

ЛОНДОНСКИЙ МОРСКОЙ ДОГОВОР 1930 Г. В ПОЛИТИКЕ МИРОВЫХ ДЕРЖАВ

Е. В. Репнин

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, repnins25@gmail.com
Научный руководитель – Д. Г. Ларионов, кандидат исторических наук, доцент*

В центре исследования – предпосылки заключения Лондонского морского договора, его реализация. Даётся характеристика, сложившимся после Первой мировой войны международным отношениям и особенностям развития флота в рамках договорных ограничений, которые послужили одной из причин обострения противоречий между державами. В статье раскрывается процесс заключение договора и определяется его значение и реализация его положений.

Ключевые слова: международные отношения; Лондонский морской договор 1930 г.; тяжелый крейсер; Договор пяти держав; гонка морских вооружений.

Теория «морской силы» предполагает, что та держава, которая располагает наиболее мощным флотом (в первую очередь линейным) и победит в генеральном сражении, обеспечит себе контроль над морскими торговыми путями. А контроль над ними означает мировую гегемонию [5, с. 21–24]. Однако опыт Первой мировой войны продемонстрировала, что необходимо иметь сильный крейсерский флот, для действий на коммуникациях. Окончание Первой мировой войны оказало сильнейшее влияние на международные отношения. Последовавшие глобальные изменения и возникшие противоречия требовали новой системы международных отношений, которая была бы способна поддерживать мир в стабильном состоянии.

Эти задачи были возложены на Версальско-Вашингтонскую систему международных отношений. От предыдущих систем, которые были локальными, она отличалась тем, что становилась глобальной. Она регулировала взаимоотношения во всем мире, для чего была создана Лига Наций. Также система предусматривала международный контроль над вооружением. Были наложены ограничения на важнейший инструмент в достижении и обеспечении мирового господства – военно-морской флот. Согласно Договору пяти держав 1922 года линейные флоты ведущих морских держав (Великобритании, США, Японии, Франции и Италии) определялись в пропорции 5:5:3:1,75:1,75. Устанавливался предельный размер для линкоров (35.000 тонн стандартного водоизмещения, размер орудий не более 406-мм), крейсеров (10.000 тонн стандартного

водоизмещения, размер орудий не более 203-мм), эсминцы и подводные лодки вовсе не ограничивались [11].

С другой стороны, Версальско-Вашингтонская система имела существенные недостатки: не сбалансированность, сильный дисбаланс в пользу победителей, закрепление превосходства США, Великобритании и Франции в системе даже над другими державами победителями, таких как Италия и Япония.

Из-за этих изъянов система международных отношений не была способна разрешить противоречия между державами. Сложились два основных узла противоречий, которые оказывали влияние на международные отношения и на тенденции кораблестроения: Азиатско-Тихоокеанский регион и франко-итальянское противостояние. Такое разделение позволяет четче понять мотивы Италии и Японии как главных агрессоров, так и стремления США, Франции и Великобритании; так же это позволяет понимать суть развития кораблестроительных школ каждой из сторон.

В Азиатско-Тихоокеанском Лондон и Вашингтон противостояли японской экспансии. После схода с дистанции общих соперников, России и Германии, уже Великобритания и США представляли угрозу японским интересам в Китае.

Франко-итальянское противостояние изначально представляло собой сугубо колониальный конфликт. Франция стремилась построить колониальную империю от Атлантики до Красного моря, однако интересы Италии в Северной Африке и итальянская экспансия на Африканском Роге мешала этим планам. После Первой мировой войны конфликт обострился и расширил свою географию: теперь Италия и Франция боролись за влияния на Балканах.

В этом противостоянии развитие морских вооружений виделось как способ достижения превосходства друг над другом. И тяжелые крейсера заняли ту нишу, которая раньше принадлежала линкорам. «Вашингтонские» крейсера стали активно строиться в Великобритании, США, Японии, Франции и Италии. «Крейсерская лихорадка» достигла даже Испании и Аргентины. Обозначенные узлы противоречий определили характер национальных школ кораблестроения.

США и, в особенности, Великобритания требовался корабль способный действовать на протяженных коммуникациях. Поэтому первые английские (тип «Kent») и американские (тип «Pensacola») тяжелые крейсера нового поколения реализовали концепцию, мореходного, быстроходного и хорошо вооруженного корабля, но с практически отсутствующим бронированием [4, с. 9–10].

Противостоящая США и Великобритании Япония новым крейсерам ставила задачу эскадренной разведки, лидирования своих и уничтожения вражеских эсминцев. Они должны были обеспечить прорыв завесы легких сил в эскадренном сражении. Поэтому делалась ставка на усиление вооружения и скорости. Из-за этого японские «вашингтонцы» (тип «Furutaka», «Aoba», «Myoko») обладали строительной перегрузкой, что уменьшало высоту надводного борта, запас плавучести, продольную прочность корпуса, сказывалось на обитаемости и дальности плавания [4, с. 10], [7], [9].

Франция и Италия учитывали общемировые тенденции, но почти замкнутая акватория Средиземного моря диктовала свои условия. Корабли в таких условиях не должны обладать большим запасом хода и океанической мореходностью. Делалась особая ставка на скорость. Первые французские (тип «Duquesne») и итальянские (тип «Trento») «вашингтонцы» были крайне быстроходны, но при этом были наименее бронированными тяжелыми крейсерами [4, с. 10–11].

Развиваясь, национальные кораблестроительные школы стали отходить от «безбронности» и от типа к типу новые «вашингтонцы» усиливали свою защищенность.

«Крейсерская лихордка» неизбежно вела к морской конференции. 22 апреля 1930 года было заключено Лондонское морское соглашение. Соглашение стало логическим продолжением Договора пяти держав, оно дополнило и расширило его. По новому договору должен был ускориться порядок утилизации устаревающих линкоров, устанавливался предельный общий тоннаж для эсминцев и подлодок. Договор разделял крейсера на две группы: тяжелые (орудия более 155-мм) и легкие (орудия менее 155-мм) [10]. Для обоих подклассов крейсеров устанавливался предельный общий тоннаж, а для тяжелых крейсеров – дополнительно количественный лимит (для Соединенных Штатов – 18, для Великобритании – 15, для Японии – 12.) [10]. Договор не заключили Франция и Италия из-за споров с Великобританией и с ними заключили отдельное соглашение.

Договор ограничил гонку вооружений, и, казалось бы, снизил напряженность между странами. Но случился мировой экономический кризис и международные договоренности стали утраивать свою силу. Мир неумолимо начал двигаться в сторону большой войны.

Библиографические ссылки

1. Больных А. Г. Крейсера. Уникальная иллюстрированная энциклопедия. Москва : ЭКСМО, 2013.

2. Головин Н. Н. Тихоокеанская проблема в XX столетии. Москва : АСТ, Австрия, 2004.
3. История Японии: Учебник для студентов вузов. Москва : Аспект Пресс, 2018.
4. Крейсера Второй мировой. Охотники и защитники / С.В. Патягин [и др.]. – Москва : ЭКСМО, 2007.
5. Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю. 1660–1783. – Москва : Военмориздат, 1941.
6. Сидоров А. Ю. История международных отношений, 1918–1939 гг. : учебник. Москва : Центрполиграф, 2006.
7. Сулига С. В. Японские тяжелые крейсера. Том 1: История создания, описание конструкции, предвоенные модернизации. Москва : Галея Принт, 1997.
8. Davidann Jon Trans-Pacific Relation.America, Europe, and Asia in the Twentieth Century. Westport : Praeger Publisher, 2003.
9. Evans David C Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887–1941. 2012.
10. Microworks [Электронный ресурс]. URL: http://www.microworks.net/pacific/road_to_war/london_treaty.htm (дата обращения: 01.03.2024).
11. Wayback Machine [Электронный ресурс]. URL: https://web.archive.org/web/20160305011757/http://vladfotki.narod.ru/_navy/HISTORY/WW12/1922wt.htm (дата обращения: 13.03.2023).
12. Ward Patrick J. Relations between France and Italy. Washington D.C. : Catholic association for international peace, 1934.