



Морской транспорт

Выполнили: Елизавета Беляева, Денис Лысов, Иван
Чирков.

Определение

Морской транспорт – это вид водного транспорта, производящий перевозки по морям и океанам. Характеризуется небольшими затратами труда, высокой грузоподъемностью, обслуживает около 4/5 всей международной торговли.

Историческая справка

- История развития морского транспорта уходит в далекое прошлое , примерно к 6-4-му тысячелетию до нашей эры , когда люди научились строить суда и при помощи их изучали и осваивали моря.
- Первые морские суда были гребными , имевшие в качестве двигателя весла.
- Около 3тыс. лет до н.э. был изобретен парус , ставший на многие столетия главным двигателем судов. В это время - рабовладельческий строй, ведутся захватнические войны. Расширяется торговля. С 3в. до н.э. по 5в. н.э. большие размеры приобретает морская торговля средиземноморских стран с Индией и Китаем.

Английский клипер «Кати Сарк»

Со временем передвижения судов стали все больше использовать силу ветра. Число парусов на судах все увеличивалось, сами суда становились все больше, росла их грузоподъемность и скорость. Самыми быстрыми были чайные клиперы - парусные суда, на которых перевозили чай. Английский клипер "Катти Сарк" при попутном ветре пробегал за сутки около 400 миль - больше 700км. Столько за сутки не всякий современный теплоход пройдет! Хорошо ходили клиперы, но только, конечно, когда был ветер. А в безветренную погоду лучший парусный корабль мог дрейфовать месяцами.



Корабль «Арго»

Точное время появления первых кораблей в Черном море неизвестно. Предания сохранили сведения об одном плавании - походе аргонавтов из Древней Эллады в легендарную Колхиду (Западную Грузию) - за золотым руном на корабле "Арго", датируется 1500-1000 годами до н.э.



Ладья «Русич»

Постепенно размеры судов увеличивались, стали делать ладьи . Слово "ладья" упоминается еще в летописи "Повесть временных лет", составленной в начале XII века Нестором - монахом Киево-Печерского монастыря. Ладьи не имели палуб , они были гребные, позже - парусные (долбленные, увеличивали борта за счет вставных ребер, на борта нашивали при помощи деревянных гвоздей "доски-набои"). Отсюда название "набойные ладьи". Они были вместительными, обладали хорошими мореходными качествами.



Первое палубное судно

В XII веке на Руси впервые были построены палубные гребные суда. Палуба представляла собой дощатый настил, который укрывал гребцов от стрел и непогоды. Кроме того, на нем располагались воины.

Суда построенные на севере имели длину 25м и ширину 7,5м. Делали составные паруса. Главный парус был рассчитан на шторм, а в хорошую погоду добавили - полосы холста.

Северные суда карбасы - двухмачтовые суда. Применяли двурогие металлические и деревянно-каменные якоря.



"Чайки"

В конце XV начале XVI столетий появились русские суда. "Чайки" запорожских казаков - легкие военные суда длина 20м ширина и глубина - 4м. Вооружение "Чаек" - 4-6 небольших пушек. Каждый член имел ружье, саблю и багор для абордажной схватки.



Первый пароход «Клермонт»

В 1807г американец Р.Фултон поставил на судно паровую машину. Суда перестали зависеть от капризов ветра. Первый пароход назывался "Клермонт". Но само слово появилось в 1815г, когда был построен первый русский пароход "Елизавета". Он совершал рейсы между Петербургом и Кронштадом. Скорость составляла 8,75 км/ч. За рубежом первый пароход вышел в море в 1816г. В 1928г В Николаеве был построен первый черноморский пароход "Одесса".

В 1819г пароход Саванна (производство США) пересек Атлантический океан от Америки до Европы за 29,5 суток, а в 1836г открыто было регулярное пароходное движение на этой линии.



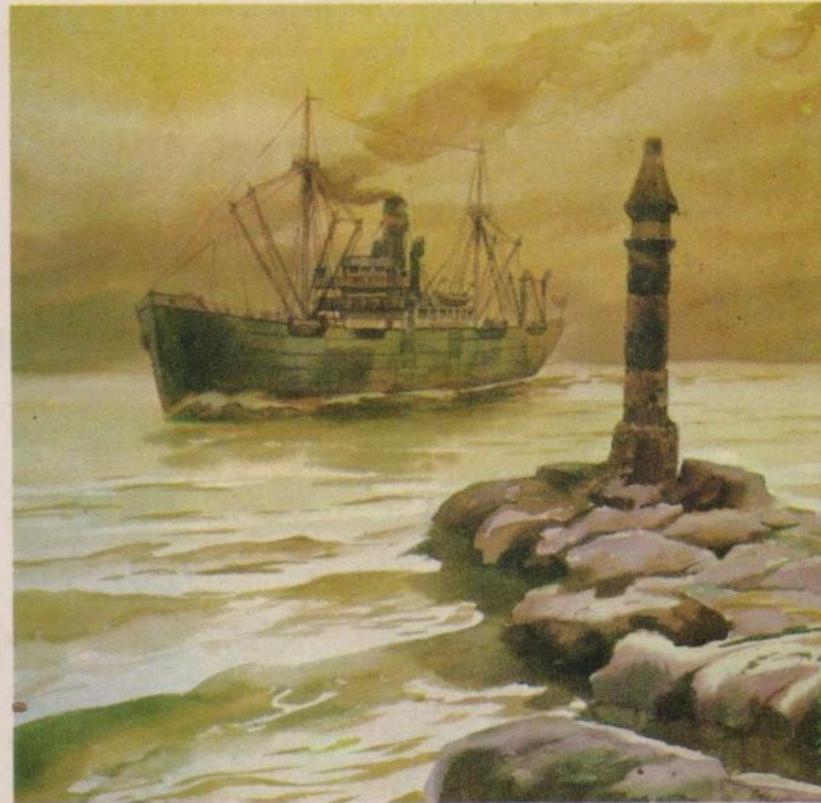
Русский пароход «Елизавета»

Первые пароходы были колесными. Паровая машина приводила в движение одно или два колеса с лопастями, и судно двигалось вперед. Но на пароходах сохранились еще паруса на случай поломки колес или машины. А колеса ломались нередко, особенно в море. В первой половине 19-го века на пароходах стали устанавливаться гребные винты вместо колес.



Лесовоз "Товарищ Красин"

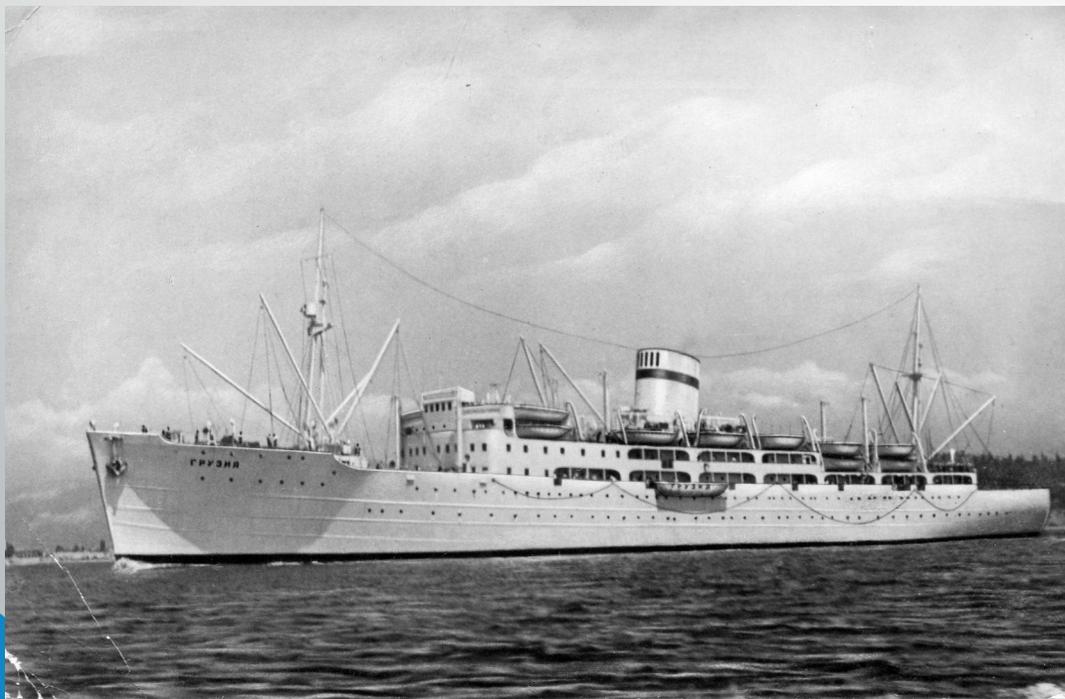
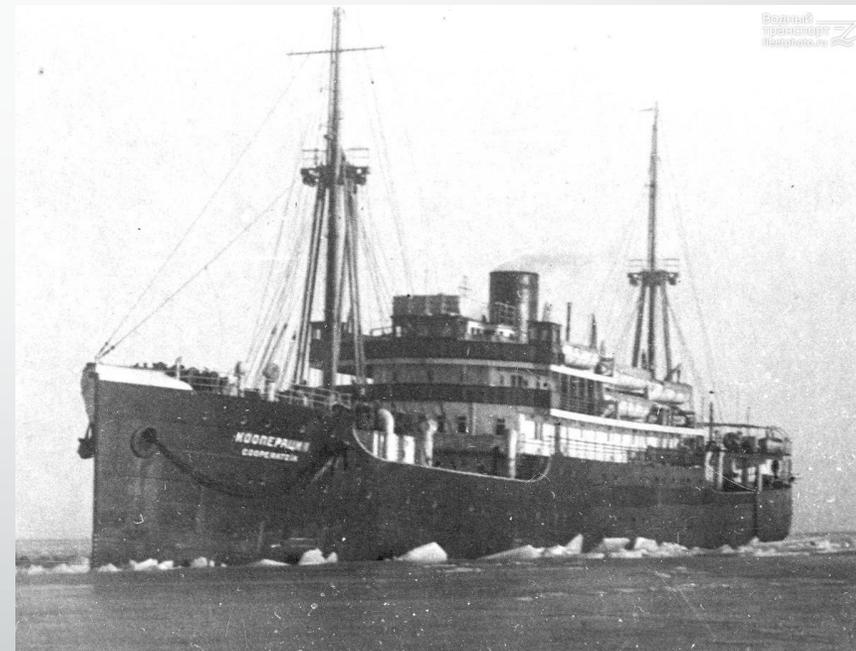
В 1936- 1940 гг. Развернулось строительство новых судов. Черноморские моряки начали совершать рейсы к берегам Африки и Америки, открылись регулярные линии между портами Черного моря и портами США. Уже летом 1927г вступил в строй первый лесовоз "Товарищ Красин", в 1928г – грузопассажирский теплоход "Кооперация", в этом же году в Германии были куплены два пассажирских теплохода "Грузия" и "Крым".





Теплоход «Крым»

Тепловоз "Кооперация"



Теплоход "Грузия"

Ледокол "Ленин"

В шестой пятилетке 5 декабря 1957г спущен на воду ледокол "Ленин" водоизмещением 19тыс.т с атомной энергетической установкой мощностью 44тыс.л.с., введен в строй в 1959г Ленинградский Адмиралтейский завод.





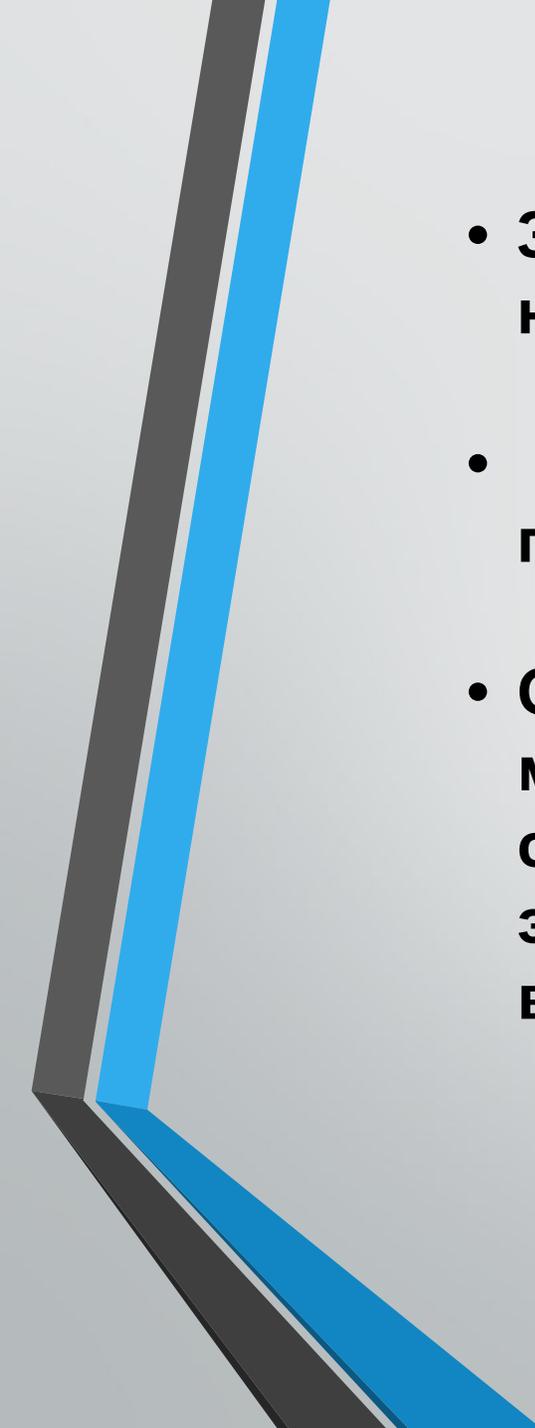
Преимущества морского транспорта

- 
- **Возможность осуществления массовых межконтинентальных перевозок грузов внешнеторгового оборота. Кроме того, в отличие от других видов транспорта он имеет наибольшие возможности выступать в качестве крупного экспортера своих услуг, перевозя грузы иностранных фрахтователей, что увеличивает поступление иностранной валюты государству.**
 - **Сравнительно небольшие капиталовложения. Морские пути являются естественными путями и поэтому не требуют затрат по их сооружению или поддержанию в эксплуатационном состоянии (кроме каналов).**
 - **Практически неограниченная пропускная способность. Ограничение пропускной способности происходит главным образом из-за перерабатывающей способности морских портов. Пропускная способность на морском транспорте в основном зависит от оснащения и развития морских портов, от перерабатывающей способности причальных линий, складских емкостей, механизмов для производства ПРР.**

- **Незначительный расход топлива и затрат энергии. Морские пути горизонтальны, не связаны с рельефом местности, поэтому не требуют затрат энергии для преодоления силы тяжести, которые возникают на ж. д. и автотранспорте.**
- **На водном транспорте сопротивление движения значительно меньше, чем на сухопутных видах транспорта. Соответственно этому меньше и тяговая сила, необходимая для передвижения груза (тоннажа) одного и того же веса. Морские пути прямолинейны, поэтому отпадает необходимость изменять направление движения судов, что имеет место, например, на речном транспорте. Суда идут по кратчайшему пути между портами. Это сокращает тонно-километровую работу.**
- **При перевозках на большие расстояния более низкая, чем на других видах транспорта, себестоимость перевозок. На морском транспорте имеется возможность строить суда большой грузоподъемности, что определяет высокую производительность труда и сравнительно низкую себестоимость перевозок.**



Недостатки морского транспорта

- 
- **Зависимость от естественно-географических и навигационных условий (ветры, туманы, осадки).**
 - **Необходимость создания на морских побережьях сложного портового хозяйства.**
 - **Ограничение использование морского транспорта в прямых морских сообщениях. Морские перевозки во внутреннем сообщении в малом каботаже, как правило, менее эффективны чем по железной дороге и речным путем, из-за высокой их себестоимости.**



Основные направления морских перевозок

1 Место:

Среди океанических бассейнов первое место по объему морских грузоперевозок занимает Атлантический океан (1/2 всех морских перевозок), по побережью которого расположены крупнейшие морские порты зарубежной Европы и Америки (2/3 всех портов).

- **В Атлантическом океане сформировались несколько направлений морского судоходства:**
- **Североатлантическое (крупнейшее в мире), связывающее Европу с Северной Америкой.**
- **Южноатлантическое связывающее Европу с Южной Америкой.**
- **Западноатлантическое, связывающее Европу с Африкой.**

2 Место:

Второе место по объему морских перевозок занимает Тихий океан. Он пока сильно отстает от Атлантического, но имеет самые высокие темпы роста грузооборота. Потенциал этого океана очень большой. К его берегам выходит 30 государств с населением 2,5 млрд человек, многие из которых (Япония и страны НИС) имеют высокие темпы экономического развития. На берегах Тихого океана расположено много крупных портов Японии, Китая, стран Ю-В Азии Австралии, США и Канады. Крупнейший грузопоток здесь наблюдается между США и Японией.

3 Место:

Третье место по объему морских перевозок занимает Индийский океан, к берегам которого выходит 30 государств с населением 1 млрд человек. Наиболее мощные грузопотоки здесь приходятся на район Персидского залива. На географию морских перевозок большое влияние оказывают морские проливы (Ла-Манш (через него проходит больше всего судов – 800 в сутки), Гибралтарский (200 судов в сутки), Ормузский (100), Малаккский (80), Босфор (40), Баб-эль-Мандебский, Дарданеллы, Скагеррак, Полкский, Берингов, Мозамбикский, и др.), а также морские судоходные каналы (Суэцкий, Панамский, Кильский).

Основные направления мировых грузоперевозок:

Нефть и нефтепродукты:

- Из стран Ближнего Востока в Западную Европу, США и Японию;
- Из района Карибского моря в США и Западную Европу.

Уголь:

- Из Австралии, ЮАР, США в Западную Европу и Японию.

Железная руда:

- Из Бразилии в Японию;
- Из Австралии в Западную Европу и Японию.



Зерновые культуры:

- Из США, Канады, Австралии и Аргентины в развивающиеся страны Африки и Латинской Америки.





***Спасибо за
внимание!***