

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное учреждение высшего образования
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

Институт географии, геологии, туризма и сервиса

Кафедра экономической, социальной и политической географии

КУРСОВАЯ РАБОТА

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ИЗУЧЕНИЕ МИРОВОГО ОКЕАНА

Работу выполнил 25.12.18 А.С. А.С.Омаров
(подпись, дата)

Направление 05.03.02 География, 2 курс, ОФО

Направленность (профиль) Экономическая, Социальная и Политическая
география

Научный руководитель
канд. геогр. наук, доцент 24.12.18 С.А.Шатилов
(подпись, дата)

Нормоконтролер
канд. геогр. наук, доцент 24.12.18 С.А.Шатилов
(подпись, дата)

Краснодар

2018

А.С.Омаров

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Структура морского хозяйства.....	5
2 Морской транспорт.....	22
3 Ресурсы мирового океана.....	26
3.1 Минеральные ресурсы.....	26
3.2 Биологические ресурсы.....	28
4 Экономико-географическое районирование мирового океана.....	35
Заключение.....	41
Список использованных источников.....	42
Приложение А Крупнейшие морские порты мира по грузообороту.....	43
Приложение Б Важнейшие районы рыболовства.....	43
Приложение В Районы добычи полезных ископаемых на морском шельфе.....	44

ВВЕДЕНИЕ

Мировой океан располагает колоссальными запасами минеральных, энергетических и химических ресурсов, огромными ресурсами биомассы, концентрирует основные мировые коммуникации и является сферой широкого применения труда человека и его хозяйственной деятельности. Мировой океан как предмет труда отличается глобальным единством океанической среды, в значительной части расположен за пределами национальной юрисдикции и открыт для хозяйственного освоения всеми странами мира. Совокупность разнообразных отраслей, технологически и экономически связанных с хозяйственным освоением ресурсов океана, система экономических, производственных и экологических взаимосвязей, регулирующих их эксплуатацию, формируют морское хозяйство, отличающееся общим предметом труда. Основную часть доходов от хозяйственной деятельности в Мировом океане приносят добыча топливно-энергетических ресурсов – нефти и газа (до 35–40 %), морское торговое судоходство и портовое хозяйство (30–35 %), морское рыболовство и промысел (8–10 %), а также добыча минералов, химического сырья, использование энергии приливов, приморский и круизный туризм.

В настоящее время морское хозяйство является сферой деятельности преимущественно индустриально развитых крупных государств (США, Япония, ФРГ, Великобритания, Франция, Канада, Италия), страны с переходной экономикой на этапе трансформации хозяйственной структуры и экономических отношений частично утратили свои позиции (Россия, Украина, Польша), а большая группа развивающихся стран активно наращивает освоение морских ресурсов (Бразилия, Индия, Индонезия, Таиланд и др.).

Освоение морских ресурсов превратилось в глобальную проблему, которая решается всем человечеством не в обособленных рамках какой-либо одной страны или даже социальной системы, а в масштабах всемирного хозяйства, охватывающего сферу материального производства всех национальных

экономик, и в том числе "производные" отношения - товарно-денежные, торгово-экономические, валютно-финансовые, научно-технические и др. Несмотря на противоречивость, всемирное хозяйство основано на единстве, обеспеченному исторически достигнутым и все растущим уровнем международного обобществления производства, международным научно-техническим прогрессом и сотрудничеством на его базе, отношениями обмена через всемирный рынок и увеличившимся вовлечением национальных хозяйств в мирохозяйственные связи, т. е. комплексностью общих интересов, входящих в хозяйство систем и стран, их общими экономическими всемирными отношениями. Как и всякая целостность, всемирное хозяйство развивается по присущим ему на данном этапе общим закономерностям, среди которых выделяются законы: повышения уровня международного обобществления производства, возрастания объективной необходимости планомерного развития мирохозяйственных связей, растущего вовлечения национальной экономики в мирохозяйственные связи по мере развития производительных сил страны и углубления внутристратового разделения труда. Целостность всемирного хозяйства проявляется во взаимозависимости стран различных социальных систем в решении таких глобальных проблем, как соблюдение экологического равновесия между природой и обществом, растущая опасность быстрого истощения многих невозобновимых ресурсов и сокращение некоторых возобновимых в результате антропогенной деятельности; обострение мировой продовольственной проблемы, овладение новыми источниками энергии, освоение космоса, ресурсов Мирового океана.

Целями данной курсовой работы являются изучение составляющих частей мирового океана: его экономико-географическое районирование, исследование морского хозяйства мирового океана, морского транспорта, ресурсов мирового океана

1.Структура морского хозяйства

Морское всемирное хозяйство - часть всемирного, выделившаяся в относительно самостоятельную экономическую категорию в результате развития производительных сил общества, территориального разделения труда, интернационализации хозяйственной жизни. Оно представляет совокупность национальных морских хозяйств и разнообразных, технологически в разной степени связанных между собой отраслей материального и нематериального производства, объединенных общим предметом труда - использованием ресурсов Мирового океана.

Для всемирного морского хозяйства характерны резкие различия в уровнях развития национальных морских хозяйств, что ведет к неравномерной интенсивности процесса освоения регионов и видов ресурсов, усиливает противоречие между единством океана как всеобщего предмета труда и хаотичностью методов, форм, степени его использования. Морское хозяйство отличается высокой капиталоемкостью и наукоемкостью, что также обуславливает неодинаковость развития его составных частей.

Морское всемирное хозяйство стало складываться позднее, чем другие сферы всемирного хозяйства. Рыболовство и охота в море, добыча водорослей, чем занимались люди с первых дней своего существования, не было, по существу, морским хозяйством, как собирательство на суше не было сельским хозяйством. Человек только потреблял и не вмешивался активно во все компоненты естественных процессов. Развитие производственно-технической базы, отраслевого разделения труда, расширение границ территориального разделения труда - все это привело к вовлечению во всемирное хозяйство новых природных ресурсов, в том числе океанических.

Морское всемирное хозяйство охватывает все моменты общественного воспроизводства (само производство, распределение, обмен, потребление) в пределах океаносферы и контактной зоны океан - суши, в том числе добывающую и перерабатывающую промышленность, энергетику,

транспорт, торговлю, рекреацию и т. д. Являясь составной частью всемирного, морское хозяйство несет в себе все его противоречия и развивается по тем же общим закономерностям.

В основе функционирования всемирного хозяйства, в том числе и морского, лежит закон стоимости. Именно на базе этого закона развивается экономическое сотрудничество между социалистическими и капиталистическими странами как сотрудничество классических товаропроизводителей. Не только капиталистические, но и социалистические страны ощущают колебание цен на всемирном рынке. В процессе развития морского хозяйства особенно ярко выступают всемирные экономические отношения, международное сотрудничество, переплетающееся с различием интересов капиталистической и социалистической систем, отдельных национальных хозяйств.

Так как всемирное морское хозяйство складывалось на базе капиталистического, для него характерна крайняя неравномерность размещения производительных сил и острые конфликтность во взаимодействии видов морской деятельности, обусловленных как природными, так и социальными факторами. Морская добыча нефти сосредоточена в сравнительно небольшом числе регионов, прежде всего в странах Персидского залива, в Венесуэле и Мексике, в районе Северного моря. В меньших масштабах нефть добывается в Индонезии, Австралии, Брунее, Малайзии, Египте, Нигерии, США и других странах. 86% всей морской нефти получается с глубин моря до 100 м и лишь 0,2%- с глубин от 200 до 310 м . Крайне неравномерно размещено рыболовство. 90% рыбы добывается над континентальным шельфом, занимающим немногим более 7% площади морей и океанов. Более 60% мировых уловов приходится на северную широтную зону Мирового океана. В последние годы увеличение уловов в развивающихся странах способствовало росту удельного веса тропической и южной зон. До середины 50-х годов на долю Атлантического океана, главным образом на его северную часть, приходилось свыше

половины мирового улова, в конце 50-х на первое место вышел Тихий океан. В 1984 г. он дал 61,2% мирового вылова, доля Атлантического океана упала до 33,1% .

Еще более неравномерно распределяется мировой улов по странам и группам стран. В настоящее время 28 стран имеют годовой улов более 0,5 млн. т. Наиболее крупными рыболовными державами являются Япония и СССР, на которые приходится четвертая часть мировых уловов. Развивающиеся и развитые капиталистические страны добывают соответственно 31,1 и 37,2% от мирового улова. На долю социалистических стран приходится 25,7% (1983 г.) . Неравномерно развита и марикультура. Бассейн Тихого океана дает 79% продукции мировой марикультуры, Атлантический океан - 18%, Индийский - только 2% .

В морском судоходстве доминирующую роль играет бассейн Атлантического океана, в пределах которого сосредоточена большая часть международных трасс. На этот же бассейн приходится около 3/ъ общего объема перевозок, подавляющая их часть осуществляется в Северной Атлантике. В середине 80-х годов развивающиеся страны, отгружавшие 33% всех грузов в мировой морской торговле, владели всего около 14% мирового тоннажа торгового флота . Неравномерно распределяется рекреационная нагрузка на береговую зону. Особенностью морского хозяйства является его неразрывная связь и зависимость от хозяйства суши. К концу 60-х годов 84% всех видов морской хозяйственной деятельности, включая рыболовство, марикультуру, судоходство, добычу ископаемых со дна моря, сосредоточивались в непосредственной близости берега. В последующие годы произошел сдвиг в морские районы, связанный с нефтегазодобычей на шельфе. Вероятно, это движение к глубинным районам моря продолжится. Однако любое производство в океане, с экономической точки зрения, завершается на берегу, так как конечной целью всякого производства является потребление продуктов человеком, который постоянно живет на суше.

Основой морского, как и любого другого хозяйства, является рабочая сила. Собственно "население океана"- это экипажи судов торгового флота и промысловых, персонал разведочных и эксплуатационных буровых платформ, экипажи судов и вертолетов, их обслуживающих; судов специального назначения (спасательных, пожарных, таможенной охраны); экипажи "кораблей науки", военных надводных и подводных кораблей; контингенты пассажиров, в том числе туристов, и т. д. Таких жителей океана насчитывается 2-3 млн. человек. Для них характерны: постоянная сменяемость, связь с сушей - местом постоянного обитания и источником снабжения; преобладание в их составе трудоспособных возрастов и лиц мужского пола; своеобразное географическое распределение населения, его привязанность к районам добычи биологических и минеральных ресурсов океана и главным морским путям. Можно предположить усиление тенденции роста "населения океана". Хотя переход от парусного флота к механическому сократил численность экипажей судов, однако абсолютно выросло число и тоннаж судов, увеличилось количество промысловых судов, выросла численность военных флотилий, увеличилась численность участников морского туризма, появилась и совсем новая область деятельности "населения океана"- разведка и добыча минеральных ресурсов шельфа, сосредоточивающая десятки и сотни тысяч людей. В Западной Европе развитие морской нефтегазовой промышленности привело к созданию новых видов поселений - городов нефтяников: центров технической, снабженческой, административной деятельности, обеспечивающих вертолетами вахты рабочих на разведочных и эксплуатационных платформах.

В береговой зоне с "населением океана" связаны не менее 10 млн. человек, непосредственно обслуживающих морскую деятельность. Однако к океану "тянется" огромное число жителей планеты. Более половины населения мира сосредоточено в полосе шириной 200 км от берега моря. Средняя плотность населения здесь составляет примерно 70 чел. на 1 км², в 2,5 раза выше, чем

плотность населения на всей суше. На расстоянии до 50 км от моря живет 29% всего человечества, в том числе в Европе 32%, в Северной Америке- 35%, в Австралии и Океании-81%. С учетом современных средств транспорта население, живущее в зоне до 50 км, можно считать непосредственно приморским. В полосе 50 км от берега моря плотность населения достигает значительных величин: в зарубежной Азии - 228 на 1 км², в зарубежной Европе - 94 чел.

Расселение развивается стихийно, зачастую принимая уродливые формы. Географически благоприятными зонами расселения чаще всего оказываются выдающиеся в море мысы, перешейки, проливы, а также глубоко впадающие в сушу заливы, эстуарии и дельты рек. В этих зонах развивается внутренняя и внешняя торговля, создаются морские порты, связывающие внутренние районы с зарубежными, развивается и социальная инфраструктура. Притяжение населения к берегам сказывается не только в увеличении численности береговых населенных пунктов, но и в увеличении маятниковой миграции, которая растет с развитием транспорта.

На расселение влияют не только и часто не столько природные, сколько социально-экономические факторы. С развитием капитализма на берегах стали концентрироваться торгово-промышленные комплексы, связанные с экспортом и импортом, развивается производственная инфраструктура - сеть железных и автомобильных дорог, позднее - трубопроводов. В портовых городах стали сосредоточиваться и финансово-банковские функции, располагаться банки, страховые компании и т. д. В колониальных странах портовые города исторически приобрели особое значение как "ворота" капиталистического проникновения, опорные базы колонизаторов. Подавляющая часть столиц развивающихся стран и теперь лежит непосредственно у моря.

В эпоху империализма концентрация производительных сил на берегах усиливается. Современный этап "притяжения" связан с теми особенностями развития мирового хозяйства, которые стали резко проявляться в 60-70-е

годы нашего века. Научно-техническая революция дала толчок к развитию производительных сил и способствует возрастанию роли географического разделения труда, что проявляется в развитии международных экономических связей по линии вывоза капитала, внешней торговли, в деятельности транснациональных корпораций (ТНК), в росте безработицы, миграции населения и т. д.

В развитых капиталистических странах рост приморского населения определяется растущей зависимостью от привозного сырья и полуфабрикатов; ориентацией промышленности на сравнительно дешевый морской транспорт; политикой ТНК, проникающих на рынки всех регионов и использующих для этого выгодное приморское местоположение своих предприятий. Многие отрасли промышленности приобретают "портовый" характер: нефтепереработка и сжижение природного газа, черная и цветная металлургия и т. д. Показателем "сдвига к морю", ориентации хозяйства на экспортно-импортные операции является рост экспортной квоты - отношения экспорта к валовому национальному доходу. С 1950 по 1980 г. по несоциалистическому миру в целом эта квота выросла с 10,6 до 19,6%.

Экономический потенциал прибрежных территорий определяется высокой концентрацией крупнейших городов. 56% городов с населением более 1 млн. человек расположены на берегу или в непосредственной близости от него, а из городов с населением более 3 млн. человек на берегу расположены четыре пятых.

Урбанизация на берегах достигает степени образования мегалополиса - сплошь урбанизированной полосы с высоким насыщением индустриальными и транспортными элементами. Такой мегалополис образовался на восточном побережье Северной Америки между Бостоном и Вашингтоном, он охватывает Нью-Йоркскую агломерацию, Филадельфию, Бостон, Балтимор, Вашингтон и другие города, всего с населением более 35 млн. горожан. Подобный мегалополис сложился из сросшихся городов Осака, Кобе, Киото и многих более мелких городов, получивших общее название Токайдо.

Дальнейшее освоение океана предполагает значительное увеличение плотности населения в прибрежных зонах, концентрацию его главным образом в крупных городах. Сама концентрация городского населения создает необходимый резерв рабочей силы для осуществления крупных и трудоемких работ по освоению ресурсов океана и прибрежных зон. Так, широкое освоение полиметаллических конкреций Тихого океана в будущем приведет к еще большему сосредоточению металлургических заводов в береговой зоне и на некоторых близлежащих к местам добычи островах. Вероятно, Микронезия, как и Гавайские острова, станут участниками международной деловой активности, связанной с добычей и транспортировкой конкреций. Потенциал рабочей силы в береговых зонах возрастает и в связи с освоением минеральных и энергетических ресурсов шельфа, не только углеводородов, но и твердых полезных ископаемых, строительством электростанций, опреснительных установок, добычей минералов из морской воды и др. Наличие сырья и энергии в береговых и шельфовых районах способствует диверсификации хозяйства, притягивает энергоемкие производства, химическую промышленность. Энерговооруженности береговых зон способствует и широкое строительство вблизи моря и даже на специально сооружаемых островах атомных электростанций.

Однако большинство новых "морских" отраслей не требуют значительных трудовых ресурсов и влияние их на рынок рабочей силы не столь велико, если исключить период строительства морских сооружений, начальный период освоения. Иная тенденция связывается с новым этапом разработки биологических ресурсов. Интенсификация освоения 200-мильных экономических зон, увеличение числа рыбопромысловых судов среднего тоннажа, развитие марикультуры потребуют значительного увеличения занятости и, возможно, смягчат проблему безработицы, особенно острую в сельских местностях развивающихся стран.

Важным фактором "притяжения" рабочей силы является развитие морской рекреации. Туристско-рекреационные комплексы требуют большого числа обслуживающего персонала и не всегда обеспечиваются за счет местного населения. Туристский бум на малых островах Океании привел к увеличению пришлого населения. Привлекает пришлое население на острова и промышленность. На о. Науру залежи фосфоритов разрабатывают китайцы, жители островов Гилberta; на о. Гуам японцы используются в качестве строительных рабочих и персонала, обслуживающего туристов. Росту населения малых островов способствует и вовлечение их в эксплуатацию минеральных и биологических ресурсов океана, установление вокруг них огромных экономических зон, а также факторы военно-политического характера. Только за 70-е годы население Микронезии и Полинезии почти удвоилось. Часть Океании (архипелаг Гилберта, Эллис и Токелау, многие атоллы) уже теперь испытывают перенаселение. К 2000 г. население Океании, как предполагается, возрастет до 33 млн. человек. Может возникнуть необходимость переселения части островитян на другие территории.

Талассоатрактивность, т. е. притяжение населения к морю,- не абсолютный закон и не свойство "духа" того или иного народа, в чем пытаются убедить некоторые защитники "морской политики" капиталистических государств. Тяга к морю возникает только на определенных этапах социально-экономического развития и лишь в определенных природных условиях.

Притяжение населения к морским берегам наблюдается и в нашей стране, хотя не в такой мере и форме, что объясняется планомерным воздействием на этот процесс и задачами освоения богатых внутриконтинентальных ресурсов. Интенсивное развитие производительных сил, например, в береговой зоне Черного и Азовского морей способствовало миграции к морю. Доля городского населения в населении приморских областей увеличилась за период с 1959 по 1983 г. с 30 до 36%. Темпы прироста населения приморских городских поселений УССР за 1970- 1983 гг. были выше, чем в целом по

Азовско-Черноморскому и другим морским регионам страны, а также по сравнению с городским населением УССР и страны в целом. Освоение ресурсов Сибири и Дальнего Востока, ввод в действие Байкало-Амурской магистрали, быстрое развитие торговых связей со странами Тихоокеанского бассейна усиливают нагрузку на тихоокеанские порты Советского Союза. Это проявилось и в создании нового перспективного порта Восточный в бухте Находка.

Вместе с тем размещение населения в нашей стране не способствует интенсификации освоения ресурсов океана, особенно северных морей. В приморских поселениях в настоящее время (на 1985 г.) проживает немногим более 20 млн. чел.-7,4% населения страны. При этом 72% приморского населения живет в береговой зоне Азовского, Черноморского и Балтийского морей, а на арктическом и тихоокеанском побережьях - всего 14,8%.

Вклад морского всемирного хозяйства в мировой национальный доход пока что невелик, составляет всего 4-5%, однако наблюдается тенденция его роста. В середине 60-х годов: валовый продукт морского хозяйства можно было оценить примерно в 40 млрд. долларов, к началу 80-х годов он вырос в четыре раза, в середине 80-х годов превысил 400 млрд. долл., из них примерно половину давали добыча и переработка морской нефти и газа, около 110-120 млрд. долларов перевозки грузов и пассажиров морским транспортом, 55-60 млрд. долл.- выгрузка морской рыбопродукции, более 50 млрд. долларов- услуги индустрии досуга. Остальное падало на строительство трубопроводов, добычу угля и другие виды хозяйственной деятельности.

Морское всемирное хозяйство - совокупность национальных морских хозяйств, под которыми следует понимать ту сферу национального хозяйства, в которой происходит использование ресурсов и пространств Мирового океана.

Морское хозяйство страны - группа взаимосвязанных отраслей и производств, расположенных преимущественно в береговой зоне морей,

обеспечивающих хозяйственную и научно-исследовательскую деятельность в морях и океанах, непосредственную эксплуатацию их природно-ресурсного потенциала, внешнеэкономические и межхозяйственные внутри страны морские связи и развитие соответствующей социально-производственной инфраструктуры.

Морское хозяйство - составная часть морской моци государства, которую образует совокупность материальных средств, обеспечивающих не только экономическое и научное освоение Мирового океана, но и защиту его интересов . Роль морского хозяйства в экономике той или иной страны определяется ее географическим положением, специализацией в международном разделении труда, уровнем развития производительных сил и т. д. Так, экономика Японии во многом зависит от океана. Япония занимает первое место в мире по рыболовству, судостроению, в стране широко развита марикультура, велика зависимость страны от морского транспорта, перспективна добыча "морской" нефти и газа. Велика роль океана в экономике США. 99,9% импорта (по весу) перевозится морским транспортом. Буровые скважины на шельфе дают примерно одну пятую часть производимой в стране нефти и природного газа. Ежегодно импортируется на 1,3 млрд. долл. рыбопродуктов, так как американские рыболовы только на треть покрывают потребности страны в рыбе. Рост нефтегазодобычи на шельфе способствовал энергетической независимости США, от части Западной Европы и Японии от любых региональных источников.

Структура морского хозяйства в каждой стране будет определяться, с одной стороны, природноресурсным потенциалом, который, особенно на первых этапах освоения океана, обуславливает профилирование и размещение производительных сил; с другой стороны, структура будет определяться экономико-географическим положением, меняться в зависимости от развитых в данном районе производственных мощностей и приспособливаться к ним. Как правило, морское хозяйство включает

морепромышленный, транспортный и социальный комплекс, а в ряде случаев и "сухопутные отрасли", основанные на переработке ввозимых или вывозимых грузов и создании средств освоения океана, в том числе судостроение и судоремонт, морское строительство.

Территориальные границы морского хозяйства будут определяться природно-географическими, социально-экономическими, иногда политико-административными факторами. К природно-географическим факторам следует отнести рельеф, климат, природные ресурсы и т. д. Так, в климатическом отношении непосредственное влияние моря распространяется на расстояние 10 км и более, именно в этой зоне в наибольшей мере проявляется рекреационный эффект.

Из социально-экономических факторов, влияющих на границы морского хозяйства, следует отметить структуру и размеры хозяйства, историю освоения ресурсов, степень урбанизации территории.

Территориальная дифференциация природно-ресурсного потенциала приводит к формированию природно-ресурсных районов, а те, в свою очередь, воздействуют на тип морского хозяйства на формирование экономико-географических районов. В рамках национальных хозяйств образуются территориально-экваториальные экономические районы, отвечающие требованиям, предъявляемым к экономическим районам: территориально-экваториальной целостностью, специализацией, комплексностью, управляемостью. Такие территориально-экваториальные районы, или районы преимущественно морского хозяйства, объективно складываются как в нашей стране, так и за рубежом. Можно подразделить экономико-географические районы в океане на национальные, охватывающие береговую зону и воды, попадающие под юрисдикцию прибрежного государства, и международные, где осуществляется хозяйственная деятельность и сталкиваются интересы разных государств, эксплуатирующих общий предмет труда (вне зоны национальной юрисдикции).

Современное морехозяйственное районирование и комплексообразование развивается преимущественно как отраслевое. Можно выделить геолого-экономические районы, включающие участки шельфа, характеризуемые определенным уровнем минимального дебита скважин. Такое районирование определяет экономическую целесообразность, дает основу планирования и прогнозирования освоения минеральных ресурсов.

В основе рыбохозяйственного районирования лежит экваториальная дифференциация продуктивности биологических ресурсов и степень их изъятия. В основу транспортного районирования положена общепринятая практика, связанная с объемом фрахтования в отдельных географических районах. Под рекреационным районом понимается территориальная совокупность экономически взаимосвязанных рекреационных предприятий, специализирующихся на обслуживании рекреантов, позволяющих наилучшим образом удовлетворить их потребность, используя существующие природные и культурно-исторические комплексы территории и ее экономические условия.

По мере комплексного освоения ресурсов и пространств океана неизбежно будет складываться интегральное морехозяйственное районирование, как в национальных, так и в международных рамках. Пока что и практика, и теория этого вопроса разработаны слабо.[2]

Районы морского хозяйства занимают относительно мало площади на суше. Население, производство сосредоточиваются на узкой береговой полосе. Со стороны моря пространственные ограничения морского хозяйства будут определяться акваториями портов, зонами постоянного водопользования, прибрежными разработками океанических ресурсов и т. д. в пределах территориальных вод и примыкающего к морским границам континентального шельфа и экономической зоны, которые хотя и не являются частью территории страны, но попадают под ее юрисдикцию в отношении использования природных ресурсов.

Таким образом, морское хозяйство в каждом отдельном случае выступает как экваториально-территориальный комплекс, имеющий трехзвенную структуру с центральным прибрежным звеном - основной базой освоения океана, акваториальным звеном в виде стационарных и передвижных установок, специальных судов и т. д. и глубинным материковым территориальным звеном. В функциональном отношении каждый комплекс обладает основным производством, которое может быть представлено отраслями рыбной промышленности, судостроения, морской горнодобывающей промышленностью, морской энергетикой, морским транспортом и др. С основным производством связаны производственная и социальная инфраструктура.

Исторически комплексообразующей основой морского хозяйства, как правило, выступали порты. В итоге развития функциональных взаимосвязей с отдельными береговыми промышленными комплексами порт мог превратиться в составную часть такого промышленного комплекса, обслуживая почти целиком только его нужды. Так, порт Китакюсю на о. Кюсю обслуживает металлургический центр Кокура - Яватэ. В итоге образуется портово-промышленный комплекс (ППК). В 60-70-х годах во Франции, ФРГ, Бельгии, Японии и других странах наблюдалось интенсивное развитие портово-промышленных комплексов (или индустриальных портовых зон), в которых размещались предприятия нефтеперерабатывающей, химической, металлургической, цементной и других отраслей, деятельность которых тесно связана с экспортными или импортными перевозками морским транспортом. Они занимают от нескольких тысяч до нескольких десятков тысяч гектаров и создают концентрацию производства, пагубно сказывающуюся на охране среды, здоровье жителей близлежащих районов.

В ряде случаев индустриальное развитие приморских районов на базе местного и импортного сырья приводит к созданию акваториально-территориального производственного комплекса (АТПК), в составе которого

непременно присутствует один или несколько портов. Четкую грань между крупными ППК и АТПК установить трудно. ППК, как правило, входит в АТПК. Различие, на наш взгляд, заключается в том, что комплексообразующей основой в АТПК выступает не только и не столько транспортная функция, сколько освоение ресурсов прибрежья, шельфа, открытых районов Мирового океана. Одной из функций АТПК является создание и поддержание на должном техническом уровне элементов материально-технической базы морского хозяйства (судостроение и судоремонт, электроника, производство промыслового оборудования, плавучие, морские сооружения и т. д.). Функцией АТПК обычно выступает и обработка ввозимого сырья (нефтепереработка, нефтехимия, химия, черная и цветная металлургия и пр.) или изготовление продукции, идущей на экспорт морским путем (отдельные отрасли машиностроения).

Примеры формирующихся АТПК можно видеть на побережье многих развитых капиталистических государств. На побережье Мексиканского залива (США) образовались крупные комплексы Хьюстон - Галвестон, Новый Орлеан - Батон-Руж, Бомонт - Порт-Артур и др. Все вместе они составляют крупный промышленно-портовый район США, общий грузооборот которого превышает 550 млн. т.

Интенсивное судоходство и расширение добычи нефти, газа и серы на шельфе способствовало развитию судостроения и производства оборудования, размещению смежных производств и обеспечивающих предприятий. Здесь расположено более 40 верфей США, производящих суда внутреннего плавания, буровые платформы, рыболовные суда; оборудованы базы обеспечения, вертолетные площадки и пр. Большое внимание уделяется судоремонту. Богатейшие энергетические и химические ресурсы шельфа района, импорт нефти и химического сырья способствовали формированию здесь мощной химической промышленности. На побережье Мексиканского залива производится 2/3 всех выпускаемых в США полимерных материалов, 1/4 удобрений, ядохимикатов. Здесь, на участке от Хьюстона до Батон-Ружа,

сосредоточено до 1/3 нефтеперерабатывающих мощностей страны и размещена цветная металлургия, работающая на сырье, ввозимом из стран Карибского бассейна.

В мировом капиталистическом хозяйстве ГПК и АТПК складываются стихийно. Большие возможности планомерного создания приморских комплексов имеются в странах социализма. На основе господства общественной собственности в этих странах формируется взаимоувязанный комплекс производств, расположенных преимущественно в береговой зоне морей, обеспечивающий рациональную эксплуатацию природно-ресурсного потенциала и развитие внешнеэкономических морских связей в интересах всей страны. Становление и развитие таких комплексов не всегда проходит гладко: мешают ведомственный или местнический подход и т. д.

Крупнейший морехозяйственный комплекс - Украинско-Черноморский - образовался в северо-западном Черноморье. В его состав входят порты и предприятия морского хозяйства Одессы, Ильичевска, Белгород-Днестровского, Николаева, Херсона и др. На этот комплекс приходится 25% внешнеторговых морских перевозок страны, здесь действует международная паромная переправа Ильичевск - Варна, вблизи Одессы работают транспортно-химический комплекс и Днепро-Бугский глиноземный портово-промышленный комплекс, созданы базы океанического рыболовного флота и т. д. Украинско-Черноморский море-хозяйственный комплекс специализируется на внешней торговле, судостроении, океаническом рыболовстве, переработке экспортно-импортного сырья (глинозема, аммиака, зерна, сахара-сырца и др.).

Азовский морехозяйственный комплекс формируется на основе освоения биологических ресурсов моря, развития марикультуры и портовой металлургии. Здесь функционируют межотраслевой портовый комплекс, включающий комбинаты: металлургический "Азовсталь" (Жданов) и Камыш-Бурунский железорудный (Керчь) со специализированными морскими причалами.

В Балтийском море можно выделить морехозяйственные комплексы: Ленинградский, Калининградский, Литовский, Латвийский, Эстонский. Ленинградский морехозяйственный комплекс включает порты Ленинград, Выборг, Высоцк, одно из крупнейших в стране Балтийское морское пароходство, судостроительные и судоремонтные предприятия, производство оборудования и приборов для морского хозяйства.

Важное значение на севере европейской части страны имеет Мурманский морехозяйственный комплекс, формирующийся на побережье незамерзающей части Баренцева моря и имеющий непосредственный выход в открытый океан. Здесь находится Мурманское морское пароходство, обеспечивающее регулярную работу Северного морского пути, снабжение Арктики. Здесь широко развито океаническое и прибрежное рыболовство, обеспечивается ремонт судов, создана база по разведке и добыче морской нефти и газа, успешно действует опытная приливная электростанция, имеются возможности для широкого использования энергии приливов для выплавки алюминия из кольских кианитов.

В дальневосточных морях выделяется Южно-Приморский морехозяйственный комплекс, в состав которого входят Владивосток, Нахodka, Восточный, Посыт, Дальневосточное и Приморское морские пароходства, крупнейший в стране рыбохозяйственный комплекс, хозяйства, занимающиеся марикультурой, судоремонт. В перспективе этот комплекс включит разработку минеральных ресурсов шельфа, а также, возможно, и комплекс портовой металлургии на основе переработки конкреций.

Морехозяйственные комплексы лежат в основе морехозяйственного районирования, которое может происходить на разных иерархических уровнях. В масштабах страны все морское хозяйство следует рассматривать как единый и самостоятельный объект планирования и управления, требующий оптимального согласования морехозяйственного с природно-ресурсным районированием. В противном случае неизбежны диспропорции в

3. Ресурсы мирового океана

3.1 Минеральные ресурсы

На шельфе океанов и морей имеется много месторождений нефти и газа. Пески пляжа и аккумулятивного бенча (подводного продолжения пляжа), неуплотненные осадки шельфа, так называемые «черные пески», часто содержат руды тяжелых металлов: железо (магнетит), олово, хром, титан, цирконий, серебро, золото. Уже сейчас около 20% нефти добывается со дна морей и океанов. По некоторым оценкам, половина запасов нефти Земли находится на шельфе и в более глубоководных районах. В Мексиканском заливе признаки нефти обнаружены на глубине более 3000 м. В ближайшие годы можно ожидать существенного изменения географии морской нефтедобывающей промышленности, так как обнаружена нефтеносность или доказана перспективность шельфов, прилегающих к южным и восточным берегам Азии, Африки, Аргентины, Бразилии, США, Австралии, Новой Зеландии, Средиземного моря. [Приложение С]

Руды редких металлов обнаружены у берегов США, Австралии, Индии, Бразилии. Запасы их очень значительны и исчисляются многими миллионами тонн. В затопленных морем отложениях речных долин у берегов Малайзии, Индонезии и Таиланда добывается олово. Известно, что на Аляске много коренных и россыпных месторождений золота. Реки вынесли золотой песок в прибрежные морские районы, а волны и вдольбереговые течения переотложили их. Обнаружено золото и южнее - вдоль западного берега Северной Америки, в пределах Канады и Калифорнии. Открыты и разрабатываются богатые месторождения алмазов у берегов Юго-Западной Африки. Причем содержание алмазов в единице объема здесь больше, чем на суше, а качество их - выше. Добывается сера в Мексиканском заливе, янтарь - в Балтийском море.

Несмотря на определенные трудности, добыча полезных ископаемых в океане имеет и некоторые преимущества: не нужно строить подъездные дороги, капиталовложения иногда меньше, чем на суше.

В ближайшие десятилетия, очевидно, начнется добыча минеральных ресурсов с больших глубин. Особый интерес представляют железомарганцевые конкреции. Они покрывают дно Тихого и других океанов на глубине 3700-5000 м и более. Местами дно океана похоже на булыжную мостовую: так много там конкреций. Это в основном округлые и овальные тела диаметром в несколько сантиметров, темные, тяжелые. Кроме железа и марганца, они содержат никель, кобальт. Их общие запасы - многие миллиарды тонн.

В некоторых тропических районах (острова Океании, Шри-Ланка) для нужд строительной индустрии разрабатывают современные коралловые рифы. Добытый известняк либо подвергают обжигу и затем превращают в гашеную известь, либо используют для строительства в натуральном виде. Это приводит к разрушению уникального и красивейшего природного ландшафта, который восстанавливается чрезвычайно медленно.

В некоторых прибрежных районах, в основном тропических и субтропических широт, где испарение больше количества осадков, давно ведется добыча поваренной соли. В этих зонах недостаточного увлажнения работают опреснительные установки, вырабатывающие большие количества пресной воды для бытовых и промышленных целей. Одна из наиболее мощных установок работает в Кувейте. Таким образом, добыча пресной воды и солей из вод океана - это специфика некоторых прибрежных районов сухих тропиков и субтропиков.

На дне океана много сокровищ антропогенного происхождения. Это ценные грузы затонувших судов. География их своеобразна: они в основном лежат на малых глубинах, близ берегов. В открытом океане их мало. Суда гибнут, обычно наткнувшись на рифы, мели, прибрежные скалы. Иногда волны выбрасывают их прямо на прибрежную отмель или пляж. В настоящее время затонувшие суда покоятся главным образом у берегов Англии, Франции, Флориды, островов Вест-Индии.

Основные районы морской добычи нефти - это Венесуэльский залив, шельфы Мексиканского залива и штата Калифорния, Персидский залив, некоторые районы Гвинейского залива (у Западной Африки), Северное море, отмели у берегов Аляски, Перу, Эквадора, а также Каспийское море.

3.2 Биологические ресурсы

Обзор отдельных отраслей хозяйства начнем с рыбной промышленности. Ее географическое размещение в значительной мере зависит от распределения промысловых рыб и других организмов, что, в свою очередь, обусловлено основными чертами физической географии океана и изменчивостью условий в нем. В высоких и частично в умеренных широтах океана в холодных водах преобладают условия, благоприятные для промысловых скоплений рыб; в теплых водах низких широт обстановка в целом мало способствует этому. В высоких широтах происходят значительные и иногда резкие изменения океанографических характеристик в течение года и в многолетнем ряду. В этих районах много рыб, хотя и имеют место сильные колебания запасов из года в год и большие сезонные миграции.

В планетарном масштабе выделяются: высокопродуктивные пояса - субполярные и частично умеренные; относительно продуктивный - экваториальный; малопродуктивные - субтропические и тропические; неблагоприятные для ведения промысла, с малоизвестной величиной продуктивности - полярные пояса.

В шельфовых морях скоплений рыб значительно больше, чем в глубоководном открытом океане. Над шельфом много пищи, на самом шельфе находятся удобные места для нереста, естественные убежища.

В пелагических водах, как в высоких, так и в низких широтах рыбы скапливаются в основном в зонах гидрологических фронтов, где встречаются воды разного происхождения и свойств (температура, соленость), приносимые в эти районы разнонаправленными течениями. Особо выделяется зона полярного фронта, идущая извилистой прерывистой полосой между

водами теплого и холодных течений. Это районы Ньюфаундленда, Гренландии, Исландии, Норвежское море в Атлантике, Курильских и Японских островов в Тихом океане с обилием планктона и рыб. Кроме того, многие рыбы, встречая на пути своих миграций стену других вод, вынуждены перед ней останавливаться, двигаться вдоль нее, постепенно приспосабливаясь к изменению условий.

Советский исследователь профессор Т.С. Расс разделил всех рыб океана на промысло-географические комплексы: арктический, насчитывающий около 20 промысловых видов (в том числе многие проходные); северобореальные (атлантический и тихоокеанский), включающий 40 - 50 видов и большое количество особей (сельдь, треска, горбуша, кета и др.); южнобореальный, охватывающий более 50 видов и значительное количество особей (сардина, скумбрия, ставрида, анчоус); в южном полушарии этому комплексу соответствует северонотальный; тропический, содержащий 100 - 120 видов, но меньшее число рыб каждого вида (тунцы, меч-рыба, рифовые рыбы).

Над шельфом, на 5% площади океана, добывается около 90% рыбы.

Сейчас промыслы охватывают приблизительно 20 - 25% площади океана. Как видно, географическое распределение добычи в значительной мере определяется океанографическими условиями.

В шельфовых водах добываются не только донные и придонные рыбы (треска, камбала, морской окунь, спаровые), но и большие количества пелагических рыб; сельдевые, анчоусы, ставрида, скумбрия, мелкие тунцовые и др. Они держатся в верхних слоях вод над шельфом или совершают суточные вертикальные миграции вверх-вниз.

В результате такого распределения по природным поясам в уловах преобладают холодолюбивые рыбы (тресковые; сельдевые, лососевые, морские окунь и т. д.). Из-за трудностей плавания во льдах практически не используются рыбы приполярных вод. В пределах низких широт наибольшее

количество рыбы добывается в районах постоянных и меньше - сезонных подъемов вод. В открытом океане промысел в общем невелик.

В географическом плане различаются районы интенсивного и экстенсивного рыболовства. В первых добыча достигает нескольких тонн с 1 км² в год, во вторых - лишь несколько килограммов с 1 км². Районы экстенсивного лова - это, в частности, открытые воды низких широт, где ведется так называемый «тунцовый» промысел, дающий различных тунцов, крупных макрелей, марлинов, парусников, меч-рыбу, а также акул. Сюда же относятся районы китобойного промысла в северной части Тихого океана, в Антарктике и др.; прибрежные районы местного промысла рыбы и нерыбных объектов, т. е. моллюсков, ракообразных, иглокожих, преимущественно у берегов Западной и Восточной Африки, Южной и Юго-Восточной Азии, Океании.

С другой стороны, выделяются сравнительно небольшие по площади районы интенсивного лова рыб и некоторых других животных в шельфовых водах высокой биологической продуктивности, частично над верхней частью склона. Это - районы Северо-Западной и Северо-Восточной Атлантики, северной части Тихого океана и прилегающих морей, апвеллинга у берегов Калифорнии, Северо-Западной и Юго-Западной Африки, Перу, банка Кампече и устье Миссисипи и др. Здесь с 1 км² добывают более тонны рыбы в год. Далее следуют районы средней интенсивности промысла пелагических рыб (сельдь, сайра, мелкие тунцы): Норвежское и Гренландское моря, некоторые части Северной Атлантики, воды Японских и Курильских островов, у берегов Калифорнии.

В результате многолетних изменений условий отдельные районы из высокопродуктивных могут на ряд лет превратиться в относительно малопродуктивные (например, в Северной Атлантике). Аналогичные явления наблюдаются у берегов Перу. Наоборот, малопродуктивные районы на какое-то время становятся довольно высокопродуктивными. Однако, несмотря на большое значение этих колебаний, особенно многолетних, они не могут

повлиять на общегеографическое распределение условий в океане. Для изменения общей картины необходимы геологические периоды времени.

В океане сложилось несколько районов международного рыболовства, различающихся ассортиментом вылавливаемой рыбы, физико-географическими условиями, способами лова и т. д.

Один из старейших - северо-восточная часть Атлантического океана с прилегающими морями, область субполярных и умеренных вод. Это район по преимуществу лова над шельфом, на сравнительно малых глубинах Северного, Балтийского, Баренцева, прибрежных мелководий Норвежского и Гренландского морей, Ла-Манша. Добываются треска, сельдь, камбала, морской окунь. Лов ведется донным тралом. Над большими глубинами Норвежского моря, в зоне гидрологического фронта, сельдь ловят пелагическим (разноглубинным) тралом и дрифтерными сетями.

Северо-Западная Атлантика по океанологическим условиям, видовому составу добываемых рыб и способам лова сходна с Северо-Восточной. В обоих районах промысел постепенно выходит на большие глубины - 1000 - 2000 м.

У Северо-Западной и Западной Африки промысел основывается на больших скоплениях разнообразных рыб в области подъема вод и близ него, главным образом над шельфом, склоном, многочисленными подводными возвышенностями (Метеор, Дасия и др.) и отчасти в пелагиали. Так как здесь встречаются теплые и холодные воды, то промышляют рыб умеренного, субтропического и тропического поясов - сардину, ставриду, скумбрию, спаровых, рыбу-саблю, акул - и беспозвоночных - креветок, лангустов, кальмаров.

В сходных океанографических условиях подъема вод на узкий шельф в субтропических и тропических широтах сформировался рыбопромысловый район у Юго-Западной Африки с траловым и кошельковым ловом мерлазы, южноафриканской сардины и др.

Западная часть Средней Атлантики - это типичный экваториально-тропический промысловый район, в целом малопродуктивный, с прибрежным ловом местного значения тунцовых и акул в пелагиали, с траловым промыслом рыб (ронко, лутианы, эпинефелюсы) над шельфом в зонах подъема вод (банка Кампече, Тринидад - Венесуэла).

Северо-западная часть Индийского океана очень богата рыбами. Однако развитию рыболовства здесь препятствует чрезвычайно низкий уровень развития техники в прилегающих странах Восточной Африки и Арабского Востока, слабое знание ресурсов и условий. В результате биологические богатства очень сильно недоиспользуются. Вылавливаются сардина, ставрида, спаровые, а вдали от берега - тунцы. В Индийском океане нет ни одного большого рыбопромыслового района.

В северной части Тихого океана сформировались рыбопромысловые районы, в какой-то степени сходные с североатлантическим: шельфовые в субполярном поясе, где вылавливаются треска, сельдь, угольная рыба, морской окунь, палтус, камбала и крабы, и районы пелагического лова сайры. [Приложение Б]

Необычайно продуктивен очень небольшой по площади (200 тыс.км²), недавно образовавшийся район крупного промысла у берегов Перу. В силу исключительно благоприятных океанографических условий (подъем вод) и предельно короткой пищевой цепи (фитопланктон - промысловая рыба) добываются огромные количества анчоуса. Он перерабатывается на кормовую муку. Однако, как показал опыт последних лет, ориентация промышленности лишь на один вид рыб делает промысел очень неустойчивым, и уловы колеблются от 10 до 2 млн.т. в год. Поэтому целесообразно одновременное освоение лова имеющихся здесь в изобилии других рыб: мерлuzzi, ставриды, скумбрии, кохинобы.

В открытой части тропических широт Тихого океана развит промысел тунцовых, но добыча на единицу площади невелика в связи с общей малой биологической продуктивностью пелагических вод низких широт.

Таким образом, основной лов ведется над шельфом умеренных и субполярных поясов, над шельфом низких широт в зонах подъема вод, во фронтальных зонах пелагиали умеренных широт. Значительно меньше рыбы ловится в пелагиали низких широт.

В водах Антарктики постепенно сокращается промысел китов и начинает развиваться рыболовство, в первую очередь лов различных видов нототений, а также криля. Есть много трудностей для развития рыбной промышленности в этом районе: большая удаленность от развитых стран, суровые климатические условия, ледовые явления (морские льды, айсберги), частые штормы, отсутствие баз снабжения, недостаточная изученность океана и рыб. Для дальнейшего развития рыбной промышленности необходимо освоение: больших глубин над склоном и подводными возвышенностями; пелагиали; рыб Антарктики; беспозвоночных (криль, кальмары); не используемых в настоящее время рыб шельфа; малоценных рыб.

Каждая из этих задач требует решения различных вопросов: технических (лов на больших глубинах), экономических, технологических (переработка малоценных рыб и беспозвоночных), международно-правовых (совместное, несколькими странами, использование ресурсов прибрежных вод), биологических и др.

В последние десятилетия все более очевидной становится необходимость развития марикультуры, т. е. искусственного разведения морских животных и растений и акклиматизации водных организмов. В России, США, Японии, Франции и некоторых других странах были созданы искусственные нерестилища, рыбоводные заводы, форелевые и устричные хозяйства; выращивается рыба в садках. Естественно, что в этом направлении предстоит сделать гораздо больше. На океане переход от «охотничьего» типа хозяйства к «животноводческому» только еще начинается. Весь океан представляет собой гигантское поле охоты, и лишь очень небольшие участки эстуариев, лагун и других заливов у берегов некоторых стран превращены в пастбища «одомашненных» рыб, ракообразных, моллюсков.

развитии и размещении производительных сил, конфликты между видами хозяйственной деятельности и ущерб природной среде.

2.Морской транспорт

Морской транспорт имеет первостепенное значение для осуществления внешнеэкономических (межгосударственных, межконтинентальных) связей. Он обеспечивает более 4/5 всех международных перевозок. В их составе особенно велика доля массовых грузов (нефть, нефтепродукты, руды, уголь, зерно и др.). Но в последнее время увеличивается доля контейнерных перевозок так называемых генеральных грузов (готовых изделий и полуфабрикатов). Наряду с межконтинентальными, межгосударственными перевозками, морской транспорт осуществляет в больших размерах перевозки грузов большим и малым каботажем в пределах своей страны. Большой каботаж — это плавание судов между портами разных морских бассейнов (например, Владивосток — Новороссийск, Новороссийск — Архангельск); малый каботаж — перевозки между портами одного моря (Новороссийск — Туапсе). По грузообороту и производительности труда морской транспорт существенно превосходит другие виды транспорта. Себестоимость перевозок грузов морским путем самая низкая на транспорте. Наиболее эффективно использование морского транспорта при транспортировке грузов на большие расстояния. Морские перевозки во внутренних сообщениях менее эффективны. Для осуществления перевозок морской транспорт имеет сложное многоотраслевое хозяйство: флот, морские порты, судоремонтные заводы и др. Морские перевозки обслуживает несколько десятков тыс. судов, общим тоннажем более 550 млн брутто-регистровых тонн (бр-рег т) Из общего состава мирового торгового флота 1/3 судов зарегистрировано под флагами промышленно развитых стран, 1/3 — также принадлежит судоходным компаниям развитых стран, но плавает под «удобными» (дешевыми) флагами развивающихся стран, менее 1/5 — доля развивающихся стран, остальное приходится на долю стран с переходной экономикой. Самые большие флоты имеют Панама (112 млн бр-рег т), Либерия (50), Багамские острова (30), Мальта (27), Греция (26), Кипр (23), Норвегия (22), Сингапур (22), Япония (17), КНР (15). Однако мировое

лидерство Панамы, Либерии, Кипра и Багамских островов весьма условно, так как значительная доля их флотов является собственностью США и западноевропейских стран (в том числе Франции, Великобритании, ФРГ), использующих политику «удобного» флага для уклонения от высоких налогов. [Приложение А]

Примерно 40% всего флота мира — танкеры, осуществляющие международные перевозки нефти и нефтепродуктов. Общее количество морских портов на Земле превышает 2,2 тыс., но так называемых мировых портов, т.е. портов-гигантов, перегружающих ежегодно более 100 млн.т грузов 17 (см таблицу). Морских портов с грузооборотом 50-100 млн т – 20; портов с грузооборотом 20-50 млн. т в мире около пятидесяти.

Порты с общим грузооборотом 50-100 млн т: Токио, Китакюсю, Кобе, Осака, Кавасаки, Куре (Япония); Нинбо (Китай); Нью-Йорк, Филадельфия, Тампа, Валдиз (США); Ванкувер (Канада); Тампико (Мексика); Тубаран (Бразилия); Марсель, Гавр (Франция); Гамбург (ФРГ); Лондон (Великобритания); Генуя (Италия); Александрия (Египет); Мина-Эль-Ахмади (Кувейт); Харк (Иран); Рас-Таннурा (С.Аравия); Ричардс-Бей (ЮАР). Анализ перечня крупнейших портов мира показывает, что значительная часть из них (11 из 17 крупнейших) расположена в Азии. Это говорит о возрастающей роли Азиатско-Тихоокеанского региона в мировом хозяйстве. Все основные морские порты подразделяются на два типа: универсальные и специализированные. Большая часть портов мира универсального типа. Но наряду с универсальными есть порты, специализированные по вывозу нефти (например, Рас-Таннурा, Мина-Эль-Ахмади, Харк, Тампико, Валдиз), руды и угля (Тубаран, Ричардс-Бей, Дулут, Порт-Картье, Порт-Хедлен), зерна, лесоматериалов и других грузов. Специализированные порты распространены в основном в развивающихся странах. Они ориентированы на погрузку товара, являющегося предметом экспорта данной страны. В структуре мировых морских перевозок в последние десятилетия происходили изменения: до начала энергетического кризиса главной чертой этих

изменений было увеличение доли наливных грузов (нефть, нефтепродукты и газ). В связи с кризисом доля их стала снижаться, тогда как доля сухогрузов и генеральных грузов (готовых изделий и полуфабрикатов) возрастает. Хотя необходимо отметить, что в целом объемы морских перевозок, в том числе и нефтепродуктов, растут.

Основные направления морских перевозок: 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. 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 выходят 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. Третье место по объему морских перевозок занимает Индийский океан, к берегам которого выходят 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.

В то время как размещение рыбной промышленности определяется в основном физической географией океанов, география морского транспорта в значительной мере обусловлена географией суши, притом не только и не столько прилегающих к морю районов, сколько всей земной суши.

Основные особенности экономической географии суши, имеющие существенное значение для географии морского транспорта, следующие:

- 1) расположение высокоразвитых индустриальных и индустриально-аграрных стран преимущественно в умеренном и частично в субтропическом поясе северного полушария (США, Канада, страны Западной Европы, Россия, Япония);
- 2) крайне неравномерное размещение месторождений нефти и некоторых других минеральных ресурсов и их добычи, сосредоточение значительных нефтяных запасов в странах Арабского Востока;
- 3) географические различия в распространении сельскохозяйственных культур, обусловленные различиями в климате (тропические культуры: кофе, сахарный тростник, чай, какао -- в низких широтах, пшеница - в более высоких);
- 4) сравнительно слабое развитие промышленности, особенно обрабатывающей, в развивающихся странах Южной Азии, Африки, Латинской Америки.

Это определяет основные грузопотоки: перевозку нефти из стран, прилегающих к Персидскому заливу, в Западную Европу, Японию, США; обмен промышленными изделиями между развитыми странами Европы, Северной Америки, Японией; перевозки сельскохозяйственной продукции и сырья из развивающихся стран в высокоразвитые; перевозки промышленных изделий в развивающиеся страны, особенно в нефтедобывающие страны Ближнего Востока.

4. Экономико-географическое районирование мирового океана

Преемственность экономико-географического районирования суши и Мирового океана предопределяет некоторые общие и различные для этих сфер черты.

Принципиальное отличие экономико-географического районирования океана от аналогичного районирования суши заключается в том, что последнее охватывает преимущественно освоенные территории со сложившейся производственной структурой, тогда как океан районируется в процессе его хозяйственного освоения.

Следуя формулировке С. В. Михайлова, экономико-географический район Мирового океана — это часть его акватории, отличающаяся от других природными условиями и ресурсами, уровнем и перспективами их использования и профилем специализации хозяйства.

В таком понимании морские экономико-географические районы складываются под влиянием определенных районаобразующих факторов. Один из основных среди них — производственный фактор. Он основан на соответствии производственных отношений и производительных сил. Производственные отношения оказывают решающее влияние на уровень и организацию производительных сил морских районов, специализацию их хозяйства. Производительные силы в общем формируют хозяйственный облик экономико-географических океанских и морских районов.

Важнейший районаобразующий фактор — пространственное, или географическое, разделение труда. Оно представляет собой такое разделение общественного труда, при котором производство и потребление определенной продукции пространственно разобщены. На этой основе между районами производства продукта и районами его потребления возникают экономические связи, материальным выражением которых служит товарный обмен, осуществляемый с помощью транспорта. Географическое разделение труда обуславливает специализацию хозяйств морских районов, что

способствует повышению производительности труда в них и приводит к необходимости товарообмена.

Весьма существенный фактор районаобразования на Мировом океане — уровень материально-технической базы человеческого общества. Это особенно ярко проявляется в настоящее время, в век научно-технической революции. Создание специальной техники, способной функционировать в морской среде, позволяет расширять пределы освоения океана, вовлекать в сферу производства дополнительные виды природных ресурсов, прокладывать новые морские пути и т.п., что способствует формированию определенных хозяйственных районов в океанах и морях. Низкий уровень морской техники в древние времена ограничивал добычу биологических ресурсов и судоходство прибрежной зоной океана, ныне современная техника вывела рыболовство и мореплавание в открытые пространства океанов и морей, создав тем самым условия для формирования промысловых и транспортных океанских районов.

Некоторые приморские участки суши с хорошо развитыми отраслями морского производства могут стать центрами образования районов в океанах и морях. Такие центры играют роль районаобразующих факторов в открытых районах Мирового океана. К примеру, мурманское побережье и Баренцево море стали отправными пунктами развития рыболовства в Северной Атлантике, где с течением времени сформировались крупные промысловые районы Мирового океана.

Большое значение для формирования районов в океане имеют природные ресурсы, которые во многом определяют хозяйственную специализацию района. Вполне естественно, что на базе минеральных полезных ископаемых складывается один профиль хозяйства, на основе топливных ресурсов — другой, биологических — третий ит.д.

Районаобразующие факторы действуют объективно независимо от сознания человека, а их проявление зависит от исторических условий. Экономико-географический район Мирового океана — это не только

пространственное понятие, но и общественно-историческая категория, неразрывно связанная с уровнем технической вооруженности общества. Так, усовершенствование судов и техники привело к созданию в различных частях Мирового океана районов нефтедобычи с определенным профилем хозяйства, производственными связями, пространственными контурами и т. д. А разработка в перспективе специальных средств для промышленной добычи железомарганцевых конкреций при воздействии других районаообразующих факторов приведет к возникновению в Мировом океане иных по хозяйственной специализации районов.

Экономико-географическим районам Мирового океана, учитывая его глобальные пространства, свойственны определенное положение и значимость в мировом хозяйстве. К примеру, северные части Тихого и Атлантического океанов — два центра мирового рыболовства, воды Антарктики — главные районы мирового китобойного и крилевого промыслов, Северная Атлантика — средоточие международных морских путей и т. д.

В отличие от экономико-географических районов суши, для которых характерна взаимосвязь, основная черта тех же районов Мирового океана — связь каждого из них с берегом, материально выраженная в морских перевозках от промысловых районов к берегу и обратно. Берег — отправное и конечное звено хозяйственной деятельности на Мировом океане независимо от ее вида и места, будь то добыча биологических и топливных ресурсов или прокладка кабельной сети по дну океанов и морей.

Структура хозяйства морских экономико-географических районов включает в себя рыбную, нефтедобывающую, химическую, горнорудную промышленность, морской транспорт. Однако на современном уровне освоения океана эти отрасли в совокупности встречаются редко и межотраслевые производственные связи довольно ограничены. Более того, с экологических позиций рыболовство и добыча нефти трудносовместимы на сравнительно ограниченных пространствах, так как биологическая

продуктивность, а следовательно, уровни добычи во многом зависят от качества морской среды, на которое отрицательно влияют морские нефтепромыслы. Это хорошо иллюстрирует пример Северного моря, где с развитием добычи нефти снизились уловы рыбы.

В морских экономико-географических районах существует комбинирование и кооперирование производства. Однако в отличие от суши, где предприятия, работающие по принципу кооперирования и комбинирования, пространственно разобщены, в морских условиях они либо объединены, либо находятся в непосредственной близости. Так, переработка биологических ресурсов обычно производится на самом добывающем судне или на плавучих базах, находящихся в районах промысла. Кооперированные с ними транспортные суда, доставляющие на промысел горючее, пресную воду, продовольствие и т.п., находятся вблизи промысловых и базовых рыболово- хозяйственных судов.

Формируясь под воздействием всех этих условий, экономико-географические районы Мирового океана приобретают свою специфику, связанную с природными особенностями морской среды, характером и видами естественных ресурсов. Они не столь разнообразны, как на суше. На современном этапе развития человеческого общества они освоены в значительно меньшей степени, чем на суше. Все это отражается на объективном процессе образования экономико-географических районов в Мировом океане. Отсюда и познание сущности формирования морских районов (районирование Мирового океана) возможно пока с определенными ограничениями. В частности, из двух видов экономико-географического районирования — отраслевого и интегрального (общего) — в настоящее время применительно к океану существуют известные предпосылки только для первого из них, а для второго они возникнут в перспективе, при его дальнейшем хозяйственном использовании.

По принятым критериям, с учетом общих и специфических районно-образующих факторов, С.В. Михайлов выделил четыре транспортных района в Мировом океане.

1. Атлантический транспортный район занимает пространство между 60° с.ш. и 30° ю.ш. Для него характерны благоприятные навигационные условия (незамерзаемость, относительно небольшая протяженность морских путей и т.п.), тяготение к нему преимущественно развитых капиталистических стран. В его пределах пролегают трансатлантические пути, связывающие Западную Европу и Америку, и проходят меридиональные трассы вдоль американского и европейско-африканского побережий. Наибольшие по объему перевозки совершаются между портами Европы и Северной Америки. В структуре грузопотоков преобладают нефть, руда, каменный уголь, генеральные грузы. Пассажиры транспортируются главным образом по воздушным линиям, которые географически совпадают с океанскими путями.

2. Тихоокеанский транспортный район ограничен параллелями 40° с.ш. и 50° ю.ш. Он лежит в незамерзаемой области океана, но на юго-западе его центральной части проходят тайфуны, которые осложняют здесь судоходство. Этому району свойственны морские пути большой протяженности, которые связывают главным образом Японию и берега Азии с Америкой и Австралией. В меньшей степени здесь развиты сообщения между портами Азии и Австралии. В грузопотоках из Индийского океана в Японию преобладает нефть, из США в КНР, страны Юго-Восточной Азии – металл, промышленные изделия. Из Японии отправляют оборудование и приборы, а из стран Юго-Восточной Азии – сырьевые грузы (руды, джут, каучук и т.п.). В Тихоокеанском транспортном районе преобладает грузообмен, свойственный системе «развитые – зависимые страны», так как к нему выходит значительное количество экономически слаборазвитых стран и несколько индустриально развитых государств. Пассажироперевозки осуществляют в основном воздушный флот по трансокеанским и межконтинентальным путям.

3. Индийский транспортный район расположен примерно между параллелями 15° с.ш. и 45° ю.ш. и характеризуется благоприятными для плавания навигационными условиями. Этот район со значительным “удельным весом” транзитных путей, связывающих Атлантический и Тихий океаны. Частично они проходят через Красное море и Суэцкий канал, частично - вокруг Африки. Кроме того, здесь пролегают и трансокеанские маршруты из стран Африки в Индию, Индонезию, Австралию, из Индии – в порты австрало-азиатских морей и к берегам Австралии. Наиболее интенсивно судоходство в северной части Индийского транспортного района, главным образом по транзитным морским путям. Структуру грузопотоков определяют нефть, руды цветных металлов, каучук, джут, рис, чай, вывозимые из индоокеанских стран, и промышленные товары, ввозимые к ним. Транзитом следуют сырьевые и генеральные грузы. В этом транспортном районе сравнительно велики пассажирские перевозки(в основном на местных линиях южно-азиатских стран).

4. Район Персидского залива и Средиземного моря занимает промежуточное положение между Атлантическим и Индийским транспортными районами. Он отличается узкоспециализированным нефтяным профилем перевозок. При этом они имеют одностороннее направление: порты Персидского залива- получатели грузов. Кроме того, здесь развита сеть нефтепроводов. В результате агрессивных действий Израиля прекращались морские перевозки нефти в годы, когда не действовал Суэцкий канал. В настоящее время они возобновлены и район продолжает выполнять свои транспортные функции.[6]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе моей курсовой работы мы рассмотрели основные направления мировых грузопотоков: 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.

Морехозяйственные комплексы лежат в основе морехозяйственного районирования, которое может происходить на разных иерархических уровнях. В масштабах страны все морское хозяйство следует рассматривать как единый и самостоятельный объект планирования и управления, требующий оптимального согласования морехозяйственного с природно-ресурсным районированием. В противном случае неизбежны диспропорции в развитии и размещении производительных сил, конфликты между видами хозяйственной деятельности и ущерб природной среде.

Основные районы морской добычи нефти - это Венесуэльский залив, шельфы Мексиканского залива и штата Калифорния, Персидский залив, некоторые районы Гвинейского залива (у Западной Африки), Северное море, отмели у берегов Аляски, Перу, Эквадора, а также Каспийское море.

Из всех рассмотренных видов районирования лишь экономико-географическое в наибольшей степени отвечает задачам, поставленным в этой работе, поэтому оно рассматривается самостоятельно и более подробно, чем другие виды. В нем прослеживаются черты и статистического, и экономического, и экономико-экологического районирования, но есть и своя специфика. Она заключается в том, что главное место здесь занимает хозяйство, которое понимается нами как совокупность объектов производственной и непроизводственной сфер. Кроме того, в экономико-географическом районировании, как, впрочем, и в других видах районирования, появляются свои особенности, когда объектом исследования становится Мировой океан.

Мировой океан является неотъемлемой частью жизни и существования человечества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Журнал География - [Электронный ресурс] Крупнейшие морские порты мира. // <http://geo.1september.ru/article.php?ID=200600113> (14.12.2018)
2. Максаковский В.П. Географическая карта мира: учебное пособие. - Дрофа 2012, - 495с
3. Морское хозяйство, Океан – ресурсы и хозяйство, энергия океана, полезные ископаемые, рыбные запасы, морской транспорт. [Электронный ресурс] // <http://www.matrixplus.ru/oceanrh-006.htm> (15.12.2018)
4. Мировое рыболовство – Географическая картина мира. [Электронный ресурс] // https://www.e-reading.club/chapter.php/127765/126/Maksakovskii_-_Geograficheskaya_kartina_mira_Posobie_dlya_vuzov_Kn._I_Obshchaya_harakteristika_mira_Global%27nye_p--chestva.html (14.12.2018)
5. Океаны: Энциклопедический путеводитель. – М. : Махаон, 2007. – 304с.
6. Предмет и задачи экономической географии. [Электронный ресурс] // https://www.bymgeo.ru/materialy/chetvertyi_kurs/geographiya-mirovogo-okeana-ctenie/2129-predmet-i-zadachi-ekonomiceskoy-geografii.html (17.12.2018)
7. Пирожник М.М., Рылок Г.Я., Еловичева Я.К. География Мирового океана / Пособие для студентов, 2-е издание – Минск: Тетра Системс, 2007. – 320с.
8. Районирование Мирового океана. [Электронный ресурс] // <https://studfiles.net/preview/2983419/page:56/> (12.12.2018)
9. Твёрдые полезные ископаемые шельфа. [Электронный ресурс] // <https://geographyofrussia.com/tverdye-poleznye-iskopаемые-shelfa-i-mirovogo-okeananaходящиеся-v-zone-interesov-rossii/> (12.12.2018)
10. Рогачёва И.А. Планета Мировой океан: учебное пособие. / И.А.Рогачёва.- СПб.: Гуманитарная Академия, 2008. – 744с.
11. Эдвардс Гермиона, Рассел Холли Океан, Росмжн-Пресс -, 2010. -149с.
12. Экономическая география мирового океана. [Электронный ресурс] // <http://www.okeanavt.ru/ekonomisheskay-gearafia-okeana.html> (10.12.2018)
13. Экономическая география мирового океана. [Электронный ресурс] // <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/30547/1/%D0%BA%D1%83%D1%80%D1%81%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D0%B8%D0%B9.pdf> (12.12.2018)
14. Экономическая география мирового океана. [Электронный ресурс] // <http://vseprostrany.ru/index.php/2011-12-03-17-28-44/2011-12-30-13-13-39/550-2012-01-01-18-46-23.html> (15.12.2018)

ПРИЛОЖЕНИЕ А



Рисунок А1 Крупнейшие морские порты по грузообороту. [1]

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

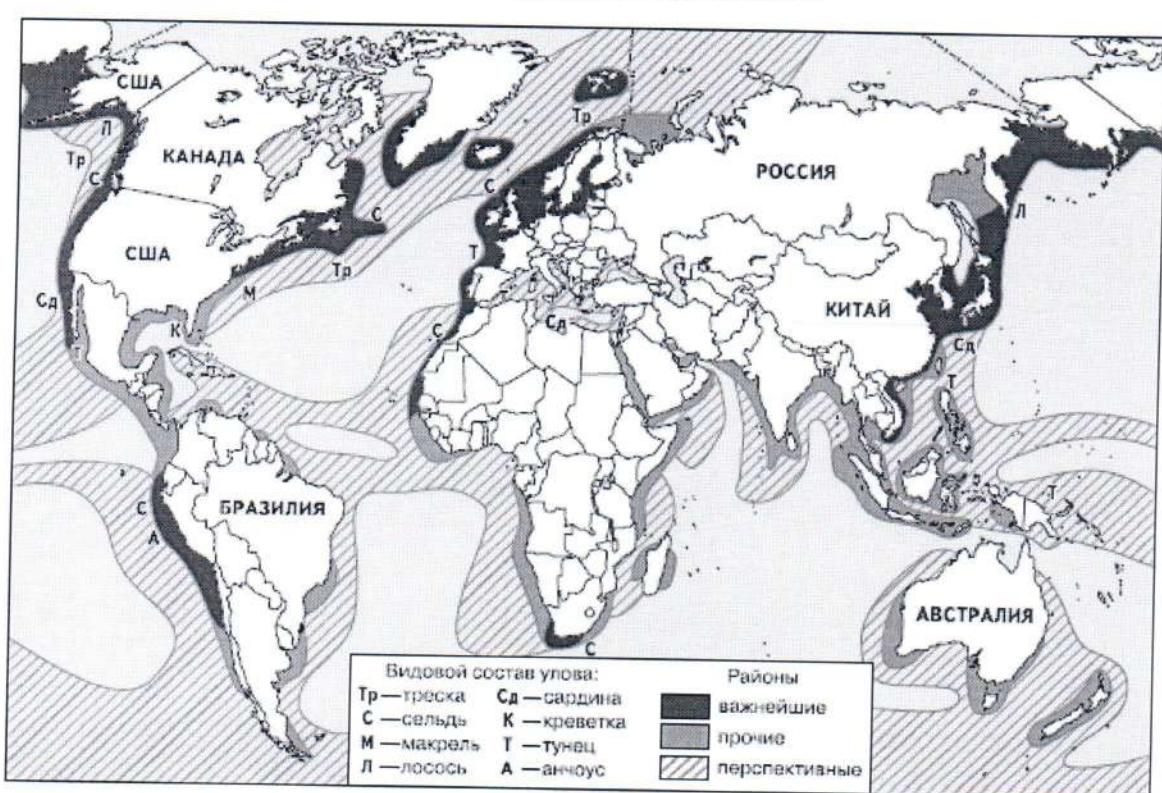


Рисунок Б1 Важнейшие районы рыболовства. [4]

ПРИЛОЖЕНИЕ В

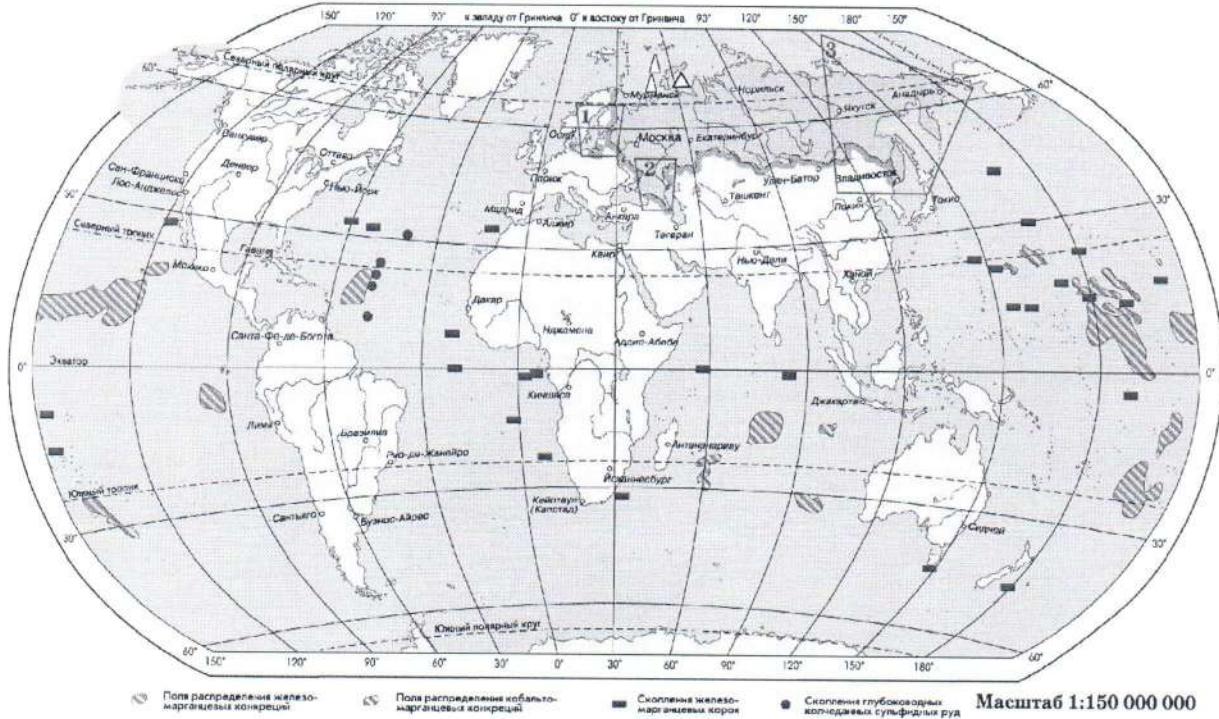


Рисунок В1 Районы добычи полезных ископаемых на морском шельфе. [9]