вышли во фланг и тыл обороны противника. После того как определился успех десанта в губе Малая Волоковая, начался прорыв обороны противника на перешейке полуострова Средний. Опасаясь окружения, немцы в ночь на 11 октября начали отход с перешейка полуострова Средний. Для замедления продвижения наших частей противник устраивал каменные завалы (россыпи) на дорогах, минировал их, разрушал мосты. Днем, чтобы затруднить ориентировку и наблюдение, на отдельных рубежах противник ставил дымовые завесы.

Вечером 12 октября два торпедных катера под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга А.О. Шабалина и лейтенанта Е.А. Успенского вышли в море. За ними с интервалом 7 минут вышли еще две группы катеров с десантом на борту под командованием капитана 2 ранга С.Г. Коршуновича и капитана 3 ранга С.Д. Зюзина. При подходе к Петсамской губе на расстоянии 20-30 каб. катера были обнаружены противником. Вспыхнули прожекторы, осветительные снаряды, береговые батареи открыли интенсивный огонь. Увеличив ход, катера прорвались через огневую завесу и вошли в губу, прижимаясь к западному высокому берегу и стараясь использовать не простреливаемое пространство, несмотря на сильный ружейно-пулеметный огонь, высадили на причалы 52 десантника. Для захвата Линахамари был сформирован десантный отряд моряков в составе 660 человек под общим командованием майора И.А. Тимофеева. Высаженный же в порту десант, не дожидаясь рассвета, пошел в наступление. Основные силы отряда под командованием майора И.А. Тимофеева наступали на сильно укрепленный опорный пункт. На рассвете 13 октября противник двумя ротами пехоты контратаковал группу Тимофеева. Бой перешел в рукопашную схватку, в результате которой гитлеровцы были отброшены. К 12 часам опорный пункт и батарея были заняты.

15 октября войска Карельского фронта и части Северного флота штурмом овладели г. Петсамо. В дальнейшем наступление сухопутных войск развивалось в направлении Никель, Наутси и по дороге Петсамо – Киркенес. К 24 октября 14-я армия вышла на подступы к Киркенесу. Для содействия сухопутным войскам в овладении городом было решено высадить десант в

заливе Хольменгро-фьорд. Утром 25 октября отряд высадки в составе 12 торпедных катеров, 2 малых и 1 большого охотника за подводными лодками под командованием командира бригады торпедных катеров капитана 1 ранга А.В. Кузьмина высадил два батальона морской пехоты. Двигаясь вдоль Бек-фьорда на Якобснес, десант помог войскам армии овладеть г. Киркенес. Побережье от Линахамари до Бек-фьорда было очищено от противника.

В ходе Петсамо-Киркенесской операции территория Советского Заполярья была полностью очищена от немецко-фашистских захватчиков. В целях завершения разгрома противника советские войска 22 октября 1944 года перешли норвежскую границу и начали освобождение Северной Норвегии. 1 ноября, завершили полное освобождение Печенгской области от немецких захватчиков. В честь побед советских воинов, освобождавших Заполярье, в столице нашей Родины Москве четырежды гремели залпы салютов.

Участвуя в разгроме гитлеровских войск на суше, Северный флот одновременно действовал на морских сообщениях противника. Противник прилагал все усилия, чтобы защитить единственный путь, по которому он мог осуществлять эвакуацию и получать подкрепления из ближайшего тыла. Конвой и отдельные суда шли в охранении большого числа кораблей и под прикрытием истребительной авиации. Успешные действия Северного флота на вражеских коммуникациях сорвали планы немецко-фашистского командования по эвакуации из Северной Финляндии. Действия на коммуникациях имели и самостоятельный оперативный результат: тысячи эвакуируемых на транспортах солдат и офицеров противника, много техники не достигли портов назначения и погибли в море.

Разгром немецко-фашистских войск в Заполярье имел важное военное и политическое значение. Красная Армия положила начало освобождению Норвегии от фашистской оккупации. Была разгромлена крупная группировка вражеских войск. Промышленность Германии лишилась значительной доли стратегического сырья – никеля. Северный флот получил новые базы и аэродромы в Варангер-фьорде, а немецко-фашистский флот лишился баз в Северной Норвегии.

Высоко оценив заслуги личного состава Северного флота, Военно-Воздушных Сил, частей Красной Армии, моряков торгового и промыслового флотов, работников Северного морского пути и арктических станций, всех трудящихся северных районов нашей страны в защите Отечества от немецко-фашистских захватчиков, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 5 декабря 1944 г. учредил медаль "За оборону Советского Заполярья", которой был награжден весь личный состав Северного флота, принимавший участие в боевых действиях.

И сегодня североморцы помнят и чтут имена героев-подводников Ивана Кольшкина, Магомета Гаджиева, Николая Лунина, Григория Щедрина, Израиля Фисановича, Федора Видяева, летчиков Бориса Сафонова, Ивана Катунина, Захара Сорокина, Петра Сгибнева, катерников Александра Шабалина, Владимира Алексеева, Сергея Коршуновича, отважных

разведчиков Виктора Леонова, Сергея Агафонова, Ивана Каторжного, морских пехотинцев Василия Кислякова, Ивана Сивко, Анатолия Бредова и многих других нестигаемых защитников Заполярья.

**Черноморский флот.** В годы войны вместе с воинами армии моряки-черноморцы героически обороняли Одессу и Крым, Приазовье и Кавказ. Они громили врага на суше, оказывая содействие сухопутным войскам в решении этой задачи, вели борьбу на морских коммуникациях противника, защищали свои морские перевозки. Отличились моряки флота при высадках большого числа десантов на побережье Черного и Азовского морей, в том числе при проведении ряда крупных десантных операций. Моряки Дунайской флотилии, входившей в состав Черноморского флота, закончили войну в центре Европы, освобождая столицу Австрии - Вену. Высоко были оценены мужество и героизм моряков-черноморцев. Свыше 54 тыс. моряков были награждены орденами и медалями, 227 человек стали Героями Советского Союза. Городами-героями стали Одесса, Севастополь, Новороссийск и Керчь. К началу Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на Чёрном море был создан хорошо оснащенный по тому времени флот в составе 1 линейного корабля, 6 крейсеров, 16 лидеров и эсминцев, 47 подводных лодок, 2 бригад торпедных катеров, несколько дивизионов тральщиков, сторожевых и противолодочных катеров, ВВС флота (св. 600 самолётов) и сильной береговой обороны. В состав ЧФ входили Дунайская (до ноября 1941) и Азовская (с июля 1941) военные флотилии. Черноморский флот (командующий вице-адмирал Ф.С. Октябрьский, член Военного совета дивизионный комиссар Н.М. Кулаков, начальник штаба контр-адмирал И.Д. Елисеев) к началу Великой Отечественной войны располагал более чем 300 кораблями и катерами различных классов. Важнейшими задачами Черноморского флота на случай войны были: воспрепятствование активными минными постановками и действиями подводных лодок проходу флота противника в Черное море, воспреещение действиями на морских коммуникациях перевозок через Черное море войск и военных грузов в порты враждебных держав, недопущение высадок морских десантов противника на советское побережье, содействие приморскому флангу войск Советской Армии в их наступательных операциях, защита своих морских коммуникаций.

К началу войны Черноморский флот располагал развитой системой базирования (главная база Севастополь, военно-морские базы Одесса, Николаев, Новороссийск, Батуми). Одним из недостатков системы базирования Черноморского флота, которые в полной мере сказались в первые же месяцы войны, являлось отсутствие подготовленных опорных пунктов на Кавказском побережье. В значительной степени это объяснялось слабой изрезанностью Кавказского побережья, хотя неблагоприятное развитие обстановки в начальный период войны заставило использовать имевшиеся и найти новые пункты базирования сил флота. К началу войны своего флота на Черном море гитлеровцы не имели и рассчитывали на использование румынского, располагавшего 4 эскадренными миноносцами, 3

миноносцами, подводной лодкой, 3 торпедными катерами, 3 канонерскими лодками, 2 минными заградителями, 12 переоборудованными тральщиками, 10 катерами-тральщиками и малыми вспомогательными судами, базировавшимися на Констанцу и Сулину. Кроме того, румынский флот имел 7 мониторов, 3 плавучие батареи и 13 сторожевых катеров на Дунае.

Военные действия на Черном море начались в 3 часа 15 минут 22 июня. Фашистская авиация произвела налеты на Севастополь и Измаил, подвергла артиллерийскому обстрелу населенные пункты и корабли на Дунае. Советский Черноморский флот был готов к отражению нападения врага: Севастополь затемнен, весь личный состав находился в частях и на кораблях. В результате противник не смог добиться внезапности, на которую возлагал большие надежды. Его самолеты сбросили несколько магнитных мин на входном фарватере и в Северной бухте. Именно из Севастополя в Москве впервые узнали о нападении фашистской Германии на Советский Союз, и моряки-черноморцы одними из первых начали боевые действия. В течение первого дня войны во всех базах были установлены дозоры надводных кораблей, в дальний дозор вышли подводные лодки, начались постановки минных заграждений, в районы между Констанцей и Сулиной, Констанцей и Бургасом были высланы подводные лодки для действий на вражеских коммуникациях.

Удары по морским сообщениям противника должны были затруднить снабжение его горючим. Основным портом вывоза румынской нефти морским путем была Констанца – главная военно-морская база противника на Черном море. Флот должен был нарушать перевозки румынской нефти морским и речным путем в страны фашистского блока и пресечь морские перевозки по линии Констанца – Босфор. В ночь на 23 июня был произведен первый налет на военные объекты Констанцы. Советские самолеты внезапно появились в районе порта и сбросили бомбы на нефтебаки, вызвав взрывы и пожары. В течение дня было совершено еще три налета на Констанцу и два на Сулину. 24-25 июня авиация продолжала наносить бомбовые удары по объектам Констанцы. Констанца подвергалась не только бомбардировке с воздуха, но и артиллерийскому обстрелу с моря кораблями Черноморского флота.

В последних числах июля 1941 года войска левого крыла Южного фронта, ведя тяжелые оборонительные бои, отошли за Днестр. Приморская группа, затем армия, созданная из левофланговых дивизий 9-й армии в составе 25-й и 95-й стрелковых и 1-й кавалерийской дивизий, переправилась на восточный берег Днестра и заняла оборону от Тирасполя до Каролино-Бугаза. Наступление вражеских войск развивалось быстро. К 7 августа они овладели городами Котовск, Первомайск, Кировоград, Вознесенск, а их авангардные части достигли Кременчуга. Создалась прямая угроза разгрома всего левого фланга Южного фронта. Опасность нависла над Одессой, Николаевом, Очаковом и Херсоном. 8 августа 1941 года Одесса с окрестностями была объявлена на осадном положении.



В середине сентября 1941 г. немецко-румынские войска вышли к Перекопу, создав непосредственную угрозу вторжения в Крым. Для захвата Крымского полуострова в северной части Херсонской области сосредоточилась 11-я немецкая армия. 29 октября в Севастополе было объявлено осадное положение, 30 октября части гарнизона заняли укрепления на передовом оборонительном рубеже. В этот же день немцы начали наступление на Севастополь. Две пехотные дивизии нанесли удар по отрядам моряков, прикрывавших подходы к передовому оборонительному рубежу. Так началась героическая оборона Севастополя. По характеру боевых действий ее можно разделить на три этапа: первый с 30 октября по 21 ноября – отражение первого (ноябрьского) наступления противника; второй – с 22 ноября по 31 декабря 1941 г. – отражение второго (декабрьского) наступления фашистских войск; третий – с 1 января по 4 июля 1942 г. – относительное затишье у Севастополя в связи с боевыми действиями на Керченском полуострове и отражение затем третьего наступления врага.

Отступая с тяжелыми боями на Керченский полуостров, 51-я армия пыталась задержать противника сначала на Ак-Монайских позициях, а затем у Керчи на рубеже Турецкого вала. Действия частей поддерживались огнем кораблей Азовской флотилии. Не имея возможности задержать стремительное наступление немцев, 51-я армия по приказу Верховного Главнокомандования оставила Керченский полуостров. В ночь на 16 ноября под прикрытием Азовской флотилии она была переправлена на Таманский полуостров.

Наряду с непосредственной защитой Севастополя флот обеспечивал перевозку в Севастополь и Керчь войск, отошедших в Ялту, а также доставлял из Севастополя и Керчи на Кавказ все ценное оборудование, не нужное для обороны. Кроме того, корабли снабжали Севастопольский оборонительный район всем необходимым. Чтобы флот мог комплексно решать боевые задачи, было принято решение рассредоточить корабли и части в портах и базах Кавказского побережья. Дневной прорыв 21 декабря 1941 г. в Севастополь отряда кораблей с бригадой морской пехоты на борту при ураганном артиллерийском обстреле и массированной бомбардировке с воздуха требовал большого мужества и высокого мастерства. Корабли прорвались в гавань и организованно высадили морских пехотинцев у Сухарной Балки. Они с ходу вступили в бой с врагом, который, взяв станцию Мекензиевы горы, подошел к Братскому кладбищу с Северной стороны Севастополя.

В 1942–1943 гг. Черноморский флот участвовал в битве за Кавказ. Подводные лодки из Батуми и Потти совершали 600-мильные переходы для действий на коммуникациях противника, надводные силы, авиация и морская пехота сражались за Новороссийск и в районе Туапсе. Героическими страницами в истории Черноморского флота стали десанты в районе Южной Озерейки и Станички (в районе Мысхако) в феврале 1943 г., оборона "Малой земли", Новороссийско-Таманская операция 1943, Керченско-Эльтигенская десантная операция 1943 г. Азовская военная флотилия, находившаяся в

составе Черноморского флота, своими действиями по поддержке сухопутных войск участвовала в освобождении портов Азовского моря. Корабли и части Черноморского флота участвовали в освобождении Крыма, Николаева, Одессы, Яско-Кишинёвской операции 1944. Дунайская военная флотилия, входившая в состав Черноморского флота, прошла с боями от низовьев Дуная до Вены. Оборона Одессы в течение более двух месяцев сдерживала крупные силы румынской армии, а оборона Севастополя свыше восьми месяцев сковывала значительную группировку немецко-фашистских войск в Крыму, не дав использовать ее в весеннем наступлении на юге в 1942 г. Силы Черноморского флота в очень большой степени способствовали успеху оборонительных действий Советской Армии на Северном Кавказе.

**Тихоокеанский флот.** К началу Второй мировой войны Тихоокеанский флот представлял собой серьезную силу, способную достойно противостоять агрессору.

В годы Великой Отечественной войны флот не только надежно оборонял восточные рубежи нашей Родины, но и оказывал большую помощь фронту. Тысячи моряков-тихоокеанцев, сражаясь плечом к плечу с моряками других флотов и воинами армии, громили врага под Москвой, Ленинградом и на Волге, участвовали в боях при обороне Одессы и Крыма, на Кавказе и в Заполярье, проявили мужество и героизм в боях с милитаристской Японией летом – осенью 1945 года. Личный состав Военно-Морского Флота в годы войны честно выполнил свой долг, а в послевоенное время мы смогли построить океанский флот, укомплектованный самыми современными кораблями и оснащенный новейшими образцами оружия и боевой техники.

Когда гитлеровская Германия начала войну против нашей страны, Тихоокеанский флот, хотя и находился в десяти тысячах километров от фронта, сразу же был приведен в состояние повышенной боевой готовности. Япония, как союзник Германии, могла в любой момент нарушить договор о нейтралитете, заключенный ей с СССР 13 апреля 1941 года, и вступить в войну на стороне Германии.

Дальневосточный морской театр военных действий, являющийся частью Тихоокеанского театра, включал северо-западную часть Японского, южную часть Охотского морей и Татарский пролив. Наиболее характерная особенность этого театра – большая протяженность морской границы (от побережья Кореи до мыса Лопатка около 1500 миль) и его расчлененность. Связь советского Приморья с полуостровом Камчатка возможна только по воздуху или через Татарский, Лаперуза, Сангарский и Курильские проливы, которые почти все находились в то время под контролем Японии. Под таким же контролем находились Корейский и Цусимский проливы, соединявшие Японское море с Желтым. В связи с этим, естественно, возникала трудность использования подводных лодок Тихоокеанского флота в Тихом океане. Вместе с тем большие глубины Японского моря благоприятствовали действиям подводных лодок в его пределах, но ограничивали возможность минных постановок, допуская их лишь в непосредственной близости к берегу и в проливах. Охватывающее положение японских островов по отношению к

материковому побережью Японского моря облегчало развертывание японского флота и действие японской авиации против военно-морских баз и портов, находившихся на этом побережье.

К началу Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот (командующий вице-адмирал И.С. Юмашев, член Военного совета корпусной комиссар С.Е. Захаров, начальник штаба контр-адмирал В.Л. Богденко) имел в своем составе около 300 кораблей и катеров различных классов и типов, в том числе 2 лидера, 12 эскадренных миноносцев, 6 сторожевых кораблей, 91 подводную лодку, 30 тральщиков, 8 надводных минных заградителей и около 200 торпедных, сторожевых и других катеров. В состав Тихоокеанского флота входила Северная Тихоокеанская флотилия (командующий контр-адмирал М.И. Арапов, член Военного совета бригадный комиссар Г.Ф. Быстриков), имевшая в своем составе подводные лодки, сторожевые корабли, тральщики, торпедные и сторожевые катера. Военно-морские базы и ближние подходы к ним со стороны моря были прикрыты системой береговой обороны. Самолетный парк военно-воздушных сил Тихоокеанского флота насчитывал 764 самолета различных типов.

В течение всей войны нашей страны с Германией обстановка на Дальнем Востоке оставалась крайне напряженной. Япония неоднократно провоцировала военные инциденты. Японские самолеты с целью разведки то и дело вторгались в воздушное пространство нашей страны, а японские корабли – в наши территориальные воды, нарушали наше транспортное судоходство на Дальнем Востоке. Японцы часто без видимых причин задерживали в море советские суда, а в ряде случаев топили их. В 1941-1944 годах они задержали 178 судов и потопили 11 транспортов. В Гонконге 14 декабря 1941 г. был потоплен пароход "Кречет", в Целебесском море в районе Минданао (Филиппины) 20 декабря японская авиация нанесла непоправимые повреждения танкеру "Майкоп" и т.д.

Подводная лодка С-56 потопила 9 кораблей противника.

В такой сложной обстановке главные задачи Тихоокеанского флота состояли в обороне побережья, защите своих путей сообщения на море, в нарушении морских коммуникаций противника (в случае нападения Японии), организации противодесантной обороны наших берегов. В этой связи Тихоокеанский флот в первые же дни войны с Германией выставил оборонительные минные заграждения на подходах к Владивостоку, Советской Гавани, Петропавловску-Камчатскому. Эти минные поля в сочетании с береговой и корабельной артиллерией должны были в основном обеспечить защиту наших берегов от десантов возможного противника и проникновения к нашим базам его кораблей. Основными задачами боевой подготовки личного состава флота, наряду с освоением поступавшей на флот новой техники, являлись изучение и внедрение боевого опыта действующих флотов. Кроме этого, из США в дальневосточные порты СССР осуществлялась перевозка материалов и вооружения на советских транспортах, для чего зимой 1942-1943 г. почти два десятка судов были

перебазированы с Севера на Тихий океан через Атлантику и Панамский канал. Перевозки этим маршрутом с 1943 г. возросли и составили почти половину всех грузов, поставленных союзниками.

Велика роль Тихоокеанского флота и Амурской флотилии в разгроме империалистической Японии и успешном завершении Второй мировой войны. Во время Маньчжурской военной операции 1945 года силы Тихоокеанского флота участвовали в освобождении Северной Кореи. 12-16 августа 1945 года десанты с кораблей ТОФ овладели портами Юки, Расин и Сейсин. Авиация ТОФ высадила воздушные десанты в Порт-Артуре и Дальнем. Корабли ТОФ принимали также активное участие в Южно-Сахалинской операции 1945 года и Курильской десантной операции 1945 года. За героизм и мужество, проявленные в советско-японской войне 1945 года, 52 моряка Тихоокеанского флота были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. 18 частям и кораблям флота было присвоено звание гвардейских, 15 – награждены орденом Красного Знамени.

В годы Великой Отечественной войны флот не только надежно оборонял восточные рубежи нашей Родины, но и оказывал большую помощь фронту. 153 тысячи военных моряков-тихоокеанцев, сражаясь плечом к плечу с моряками других флотов и воинами армии, громили врага под Москвой, Ленинградом и на Волге, участвовали в боях при обороне Одессы и Крыма, на Кавказе и в Заполярье, проявили мужество и героизм в боях с милитаристской Японией летом – осенью 1945 года. Их можно было встретить на кораблях и в частях Северного, Балтийского и Черноморского флотов, на озерных и речных флотилиях.

**Боевые действия тихоокеанского флота.** Еще в феврале 1945 г. на Ялтинской конференции руководителей трех держав: СССР, США и Великобритании – был предreshен вопрос о вступлении СССР в войну с Японией. При этом с советской стороны был определен срок начала действий – через три месяца после окончания войны с Германией. К августу 1945 г. армия, военно-морской флот и авиация Японии насчитывали свыше 7 млн. человек. К началу войны на Дальнем Востоке Советские Вооруженные Силы были увеличены за счет войск, освободившихся на советско-германском фронте. Организационно они были сведены в три фронта: Забайкальский, 2-й Дальневосточный, 1-й Дальневосточный. В состав Вооруженных Сил СССР на Дальнем Востоке входили также и морские силы: Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия.

**Высадка морского десанта в порт Юкки.** К августу 1945 г. Тихоокеанский флот имел 2 крейсера, 1 лидер, 12 эсминцев, 19 сторожевых кораблей, 78 подводных лодок, 10 минных заградителей, 52 тральщика, 49 охотников за подводными лодками, 204 торпедных катера. Он численно уступал японскому флоту, особенно по крупным надводным кораблям, военно-воздушные силы флота насчитывали 1549 боевых самолетов. В связи с большой удаленностью Дальневосточного театра военных действий решением Государственного Комитета Обороны все сухопутные и военно-морские силы, сосредоточенные против Японии, были объединены в единую

организацию – вооруженные силы Дальнего Востока, главнокомандующим которыми был назначен Маршал Советского Союза А.М. Василевский, членом Военного совета генерал-полковник И.В. Шикин, начальником штаба генерал-полковник С.П. Иванов. Действия Тихоокеанского флота и Краснознаменной Амурской флотилии координировал с действиями сухопутных войск Народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал флота Н.Г. Кузнецов, а действия авиации – главнокомандующий Военно-воздушными Силами главный маршал авиации А.А. Новиков.

Краснознаменная Амурская флотилия к началу военных действий имела в своем составе четыре бригады речных кораблей, отдельный дивизион кораблей, отдельные отряды бронекатеров и авиацию. Всего в строю находилось около 169 боевых кораблей различных классов, в том числе 8 мониторов (2 были в ремонте), 11 канонерских лодок, 52 бронекатера, 12 тральщиков и другие корабли. Авиация насчитывала более 70 самолетов. Почти весь личный состав флотилии был кадровым, имел хорошую подготовку и высокую боевую выучку. Краснознаменная Амурская флотилия по своей численности и вооружению значительно превосходила Сунгарийскую речную флотилию противника.

Тихоокеанскому флоту ставилась задача высадить десанты, которые должны были овладеть портами и базами Юки, Расин, Сейсин с выходом к портам центральной части Кореи. В результате разведывательных полетов в этих портах было обнаружено большое количество транспортов. Ночью 9 августа самолеты флота подвергли бомбардировке объекты противника в портах Юки и Расин. С рассветом группа самолетов Ил-2, сопровождаемая истребителями Як-9, совершила налеты на корабли противника. Всего в течение 9-10 августа авиация Тихоокеанского флота произвела 616 самолетовылетов. Бомбардировочные и штурмовые действия нашей авиации сочетались с набеговыми действиями торпедных катеров. Поздно вечером 9 августа двумя группами: одна группа в составе четырех торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга К.В. Казачинского атаковала транспорты в порту Расин, другая в составе пяти торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта М.Г. Малика пошла на Сейсин. В результате смелых действий экипажи катеров добились замечательных успехов: в Расине было потоплено четыре транспорта, в Сейсине повреждено семь транспортов.

*Дважды Герой Советского Союза ст. лейтенант Леонов В.Н.* Для высадки десанта в Юки были выделены два сторожевых корабля, тральщик, восемь торпедных катеров, два сторожевых катера, 75-й батальон 13-й бригады морской пехоты численностью 783 человека под командованием майора И.П. Маркина и 140-й разведывательный отряд (139 человек) под командованием Героя Советского Союза старшего лейтенанта В.Н. Леонова. Для поддержки и прикрытия десанта распоряжением командующего ВВС флота выделялась авиация. 12 августа в порту Юки были высажены основные силы десанта. Противник не оказал организованного

сопротивления. Высадка десанта обеспечила быстрое продвижение сухопутных частей, которые, не задерживаясь в Юки, устремились на Расин.

Успешно высадившись в порту Расин и преодолев сопротивление противника на берегу, десантные части полностью овладели городом и портом. Однако продвинуться на юг по дороге, ведущей из Расина в Сейсин, они не смогли. Противник открыл сильный ружейно-пулеметный и артиллерийский огонь. Сопротивление оказывали арьергарды японских войск, отходивших под напором войск 1-го Дальневосточного фронта от р. Тюмень-Ула через Юки и Расин на Сейсин. Японцы рассчитывали оторваться от преследования наших частей и укрепиться в Сейсинском укрепленном районе, а при необходимости эвакуироваться через Сейсинский порт. В ходе операции наши моряки проявили не только героизм, но и хорошую выучку и смекалку. Отряд старшего лейтенанта Леонова В.Н. в корейском порту Вонсан захватил в плен около трёх с половиной тысяч японских солдат и офицеров. А в порту Гензон, разведчики-леоновцы разоружили и взяли в плен около двух тысяч солдат и двухсот офицеров, захватив 3 артиллерийские батареи, 5 самолетов, несколько складов боеприпасов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года старший лейтенант Виктор Николаевич Леонов стал дважды Героем Советского Союза (первую "Золотую Звезду" Виктор Николаевич получил за проявленный героизм в Петсамо-Киркенесской наступательной операции).

Перед Тихоокеанским флотом встала задача овладеть важным узлом обороны – портом и городом Сейсин. В 7 часов 13 августа шесть торпедных катеров, имея на борту 180 человек, под общим командованием полковника А.З. Денисина вышли из бухты Новик и через шесть с половиной часов вошли в порт Сейсин. При входе в порт катера были обстреляны артиллерией противника. Они прикрылись дымовыми завесами и успешно, без потерь выполнили задачу. Высадившись, десант начал продвижение двумя группами. Обследовав порт, десантники сообщили на флагманский командный пункт обстановку, доложили, что они овладели портом и ведут бой за город Сейсин. Однако здесь отряд встретил сильное сопротивление. Развернулись ожесточенные бои, в ходе которых десантники, неся потери, были вынуждены перейти к обороне. Стремясь отрезать десантников от береговой черты, японцы за ночь предприняли до 15 атак. В помощь десанникам из состава экипажей кораблей был сформирован отряд из 25 человек под командованием капитана 3 ранга Г.В. Терновского для корректировки артиллерийского огня кораблей. В течение 14-15 августа артиллерийским огнем кораблей и бойцами отряда было уничтожено 11 дзотов, 19 огневых точек и около 100 солдат и офицеров противника.

В это время на флагманском командном пункте принимались срочные меры по оказанию эффективной помощи десанникам и решительному разгрому врага. Из Владивостока десант второго эшелона вышел рано утром 14 августа тремя отрядами, включавшими эскадренный миноносец, 6 сторожевых кораблей, 10 десантных судов, танко-десантный корабль, 3

тральщика и 4 больших охотника за подводными лодками. Командиром высадки был назначен капитан 1 ранга А.Ф. Студеничников, командиром десанта – генерал-майор В.П. Трушин. Десант должен был оказать помощь частям первого броске и первого эшелона, освободить Сейсин и обеспечить выполнение поставленной флоту задачи. В результате совместных действий десантных войск, авиации и кораблей ко второй половине дня 16 августа военно-морская база Сейсин была полностью очищена от противника, и к исходу дня части 1-го Дальневосточного фронта вошли в освобожденный город. Высадка морского десанта в Сейсин явилась первой крупной операцией Тихоокеанского флота в ходе войны с Японией. С падением Сейсина противник лишился последнего и наиболее крупного порта, связывавшего районы Северной Кореи с Японией.

***ВМФ в современной России.*** ВМФ России является одним из трех видов вооруженных сил государства. Он предназначен для вооруженной защиты интересов РФ, ведения боевых действий на морских и океанских театрах войны. ВМФ России способен наносить ядерные удары по наземным объектам противника, уничтожать группировки его флота в море и на базах, нарушать океанские и морские коммуникации противника и защищать свои морские перевозки, содействовать Сухопутным войскам в высадке морских десантов, участвовать в отражении десантов противника. Современный Военно-морской флот России является правопреемником ВМФ СССР, а тот, в свою очередь, создавался на базе Российского императорского флота. Временем зарождения российского регулярного военного флота считается 1696 г., когда боярская Дума издала указ «Морским судам быть». Первые корабли строились на верфях Воронежского адмиралтейства. За свою 300-летнюю историю российский флот прошел славный боевой путь. 75 раз противник спускал свои флаги перед его кораблями.

***Возможности и задачи ВМФ России.*** Значение ВМФ в современном мире трудно переоценить. Этот вид вооруженных сил наилучшим образом подходит для глобального проецирования военной мощи в любой регион земного шара. Специфические, присущие только ВМФ возможности, это:

1) Мобильность и высокая автономность, с возможностью выхода в любую точку Мирового океана через нейтральные воды. В то время, как подвижность Сухопутных войск, как правило, ограничена пределами своей страны, а автономность самолетов ВМС не превышает в нескольких часов полета, корабельные группировки могут месяцами оперировать на любом удалении от своих баз. Высокая подвижность затрудняет нанесение ударов, в том числе и ядерных, по развернутой корабельной группировке противника, ведь за время, необходимое для подготовки удара, она может значительно сместиться, и не всегда в предсказуемом направлении.

2) Высокая огневая мощь и дальность действия современного корабельного оружия. Это позволяет военно-морскому флоту поражать цели, расположенные на удалении нескольких сотен и даже тысяч метров от берега. Таким образом, ВМФ является важным инструментом «бесконтактной» войны. В сочетании с мобильностью и автономностью это



свойство позволяет оказывать военное давление практически на любое (хотя и с некоторыми ограничениями) государство мира.

3) Малое время реагирования на кризисную ситуацию. Возможность быстрой передислокации в кризисный регион без долгосрочных политических и инфраструктурных затрат.

4) Скрытность действий подводных сил ВМФ. Такой возможностью не обладает ни один вид вооруженных сил. Именно находящиеся на боевом дежурстве подводные ракетные крейсера стратегического назначения являются тем фактором, который способен значительно ограничить действия потенциального агрессора. Ведь точное местоположение подводных стратегических крейсеров неизвестно, некоторые из них могут находиться совсем близко от берегов вероятного противника, и в случае агрессии против России способны нанести чудовищный по последствиям ответный удар.

5) Универсальность применения. Военно-морской флот может быть использован в операциях самого различного рода: демонстрация силы, боевое дежурство, морская блокада и охрана коммуникаций, миротворческие и противопиратские действия, гуманитарные миссии, переброска сухопутных войск, защита побережья, конвенционная и ядерная война на море, стратегическое ядерное сдерживание, стратегическая противоракетная оборона, десантные операции и боевые действия на суше (самостоятельно или во взаимодействии с другими видами вооруженных сил).

**Оперативно-стратегические объединения ВМФ России.** Оперативно-стратегическими объединениями ВМФ России являются: Балтийский флот со штабом в Калининграде. Корабельный состав: 3 дизельные подводные лодки, 2 эсминец, 3 корвета, 2 сторожевых корабля, 4 малых ракетных корабля, 7 малых противолодочных кораблей, 7 ракетных катеров, 5 базовых тральщиков, 14 рейдовых тральщиков, 4 больших десантных корабля, 2 малых десантных корабля на ВП, 6 десантных катеров. Итого: подводные лодки – 3, надводные корабли – 56.

Северный флот со штабом в Североморске. Корабельный состав: 10 атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, 3 атомные подводные лодки с крылатыми ракетами, 14 многоцелевых атомных подводных лодок, 9 атомных подводных лодок спецназначения, 1 дизельная подводная лодка спецназначения, 6 дизельных подводных лодок, 1 тяжелый авианесущий крейсер, 2 тяжелых атомных ракетных крейсера, 1 ракетный крейсер, 5 БПК, 1 эсминец, 3 малых ракетных корабля, 1 артиллерийский катер, 6 малых противолодочных кораблей, 4 морских тральщика, 6 базовых тральщиков, 1 рейдовый тральщик, 4 больших десантных корабля, 4 десантных катера. Итого: подводные лодки – 43, надводные корабли – 39.

Черноморский флот со штабом в Севастополе. Корабельный состав: 2 дизельные подводные лодки, 1 ракетный крейсер, 2 БПК, 3 СКР, 7 МПК, 4 МРК, 5 ракетных катеров, 7 морских тральщиков, 2 базовых тральщика, 2 рейдовых тральщика, 7 больших десантных кораблей, 2 десантных катера. Итого: подводные лодки – 2, надводные корабли – 41.

Тихоокеанский флот со штабом во Владивостоке. Корабельный состав: 3 атомные подводные лодки с баллистическими ракетами, 5 атомных подводных лодок с крылатыми ракетами, 5 многоцелевых атомных подводных лодок, 8 дизельных подводных лодок, 1 тяжелый атомный ракетный крейсер, 1 ракетный крейсер, 4 больших противолодочных корабля, 3 эсминца, 8 малых противолодочных кораблей, 4 малых ракетных корабля, 11 ракетных катеров, 2 морских тральщика, 7 базовых тральщиков, 1 рейдовый тральщик, 4 больших десантных корабля, 4 десантных катера. Итого: подводные лодки – 21, надводные корабли – 50.

Каспийская флотилия со штабом в Астрахани. Корабельный состав: 2 сторожевых корабля, 4 малых артиллерийских корабля, 5 ракетных катеров, 5 артиллерийских катеров, 2 базовых тральщика, 5 рейдовых тральщиков, 7 десантных катеров. Итого: надводные корабли – 28.

Северный и Тихоокеанский флоты являются полноценными океанскими флотами. Их корабли могут проводить все виды военно-морских операций в дальней океанской зоне. Только эти два флота ВМФ России располагают ПЛА и ПЛАРБ. Также здесь сосредоточены все российские ракетные крейсера кроме флагмана Черноморского флота РКР «Москва». Балтийский и Черноморский флоты являются преимущественно флотами морской зоны. Их корабли тоже могут совершать выходы в Мировой океан, но лишь в условиях глобального мира, для осуществления экспедиционных операций против заведомо более слабого противника.

**Заключение.** Военное предназначение ВМФ в настоящее время приобрело стратегический характер и РФ, вынужденная отвечать на вызовы, активно наращивает свой военно-морской потенциал и численность состава. Основной задачей моряков остается защита границ и соблюдение ядерного паритета с ВМФ США. Большинство стратегических крейсеров, входящих в состав ВМФ нашей страны отличает: способность быстро и автономно передислоцироваться в любой опасный район земного шара, проводя боевое дежурство в международных водах.

Подвижность, дающая возможность постоянно маневрировать, уходя от возможного удара военно-морских и прочих сил противника.

Насыщенность кораблей современным высокоточным оружием и средствами радиолокационной защиты, что позволяет обнаруживать, распознавать и уничтожать вражеские объекты на расстоянии сотен и тысяч метров, не вступая в прямой контакт.

Скрытность передвижения подводных лодок в глубинах океана и возможность плановых дежурств на небольшом расстоянии от стратегических центров противника. Эти характеристики подводных крейсеров с реакторными установками, позволяющими автономно находиться в подводном положении длительное время, отрезвляюще действуют на агрессивность противоборствующей стороны. Сложность определения местоположения такого крейсера и наличие на его борту стратегического ядерного оружия, сдерживает агрессивные намерения, так как присутствует угроза жесткого ответного удара.

Авианосцы, подводные лодки и другие соединения кораблей постоянно создают напряжение в разных районах мира. Примеров этому может служить Персидский залив, Японское море, Балтийское и Черное моря, где авианосные соединения и другие суда угрожают и провоцируют Иран, Северную Корею, нашу страну. За весь период доминирования США на море, можно перечислить массу точек на земном шаре, где отмечается их военное присутствие. В отличие от Штатов, Военно-Морской флот России не предпринимает агрессивных действий против каких-либо стран, а в противовес этим действиям, выполняет задачи, поставленные Верховным Главнокомандующим и Генеральным Штабом Министерства Обороны.

Мировой океан должен быть открыт для всех государств обладающих торговым, рыболовецким, контейнерным и танкерным флотом, так как уже не один век является главной транспортной артерией, связывающей континенты и страны. Одновременно это и кладовая биоресурсов, составляющих основу продовольствия многих государств, а кроме того, хранилище энергетических богатств. Россия, с богатейшим шельфом Северного Ледовитого океана и попытками Соединенных Штатов контролировать ресурсы и морские транспортные коммуникации, просто обязана модернизировать и обновлять свой Военно-Морской флот, чтобы иметь военный ресурс для противостояния агрессивному поведению США.

Военно-морской флот России считается одним из наиболее важных элементов обеспечения обороноспособности государства. На этот род войск возлагаются задачи по защите государственной целостности, охране суверенитета России, ее экономических прав, нанесению контрудара по противнику, превентивного удара, транспортировке войск и рекогносцировке. В зависимости от политической и военной обстановки в мире на ВМФ могут возлагаться и другие задачи. Сегодня, ВМФ считается надежным щитом нашей Родины. Ведь уже более 300 лет российский военный флот доказывал, что морские границы надежно защищены от посягательств врага. За все это время слава ВМФ России покрыта, как горькими страницами великих поражений, так и золотом великих побед. Но вне зависимости от исхода, наши моряки всегда до последнего сражались с врагом, порой обретая братскую могилу на дне морском вместе со своим кораблем.

#### *Литература:*

1. Коробков, Н.М. Русский флот в семилетней войне. – М., 1946.
2. Матвеев, В.Ю. Морским путям быть. – М.: Славия, 1996.
3. Мордовина, Н.А. Стихи и поэмы. – Тверь, 2004.
4. Современная армия (Портал). – Режим доступа: <http://www.modernarmy.ru/article/306/vmf-rossii>, свободный.
5. Петр I на верфях. – Режим доступа: <http://forum-region.ru>, свободный.
6. Васильев, А.А. История Византии. – Ломоносов, 2018.
7. Новосельцев, А.В. Хазарский каганат. – Ломоносов, 2018.
8. Пospelов, А.С. Российский военно-морской флот. От Петра Великого до современности. – М.: Эксмо, 2019.

9. Сайт. – Режим доступа: <https://www.labyrinth.ru/books/682134/>, свободный.
10. Дыгало, В.А. Откуда и что на флоте пошло. – М.: Крафт, 2000.
11. Сидоренко, Л.Г. Военно-Морской Флот Советского Союза в ВОВ 1941-1945 года. Черноморский флот. – М., 2005.
12. Рассел, Д. Тихоокеанский Флот России. – СПб., 2012.
13. Горшков, С.Г. Морская мощь государства. – М., 1980.
14. Сайт «Милитера» (Военная литература). – Режим доступа: [militera.lib.ru](http://militera.lib.ru) и [militera.org](http://militera.org), свободный.
15. Леонов, В.Н. Лицом к лицу. – М.: Воениздат, 1957.
16. Североморцы. Северный флот в Великой Отечественной войне. 1941-1945. Лит. сборник. – М.: Воениздат, 1956.
17. Ачкасов, В.И., Вайнер, Б.А. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1957.
18. Выступление Президента РФ В.В. Путина на Главном Военно-морском параде в Санкт-Петербурге.