# Международные морские проливы и каналы

Реферат по географии

Исполнитель ученица 10 класса МИФ Юдина Екатерина

Гимназия №1530 "Школа Ломоносова"

Москва 1997

**Введение**

С самого начала тема "Международные морские проливы и каналы" меня очень заинтересовала. Мне интересно рассматривать одну и ту же тему под разными углами, читать различную литературу, сравнивать мнения разных людей. Но именно эта тема меня заинтересовала, потому что эти проливы и каналы очень важны, и на протяжении всего исторического процесса многие страны боролись за обладание ими. Проливы и каналы являются одним из главных факторов в сфере международных перевозок и торговли. Среди них заметно выделяются международные проливы и каналы. Они всегда имели важное историческое значение. Это вполне понятно, так как обладание тем или иным проливом или каналом часто означало для государства возможность регулирования и контроля за морским сообщением между различными государствами. Страна, контролирующая данный пролив или канал, могла установить блокаду и таким образом повлиять на экономическое развитие отдельных государств и мира в целом. Морские пути всегда были наиболее приемлемы и удобны для транспортировки различных грузов и путешествий. Их роль не изменилась и в настоящее время. Часто открытие нового канал или пролива приводило к серьёзным мировым последствиям: возникновению нового государства, усовершенствованию торговли, расцвету или упадку городов или даже государств. Нельзя не отметить, что зачастую существует недостаток проливов или каналов в определенных местах. Человек научился исправлять географическую карту по своему желанию. Об этом свидетельствует постройка все новых каналов. Из вышеизложенного следует, что практически каждый пролив и канал имеют богатую историю, оказывают сильное влияние на экономику близлежащих стран и всего мира. Многие из них отличаются красотой и богатой историей. Однако, на мой взгляд, наиболее важными из них являются Босфор, Дарданеллы и Суэцкий канал. В моем реферате я постаралась дать наиболее полную характеристику этих каналов и проливов, рассказать о географическом положении, истории их открытия или постройки, дать им всеобъемлющую оценку с использованием различных источников.

**1.Черноморские проливы .**

Редко говорят о них по отдельности, в нашем представлении они выступают как единое целое. Черноморские проливы, говорим мы, и это понятие обхватывает не только сами проливы, но и Мраморное море, расположенное между ними. Черноморские проливы — единственный путь сообщения между Черным и Средиземным морями, и они занимают особое положение в системе международных морских путей.

**1.1 Исторический путь черноморских проливов.**

Пока Византия, а после завоевания в 1453 году Константинополя турками — Османская империя господствовали над всем Черноморским побережьем и Черное море ввиду этого было фактически их внутренним морем, использование черноморских проливов было внутренним делом этих государств. К концу семнадцатого века обстановка существенно изменилась. Петр 1 приступил к строительству Азовского флота и в 1696 году взял Азов. Таким образом Россия вышла на побережье Азовского и Черного морей. Теперь вопрос о входе в Черное море и выходе из него приобрел международный характер и составил впоследствии важную часть так называемого восточного вопроса.

К началу русско-турецкой войны 1768-1774 годов Россия не ставила перед собой широких международных задач. Задачей первой необходимости было стремление закрепиться на Черноморском побережье, обеспечить свободу морской торговли в Черном море, удержать за собой ранее завоеванный Азов и установить с Турцией дипломатические отношения наравне с западноевропейскими державами. Однако уже в ходе войны стало ясно, что внешнеполитическая программа может быть расширена за счёт требования пропуска русских судов через Босфор и Дарданеллы и права оказывать покровительство христианскому населению Турции. В результате успехов русской армии и флота в 1774 году был подписан Кючук-Кайнарджийский мирный договор, имевший важное значение как для внутреннего развития России, так и для международных отношений. Превращение России в черноморскую державу включило её в сферу международных проблем, связанных с решением восточного вопроса. Затем Россия выдвинула новое политическое требование — открытие проливов для русских военных кораблей.

Сразу же после подписания Кючук-Кайнарджийского договора проблема проливов вызвала резкое столкновение с западными державами. Один французский дипломат написал в 1776 году: "Захват Россией Константинополя, её выход в Средиземное море, её обладание проливами представляют в настоящее время наибольшую опасность для Европы". Позднее право торгового мореплавания получили и другие государства, за исключением государств, воюющих с Турцией.

Гораздо более сложным делом для России было урегулирование вопроса о проходе военных кораблей. Интересы безопасности черноморских стран требовали установления в черноморских проливах такого режима, который, обеспечивая их военным флотам надежную связь с открытыми морями, в то же время оградил бы эти страны от угрозы агрессии со стороны нечерноморских держав. Этот принцип был четко сформулирован в 1802 году канцлером Воронцовым в ответ на претензии Франции, добивавшейся для своего военного флота права прохода через черноморские проливы. Аналогичной с Россией позиции придерживалась в то время и Турция. Не пропуская в Черное море военные корабли нечерноморских держав, она по русско-турецким союзным договорам 1799 и 1805 годов предоставила русским военным кораблям право прохода в Средиземное море.

Между тем нечерноморские державы, в первую очередь Великобритания и Франция, стремились получить право неограниченного доступа в Черное море для своих не только торговых, но и военных судов, с одновременным запрещением прохода через черноморские проливы русского военного флота. Но поскольку открыто обосновать столь неправомерное требование не представлялось возможным, они добивались «равенства» с Россией, то есть либо полного открытия, либо полного закрытия черноморских проливов для военных кораблей всех стран.

Под влиянием наполеоновской дипломатии Турция в 1806 году отменила в нарушение союзного договора 1805 года с Россией свободный пропуск русских кораблей через проливы. Через три года во время русско-турецкой войны Великобритания навязала Турции договор, который под видом "древнего правила Османской империи" воспрещал пропуск через черноморские проливы военных кораблей любой иностранной державы.

30-40-е годы 19 века были временем значительного обострения международных отношений Ближнем Востоке, усиления борьбы европейских держав за преобладание в Константинополе. Развитие капиталистических отношений в Европе, с одной стороны, и разложение феодально-ленной системы в Турции, с другой, определяли колониальный, захватнический характер политики великих держав по отношению к Турции.

Россия добровольно отказалась от преимуществ, полученных в результате подписания Ункяр-Искелесийского договора и согласилась передать Босфор и Дарданеллы под международный контроль. Русское правительство надеялось, что сохранение проливов в руках султана при международной гарантии их закрытия поможет сохранить безопасность черноморских границ и обеспечить мирное и благоприятное развитие южных областей государства. В данном вопросе проявилось ослабление царизма и его опасения, что проливы будут захвачены Англией и Францией. Однако все расчёты самодержавия оказались в конечном счете ошибочными. Царская дипломатия в ходе восточного кризиса потерпела полное поражение. Международная гарантия проливов лишала Россию привилегированного положения в Турции, не обеспечивала безопасности Черноморского побережья и ослабляла её влияние на Ближнем Востоке. Европейский кризис и Лондонские конвенции 40-х годов не смогли разрешить восточного вопроса, а лишь ещё больше обострили противоречия великих держав.

Ункяр-Искелесийский договор 1833 года, фактически восстановив русско-турецкий союз, обязал Турцию закрывать по требованию России Дарданеллы для прохода военных кораблей других государств Однако уже Лондонская конвенция 1840 года возродила якобы всегда существовавшее "древнее правило Османской империи".

Первое многостороннее международное соглашение о Черноморских проливах— Лондонская конвенция 1841 года подтвердила "древнее правило" и превратила его в международное обязательство. Таким образом, Турция и Россия утратили принадлежавшее им право самостоятельно, двусторонними соглашениями регулировать порядок допуска военных судов в Черное море и выхода из него. Русский военный флот оказался запертым в Черном море. Запрещение же военным кораблям нечерноморских государств проходить в Черное море не представляло для России значительной ценности, тем более, что оно предусматривалось конвенцией лишь на мирное время. Между тем Турция, попадая во всё большую зависимость от западноевропейских держав, нередко делала для них исключения из "древнего правила". Это явилось одним из важных побудительных мотивов, толкнувших царскую Россию в 1853 году на войну с Турцией. Результаты завершившего эту войну Парижского мира явились следствием военного поражения России и ознаменовали выполнение тех целей и задач, которые поставили перед собой в Крымской войне западноевропейские державы. Были подорваны не только влияние царизма на Ближнем Востоке и Балканах, но и международный престиж России как великой державы. В перспективном плане Парижский мир создал предпосылки для дальнейшей колонизации Ближнего Востока европейскими державами, для финансового и политического закабаления Турции Англией и Францией. После этого мира русское правительство не ставило вопроса ни о полном разделе Турции, ни о захвате Константинополя и проливов: для этого не было ни сил, ни возможностей. В 1870 году русское правительство отказалось признавать статьи Парижского договора о "нейтрализации" Черного моря; Лондонская конвенция следующего года санкционировала отмену этих статей. Однако режим черноморских проливов был определен в этой конвенции почти на той же основе, что и в 1841 году.

Вплоть до 1-й мировой войны русская дипломатия тщетно пыталась изменить невыгодный для России режим черноморских проливов. Бывали случаи, например в 1891 и 1894 годах, когда турецкий султан выдавал фирманы на проход русских военных кораблей через Босфор и Дарданеллы (без вооружения и без вооруженной охраны), но нечерноморские державы затрудняли получение таких разрешений, а в период русско-японской войны 1904-1905 гг. Великобритания устроила военно-морскую демонстрацию вблизи Дарданелл, чтобы воспрепятствовать пропуску русских военных кораблей из Черного моря в Средиземное и появлению их на Дальнем Востоке. Международный надзор над черноморскими проливами был невыгоден для Турции, так как нарушал её суверенитет, содействовал превращению Турции в полуколонию империалистических держав, создавал опасное для неё обострение отношений с Россией.

В конце 19-начале 20 веков наибольшим экономическим и политическим влиянием в Турции пользовались Великобритания и Франция. Но в годы, непосредственно предшествовавшие 1-й мировой войне, значительно укрепились и позиции Германии. После вступления Турции в 1-ю мировую войну на стороне Германии было подписано секретное англо-франко-русское соглашение 1915 года, предусматривающее включение Константинополя (Стамбула) и черноморских проливов в состав Российской империи. Это соглашение было призвано сохранить заинтересованность правящих кругов России в доведении войны с Германией до победного конца.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции Советская Россия объявила об отказе от тайных договоров царского правительства, от соглашения о Константинополе и черноморских проливах. Напротив, империалистические державы поставили в порядок дня захват проливов. По подписании Мудросского перемирия в 1918 году военно-морской флот держав Антанты вошел в черноморские проливы. Через 2 года Стамбул был оккупирован войсками Антанты. Своё господство над Стамбулом и зоной черноморских проливов империалистические державы использовали для осуществления вооруженной интервенции на юге Советской России, а также (при посредстве греческой армии) для интервенции против Турции. Согласно подписанному султанским правительством Севрскому мирному договору 1920 года, вопрос о черноморских проливах разрешался в пользу империалистических держав.

Севрский договор не вступил в силу, потому что англо-греческая интервенция в Турции потерпела поражение. Принципы решения вопроса о проливах, отвечавшие интересам как Советской России, так и Турции, были разработаны В. И. Лениным. Они были зафиксированы в Московском договоре от 16 марта 1921 года между РСФСР и Турцией, предусматривавшем выработку международного статута Чёрного моря и черноморских проливов конференцией "...из делегатов прибрежных государств, при условии, что вынесенные ею решение не нанесут ущерба полному суверенитету Турции и её столице Константинополю". Идентичные статьи были включены в Карский договор 1921 года и в украинско-турецкий договор следующего года. На Лозаннской конференции советская делегация вела настойчивую борьбу за справедливое решение вопроса о проливах. Эта конференция о проливах, подписанная 24 июля 1923 года, установила, что зона черноморских проливов демилитаризуется и объявляется открытой для прохода любых военных кораблей. Такой режим ставил черноморские страны под угрозу агрессии, поэтому Советский Союз не ратифицировал Лозаннскую конвенцию. В апреле 1936 года турецкое правительство, рассчитывая на поддержку Великобритании, заинтересованной в вовлечении Турции в орбиту своей средиземноморской политики и использовании турецких военно-морских баз, предложило державам — участницам Лозаннской конференции провести переговоры для заключения новой конвенции о черноморских проливах. В июне 1836 года в Монтрё открылась международная конференция по вопросу о черноморских проливах, которая завершилась подписанием 20 июля новой конвенции. В ней учитывались, хотя и не полностью, интересы черноморских стран. Им разрешалось проводить через черноморские проливы любые свои корабли при соблюдении установленных правил прохода, в то время как допуск военных кораблей нечерноморских держав ограничивался тоннажем, классом о сроком пребывания в Черное море; проход военных кораблей воюющих держав воспрещался; Турция, в случае своего вступления в войну или находясь под угрозой войны, имела право разрешать или запрещать проход через проливы любых военных судов.

Во время 2-й мировой войны 1939-1945 годов Турция, объявив после нападения Германии на СССР о своем нейтралитете, предоставляла фашистским агрессорам возможность использовать черноморские проливы в своих целях. В свете этих обстоятельств Потсдамская конференция 1945 года признала, что конвенция, заключенная в Монтрё, должна быть пересмотрена. В следующем году СССР приступил к переговорам и с Турцией, но турецкое правительство отвергло советские предложения. В 1953 году советское правительство заявило правительству Турции, что оно пересмотрело своё прежнее мнение относительно указанных предложений. Таким образом, конвенция 1936 года остается международным актом, регулирующим судоходство в черноморских проливах.

**1.2 Красота и недостатки Босфора.**

Босфор — почти самый узкий пролив, его наименьшая ширина всего 700 метров, что на 600 метров меньше ширины пролива Дарданеллы. Босфор сам по себе не только очень важный пролив для многих государств, но и очень красивое место. Люди, проезжающие по этому проливу беспрестанно восхищаются его красотой. Корабли входят в него словно в тесные ворота. Крутые берега Босфора похожи на крепостные стены. Но кое-где они понижаются, и в этих местах селения спускаются прямо к воде. Босфор — великолепное, ни с чем не сравнимое зрелище. Этот морской пролив, окаймленный живописными зелеными берегами, напоминает величавую реку, то сужающуюся, то широко разливающуюся. Только специфический "соленый запах" морских брызг от набегающих волн да необычная голубизна и прозрачность воды, как это бывает в солнечные дни на Черном море, напоминают о том, что это морской пролив.

В древности Босфор называли восьмым чудом света. Ещё аргонавты, проплывавшие через этот пролив на своем судне, направляясь за золотым руном, восторгались его красотой.

Правда верхний Босфор, открытый северо-восточным ветрам, несколько пустынен: здесь меньше растительности, редки селения, разбросанные по прибрежным склонам. Но, начиная от старинных крепостей Румели-Хисары и Анадолу-Хисары, стоящих на противоположных берегах над самой узкой частью пролива, на фоне темной зелени все чаще и чаще появляются дома, дворцы, загородные виллы.

Ландшафты Босфора необычайно живописны. Их очарование — в бесконечной изменчивости, в изяществе очертаний прибрежных склонов, где высятся стройные кипарисы и гигантские платаны (или, как их называют на Востоке, чинары), где весной цветут багряник и глициния розовыми и фиолетовыми гирлянды, а осенью вереск раскидывает свой серебристо-синий плащ.

Но Босфор бывает и другим. Короткой зимой из-за туманов, дождей, изредка даже снега он выглядит довольно сурово. Северные ветры врываются в устье. Холодный влажный воздух несется по проливу, заставляя поёживаться тех, кто оказался поблизости. Скорость течения в Босфоре повышается. Ближе к весне, когда в бассейне Дуная начинается таяние снегов, течение достигает своей максимальной скорости. В узких местах пролива вода бурлит, как в кипящем котле. Словно стрела, проносится голубая струя воды вдоль берегов. Этот стремительный поток турки называют "шейтан акантысы" — "чертово течение". Кроме этого, верхнего течения, в Босфоре есть ещё и нижнее, идущее в обратном направлении — из Мраморного моря в Черное. По нему в Черное море поступает более солёная вода Мраморного моря.

Чем дальше к югу, тем всё больше на берегах пролива появляется деревушек, парков, садов, вилл, мечетей, султанских дворцов. К самой воде сбегают небольшие постройки, рядом с которыми вырыты земляные ниши для хранения рыбачьих лодок. В наиболее живописных местах высятся нарядные дома в несколько этажей, по-южному опоясанные террасой, галереей.

Много на берегах Босфора и старинных крепостей. Их мрачные толстые башни и хищные зубцы стен живо напоминают о беспокойной истории Босфора, о бесчисленных кровопролитных сражениях.

Берега пролива по мере продвижения по нему то раздвигаются, то сближаются. Начинает казаться, что это какая-то цепь озёр, соединённых каналами. Одновременно берега то опускаются, то поднимаются вверх, и тогда корабль словно проваливается в ущелье, зажатое обрывистыми склонами гор.

Босфор — не длинный пролив, но всё-таки ни один корабль не может пройти по нему, не встретив рыбачью лодку, маленький пароходик или большой корабль какого-нибудь государства. Босфор — оживленная морская дорога, выход из Черного моря на просторы мирового океана.

**2.Суэцкий канал.**

Суэцкий канал — судоходный морской канал на северо-востоке Арабской Республики Египет. Он соединяет Средиземное и Красное моря. Суэцкий канал — кратчайший водный путь между портами Атлантического и Индийского океанов. Кораблям различных государств намного выгоднее проплыть 161 км по Суэцкому каналу, чем проходить 8-15 тысяч километров, огибая Африку, поэтому канал приобрел международное значение. Зона Суэцкого канала считается условной границей между двумя континентами: Азией и Африкой. Главные входные порты: Порт-Саид из Средиземного моря и Суэц из Красного моря. Суэцкий канал проходит по Суэцкому перешейку в его наиболее пониженной и узкой части, пересекая ряд озёр и лагуну Мензала. Канал был открыт для судоходства 17 ноября 1869 года. Его ширина по зеркалу воды составляет примерно 120-150 метров, а по дну — 45-60 метров, глубина канала около 13 метров. На проход через канал корабли тратят в среднем 11-12 часов.

2.1 История появления Суэцкого канала.

В 1854 году французский дипломат и предприниматель Ф. Лессепс, пользуясь усилением влияния Франции в Египте и личными связями, получил у египетского правителя концессию на строительство Суэцкого канала на льготных условиях, которое возглавила созданная Лессепсом "Всеобщая компания Суэцкого канала". Египетское правительство получило 44% всех акций, Франция — 53% и 3% приобрели другие страны. По условиям концессии акционерам полагалось 71% прибылей, Египту — 15%, основателям компании — 10%. Строительство канала началось в апреле 1859 года и продолжалось более 10 лет. Основные работы на Суэцком канале производились египтянами, которых набирали принудительно по 60 тысяч человек в месяц. Многие из них погибли от непосильного труда и эпидемий. Громадные расходы на строительство Суэцкого канала осложнили экономическое положение Египта. Пользуясь этим, британское правительство купило в 1875 году у Исмаила-паши египетскую долю акций Суэцкого канала. Через 5 лет египетское правительство было вынужденно продать своё право на 15% прибылей от Суэцкого канала французскому банку. Компания Суэцкого канала стала практически англо-французским предприятием. Когда в 1882 году Египет был оккупирован английскими войсками, Суэцкий канал стал главной британской военно-стратегической базой на Ближнем Востоке. Через 6 лет в Стамбуле была заключена международная конвенция об обеспечении свободы плавания по Суэцкому каналу, являющаяся и сейчас основным документом, регулирующим судоходство по каналу. В 1956 году английская оккупация была снята, и египетское правительство национализировало Суэцкий канал. После этого последовала тройственная агрессия против Египта Англии, Франции и примкнувшего к ним Израиля, окончившаяся провалом. Столкнувшись с решимостью народа защищать свои завоевания и с твердой позицией СССР, предупредившего о самых серьезных последствиях продолжения агрессии, интервенты отступили. Вслед за этим Запад предпринял наступление другого рода—экономическое. Немалая ставка делалась на то, что египтянам окажется не под силу освоить сложнейшее хозяйство канала. Но она была бита. На помощь египетским морякам прибыли десятки лоцманов, наиболее важной профессии на Суэцком канале, так как, чтобы провести корабль через канал требуется большой опыт капитана и множества лоцманов. Проход по Суэцкому каналу считается у моряков пилотажем высшего класса.

С момента своего постройки Суэцкий канал стал играть стержневую роль в египетской истории. Во многом эту роль он сохраняет и сегодня. Тем более, что и по сей день, как пишет газета "Аш-Шааб", кое-кто на Западе не прочь прибрать к рукам доходную водную магистраль. Дошло до того, что одним египетским экономистом было высказано предложение создать смешанное акционерное общество и передать часть акций в руки западных компаний. Это предложение вызвало в египетской прессе негативную реакцию. Журнал "Аль-Ахрам аль-Иксисади", например, напомнил, что канал составляет неотъемлемую часть национального самосознания египтян, он отождествляется ими со всеми завоеваниями революций.

Предложение продать канал вызвало такую реакцию, которая показала, что силы противодействия иностранному влиянию в стране не иссякли и не атрофировались.

**2.2 Выгодное географическое положение Суэцкого канала.**

Канал связывает районы Ближнего и Среднего Востока с Западной Европой, обеспечивает ее связи с Азией, Австралией, Восточной Африкой. Этим обуславливается высокая степень загруженности Суэцкого канала. В 1870 году через канал пошло 486 судов, в 1913 — 5100, в 1966 — 21250. Свыше 70% перевозок — нефть и нефтепродукты. За эксплуатацию канала Египет в 1966 году получил 95 миллионов египетских франков. По тоннажу перевозимых грузов Суэцкий канал до 1967 года стоял на первом месте среди всех международных каналов. Сейчас канал проходят более 20 тысяч судов под флагами более 100 стран мира. В сумме они перевозят около 250 миллионов тонн различных грузов. Через канал проходит 14% общего объёма мировой торговли, большая часть нефтяных перевозок из района Персидского залива в Европу и Америку.

По существующим правилам Суэц могут проходить суда всех стран, не находящихся в состоянии войны с Египтом. Правили эксплуатации запрещают появление в нем лишь кораблей с атомными силовыми установками. Впрочем, из этого правила иногда делаются исключения.

Несмотря на усилия, предпринимаемые для улучшения технических условий проводки судов, канал не остается загруженным полностью. Тому есть ряд причин: увеличение флота супертанкеров и гигантских контейнеровозов, грузоподъёмности и тоннажа судов вообще, сокращение международной торговли на протяжении последних лет из-за экономических неурядиц. Часть наблюдаемые спады активности канала обозреватели связывают прежде всего с кризисными ситуациями. Характерно и такое явление: загруженность канала часто бывает связана с воинственными заявлениями Вашингтона и Тель-Авива в адрес стран Ближнего и Среднего Востока.

**Список литературы**

Большая советская энциклопедия, М., Советская энциклопедия,1978

Великий Д., "Иду Суэцким каналом", Известия, 172,1987

Георгиев В.А., "Внешняя политика России на Ближнем Востоке в конце30-начале 40-х годов 19 века", М., Изд. Московского университета, 1975

Георгиев В.А. и др., "Восточный вопрос во внешней политике России конец18-начало 20 в.", М., Наука, 1978

Еремеев Д., "Страна за Черным морем", М., Мысль, 1968