***Реферат на тему:***

**Порты Канады, США. Внешнеторговая специализация.**

*Новый Орлеан* расположен в дельте р. Миссисипи в 150 км от Мексиканского залива. Портовые сооружения тянутся вдоль обоих берегов реки на протяжении 200 км, в том числе длина оборудованного причального фронта составляет 65 км. К порту ведут два судоходных фарватера - один по главному рукаву Миссисипи, второй, укороченный - по сооруженному в 1964 г. искусственному каналу длиной 112 км и глубиной 11м. Новый Орлеан имеет благодаря Миссисипи самый обширный в США район тяготения, где производится половина всей промышленной и 60% сельскохозяйственной продукции страны.

С самого раннего колониального периода Новый Орлеан был крупным портом по вывозу хлопка - в прошлом главной статьи американского экспорта. Он не утратил это первенство и до настоящего времени, а также лидирует среди американских портов по вывозу кукурузы, пшеничной муки и соевых бобов, а по ввозу - бананов и кофе. По стоимости перегружаемых товаров Новый Орлеан уступает только Нью-Йорку. Однако теперь в его грузообороте (по массе) преобладают нефть и нефтепродукты.

Новый Орлеан - главный транспортный узел на юге США и важный центр регулярного судоходства. В Новом Орлеане р. Миссисипи - стержневая транспортная артерия юга, пересекается с важнейшим широтным водным путем Галф Интеркостал Ватервей. К нему сходятся восемь железных дорог и 54 автомагистрали. Он обслуживает 60 речных и каботажных линий и более 100 морских регулярных линий. Широкое развитие получили контейнерные перевозки.

*Хьюстон* - самый большой город на юге США, расположен в 80 км от Мексиканского залива. Он стал морским портом в 1915 г., когда к нему был прорыт глубоководный канал и в пределах города был сооружен поворотный бассейн. Вдоль всего канала тянутся причалы нефтеперерабатывающих и нефтехимических предприятий, к которым могут швартоваться 50 морских судов - столько же, сколько и к причалам в пределах городской черты. На острове у входа в Хьюстонский морской канал находится его аванпорт *Галвестон.*

Галвестон гораздо старше Хьюстона, и в течение некоторого времени через него вывозилось больше пшеницы, чем через любой другой порт в США. Хотя Галвестон расположен в одном из крупнейших в мире нефтепромысловых районов - он исключительно сухогрузный порт. Сейчас это крупнейший в мире порт по вывозу серы. Она обычно вывозится судами в расплавленном виде на американские и европейские заводы по производству серной кислоты. На участке между реками Миссисипи и РиоГранде находятся еще четыре портовых комплекса, расположенных вдоль глубоководных каналов, прорытых далеко в глубь территории и доступных для морских судов: Браунсвилл - Порт-Исабель; Корпус-Кристи - Порт-Арансас; Фрипорт - Веласко; Порт-Артур - Бомонт - Лейк-Чарльз.

*Браунсвилл* на пограничной с Мексикой реке Рио-Гранде соединен с заливом 30-километровым каналом, а в 1949 г. до него был продолжен широтный водный путь Галф Интеркостал Ватервей. После этого Браунсвилл стал транспортным выходом для богатого аграрного района долины Рио-Гранде и горнодобывающих районов северной Мексики. Через него вывозятся глав'ным образом хлопок и цветные металлы, а с нефтеперегонного завода в Порт-Исабель - нефть.

*Корпус-Кристи* стал портом в 1926 г., когда был построен 45-километровый канал. Через него для алюминиевых заводов завозятся бокситы с Ямайки. В вывозе Корпус-Кристи и его аванпорта Порт-Арансас преобладает нефть.

*Фрипорт* на р. Бразос - целиком искусственное инженерное сооружение. Город Веласко на р. Бразос был одним из старейших портов на юге США, но после того как устье реки заилело, он стал недоступен даже для мелких каботажных судов. В 1929 г. река была перегорожена плотиной в 15 км от залива вода была пущена по искусственному каналу. Старое русло было очищено и превращено в длинную глубоководную гавань.

Комплекс портов на границе штатов Техас и Луизиана (дающих больше половины всей добываемой в стране нефти)-*Порт-Артур* - *Бомонт* - *Лейк-Чарльз* обслуживает соседние нефтепромыслы, вывоз нефти через эти порты составляет 90% их грузооборота.

На восточном побережье Мексиканского залива наиболее значительными портами являются *Мобил* и *Тампа* - на западном берегу п-ова Флорида. Тампа - крупнейший в мире порт по вывозу фосфатов.

На атлантическом побережье южных штатов крупных портов нет. Наиболее значительными из них являются *Майами, Джексон-вилл, Саванна* и *Чарлстон.* Главным источником грузооборота для них является сейчас лесная и деревообрабатывающая промышленность.

Северный участок атлантического побережья, от Чесапикского залива до залива Мэн, обладает крупнейшим в мире перегрузочным потенциалом. Через порты этого района - Нью-Йорк, Филадельфию, Хэмптон-Роде, Балтимор и Бостон - проходит 75% всей морской торговли США по стоимости, в том числе 40% - через Нью-Йорк.

*Ныо-Иорк* - крупнейший порт США и всего западного полушария. Основные сухогрузные причалы находятся в Верхней бухте (Аппер-Бей), на р. Гудзон и в проливе Ист-Ривер. Река Гудзон была в 1825 г. соединена каналом с бассейном Великих озер, что в немалой мере способствовало превращению Нью-Йорка в главные морские ворота страны.

Портовые сооружения тянутся с севера на юг на 80 км, а с запада на восток - почти на 60 км. Территория порта выходит не только за границы городской черты, но и за пределы штата Нью-Йорк. Между островами Манхеттен, Лонг-Айленд и Стейтен-Айленд находится бухта Аппер-Бей - одна из лучших естественных гаваней в Америке. На оконечности о. Лонг-Айленд расположен район порта - Бруклин. Проливом Ист-Ривер он отделяется от о. Манхеттен, а соединяется с ним висячим Бруклинским мостом. Рекой Гудзон от острова отделяются портовые комплексы Нью-Джерси. Нью-Йорк - крупнейший трансатлантический пассажирский- порт. Через его морские вокзалы ежегодно проходит свыше 1 млн. пассажиров дальних линий. Он обычно первый порт захода для приходящих в Америку судов и последний для отходящих. К нему сходятся 170 международных линий, судооборот превышает 50 судов в сутки. Силуэт Манхеттена напоминает гигантскую гребенку, зубья которой образуют в вертикальном направлении небоскребы, а в горизонтальном - бесчисленные узкие пирсы, установленные под прямым углом к берегу. В порту насчитывается свыше 800 таких пирсов, благодаря которым общая протяженность причальной линии Ныо-Иоркского порта достигает 1200 км.

Хотя по грузообороту Нью-Йорк уступает Роттердаму, он не имеет в мире равных по ценности перегружаемых грузов.

Каботажные и внешнеторговые грузы занимают примерно равную долю в грузообороте, но в отличие от большинства других крупных мировых торговых портов доля нефтеналивных грузов в грузообороте составляет только треть всего его физического объема. Для хранения генеральных грузов порт располагает большой складской площадью. В Нью-Йорке есть специальные внешнеторговые зоны, где импортные грузы можно разгружать и оставлять на складах без оплаты таможенных пошлин.

Генеральные грузы обрабатываются главным образом на узких пирсах, недостаточная ширина которых не позволяет оборудовать их подкрановыми и железнодорожными путями. Поэтому грузовые работы производятся преимущественно судовыми средствами и основным видом внутрипортового транспорта являются автомобили. Из-за недостаточного развития подъездных железнодорожных путей железнодорожные вагоны перевозятся из одного участка порта в другой на лихтерах с рельсами на палубе. Они подвозят вагоны к специальным железнодорожным пирсам, к которым морские суда не швартуются и которые служат только для сортировки железнодорожных вагонов и отправления их из порта.

Эти внутрипортовые лихтерные перевозки значительно удорожают грузовые работы в Нью-Йорке по сравнению с другими, конкурирующими с ним портами. Отчасти по этой причине снижение удельного веса Нью-Йоркского порта, обнаружившееся еще в 20-е годы, стало теперь очевидным фактом. Клиентуру Нью-Йоркский порт привлекает прежде всего частыми судоотходами и высоким уровнем коммерческого обслуживания. Как пассажирский порт и узел регулярного судохбдства он может сохранить свои позиции.

*Филадельфия* расположена на р. Делавэр при впадении в нее р. Скулкилл в 160 км от Атлантического океана. Река Делавэр, представляющая собой в сущности искусственно углубленный до 12,5 м канал, судоходна до Трентона, расположенного в 215 км от океана. Вдоль обоих берегов Делавэра и Скулкилла, выше и ниже Филадельфии, расположены причалы многочисленных промышленных предприятий и городов-спутников.

Предприятия имеют собственные причалы и являются получателями большого количества массовых грузов. К Филадельфии тяготеет индустриальный район Пенсильвании, с которым порт связан густой железнодорожной и автодорожной сетью. Ежемесячно в порту обрабатывается около 1000 судов.

*Хемптон-Родс* - так называется группа портов, примыкающая к Хэмптонскому рейду, образованному у входа в Чесапикский залив общим экстуарием трех рек: Джемс, Нансемонд и Элизабет. Обширный и хорошо защищенный рейд считается одной из лучших естественных гаваней в Америке. Половина из общего числа 300 причалов допускает швартовку морских судов с осадкой от 7 до 12 м. Хэмптон-Роде - крупнейший в мире порт по вывозу угля. Главной составной частью портового комплекса является Норфолк на южном берегу бухты. В Норфолке и Ньюпорт-Ньюсе на северном берегу бухты имеются крупные судостроительные верфи.

*Балтимор* расположен на р. Патапско в 25 км от Чесапикского залива и в 240 км от океана. Суда могут заходить в порт либо пользуясь длинным судоходным фарватером в Чесапикском заливе глубиной 13 м, либо по 24-километровому безошлюзовому каналу глубиной 11,7 м, соединяющему Чесапикский залив с заливом Делавэр. Около половины всех судов пользуются этим бесплатным каналом, сокращающим расстояние между Балтимором и Филадельфией на 285 миль, а Балтимором и Нью-Йорком - на 150 миль. Будучи дальше других портов от океана, Балтимор ближе к внутренним районам страны, а также удобнее расположен для торговли с Латинской Америкой. Балтиморский порт - один из самых высокопроизводительных в США и важный узел линейного судоходства.

*Бостон* - один из старейших портов США, основанный еще в первой половине XVII в. Расположен в южной части залива Мэн и состоит из внешней и внутренней гаваней. Испытывая сильную конкуренцию Нью-Йорка, Бостон постепенно утратил свои лидирующие позиции и сейчас остается ведущим портом только для своего непосредственного внутреннего района тяготения, включающего район Новой Англии с развитой легкой промышленностью.

Годовой грузооборот на Великих озерах - «третьем морском побережье США» - составляет примерно 200 млн. т.

Основная его часть приходится на внутренние перевозки США и Канады между портами каждой из этих стран. Внешнеторговые перевозки составляют около 50 млн. т, из них свыше половины - двусторонняя американо-канадская торговля. После открытия водного пути Св. Лаврентия морские перевозки резко возросли: уже в первый год число морских линий достигло 30.

Более 90% всего объема перевозок приходится на сухие массовые грузы - железную руду, уголь, зерно, известняк, которые перевозятся на крупнотоннажных озерных балкерах («лейкерсах»).

Глубина соединительных каналов между озерами позволяет использовать там суда дедвейтом не более 25 тыс. т. У «лейкерсов» максимальная осадка меньше, а длина больше, чем у морских судов той же грузоподъемности. Поскольку широтные перевозки грузов столкнулись с сильной конкуренцией наземных видов транспорта, на озерах впервые стали в широких масштабах применять новые методы перевозки в саморазгружающихся балкерах, в контейнерах, трейлерах и т. д. Широкое распространение получили также железнодорожные паромы, особенно характерные для оз. Мичиган, где они действуют как мосты, соединяющие западные и восточные железные дороги. С запада на восток перевозятся по озерам железная руда, зерно, мука и лес, в обратном направлении - уголь, нефтепродукты и стройматериалы.

Среди десятков озерных портов особенно выделяются универсальные порты *Чикаго* и *Детройт,* а также крупнейший в мире рудно-зерновой портовый комплекс *Дулут-Сьюпериор.*

Канада - страна с механизированным, высокотоварным сельским хозяйством, крупнейший в мире экспортер пшеницы. После второй мировой войны увеличился также вывоз животноводческой продукции - мяса, консервов, масла. Важную роль в экономике играют добыча и экспорт рыбы, по которым Канада занимает одно из первых мест в капиталистическом мире. Небольшой по массе, но ценный по стоимости статьей канадского экспорта является пушнина.

Треть территории страны покрыта лесами, преимущественно хвойных пород. Лесная, целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность - ключевые отрасли канадской экономики. Канада - крупнейший в мире производитель и экспортер бумаги: на нее и на пиломатериалы приходится четверть всей стоимости канадского экспорта. Кроме того, Канада занимает ведущее место в капиталистическом мире по добыче и экспорту ряда цветных металлов. Она выступает на мировом рынке как крупный покупатель станков и промышленного оборудования. Импортируются также уголь, нефть, каучук, текстильное сырье.

Участие Канады в международном судоходстве значительно скромнее, чем доля участия в мировой торговле, так как большая часть внешней торговли проходит через сухопутную границу с США.

Канадский торговый флот наиболее интенсивно используется на внутренних перевозках, особенно на Великих озерах, где сосредоточен большой озерный флот, превосходящий как по количеству судов, так и по тоннажу морской флот Канады. Для океанских перевозок судоходные компании Канады предпочитают фрахтовать иностранный тоннаж.

Общий грузооборот канадских портов составляет около 300 млн. т. Важнейшие канадские порты, как и в США, сконцентрированы на атлантическом побережье, общая протяженность которого вместе с прилегающими островами составляет около 10 тыс. км.

*Монреаль* -самый большой город и порт Канады. Расположен на расстоянии 1600 км от океана в конце глубоководного участка р. Св. Лаврентия, за которым начинаются первые пороги. Он же служит начальным пунктом водного пути Св. Лаврентия. В Монреале 140 причалов общей протяженностью 23 км и глубиной до 10,7 м. Он является конечным пунктом 60 грузовых и пассажирских трансатлантических линий.

Монреаль - один из крупнейших мировых портов по вывозу зерна. На его причалах, преимущественно в виде широких пирсов, 5 крупных элеваторов, большой контейнерный терминал. Его внешнеторговый и каботажный грузооборот примерно равны.

В период реконструкции водного пути были улучшены условия судоходства в нижнем течении р. Св. Лаврентия. Судоходный фарватер от Квебека протяженностью 370 км был углублен до 10,6 м. Главным недостатком порта является его замерзаемость с середины декабря до начала апреля. В зимнее время, когда Монреаль заблокирован льдом, основные грузопотоки переключаются на незамерзающие порты у атлантического побережья - *Галифакса Сент-Джонс.* Ниже Монреаля на р. Св. Лаврентия находятся универсальный порт *Квебек* и специализированные порты *Труа-Ривер, Севен-Айлендс, Порт-Картье* и *Порт-Альфред.*

Выше Монреаля, точнее на Великих озерах, - универсальные порты *Торонто* и *Гамильтон,* а также двойник американского портового комплекса на оз. Верхнее - *Порт-Артур*-*Форт-Уильям,* объединенные в один порт *Тандер-Бей.*

*Галифакс* имеет глубокую и удобную гавань, но на его грузообороте отрицательно сказывается его окраинное положение. Однако благодаря своему географическому положению на кратчайшем пути из Америки в Европу, Галифакс для переработки высокоценных грузов, за скорость доставки которых выплачивается надбавка к фрахту, по-прежнему предпочтительнее других американских портов. Будучи конечным пунктом трансконтинентальной железной дороги, Галифакс выполняет также функции транзитного пункта для грузов, следующих из Европы на Дальний Восток и в Австралию.

Своей незамерзаемостью *Сент-Джонс* обязан сильнейшим приливо-отливным колебаниям уровня воды в заливе Фанди, на северном берегу которого он расположен.

*Квебек* — бывшая столица Канады, расположен в вершине эстуария р. Св. Лаврентия в 1355 км от океана. Порт простирается по правому берегу реки на 23 км. Квебек еще более важный узел регулярного судоходства, чем Монреаль, и хотя уступает последнему по объему грузооборота, но более разнообразен по структуре. Квебек — главный транспортный выход для Петфордских асбестовых рудников, которые первенствуют в мировой добыче этого минерала. Асбест — главная статья экспорта из Квебека.

*Труа-Ривер* обслуживает крупнейший в мире комплекс предприятий бумажной промышленности. Кроме древесной массы и бумаги, главной статьей в грузообороте является зерно.

*Сееен-Айлендс* и *Порт-Картье* — специализированные порты по вывозу железной руды, а *Порт-Альфред* — также специализированный рудный порт, но по ввозу бокситов из Центральной Америки для крупнейшего в мире алюминиевого завода.

*Торонто* — второй по численности населения и экономическому значению город Канады. Расположен на северном берегу оз. Онтарио. На противоположном, южном берегу озера, в 42 км от Торонто находится вход в канал Уэл-ленд—ключевой пункт в системе Великих озер. Канал Уэлленд, соединяющий оз. Онтарио и оз. Эри, преодолевает 100-метровую разницу в их уровнях при помощи 8 шлюзов. Канал длиной 40 км проложен в обход р. Ниагары и ее водопада.

Литература

1. Л.А. Бриллиант «География морского судоходства», М., Транспорт, 1983
2. В.В. Винников «Экономика и эксплуатация морского транспорта», Одесса, 2003
3. Г.И. Файн «Навигация, лоция и мореходная астрономия», М., Транспорт, 1989