Катанский Андрей Александрович

ПУТИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ КАК СТРАТЕГИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2012/5/24.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по данному вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2012. № 5 (60). С. 71-73. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2012/5/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

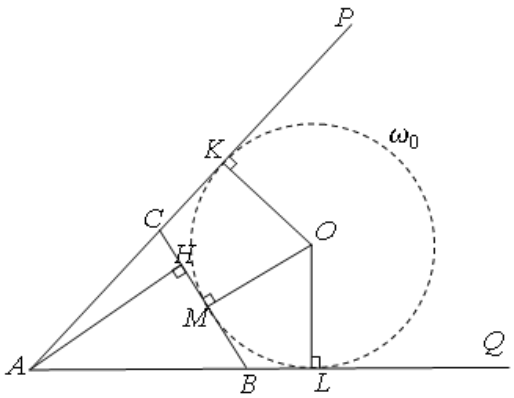
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

Задача 5. Построить треугольник по углу, высоте, проведенной из вершины этого угла и периметру.

Пусть *ABC* - искомый треугольник. Начав построение с угла $\angle PAQ$, равного α, сведем решение задачи к построению прямой *BC,* которая удовлетворяет условиям:

1) *BC* удалена от вершины *A* на расстояние h_a , следовательно, *BC* касается окружности $\omega(A, h_a)$;

2) периметр ΔABC должен равняться данному отрезку *p*. Построим вневписанную окружность ω_0, касающуюся стороны *BC*. Пусть ω_0 касается *BC* в точке *M*; а продолжений сторон *AC* и *AB* в точках *K* и *L* соответственно. По теореме об отрезках касательных *CK=CM, BL=BM, AL=AK.*



Тогда *AB+BC+AC=AB+BM+MC+AC=AB+BL+CK+AC=AL+AK=p,* т.е. каждый из отрезков *AL* и *AK* равен $\frac{p}{2}$; точки *K* и *L* на сторонах угла *PAQ* определены и окружность ω_0 можно построить. Искомая прямая *BC* является общей касательной окружностей ω и ω_0.

Метод вспомогательной окружности основывается на умении увидеть и сопоставить данные геометрические факты, поэтому как никакой другой развивает геометрическую интуицию, но приемы его применения приходят только с опытом.

Список литературы

1. **Аргунов Б. И.**, **Балк М. Б.** Геометрические построения на плоскости. М.: Учпедгиз, 1955. 270 с.
2. **Гальперин Г. А., Толпыго А. К.** Московские математические олимпиады. М.: Просвещение, 1986. 303 с.
3. **Готман Э. Г.** Вспомогательная окружность // Квант. 1971. № 1. С. 28-31.
4. **Зеленяк О. П.** Решение задач по планиметрии. Технология алгоритмического подхода на основе задач-теорем. Моделирование в среде *Turbo Pascal*. Киев - М.: ДиаСофтЮП; ДМК Пресс, 2008. 336 с.

УДК 330.101.541
Экономические науки

Андрей Александрович Катанский
Государственный морской университет им. адмирала Ф. Ф. Ушакова

ПУТИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ КАК СТРАТЕГИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ©

В советское время Арктика считалась опорным военным краем страны. Но после распада СССР финансирование было существенно сокращено, и Россия резко сократила свое присутствие в регионе. Сложившейся ситуацией немедленно воспользовались сопредельные государства, предъявив права на разработку минерально-сырьевых ресурсов на традиционных российских арктических территориях. Сегодня на Арктику претендуют пять стран: Россия, США, Канада, Дания и Норвегия. Неразвитость транспортной инфраструктуры в Арктике препятствует развитию региона и не отвечает необходимым требованиям по защите национальных интересов России. За последние 20 лет геополитическая и экономическая ситуация в мире сильно изменилась и руководство страны пришло к выводу что необходимо возвращаться в Арктику. Но современная ситуация ставит в приоритет экономические цели, а за тем уже научно-исследовательские. Экономическая основа Крайнего Севера должна состоит из трех составляющих это минерально-сырьевая база, Северный морской путь, сельское хозяйство (оленеводство, рыбоводство).

Промышленное освоение богатейшего минерально-сырьевого потенциала Арктики должно придать мощное ускорение развитие арктических территорий, развитию добывающей промышленности.

В результате ускоренного освоения Крайнего Севера Северный морской путь должен получить новый этап своего существования.

Во времена СССР по Северному морскому пути перевозилось 6 млн тонн грузов в год. После распада СССР путь опустел и вновь начал использоваться в 2009 году. Особый интерес Северный морской путь представляет для международных перевозок. Из Азии в Европу этот путь на треть короче, чем через Суэцкий канал. Бюджет России может получать существенные доходы от использования этой транспортной артерии. В результате активного использования Северного морского пути должен получить импульс развитие ледокольного, в том числе и атомного флота.

© Катанский А. А., 2012

Главный сельскохозяйственный ресурс Крайнего Севера - олени и рыба. В тундре в постоянном движении находится около 700 тыс. голов северных оленей, что составляет 50% общероссийского поголовья и почти треть их мировой численности. Рыболовство и рыбоводство может стать серьезным экономическим подспорьем в Арктике и при развитии данных отраслей необходимо применять опыт соседней Норвегии.

Развитие Крайнего Севера это вопрос не только добычи и переработки полезных ископаемых, но и национальной безопасности России. Еще буквально пятнадцать - двадцать лет назад интереса к Арктике и ее богатствам никто не проявлял. Для того чтобы укрепить свое положение в Арктике, России необходимо помимо экономического развития региона обеспечить военное присутствие, проводить последовательную внешнюю политику (урегулировать все международные споры и доказать принадлежность этих территорий и акваторий к России).

Осваивать Арктику это единственный путь для укрепления экономической и политической мощи России. Современная Арктика сфера интересов многих стран, так как Артика кладовая природных богатств. По мнению экспертов Артика в ближайшие пятьдесят лет станет одним из основных источников энергоресурсов и ключевым транспортным узлом планеты. Руководство России поставило задачу превратить Арктику в ресурсный центр развития России двадцать первого века.

Всю серьезность вопроса развития Арктики показывает принятие программы Советом безопасности РФ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», которую подписал Президент РФ 18.09.2008 г. В Программе поставлены цели и задача освоения Арктики, прописаны механизмы достижения целей и общие положения государственной политики в регионе.

В результате анализа данных о состоянии региона, выяснилась еще одна проблема, связанная с экологической ситуацией. В Арктике осталось от деятельности геологов и военных десятки тысяч тонн металлолома, который необходимо утилизировать. В ходе промышленного освоения Арктики необходимо будет решить экологическую задачу, которая заключается в том, чтобы требовать от добывающих компаний на законодательном уровне выполнения самых строгих природоохранных стандартов и ликвидировать последствия прежней деятельности геологов и военных. В Арктике необходимо провести массу мероприятий, что бы утилизировать мусор, бочки из-под горюче-смазочных материалов, которые десятилетиями копились вокруг военных баз, станций и поселков. Арктика является очень уязвимой экологической средой, и если сегодня не начать уборку, то последствия бесхозяйственности могут быть необратимыми.

Внимание ведущих стран на Арктику обращено прежде всего потому что время низкой себестоимости добычи углеводородов заканчивается, а согласно данным геологических разведок ведущих добывающих компаний на территории к северу от Полярного круга может находиться около 22% не открытых технически извлекаемых мировых запасов нефти и газа. Российские эксперты оценивают суммарные ресурсы углеводородов континентального шельфа России около 100 млрд тонн условного топлива, 80% из которых - газ. Газовые запасы полуострова Ямал насчитывают порядка 16 трлн кубометров, перспективные и прогнозные - еще около 22 трлн. Запасы конденсата оцениваются в 230 млн тонн, нефти - в 292 млн тонн. Кроме того в регионе разведано много запасов твердых полезных ископаемых.

Но, несмотря на обилие запасов полезных ископаемых, начать их извлечение сложно. Основные факторы, ограничивающие активное извлечение углеводородов заключаются в следующем:

- суровые климатические и геологические условия Крайнего Севера существенно увеличивают себестоимость добычи;
- отсутствие инфраструктуры, из-за отсутствия железнодорожных и автомобильных дорог делает невозможным извлечение твердых полезных ископаемых;
- разработка месторождений на Крайнем Севере требует специальных технологий многих отраслей промышленности, которые из - за общего спада промышленности отсутствуют;
- построения действующего механизма защиты окружающей среды (экологическая система Крайнего Севера является самой хрупкой из всех экосистем планеты);
- отсутствие проработанного и согласованного плана по освоению территорий Крайнего Севера. Сейчас освоение происходит за счет отдельных компаний, которые заинтересованы только в уменьшении себестоимости добычи, а государство сторонится своего участия в освоении региона, из-за чего не развивается инфраструктура и как следствие не происходит полноценного освоения региона.

Из выше перечисленного следует, что в основе развития региона лежит развитая инфраструктура. Инфраструктуру Крайнего Севера можно разделить на три составляющие:

- Северный морской путь;
- трубопроводная сеть;
- железнодорожные и автомобильные дороги.

Северный морской путь главный элемент инфраструктуры Крайнего Севера. Сегодня важно восстановление и развитие круглогодичного движения из Европы в Азию. Северный морской путь лишь в последние два года начали использовать после десятилетия полной стагнации пути. Энтузиазм по поводу Северного морского пути объясняется тем, что этот маршрут на треть короче, чем Южный морской путь. Отечественные компании при использовании Северного морского пути экономят вдвое на тонне груза. Поэтому в планах отечественных компаний увеличение грузопотока.

Особый интерес к Северному морскому пути проявляют зарубежные грузоперевозчики. Северный морской путь позволяет на 20% снизить стоимость перевозки, чем через Суэцкий канал. Правительство РФ

до 2015 года планирует серьезно обновить инфраструктуру Северного морского пути. Выделены средства на строительство трех атомных ледоколов, 10 гидрографических и лоцманских судов, 35 судов аварийно-спасательного флота. Планируется создание по трассе Севморпути девяти спасательных станций с вертолетами, пожарной и спасательной техникой, 15 новых станций (итого их будет 70) наблюдения и 30 автоматических наблюдательных постов (в общей сложности 33).

Но озвученных мероприятий явно недостаточно, что бы полноценно наладить работу Северного морского пути. Нет четкой программы модернизации арктических портов Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка и Диксон, формированию Амдермы (бывшая военная база ПВО, которую планируется переоснастить в опорный транспортный узел Северного морского пути, где будет располагаться его главная аварийно-спасательная служба, Амдерма находится в стратегическом положении на стыке Баренцева и Карского морей) в полноценный транспортный центр. Необходим комплексный подход государства к северным территориям как к целостной, стратегической территории России. На сегодняшний день в Арктике свои планы реализует каждая отрасль отдельно (Минэнерго занимается освоению шельфа и геологоразведкой, Министерство транспорта реализует свои программы и т.д.).

Активное освоение Севера позволит России разработать и внедрить механизм экологического и производственного мониторинга деятельности добывающих хозяйствующих субъектов, что существенно усилит законодательную базу и даст существенные практический опыт охраны окружающей среды в рамках всей страны.

Освоение Арктики будет способствовать внедрению современных энергосберегающих технологий, например переработка попутного нефтяного газа, большая часть которого в Арктике по-прежнему сжигается в факелах, в электричество или в сжиженный газ для коммунально-бытовых нужд местного населения.

Важная составляющая освоение северных территорий - развитие сельского хозяйства. Рыболовство и животноводство имеют большой потенциал в своем развитии, кроме того необходимо развивать птицеводство, разведение животных ценного меха.

К сожалению, сегодня развитие Севера связывается только с отдельными хозяйствующими субъектами, которые планируют в процессе добычи природных ископаемых строить предприятия, которые дадут мультипликативный эффект.

Выход заключается в частно-государственном партнерстве, когда государство будет проводить последовательную политику в области разработки законодательства и налоговом администрировании, развивать инфраструктуру, а бизнес, реализуя свои проекты, будет придерживаться эффективных технологий, высоких экологических стандартов и работать в социально-ориентированном русле. Такая схема позволит превратить северные территории в опору развития страны в 21-м веке.

УДК 796.5
Педагогические науки

Александр Сергеевич Коновалов
Институт физической культуры, спорта и туризма Сибирского федерального университета

РАЗВИТИЕ ТОЧНОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАССТОЯНИЯ У СПОРТСМЕНОВ ОРИЕНТИРОВЩИКОВ©

Введение

Ориентирование на местности - один из самых молодых видов спорта в нашей стране, который за последние годы завоевывает все большую популярность среди молодежи. В этом виде спорта работа с картой и компасом регламентируется очень малым временем, считанными минутами и секундами. Спортивное ориентирование - это стремительный, эмоциональный вид кросса по незнакомой местности, связанной с определенной физической нагрузкой, хитроумной тактикой и многочисленными техническими приемами [3].

Для точного ориентирования спортсмену необходимо уметь оценивать пройденное расстояние, определять направление движения, опознавать ориентиры [5].

В процессе спортивной подготовки необходимо совершенствовать не только знание карты и умение ею пользоваться, но и развитие специфических способностей, таких, как восприятие расстояния. Восприятие расстояния может осуществляться на местности и на карте. Для развития восприятия расстояния на местности в спортивном ориентировании разработаны специальные упражнения, а методика развития восприятия расстояния на карте только начинает формироваться. Развитие специальных способностей восприятия является важнейшим компонентом процесса современной спортивной подготовки в спортивном ориентировании [6].

Опытные ориентировщики используют развитое в процессе тренировок и соревнований чувство расстояния. Чувство расстояния основано на комбинации зрительных и мышечных ощущений спортсмена и используется при измерении пройденного расстояния, оно поддается тренировке, хотя и не у всех в равной мере. Стоит отметить, что воспитание чувства расстояния нужно не только для контроля расстояния, но и

© Коновалов А. С., 2012