

Творческий проект

«Открытие северного морского пути»

Работу выполняла
Ученица 9 «Д» класса
МОУ «СОШ № 11» г. Вологды
Лебедева Валерия

Оглавление:

1. Введение	
1.1 Вступление	3
1.2 Цель.....	4
1.3 Задачи.....	4
1.4 Гипотеза.....	4
Основная часть.....	5
Заключение.....	30
Список литературы и ресурсов.....	31

Целью настоящей работы является показ как в исторической перспективе развивалось освоение и использование Северного морского пути.

Задачи:

- 1. Ознакомиться с историей освоения Северного морского пути;
- 2. Изучить современное состояние и рентабельность Северного морского пути;
- 3. Определить значение Северного морского пути для развития региона и страны в целом.

Гипотеза :

Вступление

Вступление История России тесно связана с открытием и освоением суровых полярных районов. Это во многом определяется географическим положением нашей страны. Недаром выдающийся отечественный флотоводец и исследователь морей вице-адмирал С.О.Макаров однажды сказал: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан». Арктика – это «кузница погоды» практически для всей территории нашей страны. В свете ожидаемого потепления климата Земли особое значение приобретает контроль за состоянием арктических морей. Кроме того, арктические районы России в настоящее время являются важнейшими регионами добычи нефти, газа и других полезных ископаемых. И наконец, контроль над арктическими районами является исключительно важным для обеспечения безопасности нашей Отчизны. Так что постоянный интерес россиян к Арктике вполне объясним. Еще М. В. Ломоносов пророчески утверждал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке». Позиции России в арктических районах Восточного полушария существенно поколебались в конце XX в. в связи с распадом СССР и изменением состояния общества и экономики страны. Хочется верить, что в начале XXI в. ситуация изменится.

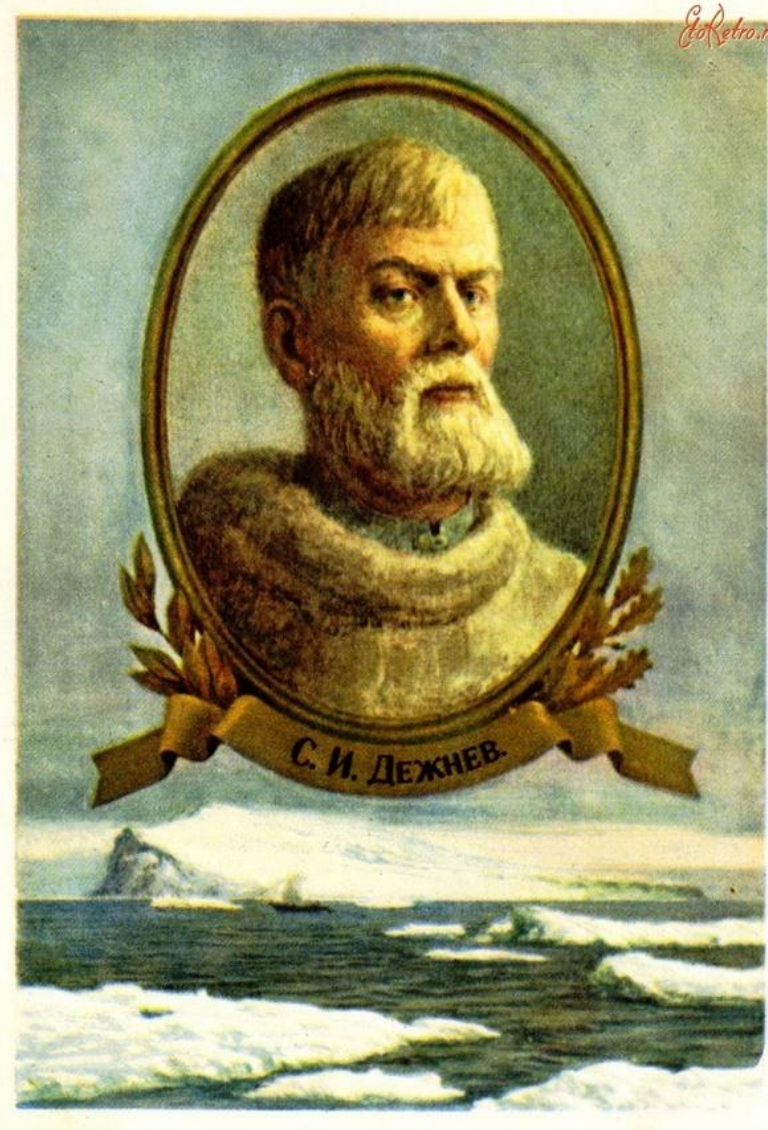
История освоения Северного морского пути.

О возможности практического использования Северного морского пути впервые было высказано русским дипломатом Дмитрием Герасимовым в 1525 г. – при этом он опирался на результаты плавания поморов еще в XIII веке. Плавание в Ледовитом океане на деревянных в те времена суденышках было связано с большими опасностями и многие герои-первопроходцы заплатили за это своими жизнями.

1616–1620 гг. – Царь Михаил Фёдорович запрещает торговым людям под страхом смертной казни добираться морским путём из Архангельска в Мангазею. Сделано это было из политических соображений, чтобы оградить русскую Арктику от проникновения английских и голландских моряков с возможной колонизацией этих земель.



1648 г. – Землепроходец, сибирский казак Семён Дежнёв открывает пролив, отделяющий Чукотку от Аляски. Причина путешествия была экономической: в Нижнеколымск проникали слухи о богатой соболями "захребетной" реке Анадырь, которой можно достичь морем. На семи кочах разместилось 90 человек – промышленников, торговых и служилых людей. Из-за штормов половина судов погибла. К концу похода в живых осталось 15 человек. Значение географического открытия участники этой экспедиции ей не придавали, думали не об Америке, а об Анадыре и присоединении Чукотки, и, видимо, потому известие о походе "какого-то" казака и о проливе не очень распространилось в Европе.



Витус Ионассен (Иван Иванович) Беринг (1681–8.12.1741) родился в датском городе Хорсенс, закончил кадетский корпус в Амстердаме в 1703 г., в том же году поступил на русскую службу в Балтийский флот в чине подпоручика, после путешествия в Ост-Индию. Приглашая его, Петр I основывался на отзывах людей, знавших его: он «в Ост-Индии был и обхождение знает». В России Беринг взял себе имя Иван Иванович. В Северной войне 1700-1721 гг. командовал различными кораблями.



- В 1707 г. произведён в поручики. В 1710 г. переведён на Азовский флот, произведён в капитан-лейтенанты, командовал шнявой "Мункер". В 1710–1712 гг. служил в Азовском флоте и участвовал в войне с Турцией. В 1712 г. возвращен на Балтийский флот, в 1715 г. произведён в капитаны 4 ранга, командовал в дальнейшем многими кораблями, повышаясь в чинах. Женившись на русской, Беринг в последний раз побывал на родине в 1715 г. и больше туда не возвращался.

- В 1725 г. Беринг уже в чине капитана 1 ранга был назначен начальником 1-й Камчатской экспедиции (1725–1730), целью которой было точное исследование и описание пролива между Азией и Америкой, в существовании которого даже после плавания казака Семена Дежнёва в Европе оставались сомнения. С просьбой снарядить туда новую экспедицию обратились к Петру I голландские ученые во время его пребывания в Голландии в 1717 г., ту же просьбу повторила и Парижская Академия наук.

Первая Камчатская экспедиция добиралась из Петербурга до Охотска два года, с января 1725 г. по январь 1727 г. через Сибирь, на лошадях и речных судах. Путь по Сибири шел через Вологду, Тотьму, Устюг, Сольвычегодск, Кайгородок, Соликамск, Туринск, Тюмень, Тобольск. Затем путь шел водою - Иртышем и Обью, до Маковского острога на Кети, притоке Оби. Отсюда посуху перебрались в Енисейск. Затем снова пошли водою по Енисею и Верхней Тунгуске до устья Илима, впадающего в Верхнюю Тунгуску. В Илимске, куда прибыли в конце сентября 1725 г., зазимовали. Зимой в Усть-Кутском, на Лене, были построены суда, на которых весной следующего года отправились вниз по Лене к Якутску, куда и прибыли в июне 1726 г. Из Якутска посуху переправиться в Охотск – задача чрезвычайно трудная и в настоящее время. Большую часть провизии и легкие вещи отправили в августе вьюком на 663 лошадах, из коих 267 пали в дороге; остальные же в конце октября добрались до Охотска; тяжелые грузы прибыли туда в январе 1727 г. В июле-сентябре 1728 г. экспедиция Беринга на судне "Святой Гавриил", обойдя восточный берег Камчатки, южный и восточный берега Чукотки, прошла, поначалу не зная этого, через пролив (названный впоследствии Беринговым) и достигла 67° 18' северной широты. Убедившись на основании показаний чукчей, что далее азиатский берег простирается к западу и что стало быть "нельзя Азии соединяться с Америкой", Беринг счел свою миссию выполненной и с согласия всех членов экспедиции, боявшихся попасть во льды, повернул назад на Камчатку. В ходе плавания были выявлены Карагинский залив с островом, залив Креста, бухта Провидения, Анадырский залив и остров Св. Лаврентия.

- В июле-сентябре 1728 г. экспедиция Беринга на судне "Святой Гавриил", обойдя восточный берег Камчатки, южный и восточный берега Чукотки, прошла, поначалу не зная этого, через пролив (названный впоследствии Беринговым) и достигла $67^{\circ}18'$ северной широты. Убедившись на основании показаний чукчей, что далее азиатский берег простирается к западу и что стало быть "нельзя Азии соединяться с Америкою", Беринг счел свою миссию выполненной и с согласия всех членов экспедиции, боявшихся попасть во льды, повернул назад на Камчатку. В ходе плавания были выявлены Карагинский залив с островом, залив Креста, бухта Провидения, Анадырский залив и остров Св. Лаврентия.

- 5 июня 1729 г. Беринг отправился в открытое море на восток, но, не встретив Америки на 200-верстном расстоянии от Камчатки, повернул обратно и вскоре направился через Сибирь в обратный путь, в Петербург, куда прибыл 1 марта 1730 г. Здесь он представил правительству свой журнал и карты инструментальной съемки западного побережья моря, которому впоследствии будет присвоено имя Беринга, на протяжении более чем 3500 км. Несмотря на упреки в нерешительности, адмиралтейская коллегия исходатайствовала Берингу чин капитан-командора и денежную награду в размере 1000 рублей.

- Однако надо признать, что первая Камчатская экспедиция Беринга не увенчалась серьезными географическими открытиями. Она лишь подтвердила то, что русские мореходы давно уже знали. Единственное, что экспедиция выявила, – это большую трудность перевозки тяжелых грузов в Охотск и на Камчатку через всю Сибирь. А Охотск стал опорным пунктом России на Тихом океане, на котором интересы государства все более возрастали. Надо было искать более дешевый морской путь, которым мог стать Северный морской. Поэтому предложения Беринга о проведении новой экспедиции были одобрены.

- В 1732 г. Беринг назначен руководителем 2-й Камчатской экспедиции. Она была частью обширного плана по обследованию всего побережья Ледовитого океана и плаванию к берегам Америки. Поскольку северное побережье было очень протяженным, для лучшего выполнения этой задачи экспедиция разделилась на несколько отрядов.

- Один из них, сначала под начальством Муравьева и Павлова, затем Малыгина, за 1734–1737 гг. исследовал берег от устья Двины до Оби. Другому отряду под командованием Овцына было назначено проплыть от устья Оби до Чукотского Носа, однако в течении всех трех годов (1735–1737) ему из-за ранних зим только в последний год удалось добраться вверх по Оби до $72^{\circ} 30'$ северной широты. Лейтенанту В.В. Прончищеву, возглавившему Ленско-Енисейский отряд, удалось исследовать часть восточного берега Таймыра, где он и умер (1736). Лассиниус погиб вместе с значительной частью своего отряда между Яною и Индигиркою (1735). Более успешным был лейтенант Дмитрий Лаптев, который после неудачной попытки в 1736 г. проплыть из Якутска на Камчатку 29 июня в 1739 г. вышел из р. Лены и в конце августа достиг р. Индигирки, зимовал здесь и с наступлением лета доплыл вдоль берегов до Колымы, откуда в 1740 г. пришел пешком через Анадырский острог в Якутск.

- В отряде его двоюродного брата Харитона Лаптева отличился штурман С.И. Челюскин, который весной 1741 г. прошел по суше от р. Хатанги до р. Пясины и составил вместе с Х. Лаптевым описание западного побережья полуострова Таймыр до м. Стерлегова, а зимой 1741–1742 гг. составил описание всего восточного побережья Таймыра, выявив при этом самую северную точку материка Евразии, названную его именем (мыс Челюскин). Были и другие отряды, в том числе по исследованию внутренних территорий Восточной Сибири, Камчатки, Курильских островов.

- Выполнение задачи на самом восточном, "американском" участке легло на самого Беринга, которому в помощь для большей решительности дали капитана Алексея Ильича Чирикова, хорошо зарекомендовавшего себя во время Первой Камчатской экспедиции. О положении западного берега Северной Америки между 45° и 65° с. ш. ничего не было известно. Протяжение Японии на север было известно только до 40° с. ш. Предполагали, что севернее расположены земли, существование которых надо было проверить и привести их жителей в подданство России, если эти земли существуют. Главное же, надо было найти морские пути к Северной Америке и Японии для завязывания с ними торговых сношений.

- Беринг выехал из Петербурга в начале 1733 г., но за дальностью пути, медленностью в перевозке множества припасов и вследствие задержки при строении четырех мореходных судов в Охотске, смог выйти оттуда в море только в сентябре 1740 г. Придя в удобную бухту на Камчатке, экспедиция зазимовала, основав там Петропавловский острог (в честь судов экспедиции) – ныне Петропавловск-Камчатский.

- 4 июня 1741 г. пакетботы "Св. Петр" (командир Беринг) и "Св. Павел" (командир А.И. Чириков) вышли в море и направились на восток. 20 июня из-за бури корабли разошлись и более не встретились. Суда прошли морем, названным впоследствии Беринговым, достигли побережья Аляски. Чирикову первому посчастливилось встретить землю – 15 июля под 56° , а Берингу – 18 июля, под $58^{\circ} 28'$ северной широты. После того, как посланные на берег люди не вернулись, а другой высадки за недостатком гребных судов сделать нельзя было, Чириков повернул обратно к Камчатке.

- Беринг в течение сентября и октября продолжил исследование берега и открыл удобную для устройства гавани бухту св. Илии, но вследствие истощения припасов тоже направился в обратный путь. На обратном пути Беринг, следуя вдоль южного берега Аляски и Алеутской гряды, открыл остров Кадьяк, Евдокеевские и Шумагинские острова, острова Св. Иоанна (Атха), Св. Маркиана (Кыска) и Св. Стефана (Булдырь). Бурей его судно было разрушено и прибито к острову в 185 км от Камчатки. Моряки стали умирать от разных болезней. Сам Беринг скончался 8 декабря 1741 г. и был похоронен на этом острове, носящем теперь его имя. Часть моряков выжила, питаясь мясом морских животных. В августе 1742 г. из остатков разбитого корабля они построили новый и на нем добрались до Петропавловска.

- Беринг был человек образованный по тому времени, верующий, всеми любимый за свою "кротость и смирение", обратной стороной чего и была его нерешительность. Первым из европейских путешественников, подтвердившим точность исследований Беринга, стал английский мореплаватель Джеймс Кук. Именно он предложил дать имя Беринга проливу между Азией и Америкой.

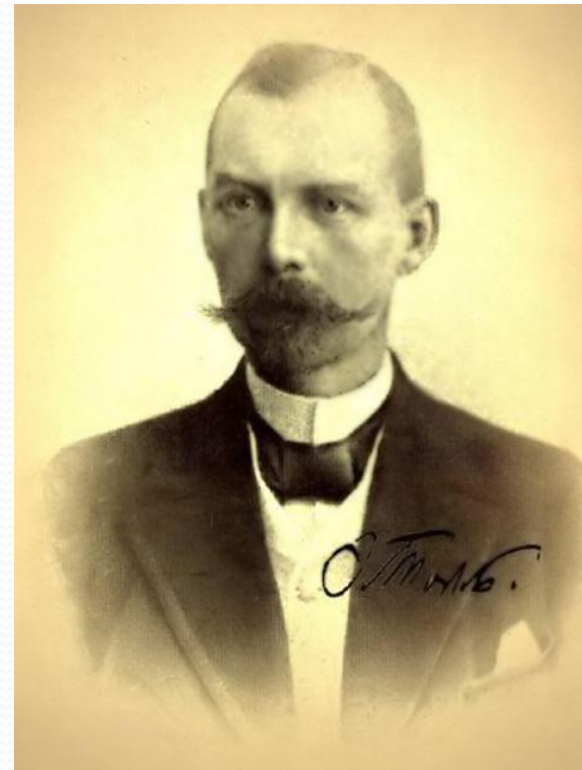
- Несмотря на многочисленные трудности и неудачи, эта экспедиция достигла поставленной цели – берегов Америки, положив начало их русскому освоению, открыла северную оконечность евразийского материка, значительно расширила географические сведения о берегах Ледовитого океана, низовьях больших сибирских рек, описала этнографические особенности обитателей Сибири и доказала возможность плавания вдоль берегов Ледовитого океана в летние месяцы. Камчатские экспедиции оставили огромное картографическое наследство: более 60 общих и региональных карт. Часть открытий 2-й Камчатской экспедиции отражена в "Атласе Российском" (1746), оказавшем влияние на развитие западноевропейской географии и картографии.

В ту же эпоху обоснованием исследования Северного морского пути занимался М.В. Ломоносов, связывавший свои планы с экспедицией В.Я. Чичагова (1764–1766). Ломоносов представил свои соображения и расчёты в труде «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» и в «Прибавлении О северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану» (1762–1764).



Русская полярная экспедиция в 1900-1902 под руководством геолога барона Э.В Толля

Русская полярная экспедиция в 1900–1902 гг. под руководством геолога барона Э.В. Толля была снаряжена Императорской Академией наук для исследования Арктики к северу от Новосибирских островов и поиска легендарной Земли Санникова. Экспедиция Толля дала важные научно-практические результаты, положив начало комплексному исследованию арктических морей и побережья. Но сам барон Толль погиб. Участник экспедиции А.В. Колчак впоследствии говорил по этому поводу: «Действительно, предприятие его было чрезвычайно рискованное, шансов было очень мало, но барон Толль был человек, который верил в свою звезду и в то, что ему всё сойдёт, и пошёл на это предприятие»...



1914–1915 гг. – Первое сквозное плавание в направлении с востока на запад, с зимовкой у полуострова Таймыр, совершила гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством [Бориса Андреевича Вилькицкого](#) на ледокольных пароходах "Таймыр" и "Вайгач". (24 июня 1914 г. вышли из Владивостока, 3 сентября 1915 г. прибыли в Архангельск.) При первой попытке в августе 1913 г. было совершено последнее на планете крупное географическое открытие: обнаружен архипелаг [Императора Николая II](#).



В годы войны

В годы Великой Отечественной войны Северный морской путь — важнейшая транспортная магистраль Советского Севера. По Северному морскому пути осуществлялась проводка боевых кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море. За четыре военных года судами Главсевморпути выполнен большой объём воинских и народно-хозяйственных перевозок. Через арктические порты Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси флот снабжался каменным углём (Печорского и других арктических бассейнов), военная промышленность — никелем, медью, лесом. Перевозки нередко осуществлялись при противодействии авиации, подводных и надводных кораблей противника, в минированных прибрежных водах. Защиту арктических коммуникаций осуществлял Северный флот, судоходство обеспечивалось системой морских конвоев. В августе 1942 года ледокольные пароходы «Сибиряков», «Дежнёв» и береговая артиллерия порта Диксон дали героический отпор тяжёлому крейсеру «Адмирал Шеер»[6]. По Северному морскому пути прошли сотни судов, из них около 170 — в конвоях. Было перевезено свыше 4 млн т различных грузов. Большой вклад в развитие арктического транспортного флота внёс начальник Главсевморпути И. Д. Папанин. За самоотверженный труд в годы войны свыше ста работников Главсевморпути награждены орденами и медалями СССР.



Значение СМП в России

- Значение СМП огромно, ведь он решает многие задачи. Можно выделить 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 Дальний 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.

Заключение

- Северный морской путь – это по своей сути возможность для Российской Федерации стать связующим звеном на межконтинентальном уровне, следовательно, играть одну из решающих ролей в мировой политике и тем самым повысить свою социальную сферу, и выйти на лидирующие позиции.

Список литературы и ресурсов

- <https://ru.wikipedia.org/wiki>
- <https://rusidea.org/250947748>
- <https://studwood.ru/1029676/turizm>
- « Арктика и Северный морской путь» А.Б Широкоград