ПЛАН

ВВЕДЕНИЕ

ВОДНЫЕ ТРАНСПОРТЫ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт - это одна из важнейших отраслей экономики любой страны. В эпоху научно-технической революции увеличились скорости, выросла грузоподъёмность всех видов транспорта, и мир стал как бы доступнее. По дну морей протянулись газо- и нефтепроводы, а по дну океанов - кабельные линии (средство доставки информации). Виды путей сообщения 1950 г. 1970 г. 1990 г. Железные дороги 1320 1340 1210 Автодороги 15540 19700 23600 Судоходные реки и каналы 560 525 544 Нефте- и продуктопроводы 175 395 600 Магистральные газопроводы 186 545 900 Воздушные пути 3300 5510 7900 Мировая транспортная сеть (тыс. км.). Почти 80% перевозок между странами обеспечивает морской транспорт, реализуя возможности международного разделения труда. В числе стран - лидеров мирового торгового флота (по тоннажу) - Либерия, Панама, Япония, Греция, США, Китай, Россия. Многие страны переводят сотни крупных судов под ”удобные” флаги развивающихся стран (Панама, Либерия) в связи со стремлением снизить издержки и увеличить прибыли (используют дешёвую рабочую силу развивающихся стран, налоговые льготы и т.п.). К крупнейшим портам мира относятся: Роттердам (Голландия), Новый Орлеан, Нью-Йорк (США), Нагоя, Иокогама (Япония), Сингапур, Гонконг и др.. Для многих стран мира большую роль играет речной транспорт. Он обслуживает преимущественно внутренние потребности государств, но осуществляет и международные перевозки.

ВОДНЫЕ ТРАНСПОРТЫ

Транспорт - это кровеносная система в сложном организме мирового хозяйства. Он является основой географического разделения труда и помогает преодолевать территориальный разрыв между производством и потребителем товаров и услуг, способствует общению людей. Все пути сообщения, транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему, масштабы которой очень велики. К сведению: на мировом транспорте занято более 100 млн. человек. Общая длина транспортной сети мира (без морских трасс) превышает 35 млн. км. Ежегодно в мире всеми видами транспорта перевозится более 100 млрд. тонн грузов и более 1 трлн. пассажиров. Научно-техническая революция коснулась всех видов транспорта: увеличились скорости, выросла грузоподъёмность и пропускная способность путей, увеличился подвижной состав.

Транспорт экономически развитых стран отличается, как правило, высоким техническим уровнем. На эти страны приходится 75-80 % общей длины транспортной сети, мирового грузо - и пассажирооборота. Здесь также велика густота дорог.

Водные транспорты:

1) морской: обеспечивает почти 80 % перевозок между странами. Морские суда транспортируют, главным образом, массовые грузы - наливные (нефть, нефтепродукты), насыпные и навалочные (уголь, руда, зерно). Наибольший тоннаж (вместимость) морского торгового флота у Либерии, Панамы, Японии, Греции, США, Кипра, Китая, России. Причём, наличие большого морского флота у некоторых развивающихся стран объясняется тем, что под флагами этих государств, на самом деле, плавают суда крупных держав.

Крупнейшие морские порты: Роттердам (Нидерланды), Нью-Орлеан (США), Марсель (Франция), Гамбург (ФРГ) и др. По размерам перевозок лидирует Атлантический океан.

2) речной и озёрный: обслуживают, преимущественно, внутренние потребности стран, но осуществляют и международные перевозки. Крупными водными артериями являются: Рейн, Дунай, Одер, Эльба, Миссисипи, Великие озёра и т.д.

Крупные каналы:

Береговой (США), Беломоро - Балтийский и Волго-Донской (Россия) и т.д. Транспорт в настоящее время стал, менее зависим от природных условий. Природные препятствия (водные пространства, горы и др.) перестали быть непреодолимыми. Пробиваются тоннели в скалах, прокладываются подводные тоннели, сооружаются искусственные водные пути. Вместе с тем растёт и отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду. Главный загрязнитель атмосферы - автомобильный (2/3 всех выбросов в воздух), воздушный - загрязняет шлейфами тысяч самолётов, железнодорожный - твёрдыми частицами.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

В истории морского транспорта Европейского Севера России Северное (СМП г. Архангельск) и Мурманское морские пароходства (ММП), Архангельский и Мурманский морские порты - в 1918-1985 годах можно выделить три этапа развития. Первый этап - с 1918 по 195 8 годы, когда флот состоял из паровых судов на угольном отоплении. Даже в первые послевоенные годы суда новой постройки типа «Хасан» и «Донбасс» строились с паровой машиной на угольном отоплении, как и суда довоенной и даже дореволюционной постройки. Береговое хозяйство (порты, судоремонтные заводы и др.) также по уровню технического оснащения оставались на уровне 1920-30-х годов. Дело в том, что в конце 1940-х годов - сталинское руководство, увлеклось борьбой с космополизмом и перестало изучать и использовать зарубежный опыт. Это особенно сказалось на отставании отечественного транспорта: в СССР продолжали строить паровозы, пароходы, работавшие на угле, а за рубежом уже строили тепловозы, электровозы, а на морском транспорте - теплоходы, а пароходы переводились на жидкое топливо (мазут).

Положение изменилось во второй половине 1950-х годов, когда во главе страны встал новый лидер Н.С. Хрущев, взявший курс на смягчение международной обстановки, развитие международного сотрудничества, а, следовательно, и внешней торговли. А для этого потребовался новый морской флот. Интенсивный рост внешнеторгового оборота опережал темпы пополнения транспортного флота. Новое руководство страны взяло также курс на развитие научно-технического прогресса, стремясь преодолеть сложившееся отставание. Был принят ряд документов на уровне партии и правительства по опережающему развитию научно-технического прогресса. В экономике страны последующие годы (1955-1970 гг.) вошли как годы взлета. Существенное развитие именно в этот период получил морской транспорт, по тоннажу которого СССР переместился с 12-го места на пятое в мире. Советский морской флот к 1970 г. стал самым молодым по возрасту судов.

По справедливому замечанию бывшего в те годы Министра морского флота Гуженко Т.Б. «Н.С.Хрущев был, несомненно, выдающейся личностью в истории советского государства. В период его руководства наряду со многими другими отраслями народного хозяйства успешно развивался морской флот За период 1953-1964 гг. объем перевозок грузов морским транспортом увеличился в 2,4 раза, а его грузооборот в 6,2 раза».

Потребовался не только количественный рост флота. Перед принятием семилетнего плана почти половину отечественных морских судов составляли пароходы, работавшие на угле, имевшие небольшую скорость, треть судов имела предельный возраст, т.е. 20 лет и более. Флот северных пароходств находился в еще худшем состоянии. На отечественных верфях освободившихся от военных заказов, на верфях братских тогда стран Польши и ГДР, а также по заказам в ведущих судостроительных фирмах за границей (Финляндии, Японии и др.) развернулось широкое строительство судов нового типа - теплоходов и дизель - электроходов. Началась и научно-техническая революция с постройкой первого в мире атомного гражданского судна - ледокола «Ленин».

Принятые правительством меры позволили в 1960-70 гг. по темпам роста флота обогнать ведущие морские страны. Только за 1961-65 гг. Морфлот получил 476 новых судов. Буквально каждую неделю флот получал 2-3 нового судна. Вместе со всей отраслью рос и менялся флот северного бассейна, получив за 10 лет (1961-70-е гг.) 177 новых теплоходов и дизель-электроходов. Одновременно было списано 67 судов постройки 1919-1930 гг. Это привело к существенным качественным изменениям: новые суда имели большую грузоподъемность, т.е. перевозили сразу больше груза, обладали большей скоростью, большим районом плавания, меньшей численностью экипажа, механизированные люковые закрытия, высокопроизводительные грузовые устройства, новейшее навигационное оборудование и средства связи.

Одновременно проходила модернизация существующего парового флота, еще не отработавшего свой срок: они переводились с угольного отопления на жидкое, что также позволяло уменьшить численность экипажа, увеличивалась провозоспособность, дальность плавания, улучшались условия труда. Решалась задача большой социальной важности - исчезал тяжелейший физический труд кочегара, облегчались условия труда - вводилась автоматика горения и питания, улучшались условия быта и проживания моряков. На новых судах моряки размещались в более комфортабельных каютах.

В итоге нового строительства и списания старого флота, только Северное пароходство в 1970 г. имело самый молодой флот: 90% судов было моложе 10 лет. Новый флот позволил решить ряд важных экономических проблем: морские пароходства из убыточных предприятий превратились в прибыльные высокорентабельные предприятия, с 1962 г. они стали приносить прибыль, повысилась производительность труда, снизилась себестоимость перевозок. Новый флот стал успешно конкурировать с иностранным флотом, что позволило повысить удельный вес отечественных судов в перевозках внешнеторговых грузов, а тем самым не только сократить расходы в инвалюте за фрахт иностранного флота, а самим зарабатывать инвалюту. В этом вопросе большую роль сыграло принятое в 1957 г. решение о переводе работы флота в заграничном плавании на валютную систему расчета, и чистая валютная выручка (ЧВВ) стала основным плановым показателем работы флота. Имея новые современные суда, морской флот превратился в крупного экспортера своих транспортных услуг. Тем самым морской транспорт страны стал играть активную роль в формировании валютного баланса в национальном доходе страны. Конкретно, суда СМП и ММП стали широко заниматься перевозкой грузов между иностранными портами после окончания летней навигации. А также суда стали активно сдаваться в аренду иностранным фрахтователям.

Большую роль сыграла специализация флота: северное пароходство стало заниматься в основном вывозом лесоэкспортной продукции - поэтому пополнялось лесовозами, что позволило увеличить удельный вес отечественного флота в перевозках леса на Севере с 12,2% в 1959 г. до 88,9% в 1980 г. Мурманское пароходство специализировалось на перевозках руды и апатитов, поэтому пополнялось в основном рудовозами, а также на арктических перевозках, для чего получало суда усиленного ледового класса и ледоколы. Ввод в эксплуатацию новейших атомных ледоколов позволил превратить северный морской путь в надежную национальную морскую магистраль и сделать навигацию на западном участке Севморпути практически круглогодичной, а также обеспечить круглогодичную работу портов Белого моря.

Наряду с модернизацией флота в 1960-е годы принимаются энергичные меры по развитию берегового хозяйства: начинается реконструкция Архангельского и Мурманского морских портов, судоремонтных заводов, развертывается широкое жилищное строительство для работников морского транспорта.

В период технической реконструкции морского транспорта проводилась одновременно довольно активная кадровая и социальная политика. Научно-технический прогресс требовал поднять уровень образования, технического обучения, а также более широкого применения инженерного труда. К тому же в связи с ростом флота численность моряков торгового флота значительно выросла. В начале рассматриваемого периода (конец 1950-х) в СМП только 20,7% моряков имели высшее и среднее образование, а среди командного состава только 10,1% - высшее образование. Новые суда с новыми энергетическими установками, расширение географии плавания требовали грамотных и технически более подготовленных моряков. Переход от пароходов к теплоходам в массовом порядке высвобождались кочегары и машинисты. Их требовалось обучать новым профессиям - мотористов, электриков, более квалифицированных матросов.

Поэтому морские учебные заведения, в том числе Архангельское мореходное училище стали вместо механиков-паровиков готовить механиков-дизелистов, а затем судоводителей с правом эксплуатации двигателей внутреннего сгорания для судов вспомогательного флота, затем помощников механиков для работы на автоматизированных судах, техников-механизаторов для работы в портах. В три раза в училище выросло число заочников.

Научно-технический прогресс потребовал кадры с высшим образованием. Еще в годы войны в 1944 г. были созданы высшие морские инженерные училища, в том числе в Ленинграде - ЛВИМУ - Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О.Макарова (теперь

Государственная морская академия). Именно выпускники ЛВИМУ были первыми моряками с высшим образованием на севере. Требовалось приблизить подготовку к месту работы моряков, для чего в Архангельске в 1957 г. открывается Архангельский заочный филиал ЛВИМУ, а в Мурманске - учебно-консультационный пункт. Теперь моряки получили возможность получить заочно высшее образование без отрыва от родного порта. Это особо помогло выпускникам Архангельского мореходного училища продолжить свое образование и одновременно продвигаться по служебной лестнице. Уже в 1962 г. состоялся первый выпуск инженеров, получивших высшее образование без отрыва от производства. А всего за годы существования филиала в Архангельске его окончили более 2000 моряков, получивших дипломы судоводителей, механиков, электромехаников, радистов, эксплуатационников. Для атомного флота Мурманского пароходства в ЛВИМУ был открыт факультет для подготовки специалистов по эксплуатации ядерных судовых установок. Подготовку рядового состава вела Архангельская мореходная школа, учебные курсовые комбинаты пароходств, различные курсы усовершенствования. Только северное пароходство ежегодно готовило более 600 квалифицированных моряков. В итоге этой работы повысился образовательный уровень моряков - в 1970 г. доля моряков с высшим и средним специальным образованием в СМП составила 36%, а среди командного состава - 95,4%. Кроме того, заочно учились только в вузах - более 500 человек. Таким образом, повышение образовательного и квалификационного уровня - закономерность научно-технического прогресса. Повышение технического уровня производства естественно приводит к изменению сложности и навыков труда, появлению новых профессий и специальностей, увеличению численности удельного веса высококвалифицированных работников.

Одновременно с реконструкцией морского транспорта в эти годы был принят ряд мер по улучшению материально-бытового положения работников морского транспорта: происходит упорядочение режима труда и отдыха моряков, повышается их заработная плата, впервые начинается широкое жилищное строительство. На судах новой постройки создаются благоприятные условия для труда и отдыха судовых экипажей (одно- и двух местные каюты, системы кондиционирования и т.д.). За счет улучшения условий труда, быта и роста материального благосостояния уменьшилась текучесть кадров, улучшилась дисциплина. Таким образом, происшедшие изменения в технике (новые суда, механизация и автоматизация) оказали позитивные сдвиги и среди работающих. Да и в целом, это были лучшие годы в истории морского транспорта как страны в целом, так и на северном бассейне, где работники морского транспорта составляли значительный отряд среди работающих, продолжая традиции поморов, основным занятием которых была работа на море.

Третий этап развития морского транспорта можно отнести к 1975-85 гг., когда флот начал пополнение автоматизированными судами с сокращенными экипажами. Однако руководство отрасли в это время увлеклось строительством дорогостоящего специализированного флота, упустило вопрос обновления обычного транспортного флота, а он в эти годы стал стремительно стареть. Ведь срок службы морского судна всего 20-25 лет и, чтобы быть на уровне, суда следует постоянно обновлять. А после 1975 г. поступление новых судов резко сократилось. Так СМП в 1981-1985 гг. не получило ни одного судна новой постройки. Старение флота не могло не сказаться и на экономических показателях: увеличивались затраты на ремонт и на эксплуатацию флота, от устаревших судов отказывались иностранные фрахтователи и т.д. Третий этап развития морского транспорта не успел в достаточной степени развиться, и был прерван событиями начала 1990-х годов. После распада СССР морской флот распался: морские пароходства, расположенные на территории бывших союзных республик, отошли под юрисдикцию независимых государств. Морские пароходства преобразовались в акционерные общества, резко сократилось количество судов, а, следовательно, и объем перевозок, сократилось численность моряков и т.д. Снова большая часть внешнеторговых грузов перевозится не на отечественных, а на иностранных судах. Перед отраслью снова на повестку дня стали задачи, какие приходилось решать в прежние годы, только теперь в новых рыночных условиях. По оценке Гуженко Т.Б. «1960-80-е годы были золотым веком и лебединой песней в развитии морского транспорта России… Россия отброшена на целое столетие по доле участия собственного тоннажа в перевозках внешнеторговых грузов».

Опыт обновления флота и берегового хозяйства в 1960-е годы подтверждает мысль о ведущей роли государства в деле научно-технического прогресса. И этот вывод верен не только для административно-командной системы управления. Мировой опыт также говорит о том, что без ведущей роли государства использовать достижения научно-технической революции на морском транспорте просто невозможно, но только для этого следует использовать иные приемы и методы, характерные для рыночной экономики (государственные субсидии, рациональная налоговая политика, финансовые льготы и т.д.).12 Особенно это важно для Севера, где расходы на содержание флота неизбежно выше, чем на юге и на Балтике. А опыт предшественника современного ОАО «СМП» и «ММП» - товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства, созданного в 1875 г. показывает, что оно смогло успешно работать только при финансовой поддержке государства, получая с первого года и до последнего (1917 г.) государственные субсидии. Опыт истории развития морского транспорта, особенно в его лучшие годы, когда он бурно развивался, заслуживает внимания и изучения.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морской транспорт в наибольшей степени способствовал развитию процессов интернационализации хозяйственной жизни стран и регионов мира. Это проявляется в его особой роли в кооперировании производства, которое получает все большее значение. Концентрация потоков различных грузов в портах обусловила создание крупных промышленных производств (нефтеперерабатывающих, металлургических и др.). Посредством морского транспорта осуществляется подавляющая часть перевозок межрегиональных торговых грузов. Само функционирование морского транспорта потребовало установления международных правил судоходства, его защиты и безопасности.

Морской транспорт - важнейшая и неотъемлемая часть мировой транспортной системы, охватывающей и объединяющей разделенные морями и океанами части света. Его производительность существенно больше, чем у других видов транспорта. Грузоподъемность морских судов далеко превосходит возможности железнодорожных составов. Естественные морские пути не требуют особых затрат на их содержание. Количество людей, занятых на самих транспортных средствах, невелико. В результате себестоимость перевозок грузов морским транспортом была и остается одной из самых низких на транспорте.

Средства морского транспорта под влиянием научно-технического прогресса непрерывно совершенствуются: растет грузоподъемность судов, их скорость, безопасность, методы погрузки и разгрузки за счет контейнеров и других инноваций, специализация по составу перевозимых грузов и т.д. Поэтому тоннаж и грузоподъемность мирового флота увеличивались медленнее, чем его грузооборот: растущий объем работы морских перевозок обеспечивается все меньшими суммарными мощностями флота.

Морской транспорт - "грузовик" мирового значения. На его долю приходится все еще более 3/5 грузооборота всех видов транспорта. Несмотря на конкуренцию трубопроводного транспорта, количество перевозимых морем грузов и общий грузооборот продолжают расти. Это обусловлено увеличивающейся специализацией отдельных стран в сфере материального производства, особенно в добыче и поставках на экспорт топлива и других видов сырьевых товаров. Территориальный разрыв между производителями этих товаров и их потребителями достигает 8- 10 тыс. км.

Состав торгового флота определяется судами разного типа в зависимости от характера перевозимых грузов. Подавляющая их часть (до 2/3) - массовые продукты добывающих (нефть, руда, уголь), а также перерабатывающих (нефтепродукты, сжиженные газы, металлы) отраслей, сельского хозяйства (зерно). Их роль в структуре мирового торгового флота зависит от спроса на грузы в рыночной экономике, подверженного сильному изменению. Так, доля наливных судов (танкеров) в мировом торговом флоте в 1950 г. составляла 41%, в разгар добычи и потребления дешевой нефти в 1970 г. достигала 55%, а после всех нефтяных кризисов в 1995 г. она упала до 32%.

Вторая половина XX в. характеризовалась миграцией ряда добывающих и других отраслей промышленности с получением массовой продукции (руды и концентраты черных и цветных металлов, уголь и др.) в Австралию, Южную Америку, Африку. Возросла специализация международная и ряда развитых стран на производстве и экспортных поставках массовых видов продукции базовых отраслей промышленности (металлы, минеральные удобрения, цемент и т.д.), сельского хозяйства (зерно), лесного (древесина). Объемы их перевозок морским транспортом сопоставимы с объемами наливных грузов.

В 1995 г. морские перевозки только руд, угля и зерна превысили 1 млрд. т. Это определяет высокую долю сухогрузов (балкеров) в мировом торговом флоте (до 37% в 1995 с). В еще большей степени увеличилось изготовление в мире конечной продукции таких отраслей обрабатывающей промышленности, как машиностроение, легкая, пищевая. Громадные объемы их производства и ассортимента изделий обусловили быстрый рост перевозок небольших партий товаров высокой стоимости зачастую многочисленным заказчикам в разных регионах и странах. Эти товары предъявляют особые требования к их сохранности, к скорости доставки. Очень сильно возросли международные поставки комплектующих изделий, особенно машиностроения, что стало новой чертой мирового разделения труда.

Мировое производство только таких дорогостоящих изделий длительного пользования, как автомобили, компьютеры, телевизоры, радиоприемники, холодильники и стиральные машины, достигает 0,5 млрд. шт. Значительная их часть составляет категорию генеральных грузов морского транспорта. Рост количества таких грузов обусловил создание контейнеров для их перевозок морским и другими видами транспорта. Процесс контейнеризации перевозок существенно сократил время на погрузочно-разгрузочные операции в специализированных портах, повысил сохранность грузов.

Все это позволило организовать "контейнерные мосты" по перемещению контейнеров разными видами транспорта, в том числе железнодорожным. Комбинация морских и сухопутных контейнерных перевозок еще больше сократила время доставки грузов. Такую инновацию на транспорте оценили как "контейнерную революцию". На суда для доставки генеральных грузов в настоящее время приходится около 20% общего тоннажа морского торгового флота мира, из которых на долю судов-контейнеровозов - около 1/3. Тем не менее, они перевозят до 40% всех этих грузов.

В условиях рыночного хозяйства вся организация мирового торгового флота приобрела специфические особенности. Это четко видно на приписке судов к портам отдельных стран. В 1995 г. Панама располагала флотом в 72 млн бр. - рег. т, Либерия - 60, Греция - 30, Кипр - 25 млн бр.- рег. т. Все они в большей или меньшей степени только регистрируют чужие суда и дают право плавать под своим флагом, а это - 38% всего мирового тоннажа торгового флота (политика "удобного" флага для уклонения от высоких налогов). В первую десятку крупнейших судовладельцев входят лишь немногие крупные государства мира: Япония - 6-е место (20 млн бр.- рег. т), КНР - 7-е место (17), Россия - 8-е место (15) и США - 10-е место (13 млн бр.- рег. т). В целом на 10 государств приходится 59% (!) тоннажа мирового торгового флота (по танкерам 65%).

Использование "удобного" флага предопределило, и распределение флота по регионам мира в 1995 с самым крупным тоннажем располагала Западная Европа - 25%, Азия - 23, Южная Америка - 23, Африка - 16% мирового (Восточная Европа - 7, Северная Америка - 5%). Сопоставление показателей разгрузки судов в портах разных регионов показывает, что ни один из них не обслуживается полностью приписанными судами, особенно в Северной Америке. На них работает весь флот, плавающий под "удобными" флагами целого ряда стран. Нередко суда Панамы, Либерии и других стран принадлежат ТНК в США, странах Западной Европы.

Основные грузопотоки на морском транспорте уже длительное время обслуживали преимущественно регионы, омываемые Атлантическим океаном, где сходились морские трассы из большинства регионов мира. Шедшие по ним потоки грузов направлялись главным образом в Западную Европу и Северную Америку. Однако с 70-х гг. XX века, несмотря на рост трубопроводного и других видов транспорта в единых материках Евразии, а также Северной и Южной Америки, перевозка морскими путями грузов для отдельных регионов мира увеличивается. В морских перевозках непрерывно растет роль Тихого океана. Это четко отразилось в изменении доли морских портов отдельных регионов в обработке прибывающих морем грузов. Азиатские морские порты в 1990-1995 гг. обрабатывали больше грузов, чем порты любого другого региона мира.

Существенные изменения произошли и в составе 10 ведущих государств мира по грузообороту морских портов. В их числе уже 2/5 составляют страны Азии. В 1950 г. среди ведущих преобладали государства Западной Европы, но к 1995 г. их осталось только четыре. Новые индустриальные страны Азии (Республика Корея, Индонезия, Сингапур) вошли в число ведущих, потеснив государства Западной Европы. Мощный рывок в грузообороте морских портов совершила Австралия. Стабильна роль в грузообороте морских портов великих в прошлом и в настоящее время морских держав - США, Японии, Нидерландов, Великобритании.

Морские порты выполняют очень большие задачи в международных экономических связях. Через них проходят главные потоки самых массовых внешнеторговых грузов, особенно топлива и руд. Их непрерывное поступление обеспечивает нормальную работу базовых отраслей промышленности (энергетики, металлургии, нефтепереработки, химии) в странах Западной Европы, Азии, Северной Америки. Специализация ряда государств на добыче и поставках этих видов сырья обусловила создание наряду с универсальными крупных специализированных портов по вывозу руды (Тубаран в Бразилии), угля (Ричарде-Бей в ЮАР), нефти, зерна и т.д. Рост перевозок генеральных грузов форсировал появление специализированных контейнерных портов.

Большинство морских портов обрабатывает как внешнеторговые грузы, так и внутренние (например, в каботажных перевозках). Для внешнеэкономической оценки портов необходим учет структуры их грузооборота. Огромна роль международных морских каналов, соединяющих океаны и позволяющих сокращать традиционные морские трассы на тысячи километров, например, как Суэцкий и Панамский. Таким образом, доля международных грузов в разных морских портах существенно различается.

Значение морского транспорта для России определено положением ее на берегах морей акватории трех океанов: Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого. Протяженность морских границ России около 40 тыс. км.

Изменились условия использования Россией важнейших портов бывшего СССР на Черном, Азовском, Балтийском и Каспийском морях, а также на Дунае, ставших заграничными для нашей страны. В настоящее время у России остались 8 пароходств из 17 у бывшего СССР - примерно половина тоннажа торгового флота. Значительная часть современных судов, танкеров находится теперь у государств Балтии и Украины, в т. ч. и крупнейшие порты - в Таллинне, Клайпеде, Риге, Вентспилсе, Одессе и др.

В Калининграде находится самый западный порт России, один из четырех на Балтийском море, единственный незамерзающий. В Балтинске (Калининградская обл.) - главная база Балтийского флота. В глубине Финского залива действуют Санкт-Петербургский и Выборгский порты. На Черном море в Новороссийске, находится главный нефтеналивной порт России. На Азовском море остался единственный порт - Таганрог. Далее из крупных портов можно назвать Мурманск, Находку, Архангельск, Владивосток, Ванино. Остальные порты (их около 30-ти) - в основном небольшие.

С потерей Дунайского флота прерваны торгово-транспортные, пассажирские и туристские связи России с Придунайскими странами. Притом у России почти нет на северо-западе и юге удобных приморских участков для строительства новых портов. Однако намечено строительство портов в Финском заливе и порта на Азовском море. Должно также увеличиться значение портов на Тихом океане и на Северном морском пути.

Список литературы

1. История мировой экономики: Учебник для вузов (под ред. Г.Б. Поляка, А.Н. Марковой.- М., 1999. С. 678, 681.
2. Гуженко Т.Б. Записки экс-министра. М., 1997. С. 87.
3. Красавцев Л.Б. Морской транспорт европейского Севера России (1918-1985). Проблемы развития и модернизации. Архангельск, ПТУ, 2003. С. 220.
4. Красавцев Л.Б. Указ. Соч. С. 223, 227, 231.
5. Там же. С. 232.
6. Там же. С. 244.
7. Там же. С. 279.
8. Там же. С. 284.
9. Там же. С. 282.
10. Там же. С. 286.
11. Гуженко Т.Б. Указ. Соч. С. 250, 251.
12. Там же. С. 177.