

ІМПОРТНІ ЗАМОВЛЕННЯ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ ЯПОНСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (1863–1904 РР.)

О. В. Морозов

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

У запропонованій статті розглянуті зовнішньополітичні аспекти та фактори внутрішнього розвитку Японської імперії у другій половині XIX – на початку XX ст., які змусили японський уряд приділити колосальну увагу практичній реалізації положень національної морської політики. Ключову роль у виконанні цих положень зіграли імпортні замовлення військових кораблів у провідних західноєвропейських суднобудівних компаній. У статті аналізуються мотивації японських урядовців, які зробили ставку на іноземні замовлення для японського Морського міністерства. Значна увага приділена аналізу фінансової складової частини морських програм. Слід відзначити вплив укладеного в 1902 р. японо-британського союзного договору, який дозволив на пільгових умовах замовляти кораблі у британських виробників. Акцентується увага на тому історичному факті, що японський військовий флот, який на початку XX ст. зайняв VI місце серед світових флотів, майже на 90 відсотків складався з імпортних кораблів.

Ключові слова: морська політика, суднобудування, зовнішня торгівля, міждержавний договір, бюджет, флот.

O. V. Morozov. Import orders for implementation of the imperial Japanese navy (1863–1904)

The proposed article examines the foreign policy aspects and factors of the internal development of the Japanese empire in the second half of the XIX – early XX centuries, which made the Japanese government pay enormous attention to the practical implementation of the provisions of the national maritime policy. The key role in the implementation of these provisions was fulfilled by the import order of warships in the leading Western European shipbuilding companies. The article analyzes the motivations of Japanese officials who have relied on foreign orders for the Japanese Navy Ministry. Considerable attention is paid to the analysis of financial marine programs. It should be noted the influence of the Japanese-British allied agreement concluded in 1902, which allowed ordering ships to British manufacturers on preferential terms. Attention is focused on the historical fact that the Japanese navy, which in the early twentieth century. Took sixth place among the world's fleets, almost 90 percent consisted of imported ships.

Key words: maritime policy, shipbuilding, foreign trade, interstate treaty, budget, fleet.

Постановка проблеми. Внутрішньополітичні перетворення в Японії у 1860-х рр. форсували процеси об'єднання країни і реставрації імператорської влади. Із цього моменту розпочалась історія нової Японії. Відродження імперії Ямато супроводжувалось активізацією зовнішньої експансії на Корейський півострів та острови Жовтого моря. Тому в зовнішньополітичних планах японських урядовців значне місце відводилось морській силі. Історія військово-морського будівництва індустріальної доби знає лише один випадок, коли держава, не маючи власних технологічних та

© О. В. Морозов, 2018

фінансових ресурсів, змогла за короткий строк, 30 років, створити сучасний флот, який відіграв ключову роль у розбудові імперії. Мова буде йти про Японію, а точніше – про шляхи реалізації морської політики в період 1863–1904 рр.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історія торгівлі військово-морськими озброєннями довгий час залишалась сферою інтересів достатньо вузького прошарку істориків. Як правило, це були офіційні військово-морські історіографи або історики, які займались дослідженням та популяризацією діяльності відомих суднобудівних компаній. До цієї підгрупи можна віднести спеціалізовані праці І.В. Буділовського¹, А. М. Міклашевського², А. Пфаффіуса³. Але наприкінці ХХ ст., в процесі накопичення критичного обсягу маловідомої джерельної бази, значно зріс інтерес відносно зовнішньоторговельної складової частини в реалізації положень морської політики різними державами, в тому числі Японією. Відповідна актуалізація теми знайшла відображення в працях таких авторів, як Р. Brook⁴, J. Dieter⁵, О.А. Белов⁶, С.В. Патянін⁷, С.А. Балакін⁸ та ін.

Метою статті є аналіз реалізації японським урядом положень морської політики в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. за допомогою закордонних замовлень військово-морської техніки.

Виклад основного матеріалу. У другій половині 1860-х р. японська державність і суспільство в цілому увійшло в добу фундаментальних політичних та соціальних перетворень. Розпочиналась доба Мейдзі, яка призвела до відновлення влади японського імператора, що змусило останнього сегуна Токугава Йосінобу (1837–1913 рр.) після запеклої боротьби назавжди залишити владний олімп. В японській історіографії цей громадянський конфлікт отримав назву війна Босін (1868–1869 рр.). Військові дії на морі під час війни Босін практично не привнесли нічого нового в розвиток військово-морської справи, але змусили імперський уряд зробити висновки на перспективу.

І вже в липні 1869 р. був оголошений імператорський указ про створення Японського імператорського флоту. На той час він включав 18 одиниць. У 1870 р. ухвалюється перша суднобудівна програма, згідно з якою планувалось побудувати 200 кораблів, але вона залишилась нездійсненою фантазією. Організаційна структурізація новоствореного флоту завершилась створенням у 1872 р. Міністерства військово-морського флоту, яке відповідало в першу чергу за розробку та реалізацію перспективних планів розвитку військово-морського флоту. На початку 1870-х рр.

¹ Буділовский И.В. Японский флот. Санкт-Петербург: ГМШ, 1890.

² Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира. Санкт-Петербург: ГМШ, 1906.

³ Пфаффиус А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты. Санкт-Петербург, 1904.

⁴ Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. England: Published by the World Ship Society, 1999.

⁵ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Krigsschiffe 1869–1945. München, 1970.

⁶ Белов А.А. Броненосцы Японии. Санкт-Петербург : Боевые корабли мира, 1998.

⁷ Патянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1997.

⁸ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. Москва: Яуза-ЭКМО, 2013.

японський флот складався з колекції суден, придатних лише для берегової охорони та протидії контрабандистам. На момент свого створення японський флот, не маючи власних традицій, змушений був обирати вдалий зразок для набуття досвіду. Тому не дивно, що імператорський указ 1870 р. визнавав британський королівський флот найкращим зразком для отримання досвіду японськими моряками. І це відкрило шлях для англійських суднобудівних компаній на японський ринок. Цьому сприяла і робота в Японії британської військово-морської місії у 1873–1875 рр., яку очолював комодор королівського британського флоту Арчибальд Дуглас. У 1871 р. 14 перших японських кадетів було відправлено на стажування до Англії⁹.

Паралельно в Японії розвивалась і власна суднобудівна промисловість. Були створені приватні суднобудівні підприємства – компанії «Ісікавадзіма» та «Кавасаки», було розпочато засвоєння технологій з виробництва парових котлів, машин та гармат. Із 1882 р. Морське міністерство припинило користуватися послугами іноземних військових спеціалістів. Але відсутність досвіду проектування сучасних кораблів та технологій змушували японський уряд майже 100% замовлень передавати іноземним підрядникам.

У розбудові японського флоту взяли участь суднобудівні компанії Великої Британії, Франції та Німеччини. Першим імпортованим кораблем у складі японського флоту став броненосець «Котецу». Цей корабель став незвичайним у всіх відношеннях. У 1863 р. він був закладений на французькій верфі «Арман Фрере» в Бордо з найменуванням «Сфінкс» і будувався таємно для конфедератів. 6 січня 1865 р. «Сфінкс» підняв прапор Конфедерації Південних штатів і отримав нову назву «Стоунволл». Після поразки Південних штатів «Стоунволл» перекупили представники сьогуна Такугави, і після його поразки цей броненосець потрапив до складу імператорських морських сил Японії. Ціна корабля для японців склала 400 тис. доларів. Та вже у 1871 р. «Котецу» перейменовується в «Адзума»¹⁰, ставши таким чином першим японським броненосним кораблем.

Керуючись програмою 1875 р., японський уряд цілеспрямовано замовляє в Англії сучасні броненосні кораблі. Це були броненосець «Фусо» (компанія «Samuda Bros.», переданий замовнику у 1878 р.), броненосні корвети «Конго» (компанія «Earles», м. Гуль), «Хіей» (компанія «Milford Haven» м. Пемброк). Зазначені корвети японські представники прийняли у 1878 р.¹¹

Наступні замовлені і збудовані на англійських верфях кораблі вивели японський флот у число технічно передових флотів світу. Мова йде про бронепалубні крейсера «Наніва» і «Такатихо». Проект крейсерів розробив талановитий британський інженер Уільям Уайт – головний конструктор фірми «Armstrong». Японські крейсера будувались як вдосконалений проект англійського крейсера «Mersey» і на момент побу-

⁹ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 34.

¹⁰ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. С. 8–10.

¹¹ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 44.

дови були найбільш потужними та швидкісними у своєму класі. Крейсера увійшли до складу японського флоту у 1886 р. і відіграли провідну роль в японо-китайському конфлікті 1894–1895 рр. Також фірма «Armstrong» у 1893 р. передала японським морякам бронепалубний крейсер «Йосіно», спроектований головним інженером британського флоту Філіпом Уоттсом¹². У період 1888–1891 рр. на англійській верфі «J&G Thomson», м. Клайдбенк, був збудований і прийнятий замовником броненосний крейсер «Тійода».

У 1880-х рр. Франція стала одним із центрів світового військового кораблебудування. Зближенню з Францією японського Морського міністерства сприяло і те, що в 1880–1895 рр. посаду морського міністра займав Еномото Такеакі, який воював під час війни Босін разом із французькими найманцями та симпатизував Франції. Крім того, успіхи французького флоту у війні з Китаєм 1884–1885 рр. також свідчили на користь профранцузької орієнтації Японії¹³.

У зв'язку із цим програма розвитку японського флоту у 1885 р. переглядається в бік збільшення з 48 до 92 кораблів різних класів. Але внаслідок фінансових обмежень флоту було передано лише 22 корабля, з яких 19 були збудовані у Франції. Таким чином, із середини 1880-х рр. керівництво японського флоту переорієнтовується на технічне співробітництво з французькими фірмами. У цей період головним технічним консультантом і конструктором японського флоту стає відомий французький інженер Еміль Бертен. Він уклав чотирьохрічний контракт з японським урядом. Завдяки його енергійній діяльності були побудовані військово-морські бази в Куре та Сасебо, а також розроблений і реалізований проект крейсерів типу «Іцукусіма». Тому наступне поповнення для японського флоту будувалося на французьких верфях. Це були бронепалубні крейсера «Іцукусіма» та «Мацусіма» (компанія «Forges et Chantiers» м. Ля Сейн)¹⁴.

Значну увагу японське морське командування приділяло розвитку міноносних сил. Замовлення на цей клас кораблів передавались фірмам, які виступали законодавцями «міноносної» моди в світі. Так, британська фірма «Yarrow» збудувала п'ять міноносців у період 1880–1885 рр. Найбільше число міноносцев – 17 – поставили для японського флоту французькі фірми. 16 з них – це кораблі фірми «Schneider-Creusot Co», 1 – фірми «Normand». Поставки здійснювались з 1889 по 1894 рр. Крім того, два міноносці збудував відомий німецький виробник цього класу кораблів – фірма «Schichau»¹⁵.

Таким чином, напередодні військового конфлікту з Китаєм японський імператорський флот включав 50 військових кораблів основних класів. З яких: 2 броненосця,

¹² Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. P. 58–59.

¹³ Бушмакин В.А., Пастухов А.М. Становление Японского Императорского флота. Морская кампания. 2010. № 8. С. 29–30.

¹⁴ Белов А.А. Крейсера типа «Мацусима» 1888–1926 гг. Санкт-Петербург: Издатель Р.Р. Муниров, 2005. С. 4–5.

¹⁵ Патянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург, 1997. С. 4–5.

Модерна доба

1 броненосний крейсер, 6 бронепалубних крейсерів, 2 броненосних корвета, один канонерський човен та 24 міноносці були кораблями закордонної побудови. Але пік імпорту військових кораблів для потреб японського флоту припав на 1895–1904 рр. Про тактико-технічні характеристики імпортованих кораблів, придбаних для японського флоту напередодні війни з Китаєм, інформація наведена в таблиці 1.

Таблиця 1¹⁶

Технічні характеристики імпортованих кораблів I–II рангів японського флоту (1869–1894 рр.)

Назва корабля/ країна виробник, рік прийняття замовником	Водотоннажність повна (тис. т.)	Розміри (довжина/ ширина/осадка (м))	Силова установка (потужність і.к.с.)	Швидкість (вузли)/ дальність ходу (милі)	Бронювання: пояс/ каземати, башні/ рубки/палуба (мм)	Озброєння: кількість гармат/калібр (мм), торпедні апарати	Екіпаж (чол.)
1	2	3	4	5	6	7	8
Броненосні корвети							
«Конго» «Хіей» Британія, 1878	3718	70/12,5/5,6	2450	13,5/3100	Пояс-114-76/	3/170, 6/150, 2/76, 2 ТА	234
Броненосці							
«Котецу» Франція, 1869	1560	59/9,6/4,8	1300	9/1200	Пояс-114-87/ каземат-104	1/229, 2/160	130
«Фусо» Британія, 1878	3717	67/14,6/5,5	3500	13/4500	Пояс-229-114/ каземат-229-152	4/240, 2/170, 6/76, 2 ТА	361
Броненосний крейсер							
«Тійода» Британія, 1891	2439	92/12,8/4,27	5600	19/8000	Пояс-92-82/ палуба-30-25/ рубки-30	10/120, 14/47, 3 ТА	350
Бронепалубні крейсера							
«Наніва» «Такатіхо» Британія, 1886	3708	97,5/14/5,6	7500	18/9000	Палуба-51/ барбет-51/ рубка-51	2/260, 6/150, 2/57, 4ТА	357
«Іцукусіма» «Мацусіма» Франція, 1891-1892	4278	100/15,39/6	5400	16/5500	Палуба-40/ барбет-300/ рубка-125	1/320, 12/120, 6/47, 12/37, 4ТА	354

¹⁶ Будиловский И.В. Японский флот.; Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира.

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8
«Йосіно» Британія 1893	4158	118,7/14,2/ 5,2	15750	22,5/4000	Палуба-44,5/ рубка-76	4/152, 8/120, 22/47 5ТА	389
«Цукусі» Британія 1884	1542	64/9,8/4,7	2600	16/5380	Палуба-9/ каземат-25/ рубка-12,7	2/254, 4/120, 2/76, 4/37, 2ТА	177
Канонерські човни							
«Хосьо» Британія 1869	321	36,7/7,37/ 2,44	110	7		1/140, 2/95	90

Після переможної японо-китайської війни 1894–1895 рр. військово-політичне керівництво Японії зрозуміло, що подальша експансія в тихоокеанському регіоні буде зустрічати спротив інших держав – учасниць геополітичних процесів. У перспективних планах японських політиків саме на військовий флот покладалось основне завдання забезпечення військової експансії. Тому вже під час війни з Китаєм, у 1894 р., ухвалюється чергова суднобудівна програма, яка передбачала побудову двох броненосців 1-го класу, майбутніх «Фудзі» та «Ясіма»¹⁷. Наступні амбіційні плани знайшли втілення у Програмі розвитку Японського флоту 1895–1896 рр. під назвою «Гасінсетан» («Наполегливість та рішучість»). Програма передбачала, зокрема, отримати 4 броненосця 1-го класу, 6 броненосних крейсерів, 6 бронепалубних крейсерів, 23 контрміноносці, 63 міноносці загальним водовміщенням 200 тис. т. Програма була розрахована на 10 років. На її виконання потрібно було витратити 246 млн. ієн, що приблизно складало на той час за курсом 320 млн. рублів.

Що стосується фінансових витрат на конкретні контракти з іноземними фірмами, то англійські та японські джерела не розкривають вартість контрактів, а наводять лише узагальнюючі данні. У той же час із фінансової японської статистики можна отримати такі показники. Військовий бюджет Японії у 1896–1903 рр. складав у середньому 150 млн. ієн на рік. Військово-морський флот отримував 46% із цієї суми. У зазначений період загальний дефіцит бюджету країни постійно знаходився на рівні 29 млн. ієн, що становило 16,6%. Це свідчить про надзвичайне напруження японської бюджетної системи заходами з виконання військових програм.

При цьому слід враховувати, що наведена фінансова звітність також включає асигнування 1896–1902 рр. на суднобудування на власних верфях (42,8 млн. ієн). Крім того, технологічно японська промисловість була неспроможна виконати ці суднобудівні програми, тому японський уряд зробив ставку на іноземні фінансові запозичення (контрибуція від Китаю – 365 млн. ієн, кредити від США і Великобританії –

¹⁷ Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. P. 78.

майже 500 млн. ієн) та розмістив замовлення на суднобудівних підприємствах Англії, Франції, Німеччини, США. Таким чином ми маємо безпрецедентний випадок в історії торгівлі зброєю, коли за десятирічний проміжок часу лише одна країна замовила і придбала таку кількість військових кораблів I, II рангів, скільки не імпортували всі інші держави. (Узагальнюючі показники по морським бюджетам Японії можна побачити в таблиці 2).

Таблиця 2¹⁸

Морський бюджет Японії 1896–1903 рр.

Статті витрат суднобудування	Роки асигнувань	Перша програма	Друга програма	Сума витрат (ієни)
Придбання гармат	1896–1902	777633	1400000	2177633
Суднобудування (кораблі I, II, III рангів)	1896–1906	27796720	70190000	97986720
Суднобудування (міноносці)	1896–1903	13728065	7100000	20828065
Озброєння кораблів	1896–1906	17016981	27000000	44016981
Озброєння міноносців	1896–1903	6001297	3000000	9001297
Усього (ієни)		95038429	117180000	212218429

Першими кораблями нової суднобудівної програми стали броненосці 1-го класу «Фудзі», контракт укладений 1 серпня 1894 р. з англійським суднобудівним заводом «Thames Iron Work» у Блекуоллі, та «Ясіма» – контракт із концерном «Armstrong». Розробником проекту став інженер фірми «Thames Iron Work» Дж. Мекроу та інженер «Armstrong» Ф. Уоттс. В основу проекту японських броненосців був покладений прототип британського «Ройял Соверена». Цікаво, що під час проектування британці, щоб зекономити кошти і час, використали стару систему бронювання, яка не забезпечувала ефективний захист, і цей факт приховали від японців. Недоліки такого проектування проявились під час російсько-японської війни 1904–1905 рр. У 1897–1898 рр. новозбудовані броненосці поповнили японський флот, ставши першими повноцінними лінкорами в його складі.

Наступні замовлення на чотири броненосця I класу розподілились таким чином. «Сікісіма» – «Thames Iron Work», м. Блекуолл, «Хацусе» – «Armstrong», м. Ельзвік, «Асахі» – «J. Brown», м. Клайдбенк, «Мікаса» – «Wickers», м. Берроу¹⁹. Кораблі були закладені в період з 1897 по 1899 роки і приймались замовником із січня 1900 р. по березень 1903 р. Будівництво кожного броненосця тривало від 24 до 36,5 місяців. Вартість кожного броненосця в середньому складала 9,5 млн. ієн. Такий темп будівництва, крім британських заводів, на той час не могла собі дозволити жодна країна світу. І ця виробнича перевага робила британські суднобудівні підприємства фактично монополістами на ринку військово-морських озброєнь.

¹⁸ Dieter J., Jentschura P. Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. S. 104.

¹⁹ Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. С. 38–40.

Наступним цінним придбанням для японського флоту стала серія з 8 броненосних крейсерів. Чотири з них також були замовлені фірмі «Armstrong». Це «Асама», «Токіва», «Ідзумо», «Івате»²⁰, збудовані в період 1896–1901 рр. «Якумо» був збудований на німецькій верфі «Vulcan» (м. Штеттін) та прийнятий замовником у 1900 р. І французький суднобудівний завод «Forges et Chantiers» також у 1900 р. здав замовнику броненосний крейсер «Адзума». Серед тих західноєвропейських компаній, що змогли заробити на японських амбіціях, була також італійська «Ansaldo», представники якої продали Японії два недобудовані колишні аргентинські броненосні крейсери, що увійшли до складу японського флоту в грудні 1903 р. під назвами «Касуга» та «Ніссін»²¹.

Ураховуючи, що японські суднобудівні підприємства поступово набирали технологічний темп і також підключились до виконання військових програм, замовлення за кордоном бронепалубних крейсерів обмежилось двома одиницями – це «Касагі» та «Чітосе», збудовані в США на верфі компанії «Kramr» (м. Філадельфія) та прийняті замовником у 1898 р.

Велику увагу морське відомство Японії продовжувало відводити міноносцям, які вдало себе проявили під час японо-китайської війни. На кінець XIX ст. в Західній Європі вже остаточно визначились виробники, лідери з розробки і будівництва цього класу кораблів. В Англії це були «Tornicroft» та «Yarrow», у Франції – «Normand», у Німеччині – «Schichau». У період з 1896 по 1902 рр. фірма «Normand» збудувала для японського флоту 18 міноносців, «Schichau» – 17 міноносців, «Yarrow» – 10. Крім того, «Yarrow» та «Tornicroft» передали японцям 16 великих міноносців, які в той період у британському флоті мали назву destroyers, а у флотах інших держав – контр-міноносці²² (табл. 3).

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Японський досвід реалізації положень національної морської політики є достатньо специфічним та не використовувався іншими державами. Специфічність полягає в тому, що амбіційні програми були виконані за відносно короткий історичний проміжок часу і за рахунок імпорتنих замовлень та колосального податкового навантаження на власне населення. Особливо це стосується морської програми 1896–1902 рр. Навіть у таких державах, як Велика Британія, Франція, Росія, Німеччина, США, Італія, які були учасниками гонки морських озброєнь кінця XIX ст., діяли поступово, не виходячи за межі можливостей своїх бюджетів. Так, у заможній Британії у 1888 р. спроба уряду прем'єра Гладстона знайти додаткові кошти для королівського флоту за рахунок підвищення непрямих податків призвела до соціального обурення, парламентської кризи та падіння кабінету-міністрів. Таким чином, виконавши Програму 1896–1902 рр., японський уряд отримав збалансований сучасний флот, характерною

²⁰ Александров А.С., Балакин С.А. «Асама» и японские броненосные крейсера программы 1895–1896 гг. Морская кампания. 2006. № 1.

²¹ Кофман В.Л. Броненосные крейсера типа «Гарibaldi». Морская коллекция. 1995. № 3. С. 24–30.

²² Патянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). С. 23–25.

Таблиця 3¹
Технічні характеристики імпортованих кораблів І–ІІІ рангів японського флоту програми 1896–1902 рр.

Назва корабля/ країна вироб- ник, рік прийняття замовником	Водото- нажність повна (тис.т.)	Розміри (довжина/ ширина/ осадка (м))	Силова установка (потуж- ність і.к.с.)	Швидкість (вузли)/ дальність ходу на 10 вузлах (милі)	Бронювання: пояс/каземати, башні/ рубки/ палуба (мм)	Озброєння: кіль-кість гармат/калі- бр (мм), торпедні апарати	Екіпаж (чол.)
1	2	3	4	5	6	7	8
Броненосці І класу							
«Фудзі» «Ясіма» Британія 1897–1898	12533	118/22,2/8,7	14100	18,5/ 4000	Пояс-356-457/ каземати-51-152/ бербети-229-356/ башні-102-152/рубка-356/ палуба-63/	4/305, 10/152, 16/76, 4/47, 5ТА	741
«Мікаса» «Асахі» «Сікісіма» «Хацусе» Британія 1901–1902	15410/ 15453	126,5/23, 23/8,28	14667/ 16341	18,5/ 4600	Пояс-178-229/каземати-152/ бар бет-203-356/ башні-203-254/рубка-356/ палуба-51-102	4/305, 14/152, 20/76, 6/47, 4ТА	830- 935
Броненосні крейсери							
«Асама» «Токіва» Британія 1899	9700	134/20,45/7,43	18000	21,5/ 4600	Пояс-178/каземати, башні-152/рубка-356/ палуба-51	4/203, 14/152, 12/76, 8/42, 4ТА	726
«Дзумо» «Івате» Британія 1900	9750	132/20,9/7,37	15739 16078	22/4900 21/4900	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-51	4/203, 14/152, 12/76, 8/42, 4ТА	672

²³ Пфаффлюс А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты.

Закінчення таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7	8
«Адзума» Франція 1900	9278	137,9/18/ 7,21	17000	20/3900	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-63	4/203, 12/152, 12/76, 12/47, 5ТА	726
«Якумо» Німеччина 1900	9735	132/19,6/7,24	16960	21/5000	Пояс-178/каземати, баш- ні-152/ Рубка-356/ палуба-63	4/203, 12/152, 12/76, 7/42, 5ТА	700
«Касуга» «Ніссин» Італія 1904	7628	11,73/18,9/7,32	14944 14896	20/5500 20/5500	Пояс-75-150/казе-мат, башні, рубка-150/палу-ба-25-37	4/203, 14/152, 10/76, 6/47, 4ТА	600
Бронепалубні крейсера							
«Касагі» «Чітосе» 1898-99 США	4900	121/14,49/5,41	13492	22,75/ 4200	Палуба-45-114/руб-ка-114/ щити-ги гармаг-63	2/203, 10/120, 12/76, 6/42, 5ТА	434

ознакою якого було те, що його корабельний склад на 96% складався з імпортних кораблів. Творче засвоєння та використання досвіду західноєвропейської суднобудівної школи дозволило Японії збудувати власну суднобудівну промисловість і школу проектування. А колосальні кошти, витрачені на закордонні замовлення, із часом трансформувались у власне виробництво, і в роки Першої світової війни Японія вже сама почала експортувати військові кораблі на замовлення Франції та Італії.

Досліджуючи активну позицію Японії на світовому ринку морських озброєнь в останній чверті XIX – на початку XX ст., для подальшого студіювання можна визначити такі актуальні теми: дослідження правової бази та договірної комерційної практики між японським урядом і західноєвропейськими суднобудівними фірмами; цінова політика під час реалізації японських замовлень. На жаль, окреслені аспекти залишаються маловідомими та малодослідженими і таким чином дозволяють залишатися цій проблематиці в ряду актуальних.

Список використаних джерел та літератури:

1. Александров А.С., Балакин С.А. «Асама» и японские броненосные крейсера программы 1895–1896 гг. *Морская кампания*. 2006. № 1. 48 с.
2. Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы. Москва: Яуза-ЭКМО, 2013. 160 с.
3. Белов А.А. Броненосцы Японии. Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1998. 135 с.
4. Белов А.А. Крейсера типа «Мацусима» 1888–1926 гг. Санкт-Петербург: Издатель Р.Р. Муниров», 2005. 99 с.
5. Будиловский И.В. Японский флот. Санкт-Петербург: ГМШ, 1890. 167 с.
6. Бушмакин В.А., Пастухов А.М. Становление Японского Императорского флота. *Морская кампания*. 2010. № 8. С. 28–35.
7. Кофман В.Л. Броненосные крейсера типа «Гарибальди». *Морская коллекция*. 1995. № 3. 36 с.
8. Миклашевский А.М. Военные флоты всего мира. Санкт-Петербург: ГМШ, 1906. 432 с.
9. Пятянин С.В. Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). Санкт-Петербург: Боевые корабли мира, 1997. 112 с.
10. Пфаффиус А., Арронет Е. Русский и Японский военные флоты. Санкт-Петербург, 1904. 176 с.
11. Brook P. Warships for export: Armstrong warships 1867–1927. England : Published by the World Ship Society, 1999. 242 p.
12. Dieter J., Jentschura P. Japanischen Krigsschiffe 1869–1945. München, 1970. 515 s.