План  
Введение   
**1 Биография**  
**2 Теория   
2.1 Принципы Мэхэна  
2.2 Выводы Мэхэна**  
**3 Влияние на военно-морскую политику**  
**4 Научное наследие**  
**5 Список основных трудов**  
**Список литературы**

Введение

Альфред Тайер Мэхэн (англ. *Alfred Thayer Mahan*; 27 сентября 1840, Уэст-Пойнт, Нью-Йорк — 1 декабря 1914, Куог, Нью-Йорк) — американский военный морской теоретик и историк, контр-адмирал (1906), один из основателей геополитики.

1. Биография

Окончил Военно-морскую Академию США (1859), участвовал в Гражданской войне 1861—1865 на стороне Севера. В 1886—1888 и 1892—1893 президент военно-морского колледжа в Ньюпорте. В 1893—1895 командовал крейсером *«Chicago»*, с 1896 в отставке.

Во время испано-американской войны 1898 член Морского комитета по стратегии, в 1899 член американской делегации на Гаагской конференции.

Автор трудов с большим фактическим материалом, которые сформулировали закономерности войны на море. Одновременно с английским военно-морским теоретиком и историком Ф. Х. Коломбом обосновал теорию «морской мощи», или «морской силы» (англ. *Sea Power*). Согласно этой теории, завоевание господства на море признавалось основным законом войны и целью, обеспечивающей победу над противником и завоевание мирового господства.

2. Теория

Основные положения его теории содержатся в серии «морской мощи», в особенности в первом и самом важном труде *«Влияние морской мощи на историю 1660−1783»*[1], изданном в 1890 г. Структура всех книг серии одинакова: вначале постулируются некие принципы, в последующих главах рассматривается подтверждающий их исторический материал.

Отталкиваясь от успехов Англии в эпоху паруса, Мэхэн проанализировал причины, приведшие Англию к победе, и объявил их необходимыми и достаточными.

2.1. Принципы Мэхэна

Выделив главные, с его точки зрения, факторы, Мэхэн сводит их к нескольким простым **принципам**, доказывая, что остальные исторические явления для морской мощи второстепенны.

1. **Море не барьер, а дорога**.[2] Всякий, кто рассматривает море как средство изоляции, как очень широкий «крепостной ров» между собой и соседом, в конце концов обнаруживает, что сосед уже поставил море себе на службу. То есть изоляционист неизменно проигрывает, так как добровольно отдает все выгоды тому, кто видит в море средство обмена.
2. **Владение морем решает дело**.[3] Начиная от Пунических войн, по Мэхэну, тот, кто владел морем, был способен не только одерживать победы, но и пользоваться их плодами, и как высшая цель — создавать жизнеспособные мировые империи. По нему, Ганнибал, Александр, Наполеон — примеры обратного. То есть, не понимая важности владения морем, они не удержали свои империи, несмотря на военный талант.
3. **Морская мощь — путь к владению морем**.[2] По Мэхэну, она состоит в свободе пользования морем, и воспрещении пользования им для противника. Обе задачи обеспечиваются сильным флотом — в первую очередь военным, но также и торговым.
4. **Основа морской мощи — на суше**.[2] Как поддерживающая флоты экономика, так и базы, колонии и стратегически важные территории — ее необходимые составляющие. При этом он, в частности, постоянно выступал за необходимость обретения морской мощи Соединенными Штатами, в том числе сообщения между двумя океанами через Панамский канал (тогда еще не построенный).
5. **Оборона своих берегов начинается у берегов противника**[4] — решающий характер наступления и глобальный характер войны.
6. **Важность «большой битвы»**[5] — война решается генеральным сражением.
7. **Второстепенный, нерешительный характер крейсерской войны**[6] против торговли.

2.2. Выводы Мэхэна

* Суть войны состоит в борьбе за морское господство
* Главное внимание должно уделяться линейному флоту[4][7] — который, в свою очередь, должен стремиться уничтожить линейный флот противника в одном генеральном сражении. По Мэхэну, Трафальгар решил исход Наполеоновских войн.
* Нужны сознательные, последовательные усилия правительства в достижении этой цели как во время войны, так и до нее. То есть, морская мощь должна быть частью большой политики.
* Если морское господство обеспечено (читай — линейный флот противника уничтожен), то обеспечена и защита торговли.[6]

На деле французский флот при Трафальгаре (1805) был разбит, но не был полностью уничтожен.[8] Однако Мэхэн утверждает, что последующая блокада его в портах англичанами была наступательным действием, и дала тот же эффект. Почему война продолжалась еще 10 лет после этого, он не объясняет.

Касаясь войны на коммуникациях, Мэхэн признает, что полностью блокировать крейсеры[9] и приватиры невозможно, и конвоирование все же необходимо, но не в ущерб генеральному сражению.[6]

3. Влияние на военно-морскую политику

Теория Мэхэна быстро нашла признание. У нее нашлось немало сторонников, причем в высоких эшелонах власти. В викторианской Англии теория стала официальной точкой зрения на будущую морскую войну. При этом лорды адмиралтейства охотно принимали принцип главенства линейного флота, но полностью отметали конвои для защиты торговли. В прямом противоречии с Мэхэном, они заявляли, что победа в генеральном сражении сама по себе станет защитой, и сделает конвоирование ненужным. Подводная лодка была объявлена «не-английской», «не-джентльменской» машиной,[10] и лорды уговаривали себя и страну, что никто не прибегнет к такому «варварскому» оружию. Упорство в этом пункте стоило торговому флоту Англии в Первой Мировой войне неоправданно больших потерь.

Быстро вооружавшаяся Германия тоже разделяла взгляды Мэхэна. Самыми влиятельными приверженцами были морской министр Альфред фон Тирпиц, и под его влиянием — кайзер Вильгельм II. Единственным отличием от английских взглядов было признание факта, что Германия находится в роли догоняющей страны, и потому должна стремиться расколоть английский флот к генеральному сражению, чтобы затем разбить его по частям. Только после того, как Ютландское сражение не принесло решительной победы никому, Германия радикально поменяла морскую стратегию.

В Соединённых Штатах самым известным сторонником был президент Теодор Рузвельт, лично знавший Мэхэна по лекциям в Военно-морском колледже. Два его детища — Панамский канал и Большой Белый флот — появились в полном соответствии со взглядами Мэхэна. К началу войны в Военно-морском Комитете США считалось общепризнанным, что:

Мощь флота измеряется числом и боеспособностью крупных боевых кораблей, а именно линкоров.[11]

Несмотря на результаты Ютландского сражения, в межвоенный период морские державы не отказались от представления о крупных кораблях как основе флота. Линкорам по-прежнему уделялось главное внимание. Так, в Англии на авианосцы смотрели только как на средство повредить, замедлить линкоры противника, чтобы вынудить их к артиллерийскому бою.[12]

Германия, вынужденная по условиям Версальского мира прекратить строительство линейного флота и рассматривать войну легкими силами, тем не менее сохранила мечту. Лично Гитлер не придавал борьбе на море первостепенного значения, но военно-морское руководство, и прежде всего адмирал Эрих Редер, ухватилось за строительство «большого флота», как только Гитлер в 1935 году дал ему такую возможность.

Италия, традиционно отличавшаяся быстрыми кораблями, сознательно сосредоточилась на создании линкоров со скоростью на 1÷2 узла выше британских и французских, забросив авианосцы и отодвинув на последнее место подводные лодки.

Япония, следуя за остальными, довела идею линкора до крайнего выражения. Созданные ею линейные корабли типа «Ямато» остались непревзойденными по размеру, калибру орудий и толщине брони.

Опыт Второй Мировой войны выявил ведущую роль подводных лодок и авиации, и заставил флота перестраиваться на ходу. Однако последним и самым упорным сторонником идей Мэхэна оказался Советский Союз, точнее, лично Сталин. Уже в послевоенные годы, игнорируя опыт войны, он приказал создать флот, в основе которого были бы 5 линкоров, так называемый план «5-25-250». Осуществление плана прекратилось только со смертью Сталина.

4. Научное наследие

Теория Мэхэна породила множество последователей. Попытки приспособить ее к современным условиям не прекращаются с момента ее опубликования. Хотя опыт двух мировых войн показал несостоятельность принципов «большой битвы» и «второстепенности крейсерской войны», исследования, подобные[13], продолжают выходить. Причина — стремление создать стройную теорию и соблазн объяснить сложное явление простыми причинами.

Часть принципов и выводов Мэхэна остались актуальны, (1, 2, 3, 4), в то время как другие (6, 7) устарели или оказались лишь отчасти верными. Например, где у Мэхэна говорится об «обороне своих берегов у чужих», у Тангреди:

Америка — это остров. Большой, но все же остров. Наша способность влиять на мировые события зависит от способности применять все возможности наших кораблей — в любой момент и в любом месте.

Не остались в стороне и советские теоретики. Вышедшая впервые в 1975 г программная книга за подписью адмирала Горшкова,[14] хотя и подставляет новый контекст в понятие и содержание морской мощи, но во многом похожа на труды Мэхана, вплоть до композиции.

У всех имеющихся «маханианских» теорий есть общий недостаток — они оставляют часть фактов вне рассмотрения, и потому годятся как объяснение прошлого, но не как инструмент для планирования в будущем.

Имя *USS Mahan* носили последовательно 4 американских эсминца. В Военно-морской Академии в Аннаполисе имеется корпус его имени (англ. *Mahan Hall*).

5. Список основных трудов

* В проекте «Гутенберг»:
  + *The Gulf and Inland Waters. The Navy in the Civil War.* (1883) (англ.)
  + *The Influence of Sea Power Upon History, 1660−1783.* (1890) (англ.)
  + *Admiral Farragut.* (1892) (англ.)
  + *The Interest of America in Sea Power, Present and Future.* (1890−1897) (англ.)
  + *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain.* (1897) (англ.)
  + *Story of the War in South Africa 1899−1900.* (1900) (англ.)
  + *Types of Naval Officers Drawn from the History of the British Navy.* (1893−1901) (англ.)
  + *Sea Power in its Relations to the War of 1812.* (1905) (англ.)
  + *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life.* (1906) (англ.)
  + *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence.* (1913) (англ.)
* Также:
  + *Lessons of the War with Spain: And Other Articles.* (1899) (англ.)
  + *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution, 1793−1812.* (1905) (англ.)

Список литературы:

1. A. T. Mahan. The Influence of Sea Power Upon History, 1660−1783. Little, Brown & Co. Boston, 1890. Repr. of 5th ed., Dover Publications, New York, 1987.
2. Influence … Upon History, p.25-89.
3. Influence … Upon History, p.14-24.
4. Influence … Upon History, pp.6-8, 25, 85-88.
5. Influence … Upon History, pp.138, 513−514, 539.
6. Influence … Upon History, pp.31, 132−138, 196, 229−230, 400, 539−540.
7. A. T. Mahan. Lessons of the War with Spain, p.264−272.
8. см.: Victory of Seapower. Winning the Napoleonic War 1806−1814. Robert Gardiner, ed. Chatham Publishing, 1998.
9. Понимая под крейсером регулярный боевой корабль, действующий на коммуникациях
10. Jane’s War at Sea, by Bernard Ireland & Eric Grove, HarperCollins, 1997 p. 104.
11. William F. Livezey. Mahan on Sea Power. Norman: University of Oklahoma Press, 1947. pp.13−14, 113−116, 218−220.
12. Jane’s War at Sea, by Bernard Ireland & Eric Grove, HarperCollins, 1997 pp. 113−118, 174−187.
13. *Globalization and Maritime Power.* Sam J. Tangredi, ed. Institute for National Strategic Studies (INSS), National Defense University, 2005. или онлайн-версия:
14. Горшков, С. Г. Морская мощь государства. Изд. 2-е, доп. М., Воениздат, 1979.

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/Мэхэн,\_Альфред\_Тайер