



# СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Авторы: В. М. Котляков

---

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ (СМП), Северо-Восточный проход (до нач. 20 в.), главная рос. морская коммуникация в Арктике, проходящая вдоль сев. берегов России по морям Сев. Ледовитого ок. (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого ок. (Берингово м.), соединяющая европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Ограничен зап. входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью  $66^{\circ}$  с. ш. и меридианом  $168^{\circ}58'37''$  з. д. Его длина от Карских Ворот до бухты Провидения ок. 5610 км, протяжённость примыкающих к нему судоходных речных путей ок. 37000 км. Альтернативой СМП служат транспортные артерии, проходящие через Суэцкий, Панамский каналы или огибающие мыс Доброй Надежды. От С.-Петербурга до Владивостока по СМП 14280 км, через Суэцкий канал 23200 км, вокруг мыса Доброй Надежды 29400 км.

Проводка транспортов через ледовые массивы возможна только с помощью ледоколов. Для эксплуатации СМП созданы спец. службы: пароходства, морские, речные и авиац. порты, гидрографич. и промышленно-транспортные предприятия, науч. ин-ты и сеть полярных гидрометеостанций. СМП обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири, обеспечивает ввоз продовольствия, топлива, оборудования; вывоз леса, полезных ископаемых. Зап. сектор Арктики от Мурманска до Дудинки обслуживается ледоколами Мурманского, Восточный – от Дудинки на восток – Дальневосточного морских пароходств.

Совр. СМП – итог многовекового освоения сев. окраин России, его история начинается с первых плаваний поморов в 11–13 вв., идея практич. использования СМП высказана рус. дипломатом Д. Герасимовым в 1525. Освоение арктич. мор.

побережья велось сибирскими казаками и «промышленными людьми». Плавание летом 1648 из устья Колымы к р. Анадырь Семёна [Дежнёва](#) с товарищами доказало раздельность Евразии и Америки и наличие мор. прохода из Северного Ледовитого ок. в Тихий ок. Видное место в этом изучении заняли две [Камчатские экспедиции](#) под начальством В. [Беринга](#), высокоширотная экспедиция во главе с В. Я. [Чичаговым](#), Северо-Восточная – И. Биллингса – Г. А. [Сарычева](#), Усть-Янская и Колымская экспедиции под рук. П. Ф. [Анжу](#) и Ф. П. [Врангеля](#), новоземельские экспедиции Ф. П. [Литке](#), П. К. [Пахтусова](#) и А. К. Циволько. Результаты их исследований предрешили вопрос о возможности судоходства по СМП. С 1877 начались эпизодич. Карские экспедиции с целью вывоза через Карское м. на мировой рынок сибирской с.-х. продукции и полезных ископаемых. До 1919 из-за отсутствия в сев. морях должного навигац. оборудования, портов, ледоколов из 122 экспедиций только 75 прошли успешно. В 1878–79 швед. экспедиция Н. А. Э. [Норденшельда](#) совершила первое сквозное плавание по СМП с зимовкой у побережья Чукотского п-ова. Среди науч. экспедиций этого периода выделяются: российские – под команд. С. О. [Макарова](#), Э. В. [Толля](#), Г. Л. [Брусилова](#) и В. А. [Русанова](#), Г. Я. [Седова](#), Б. А. [Вилькицкого](#); иностранные – американская Дж. [Де-Лонга](#), норвежские – во главе с Ф. [Нансеном](#) и во главе с Р. [Амундсеном](#). Появление парового флота, изобретение радио, постройка ледоколов послужили более высокому уровню исследований СМП. Во время [Гражданской войны 1917–22](#) адм. А. В. [Колчак](#) 23.4.1919 впервые распорядился о создании К-та СМП, который после поражения Вост. фронта Рус. армии в Сибири в полном составе был введён в состав учреждений Сибревкома. С 1921 успешно осуществляются Карские экспедиции, а с 1923 – Колымские рейсы, подготовившие почву для открытия мореплавания по всей трассе СМП. В 1932 экспедиция на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» во главе с О. Ю. [Шмидтом](#) впервые прошла из Архангельска до Берингова прол. без зимовки, доказав возможность эксплуатации СМП. В 1932 создано Главное управление СМП (Главсевморпуть), которому поручалось проложить окончательно СМП от Белого м. до Берингова прол. и обеспечить безопасность плавания. В 1930–40-е гг. построены арктич. порты Игарка, Диксон, Певек, Провидения и др. Плавание на «Челюскине» (1933–34) и «Литке» (1934) ещё раз подтвердили готовность СМП к совершению по нему грузовых рейсов. Для освоения СМП имели значение: экспедиции – гидрографическая по

изучению обстановки трассы и для составления навигац. карт и лоций, высокоширотная на «Садко» (1935), дрейф «Георгия Седова» (1937–40), первая науч. станция «Северный полюс» (1937–38) во главе с И. Д. Папаниным, трансарктич. полёты из Москвы в США (1937), ледовые патрули (с 1938), возд. экспедиция на полюс относительной недоступности (1941), послевоенные экспедиции – на ледоколе «Северный полюс» в сев.-вост. моря (1946), на «Литке» в Карское м. (1948), на том же судне (1955) и дизель-электроходе «Обь» (1956) в Гренландское море. С 1948 проводятся высокоширотные возд. экспедиции под назв. «Север». Высаженные на дрейфующие льды станции были базами долговрем. науч. наблюдений. С 1950 по 2013 во льдах Арктики работали дрейфующие науч. станции «Северный полюс» («СП»), всего их было 40; в 2015 начала работу дрейфующая науч. станция «Северный полюс–2015».

Среди выдающихся плаваний по СМП после 1935 – проводка воен. кораблей Балт. флота на Дальний Восток (1936). В годы Вел. Отеч. войны СМП – важнейшая транспортная магистраль Арктики, по нему осуществлялся проход боевых кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море. За 4 воен. года судами Главсевморпути выполнен большой объём воинских и нар.-хозяйств. перевозок. Через арктич. порты Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси флот снабжался каменным углём (Печорского и др. арктич. бассейнов), воен. пром-сть – никелем, медью, лесом. Перевозки выполнялись при противодействии авиации, подводных и надводных кораблей противника, в минированных прибрежных водах. Арктич. коммуникации защищал Сев. флот, судоходство обеспечивалось системой мор. конвоев. По СМП прошли сотни судов, из них ок. 170 – в конвоях. Было перевезено св. 4 млн. т разл. грузов. С помощью ледоколов нередко речные суда переводили из европ. портов на реки Сибири (с 1948), рыболовецкие суда – на Дальний Восток (с 1951) и др. Вступление в строй новых мощных судов ледового класса, усовершенствование оборудования арктич. портов, создание сети полярных станций и обсерваторий служили превращению СМП в магистраль массовой перевозки хозяйств. грузов.

В 1991 СМП открыт для междунар. судоходства. В 21 в. Россия продолжает освоение и использование СМП, расширению которого способствует глобальное потепление климата и сокращение льдов в Арктике. Однако по сравнению с 1980-ми гг. объём

перевозок снизился примерно в 5–6 раз. В 2011 по этому пути прошли 34 коммерч. судна (для сравнения – через Суэцкий канал в год проходит 18000 судов). В 2013 транзитные перевозки по СМП составили ок. 1,3 млн. т, до 2019 предполагается увеличение грузопотока до 50 млн. т/год. Судьба СМП в значит. степени зависит от разработки разведанных в его зоне минер. ресурсов.

В 2012 принят Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодат. акты РФ в части гос. регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», которым предусмотрен ряд мер по развитию СМП, в т. ч. создание администрации в форме федерального гос. казённого учреждения (ФГКУ), подведомственного Росморречфлоту (основано по распоряжению Правительства РФ от 15.3.2013). Существует междунар. проект «Северный морской коридор» по созданию на базе СМП единой транспортной системы портов и инфраструктуры в сев. части Европы.

## **Литература**

Лит.: Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. 3-е изд. М.; Л., 1948; История открытия и освоения Северного морского пути. М.; Л., 1956–1959. Т. 1, 3; Белов М. И. Путь через Ледовитый океан. М., 1963; Арикайнен А. И. Судходство во льдах Арктики. М., 1990; Абоносимов В. И. Искусство ледового плавания. Владивосток, 2002.