

## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РОССИИ

Потанин Я.Д.

г. Челябинск, МБОУ лицей № 11, 8 класс

Руководитель: Потанина Н.В., г. Челябинск,

ООО «Консультационно-оздоровительный центр «Гармония», педагог-психолог

### История возникновения и развития

Северный морской путь – самый уникальный, самый экономичный, один из самых важных для России из путей. Ведь у нее появилась уникальная экономически выгодная линия перевоза, которая простиралась от Северной и Западной Европы по арктическим морям до Восточной Азии. Разработка этого пути началась очень давно, в конце 15 – начале 16 веков. Для европейцев это было время поиска морских путей в Восточную Азию и Индию. Основной целью европейских купцов были азиатские товары. Но сухопутные торговые пути связаны с бесконечным количеством рисков: и воюющие мусульмане и постоянные войны в Европе. Что безусловно, не могло облегчать путешествия купцов.

Первыми открыли морские пути португальцы. Португальские и Испанские экспедиции открыли для европейцев два маршрута – Магелланов пролив (Южная Америка) и через мыс Доброй Надежды (Южная Африка). Обе страны: и испанцы и португальцы моментально забронировали за собой и установили абсолютный контроль на их использование. В 1488 году Бартоломеу Диаш открывает мыс Доброй Надежды, ранее он назывался мыс Бурь. Чуть позднее Фернан Магеллан открывает острова Филиппины, пытаясь достичь Америки (так и появился Магелланов пролив в Южной Америке). Таким образом, в середине 16 века были два морских маршрута в Азию: через Мыс Доброй Надежды и через пролив Магеллана. Первым человеком, попытавшимся достигнуть своих целей с помощью такого маршрута, кстати безуспешно, оказался Хью Уиллоуби. Из-за климатических условий он не смог продвинуться морским путем дальше на восток. И когда в 1648-м году атаман Семен Дежнев открыл пролив между Чукоткой и Аляской, мир всколыхнул подтвержденный им факт – между Россией и Америкой есть пролив длиной всего 4 км. Но этот путь далеко нелегок из-за климатических суровых условий. Поэтому его освоение было законсервировано. И только в конце 19 века были предприняты следующие попытки проплыть Северо-Восточным марш-

рутом. Исследователь из Швеции Адольф Норденшельд в 1879 году смог совершить первое путешествие, используя русла рек. Русский исследователь Арктики, Борис Вилькицкий первый устроитель экспедиции Западно-Сибирского района. Началась она в 1914 году. Два ледокольных корабля, «Вайгач» и «Таймыр», отправились из Владивостока через Северный Ледовитый океан и должны были добраться до Архангельска, чтобы провести по пути океанические и картографические исследования, в начале июля. Исследователи проходили маршрут в экстремальных условиях, они были вынуждены зимовать закованные льдами около полуострова Таймыр с сентября 1914 по июль 1915 года. И только тогда, когда льды ослабли, экипажи кораблей продолжили свой путь, но уже обратно в Архангельск. Далее в 30-ые годы были предприняты экспедиции «Челлюскин» и «Литке». Уже к началу Великой Отечественной войны в СССР уже был накоплен внушительный опыт плавания судоходного транспорта по Арктике.

В настоящее время из-за глобального потепления для России открываются новые перспективы развития морских маршрутов северного морского пути.

### Значение северного морского пути в настоящее время

Значение СМП огромно, ведь он решает многие задачи. Я выделил три из них. Главная задача заключается в снабжении местного населения районов, находящихся за полярным кругом в обеспечении необходимыми ресурсами для построек и эксплуатации предприятий, особенно горнодобывающих комбинатов. Следующей задачей является освоение богатств природы северных территорий. Кроме этого, примерно том же районе находятся нефтегазоносные арктические шельфы, что является перспективным направлением в разработке новых нефтяных месторождений.

Таким образом, СМП является национальной транспортной линией, он объединяет в эту линию самые крупные реки Сибири, этот путь является важнейшей частью инфраструктуры Крайнего Севера, а также связывает западные районы страны и Даль-

ний Восток. Для некоторых ключевых пунктов Арктики – Чукотки, других островов Арктического моря и поселений берега Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа – морской транспорт является единственным средством для перевозки грузов и других товаров народного потребления. Сегодня СМП – это реальный путь к природным запасам российского Севера, Сибири и Дальнего Востока, которые по некоторым оценкам уже в 21 веке станут едва ли не основой ресурсно-сырьевой базы России. Продолжительность путешествия по Северному морскому пути от порта города Мурманска до Берингова пролива разная и зависит от того, какой маршрут вы выбрали и какая погода предстоит. Выделяют следующие маршруты: Стандартный прибрежный маршрут достигает 2200 км; Центральный маршрут примерно 1900 км (от Карский восток до Берингова пролива – 1575 км); Высокоширотный (севернее Новой Земли, Новосибирских островов и острова Врангеля) – 1812 км; Околополюсный маршрут – 1690 км.

#### **Перспективы и стратегическое значение СМП**

На протяжении нескольких десятков лет Север и его запасы являются важными факторами обеспечения национальной экономической безопасности, которые имеют исключительно важное военно-стратегическое значение для России и ее северных территорий. Следует отметить, что СМП является национальным маршрутом России в Арктике, которая принадлежит нашей стране. Ведь Арктика – сейчас это лакомый кусок для очень многих стран. И в настоящее время идет нешуточная борьба за различные права, связанные с Арктикой. Мы иногда являемся наблюдателями такой борьбы. Например, такая организация как «Гринпис», пыталась ограничить права различных государств на воды и земли Арктики разного рода акциями и призывами. На самом деле, США таким образом пыталось выключить Россию из контроля за ситуацией в Арктике. Тема Арктики постоянно на-

ходится в центре общественного внимания. Это происходит потому что Россия имеет непосредственное отношение к Арктике в числе двадцати других государств, и она же имеет арктическую границу. Также Россия является членом Арктического совета, что не может оставлять спокойными США.

Для Российской Федерации – северный морской путь является одним из ключевых моментов развития взаимоотношений с другими странами, заинтересованными в быстрой доставке грузов и в разработке полезных ископаемых. Именно для этих целей была подписана Совместная российско-китайская декларация о дальнейшем укреплении всестороннего стратегического и кооперативного партнерства, которая стала официальной частью китайского проекта инфраструктуры «Один пояс и один путь». Кроме этого Россия сотрудничает с Южной Кореей в развитии своего Северного морского пути.

Еще отмечу, что развитие СМП напрямую влияет на развитие предприятий и промышленных объектов нашей страны. Так, например, российское правительство предполагает в качестве национального экономического приоритета рассматривать развитие судоходства и разработку ресурсов вдоль Северного морского пути. А для этого необходимо обязательно изменить уровень технологий строительства ледоколов, повысить его, вывести на новую качественную ступень, используя новейшие технологии, что неизбежно влечет за собой экономические последствия: и новые рабочие места, и повышение уровня специалистов и т.п.

Подводя итоги вышесказанного, могу заключить, что развитие СМП для нашей страны – это разработка передовых технологий и разработка инфраструктуры в экстремальном климате. По сути, это обновление или даже новое строительство экономики в сотрудничестве в Китае и Южной Кореей. Что, безусловно, ведет к укреплению позиций нашей страны в мировом сообществе.