

МОРСКИЕ КРЕПОСТИ

ИСТОРИЯ И НАЗНАЧЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Юрий Михайлович ЗАЙЦЕВ, начальник кафедры тактики ВМФ и военно-морской истории Тихоокеанского военно-морского института имени С. О. Макарова

Флот и его основа — боевые корабли — не могут существовать без специального обеспечения. Такое обеспечение стало появляться одновременно с возникновением флотов.

Уже гребные флоты рабовладельческих и феодальных государств обслуживались специально созданными военными портами (Александрия в Египте, Пирей в Афинах, Остия в Риме, порт Карфагена, порт Царьграда). Порты располагали верфями, мастерскими, складами различных материальных средств, причалами и имели оборону со стороны суши (крепостные стены) и моря (входные ворота, боны или цепи)¹. Аналогичными портами с учетом особенностей озерно-речного бассейна располагали Киев и Великий Новгород.

К этому же периоду относится начало защиты морских и речных гаваней от нападения неприятеля искусственными сооружениями, т.е. создание береговой обороны гаваней. Известно, что в VI в. до н.э. береговую и морскую оборону имели порты Сицилии. Примером защищенной искусственными средствами морской гавани является Александрия, которая строилась по проекту архитектора Динахора как морская крепость, способная содержать флот, достаточный для того, чтобы обеспечить городу не только безопасность, но и господство на море². Таким образом, изначально морские крепости предназначались для защиты кораблей, находящихся в гавани, и обеспечивающих их сооружений и средств.

С появлением на вооружении флотов артиллерии ею стали вооружаться морские крепости. Они больше отвечали тому определению, которое существовало до конца XVII в. — т.е. укрепленный приморский (островной) пункт (город) с постоянным гарнизоном, подготовленный к круговой обороне и обеспеченный всем необходимым для длительной борьбы в условиях осады с суши и блокады с моря³. Основным предназначением артиллерии была защита входов в военные порты, недопущение проникновения кораблей противника внутрь гавани и отражение морских десантов неприятеля.

Парусный флот, опиравшийся на мануфактурное производство позднего феодализма и раннего капитализма, принял в наследство военные порты прежних времен. Строительство, вооружение парусных кораблей и их ремонт осуществлялись в адмиралтействах, представлявших собой комплекс береговых сооружений (верфи, доки, склады и магазины) и акваторий. Парусный корабль благодаря своей вместимости мог принять большие запасы продовольствия, воды, артбоеприпасов, парусно-такелажного и шкиперского имущества, поэтому обладал автономностью и самостоятельностью в дальних плаваниях. Запасы свежей воды и провизии можно было пополнить в устье любой (необо-

роняемой) реки и у местного населения. Повреждения исправлялись своими мастеровыми. В отдаленных экспедициях эскадры парусных кораблей сопровождалась большим количеством вспомогательных судов с дополнительными запасами материальных средств.

В XVII—XVIII вв. на парусных кораблях и в портах начала зарождаться медицинская служба.

С появлением регулярных флотов в XVII в. в ряде стран для руководства их строительством, обеспечением и боевыми действиями создаются управления — адмиралтейства. В их составе имелись специальные органы снабжения флотов.

Машинное капиталистическое производство в XIX в. дало флоту паровой, а затем броненосный корабль. Возросла зависимость кораблей от военных портов, увеличился объем ремонтных работ (судоремонт, ремонт вооружения).

С появлением броненосцев на вооружение морских крепостей были приняты мортиры⁴, позволившие с большей эффективностью вести борьбу с кораблями неприятеля. Благодаря навесной траектории снаряды мортир поражали внутренние механизмы броненосных кораблей, пробивая их верхнюю палубу.

В середине XIX в. в дополнение к артиллерийскому вооружению появляются минные заграждения, торпеды, тралы. Для их содержания, приготовления и ремонта была создана специальная служба минно-торпедного вооружения.

Малая дальность плавания и ограниченная автономность первых паровых кораблей вызвали потребность в создании специальных пунктов заправки кораблей углем (угольных станций), особенно на океанских театрах. Это же обстоятельство повлияло на то, что в состав вооружения паровых кораблей еще долгое время входили паруса и парусный такелаж, позволявшие увеличить их автономность. Но к концу XIX в. судостроители добились увеличения автономности и дальности плавания, особенно крейсеров. Русские крейсера типа «Россия», специально созданные для крейсерских действий на английских коммуникациях, могли совершить переход из Балтийского моря во Владивосток без пополнения угля. Еще большие возможности открывал переход на нефтяное отопление. Но все же длительное океанское плавание эскадр, состоявших из кораблей различных классов, требовало организации снабжения на переходе со специальных судов. Формируется служба топливного снабжения.

Для оказания медицинской помощи раненым и больным на флотах создавалась развитая медицинская служба. В военных портах имелись госпитали, в береговых частях — лазареты, на кораблях — корабельные лазареты, а также врачи, фельдшеры, санитары. В бою на кораблях развертывались боевые посты — хирургические операционные.

В начале XIX в. в ряде морских государств, в том числе и в России, вместо адмиралтейств создаются морские министерства с более широкими полномочиями в управлении флотами. В конце XIX — начале XX в. после появления теории морской силы (теории господства на море Коломба и Мэхэна) в крупных морских державах создаются морские генеральные штабы, разрабатывавшие программы строительства флотов, планы их стратегического использования, а также определявшие задания для довольствующих органов министерств.

Первая мировая война характеризовалась появлением, развитием и применением новых родов сил флота — подводных лодок и надводных кораблей новых классов (авианосцев, торпедных катеров, десантных кораблей), резким увеличением количества кораблей специального назначения, появлением и массовым применением новых видов оружия (авианосных и глубинных бомб, антенных мин). Все это повлияло на развитие системы обеспечения флота.

В этот же период военным портам были переданы функции береговой обороны, ранее принадлежавшие приморским крепостям, и в них была включена система стационарной обороны.

Военный порт превратился в сложный организм, который осуществлял не только комплексное обслуживание и обеспечение соединений кораблей, береговых, а затем и авиационных частей, но и оборону побережья.

Впоследствии в ведение военных портов вошли созданные части и учреждения обеспечения морской авиации. Определенная специфика имела и в обеспечении подводных лодок, что тоже нашло свое отражение в формировании структуры военных портов.

Военные порты по-прежнему составляли основу системы обеспечения флота. Один из них на театре являлся главным военным портом и выполнял по отношению ко всему флоту на этом театре роль тыла флота. Масштабы действий на морских и океанских коммуникациях, необходимость содействия приморским флангам сухопутных войск, т.е. одновременные действия флота на нескольких операционных направлениях, потребовали развертывания новых военных портов (баз), в том числе временных, а также организации снабжения во временных пунктах базирования. В таких временных базах, иногда в необорудованных пунктах (на рейдах) обеспечение корабельных сил осуществлялось с помощью плавучих средств — вспомогательных судов. В отдельных случаях обеспечение кораблей происходило в открытом море, в районах боевых действий.

Увеличение количества боевых повреждений и запрещение большим кораблям спасать личный состав тонущих кораблей настоятельно потребовали организации аварийно-спасательной службы.

Расширение функций военных портов и усложнение задач, стоящих перед ними, привело к тому, что к концу 20-х годов сформировалась новая организационная структура обеспечения сил флота — военно-морская база. Военно-морские базы стали осуществлять не только материальное обеспечение кораблей и восстановление их боеготовности, но и боевое обеспечение. К тыловым функциям, присущим военным портам, добавились оперативные функции обороны военно-морских баз, организации наблюдения, связи и управления силами флота.

Таким образом, после первой мировой войны сформировалась структура обеспечения сил флота, которая в иностранных источниках получила название «инфраструктуры флота» или «военно-морской инфраструктуры». В 20—30-е годы этот термин вошел и в лексикон экономики.

В военном понимании инфраструктура (от латинского *infra* — *ниже*, *под* и *structura* — *строение, расположение*) — это система стационарных объектов, предназначенная для обеспечения, обучения, развертывания и боевых действий войск на ТВД (пункты управления, ракетные или артиллерийские позиции, системы связи, склады боеприпасов и других военных материалов, аэродромы, военно-морские базы, полигоны и т.п.)⁵. По характеру обеспечения сил флота инфраструктура делится на две группы: производственную и непроизводственную (социальную).

В первую группу включаются отрасли инфраструктуры, непосредственно обеспечивающие материальное производство и материальное обеспечение: железнодорожные и шоссейные дороги, предприятия судостроения и судоремонта, водоснабжение, топливные коммуникации, склады материальных средств и пр. Во вторую группу входят отрасли, опосредованно связанные с процессом производства: подготовка кадров, здравоохранение и т.д.⁶ Применительно к военно-морскому флоту в состав этой группы элементов целесообразно отнести стационарные объекты, предназначенные для размещения и проживания личного состава (жилой и казарменный фонд), подготовки кадров (военно-учебные заведения, учебные центры, полигоны и т.п.), восстановления боеспособности личного состава (госпитали, реабилитационные центры и другие лечебные учреждения).

Следовательно, под *военно-морской инфраструктурой* нужно понимать комплекс стационарных средств, обеспечивающих организационно-технические и организационные мероприятия, направленные на поддержание боевой и повседневной деятельности сил флота.

Основными задачами военно-морской инфраструктуры являются поддержание сил флота в установленной готовности к решению стоящих перед ними задач; восстановление боеспособности маневренных сил флота после выполнения задач; обеспечение надежного контроля за обстановкой и устойчивого боевого управления силами.

Основными элементами военно-морской инфраструктуры являются сооружения и средства, предназначенные для базирования и тылового обеспечения, система транспортных коммуникаций (к ней могут быть отнесены и морские коммуникации, если они оборудованы специальными стационарными средствами), стационарная система освещения обстановки (наблюдения и разведки) на театре, система связи и управления силами флота, навигационное оборудование морских (океанских) театров. Элементы военно-морской инфраструктуры могут иметь как непосредственно флотскую принадлежность, так и общегосударственную. В отдельных случаях в интересах флота могут использоваться и объекты частных компаний (по мобилизации). К общегосударственным элементам, используемым флотом, нужно отнести в первую очередь предприятия энергетики, связи и т.п.

Элементами системы базирования и тылового обеспечения являются военно-морские базы и пункты базирования, авиабазы и аэродромы морской авиации, судостроительные и судоремонтные предприятия, военно-морские арсеналы, центры снабжения, базовые склады боеприпасов и вооружения, продовольствия, топлива, вещевого имущества и т.п.

Военно-морская база (ВМБ) — оборудованный и обороняемый район (зона) побережья и прилегающего участка моря обычно с несколькими пунктами базирования кораблей, с силами и средствами, предназначенными для обороны, ВМБ обеспечивает рассредоточенную дислокацию и широкий маневр сил. Состав сил ВМБ (подразделений и частей артиллерийского вооружения флота, соединений противолодочных, минно-тральных кораблей, торпедных катеров и др.), подчиненных командиру базы, зависит от ее задач.

В зависимости от продолжительности базирования кораблей ВМБ могли быть постоянными или временными, передовыми или тыловыми. Одна из постоянных баз, на которую базируется большая часть основных боевых кораблей и где, как правило, расположен штаб флота, называется главной.

Основными элементами постоянной ВМБ являются причальные сооружения, судоремонтные и энергетические предприятия, артиллерийские арсеналы, склады и базы оружия, топлива и других видов снабжения, госпитали и учебные центры, казармы и жилые городки, подъездные пути и т.п. Именно эти составные элементы и являются частью военно-морской инфраструктуры.

Базой снабжения называется совокупность частей и учреждений, предназначенных для приема, хранения и выдачи материальных средств, которыми обеспечивается отдельная группировка войск. В зависимости от назначения она размещается в глубине страны или непосредственно в районе боевых действий. Основные объекты базы снабжения размещаются рассредоточенно и оборудуются в инженерном отношении: строятся подземные или полуподземные сооружения и хранилища, укрытия для личного состава и техники, организуется маскировка, подготавливаются железнодорожные и автомобильные подъезды, оборудуются площадки вертолетов, прокладываются трубопроводы для транспортировки и выдачи горючего⁷.

Безопасность кораблей, базирующихся на ВМБ, обеспечивается обороной с моря, с суши и воздуха, их маскировкой и защитой от оружия. К объектам инфраструктуры флота, предназначенным для этих целей, можно отнести

стационарные береговые артиллерийские и ракетные позиции, инженерные и другие технические средства защиты кораблей, оружия и личного состава (подземные укрытия, долговременные фортификационные сооружения, защищенные командные пункты, убежища и т.п.).

В качестве одной из главных мер защиты от поражений оружием считается рассредоточенное базирование кораблей. В этих целях в районе ВМБ создаются пункты базирования для отдельных крупных кораблей, для групп средних и соединений малых кораблей, а также определяются и в минимально необходимой степени оборудуются места рассредоточения кораблей.

Тыловое обеспечение кораблей в местах рассредоточения в некоторых пунктах базирования (ПБ) осуществляется средствами подвижного (плавающего) тыла: плавучими базами, плавучими доками, транспортом снабжения, что уменьшает зависимость от береговых тыловых учреждений, весьма уязвимых от ударов⁸.

Характеристиками системы базирования и тылового обеспечения являются:

- оперативная емкость военно-морских баз и пунктов базирования, которая зависит от протяженности причального фронта, глубин у причалов, количества оборудованных мест для летательных аппаратов;

- емкость складов и баз снабжения (объем хранимых запасов, годовой грузооборот материальных средств);

- емкость хранилищ жидкого и твердого топлива;

- возможности по подаче на корабли оружия и снабжения (количество мест выдачи, грузоподъемность кранов, наличие специальных транспортных и плавучих базовых средств);

- возможности судоремонтных предприятий и их емкость;

- возможности мастерских по ремонту судового вооружения и техники;

- емкость казарменного фонда и госпиталей (количество койко-мест).

Система транспортных коммуникаций создается, как правило, в условиях мирного времени и имеет двойное назначение: обеспечение хозяйственной деятельности региона и обеспечение боевой и повседневной деятельности флота. Следовательно, чем шире география промышленной и другой хозяйственной деятельности региона, тем более развитую транспортную сеть он имеет. С другой стороны, требование к рассредоточенному базированию сил флота стимулирует развитие транспортных коммуникаций.

Система транспортных коммуникаций включает в себя сеть железных и шоссейных дорог, а также оборудованные водные пути (каналы, фарватеры и т.д.). Характеристиками системы коммуникаций являются: пропускная способность; грузооборот; наличие и состояние средств погрузки-выгрузки; наличие и состояние транспортных узлов; характеристика и состояние дорожного покрытия (для шоссейных дорог).

Система наблюдения и разведки на театре состоит из береговых постов зрительного и технического наблюдения, постов и центров радио- и радиотехнической разведки, радиопеленгаторных пунктов и т.п.

Система связи и управления силами флота состоит из береговых узлов и центров связи, подводных кабельных линий связи и командных пунктов управления.

Система навигационного оборудования морских театров предназначена для обеспечения безопасности кораблевождения, применения оружия и включает в себя средства ограждения навигационных опасностей, маяки и светящиеся знаки, створные знаки, радиотехнические средства навигации (радиомаяки, станции ведущего кабеля и др.).

Таким образом, основным признаком военно-морской инфраструктуры является наличие долговременных стационарных сооружений и средств,

обеспечивающих повседневную и боевую деятельность маневренных сил флота.

Чисто условно военно-морскую инфраструктуру можно разделить на две составные части:

- инфраструктура обеспечения боевой деятельности флота;
- инфраструктура восстановления боевой готовности сил флота.

К первой относятся стационарные объекты наблюдения и разведки, управления и связи, навигационно-гидрографического оборудования театра и стационарные средства обороны ВМБ и пунктов базирования сил флота, аэродромы (авиабазы) флота.

Во вторую часть входят причальный фронт; сооружения частей, предприятий и учреждений тыла (склады, арсеналы, базы снабжения и т.п.); предприятия судостроения и судоремонта и элементы социальной группы инфраструктуры флота.

Анализ исторического опыта показал зависимость военно-морского флота и его инфраструктуры от состояния экономики, возможностей промышленного производства, сельского хозяйства и транспорта, социальных и политических условий государства. От этого зависят возможности мобилизации личного состава, материальных средств и сил страны для развертывания военно-морской инфраструктуры, возможности подвоза, медицинского и инженерного обеспечения.

Наиболее эффективно взаимосвязь между элементами военно-морской мощи страны может осуществляться в том случае, если мероприятия в области гражданских и военных усилий в государстве будут объединены. Это может быть достигнуто путем слияния всех звеньев и органов гражданского и военного управления на всех ступенях, ведающих вопросами военно-морской деятельности страны. Определенную наглядность этим положениям может придать их графическое изображение (рис.1).

Рис.1. Взаимосвязь общих и военно-морских факторов

Основные общие факторы						
Политический	Экономический	Географический	Военный	Психологический	Научный	Технический
Военно-морская стратегия		Военно-морская инфраструктура	Морская тактика	Разведка		Связь
Главные военно-морские факторы						

Военно-морские факторы мощи страны определяются такими понятиями, как военно-морская стратегия, тыл и инфраструктура флота, тактика, разведка и связь. Если стратегия и тактика дают план военных действий, то тыл и инфраструктура являются средствами его осуществления. Следовательно, для осуществления эффективного руководства созданием военно-морской инфраструктуры нужно иметь ясное представление о сущности принятой военно-морской стратегии и тактических приемах ее осуществления. Например, прежде чем осуществлять мероприятия по развитию и совершенствованию инфраструктуры флота, необходимо знать место и время решения флотом стратегических задач, характер этих задач и какое обеспечение для этого потребуется.

Основы деятельности в области формирования военно-морской инфраструктуры базируются на экономике страны. В этой части ее характер определяется национальной экономикой и подчинен влиянию гражданских властей.

Таким образом, в ряде случаев факторы экономики и тылового обеспечения определяют и границы самой стратегии. Отсюда следует, что экономия сил и средств не должна мешать вооруженным силам максимально использовать свои возможности, так как в противном случае может произойти военная катастрофа⁹.

На развитие инфраструктуры ВМФ большое влияние оказывают внутренние факторы: состав флота, формы его организации, задачи и способы их выполнения, имеющаяся на его вооружении техника; сказывается также влияние географических и климатических факторов ТВД. Чем мощнее флот, шире его задачи, разнообразнее вооружение и техника, тем более сложным и разнообразным должно быть его обеспечение и, следовательно, более развитой должна быть военно-морская инфраструктура.

Военно-морская инфраструктура, неотъемлемо входя в ВМФ, носит подчиненный характер и является составной частью подготовки театра военных действий. Подготовка театра военных действий (ТВД) — это система инженерных, технических, организационных и других мероприятий, проводимых на ТВД в целях организационного вступления вооруженных сил или их части в войну и успешного ведения военных действий. Подготовка театра военных действий осуществляется в мирное время и продолжается в ходе войны. С появлением ракетно-ядерного оружия и возрастанием возможностей обычных средств поражения, наличием в мирное время мощных боеготовых группировок, подготовка ТВД, а следовательно, и построение военно-морской инфраструктуры, стала еще более сложной и трудоемкой¹⁰.

Понятие «военно-морская инфраструктура» тесно смыкается с понятием «тыл флота». Задачами тыла флота являются:

- постоянное поддержание в ВМФ определенных запасов материальных средств и бесперебойное обеспечение ими сил (войск);

- подготовка и эксплуатация транспортных средств для воинских перевозок;

- восстановление военно-морской техники и имущества;

- создание условий для базирования сил флота;

- оказание медицинской помощи раненым и больным, эвакуация и лечение их;

- проведение противоэпидемических, лечебно-профилактических и санитарно-гигиенических мероприятий;

- осуществление торгово-бытового, квартирно-эксплуатационного и финансового обеспечения¹¹.

В общем виде все задачи, возлагаемые на тыловые органы, можно сгруппировать следующим образом:

- конструирование, строительство, усовершенствование, заготовка, хранение, перевозка, распределение, содержание в исправном состоянии, эвакуация и размещение материальных средств;

- комплектование, обучение, транспортировка, медицинское обслуживание личного состава;

- приобретение или изготовление, содержание в исправном состоянии, размещение и эксплуатация оборудования;

- организация обслуживания боевых сил.

Эти функции деятельности тыла объединяются общим понятием — служба тыла, позволяющим наиболее полно охватить вопросы, составляющие область исследований и всестороннего анализа деятельности тыла, обеспечивающие планирование приведенных сторон деятельности тыловых органов, их осуществление и контроль за всеми средствами ведения войны во всех звеньях командования¹².

При изложении проблем обеспечения деятельности боевых сил часто пользуются терминами «тыловое обеспечение», «материально-техническое обеспечение», «снабжение». На первый взгляд, этим терминам дается равнозначное толкование и они представляются как синонимы. Однако при более детальном рассмотрении становится видно определенное различие в их содержании.

Термин «тыловое обеспечение» охватывает более полно всю совокупность проблем, относящихся к выявлению связей экономики страны с воору-

женными силами, взаимозависимости экономического и военного потенциалов страны, форм и путей превращения экономических факторов в военную мощь.

Термин «тыловое обеспечение» включает в себя и материально-техническое обеспечение, а следовательно, и снабжение вооруженных сил.

Термин «материально-техническое обеспечение» чаще относят к кругу вопросов деятельности тыловых органов, более связанной с практической реализацией результатов деятельности службы тыла, таких, например, как поставка всех видов материальных ценностей (от корабля до предметов личного обихода включительно), подготовка личного состава, медицинское и аварийно-спасательное обеспечение и др. Это понятие наиболее употребляемо в пределах отдельных видов вооруженных сил, а применительно к ВМФ распространяется до корабля включительно.

Термин «снабжение действующих сил» входит полностью в понятие «материально-техническое обеспечение» и составляет главным образом ту его часть, которая относится к области деятельности тыловых органов по закупке, контролю за распределением и выдачей прежде всего материальных средств, которые являются элементами основных изделий, таких, как оружие, двигатели, самолеты и т.п. К ним в первую очередь относятся запасные части, расходные материалы, продовольствие, обмундирование и другие предметы снабжения¹³.

Если сравнить содержание понятий «военно-морская инфраструктура» и «тыл флота» («тыл военно-морской базы»), то становится видно, что военно-морская инфраструктура является основой для повседневного и боевого функционирования действующих (боевых) сил и маневренных сил тыловых органов.

Построение элементов военно-морской инфраструктуры — процесс длительный и капиталоемкий. В отдельных случаях на построение инфраструктуры флота, отвечающей стоящим перед ним задачам, затрачиваются десятилетия.

Крайне важным является сбалансированность флота в его основных составляющих между боевым составом и инфраструктурой. Этому вопросу в отечественном флоте зачастую уделялось мало внимания. Стремление добиться паритета с противником в боевом компоненте при дефиците финансирования приводило к одностороннему развитию боевого состава флота в ущерб его инфраструктуре. Создание инфраструктуры осуществлялось по остаточному принципу и очень часто с большим отставанием от развития боевого компонента. Особенно это нужно отметить к инфраструктуре восстановления боевой готовности сил флота. Соотношение боевого компонента и обеспечивающей инфраструктуры является до сих пор проблемным вопросом. Практика как российского, так и советского периода построения флота свидетельствует о том, что строительство боевых кораблей всегда опережало развитие системы базирования и тылового обеспечения. В наибольшей степени эта диспропорция распространялась на элементы восстановления боевой готовности — систему судоремонта, ремонта вооружения и техники. Подобное явление привело к тому, что ремонт механизмов возлагался на личный состав кораблей, часто не обладавших достаточной квалификацией в ремонтной подготовке. В конечном итоге корабли не выдерживали плановых сроков эксплуатации и списывались ранее установленных норм нахождения в боевом составе. Печальным примером тому служит досрочный вывод из боевого состава авианесущих крейсеров «Минск» и «Новороссийск», длительная стоянка у причальной стенки кораблей «Урал» и «Адмирал Лазарев». В то же время, наличие соответствующей инфраструктуры, своевременный и качественный ремонт с модернизацией американских авианосцев с обычной энергетической установкой «Мидуэй», «Индепенденс», «Корал Си» и др. постройки 1944—1946 гг. продлили срок их боевого использования до 50 и более лет.

Определение пропорционального соотношения между боевыми силами и силами обеспечения является одной из труднейших проблем, которая должна решаться высшим командованием. В теоретических исследованиях данной проблемы зарубежными специалистами говорится, что боеспособность сил флота достигает наивысшего уровня тогда, когда между боевыми силами и силами обеспечения наблюдается гармоничное соответствие¹⁴.

Глубокое научное изучение опыта создания и развития военно-морской инфраструктуры позволяет правильно оценить современное ее состояние и наметить пути дальнейшего совершенствования. Военно-морская инфраструктура во всех ее составляющих элементах должна соответствовать состоянию боевых сил, задачам, которые им предстоит решать, и намеченным способам действий.

Исследователи истории развития Тихоокеанского флота и Владивостока как его главной военно-морской базы и крепости в большей степени уделяли внимание развитию его боевого компонента — корабельному составу, а также береговой обороны, в то время как исследование обеспечивающих элементов носило фрагментарный характер. Построение военно-морской инфраструктуры на Дальнем Востоке имело свои особенности, связанные как с удаленностью театра от основных промышленных центров страны, так и с военно-политической обстановкой.

Исходя из основного определения военно-морской инфраструктуры, в настоящей статье рассмотрено развитие ее первой группы, поскольку формирование и развитие социальной группы военно-морской инфраструктуры является объектом самостоятельного исследования.

Вместе с тем, как уже отмечалось выше, развитие военно-морской инфраструктуры нельзя рассматривать в отрыве от развития флота, его основных задач, организационно-технических и организационных мероприятий, направленных на поддержание сил флота в установленной готовности.

¹ Снисаренко А.Б. Эвпатриды удачи. Л., Судостроение. 1990. С.286.

² Там же. С.190—191.

³ Военно-морской словарь. М., 1990. С.208—209.

⁴ Мортира (от лат. Mortarium — ступа), короткоствольное артиллерийское орудие с навесной траекторией стрельбы. Предназначалось для ведения огня бомбами, ядрами и картечью. Калибр русских мортир определялся массой ядра: 5-, 3- и 2-пуд. Ядра соответствовали 33,4, 27,4 и 24,5 см. Дальность стрельбы мортир 1—3 км. Отливались из чугуна и бронзы.

⁵ Военный энциклопедический словарь. М., 1983. С.295.

⁶ БСЭ. М., 1972. Т.10. С.358—359.

⁷ Там же. 1970. Т.2. С.521—522.

⁸ Военно-морской словарь. М., 1990. С.82.

⁹ Бартенев С.А. Экономическое противоборство в войне. М., 1986. С.13.

¹⁰ Военный энциклопедический словарь. М., 1983. С.565—566.

¹¹ Военно-морской словарь. М., 1990. С.441.

¹² Смукул А.О., Федурин А.С. Тыл военно-морских сил. М., 1973. С.9—10.

¹³ Там же. С.10—11.

¹⁴ Там же. С.28.

SUMMARY: The article by Yu. Zaitsev, the chief of the Pacific Naval Institute «Naval Fortresses» contains the story about the history and destination of Naval infrastructure. The question is about the coastal insurance of military actions of Fleet ships. The author deals with both historical aspects and the events of today.