

ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ
Государственное бюджетное профессиональное
образовательное учреждение города Москвы
«Технологический колледж № 21»
(ГБПОУ ТК № 21)

По специальности : 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте
На тему : История развития морского транспорта

Выполнили:
Сальянова Мария
Александровна
Афанасьева Татьяна
Сергеевна
Группа ОП1/2
Курс 1
Проверил: Толочнов В.А

История развития морского транспорта



Введение

Морской транспорт имеет важное значение для внутренних и внешних перевозок массовых грузов, особенно на большие расстояния, а также для обслуживания внешней торговли. Все экономические связи России с дальним зарубежьем осуществляется морем, потребность России в перевозках грузов морем оценивается примерно в 210 млн.т грузов в год. Важную роль он играет и в выполнении каботажных перевозок народнохозяйственных грузов, включая перевозки в труднодоступные районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, где другие виды транспорта практически отсутствуют или неэффективны.

История развития морского транспорта

Белое и Баренцево моря осваивались русскими с давних времен. Еще в конце XVII века в Архангельске существовали крупные по тому времени верфи. В XVIII веке они выполняли даже заказы английских судовладельцев. С выходом России к Балтийскому побережью главным портом стал Петербург. Здесь было положено начало созданию русских морских пароходов. Позднее, в 1897 году, судостроение было основано на Украине, в Николаеве. Промышленное развитие Юга России сильно повысило значение азово-черноморских портов. Близость их к основным хлебным районам стала важнейшим фактором экспорта зерна. К концу XIX века азово-черноморские порты по общему грузообороту заняли первое место среди морских портов России, на их долю приходилось свыше $\frac{2}{3}$ всего экспорта.

Импорт России шел преимущественно через порты Балтики.

Петербург был самым крупным по грузообороту и наиболее благоустроенным портом России. Его грузооборот в 1913 году составлял 7,2 млн. т, в том числе по вывозу - 2,6 млн. т, по ввозу - 4,1 млн. и по каботажу - 0,5 млн. т. 70 % импорта, поступавшего в Петербургский порт, приходилось на английский уголь. Вторым по грузообороту портом России была Одесса. Из других по размерам грузооборота выделялись Николаев, Ростов, Мариуполь (Жданов), Новороссийск, Рига, Архангельск и Владивосток. В морском экспорте преобладали грузы : хлебные - 52,8%; лесные - 21,1; руда - 10,5; нефть - 5,6%. В импорте 65,5% составлял каменный уголь.

Внешнеторговые грузы перевозились преимущественно на иностранных судах . Средняя дальность перевозки 1 т груза составляла 726 миль (1335 км). В морском экспорте преобладали грузы : хлебные - 52,8%; лесные - 21,1; руда - 10,5; нефть - 5,6%. В импорте 65,5% составлял каменный уголь. Внешнеторговые грузы перевозились преимущественно на иностранных судах .

Средняя дальность перевозки 1 т груза составляла 726 миль (1335 км). С первых же лет Советской власти развитию морского транспорта было уделено большое внимание. Морской флот сильно пострадал в годы гражданской войны и интервенции. Советское государство закупало суда за границей и строило новые на своих верфях. Началось строительство новых сооружений, оснащение причалов и складских помещений. В довоенное время были построены механизированная Лесная гавань в Ленинградском порту, мощные элеваторы с глубоководными причалами в Николаеве, Херсоне, Мариуполе, переоборудованы элеваторы в других крупных портах. В ряде крупных портов (Ленинград, Одесса, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Сухуми и другие) сооружены железобетонные конструкции глубоководных пирсов. К сороковым годам были реконструированы почти все морские порты страны и построено несколько новых.

В России со времен Петра I уделялось первостепенное внимание созданию флота и портов как залогоу успеха торговли с иностранными государствами и источнику пополнения государственной казны. Когда морской транспорт оказывался в затруднительном положении, государство, понимая его важность и значение, всегда находило необходимые средства и методы для поддержки. РФ имеет крупные экономические и политические интересы в международном судоходстве. Её морская державность определяется не протяжённостью морского побережья, а мощностью потенциала морского торгового флота. В нашей стране морской флот всегда был приоритетным. Он постоянно и интенсивно пополнялся и обновлялся. В 70-80-е гг. в состав флота ежегодно вступало 50-80 судов общим дедвейтом 0,8-1,0 млн. т. Это позволило в сжатые сроки резко повысить потенциал транспортного флота. По общему тоннажу среди развитых судоходных стран морской национальный флот в начале 80-х гг. стремительно вышел вперед и занял ведущие позиции на мировом фрахтовом рынке, в том числе в наиболее сложном линейном судоходстве; располагая более чем 1,5 тыс. судов разных назначений и типов общим дедвейтом более 20 млн. т, он прочно закрепился на 5-м месте. По технико-эксплуатационным параметрам суда соответствовали международным стандартам. Наряду с транспортными судами интенсивно строились суда служебно-вспомогательного флота (аварийно-спасательные, ледокольные, дноуглубительные, учебно-транспортные, плавкраны и т.д.). На национальных судостроительных верфях строилась лишь треть судов (из-за их загрузки военным кораблестроением), две трети - за рубежом (в странах - членах СЭВ и капиталистических странах). Расчёты со странами - членами СЭВ осуществлялись по клирингу.

В 80-х годах в результате значительного роста внешнеторгового грузооборота образовалась диспропорция между провозной способностью флота и пропускной способностью портов. Из-за недостатка портовых мощностей в период массового поступления грузов, особенно при перевозке импортного зерна и других продовольственных товаров, на рейдах портов в ожидании выгрузки простаивало до 400 ед. транспортных судов, что приводило к омертвлению материальных ценностей, потери валюты, задержки доставки грузов потребителям, утрате их товарной кондиции. Сложившееся положение привело к значительным затратам валюты для выплаты иностранным компаниям за простои их судов в наших портах. К концу 1990 годов морские порты имели пропускную способность 360 млн.т грузов в год и полностью удовлетворяли потребности страны в перегрузке внешнеторговых и народнохозяйственных грузов, а по тоннажу транспортный флот занимал одно из ведущих мест в мире.

Заключение

Судоходство имеет многовековую историю и неразрывно связано с международным разделением труда. Деятельность морского торгового флота далеко выходит за рамки национальных интересов отдельных стран и давно приобрела международный характер.

Морской транспорт в целом играет важную роль как материальный фактор развития международного разделения труда, которое обуславливает рост мирового производства и товарообмена между государствами. Поэтому совершенно естественно стремление каждой страны осуществлять перевозки на своих судах в интересах обеспечения независимости внешней торговли от иностранного тоннажа и конъюнктуры фрахтового рынка. Развитие национальных флотов позволяет не только экономить валюту на фрахте судов, но и экспортировать услуги морского транспорта и получать значительные доходы в иностранной валюте, которые в свою очередь способствуют увеличению импорта и развитию международной торговли.

Список используемой литературы

1. https://otherreferats.allbest.ru/transport/00009491_0.html

2. https://knowledge.allbest.ru/transport/2c0a65635a3bc68a5d43b88521216d26_0.html