

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/23322>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: География

Введение 3

1. Транспортный комплекс региона, как географическая и хозяйственная категория 5

1.1. Характеристика транспорта, как отрасли хозяйства 5

1.2. Роль транспорта в размещении производительных сил и функционировании хозяйственной системы региона 12

1.3. Особенности транспортного комплекса региона-анклава 16

2. Пространственная структура и функционирование транспортного комплекса Калининградской области 19

2.1 Виды транспорта в области 19

2.1.1. Автомобильный транспорт 25

2.1.2. Железнодорожный транспорт 30

2.1.3. Водный транспорт 35

2.1.4. Воздушный транспорт 38

2.1.5. Прочие виды транспорта 40

2.2. Основные транспортные пути и транспортные узлы 41

2.3. Взаимодействие транспортного комплекса с другими отраслями хозяйства 44

2.4. Особенности межрегиональных и международных перевозок в области 47

3. Перспективы развития транспортного комплекса Калининградской области 50

Заключение 56

Список использованных источников 60

Введение

Транспортный комплекс является важной отраслью современного хозяйства любого региона, поскольку, выполняя перемещение людей и грузов между территориально разделенными хозяйственными объектами обеспечивает функционирование хозяйства в качестве единой пространственно распределенной системы. Однако, транспортный комплекс каждого региона имеет свою выраженную специфику, обусловленную территориальным размещением населения и производительных сил, природными особенностями, правовым режимом отдельных территорий и рядом других факторов. Особенно своеобразен транспортный комплекс регионов-анклавов в силу их отрезанности от основной территории страны. В современной России единственным регионом-анклавом является Калининградская область, отделенная от основной части Российской Федерации территориями постсоветских европейских государств. Данный регион, расположенный на юго-восточном побережье Балтийского моря, является весьма специфичным для нашей страны, как по времени и условиям своего появления в ее составе, так и по особенностям хозяйственных и социальных связей с остальной российской территорией и другими государствами. В состав РСФСР нынешняя Калининградская область вошла после раздела Восточной Пруссии между СССР и Польшей по итогам Великой Отечественной войны. Ее коренное население было депортировано в Германию, инфраструктура, в том числе и транспортная, в заметной мере перестроена под особенности и потребности хозяйства Советского Союза. После распада СССР в 1991 году Калининградская область оказалась отделена от основной части России территориями бывших союзных республик — Литвы, Латвии и Белоруссии. Утрата возможности непосредственного (без пересечения государственных границ) сухопутного сообщения между территорией области и основной частью России в значительной мере сказалась на особенностях организации хозяйственного комплекса региона, который является весьма чувствительным (в заметно большей мере, чем хозяйственные комплексы других регионов страны) к внешнеполитической ситуации в Европе. В настоящее время одной из важных задач национальной политики в Балтийском регионе является снижение уровня экономической и социальной зависимости региона от внешнеполитических факторов. И немаловажную роль в решении этой задачи играет и развитие транспортного комплекса области.

Целью настоящей работы является рассмотрение современного состояния и перспектив развития транспортного комплекса Калининградской области, как анклавного региона в условиях внешнеполитической напряженности на его границах. В задачи работы входит:

- Рассмотрение транспортного комплекса региона, в том числе и анклавного, как географической и хозяйственной категории;
- Анализ особенностей пространственной структуры и функционирования транспортного комплекса Калининградской области;
- Рассмотрение перспектив развития транспортного комплекса Калининградской области в условиях сохранения существующих геополитических тенденций.

Для решения поставленных задач применяются следующие методы исследования: анализ литературных и статистических источников, картографический.

Объектом исследования является Калининградская область, в качестве предмета исследования выступает транспортный комплекс Калининградской области.

1. Транспортный комплекс региона, как географическая и хозяйственная категория

1.1. Характеристика транспорта, как отрасли хозяйства

Любая хозяйственная деятельность так или иначе связана с перемещением людей и различных грузов. Особенно актуально такое перемещение для экономики, основанной на принципе разделения труда, территориальной и отраслевой хозяйственной специализации. Без искусственной системы перевозок такая экономика (а к такому виду организации хозяйства относится абсолютное большинство национальных и региональных экономических систем современного мира) не могла бы просто функционировать физически. Поэтому в качестве одной из базовых отраслей современной экономики и выступает транспорт, задачей которого является осуществление территориального перемещения грузов и пассажиров. Особенностью транспорта, как вида хозяйственной деятельности, является его многоаспектность и разносторонность. Транспорт имеет свойства отрасли производства, которые выражаются в том, что он представляет собой совокупность средств (воздушные суда, морские и речные суда, наземные транспортные средства, трубопроводы), путей (автомобильные, железные дороги) и узлов сообщения (грузовые терминалы, вокзалы, порты, аэропорты), посредством которых осуществляется обеспечение процесса воспроизводства необходимым сырьем и оборудованием, а также доставка продукции до потребителей. Основной особенностью транспорта, характеризующей его как отрасль сферы услуг, является нематериальный характер производимой продукции. Транспорт выступает в роли потребителя продукции, т. к. использует машины (транспортные средства, оборудование), топливо и другую продукцию различных отраслей экономики [1]. Транспорт использует трудовые ресурсы населения, являясь одним из крупнейших звеньев любой современной национальной экономики.

Транспорт подразделяется по способу перемещения грузов и пассажиров на группы видов и виды:

- наземный (автомобильный, железнодорожный, гужевой);
- водный (морской и речной);
- воздушный;
- трубопроводный;
- электронный;
- а также ряд иных (специфических) видов транспорта.

Виды транспорта, в свою очередь, могут подразделяться по другим признакам, основным из которых выступает характер и дальность перевозок. Здесь каждый из видов транспорта подразделяется на подвиды (названия их различаются в силу устоявшейся специфики того или иного вида транспорта), осуществляющие магистральную (в том числе межрегиональную и международную) перевозку больших партий грузов и пассажиров и обеспечивающие местную развозку (в том числе и внутригородскую). Другими критериями для выделения тех или иных более дробных страт транспорта, как отрасли хозяйства, выступают специализация на перевозке определенных типов грузов (категорий пассажиров), скорость перевозки, уровень комфортности, конструктивные особенности транспортных средств и путей сообщения и т. д.

Особенностью транспорта, как отрасли хозяйственной деятельности, является высокая склонность к образованию комплексов между его видами на различных территориях. Это связано с потребностью в доставке грузов и пассажиров «от двери до двери», что осуществлять одним транспортным средством является нерентабельным, зачастую — попросту невозможно. Выходом из этой ситуации является

формирование транспортно-логистических перегрузочных комплексов (хабов), на которых осуществляется распределение и перевалка грузов (пересадка пассажиров) с одних видов транспорта на другие. Поскольку подобные операции могут быть осуществлены только при взаимодействии нескольких видов транспорта и/или их подвидов по уровню территориальной организации перевозок, различные виды транспорта вынуждены организовывать свою деятельность таким образом, чтобы она позволяла эффективно работать всей системе перевалок, т. е. действуют в рамках комплекса.

Особенностью территориальной организации деятельности транспортного комплекса является ее выраженный линейно-узловой характер. Транспортные средства перемещаются по путям сообщения (трассам) между транспортно-логистическими узлами, перемещение груза от поставщика к потребителю и пассажира от пункта отправления в пункт назначения, как правило, носит характер последовательных перемещений на различных видах транспорта по последовательности логистических узлов. Как правило, последовательность транспортной перевозки представляет собой перемещение мелких партий грузов (групп пассажиров) местным транспортом в место концентрации для магистральной перевозки (на железнодорожную станцию, в морской порт, в аэропорт) с дальнейшим формированием крупных партий, движущихся в одном направлении и их магистральная перевозка в аналогичный пункт, в котором происходит расформирование перевозочных партий и их развозка к пунктам назначения местным транспортом. Этот же принцип в неявном виде используется и при пользовании индивидуальным транспортным средством: длительные перевозки осуществляются по трассам (линейные элементы), заезды на которые и съезды с которых осуществляются в определенных местах (на узловых элементах). Линейно-узловые элементы организации транспортного комплекса объединяются в более сложные территориальные системы — транспортные сети различной конфигурации: древовидные, радиально-лучевые, радиально-кольцевые и пр. Особенности территориальной организации транспортной сети находятся в тесной взаимосвязи с характером хозяйственной деятельности и экономической специализации, а также особенностями размещения населения и производительных сил конкретной территории. Линейно-узловая организация транспортного комплекса прослеживается на всех уровнях его деятельности: местном, региональном, национальном и мировом. Линейные и узловые элементы транспортной сети связаны транспортно-географическими взаимоотношениями [23], существенно различными по своему характеру и уровню. В целом же для транспортной системы характерна эволюция к многоуровневой линейно-узловой схеме с преобладанием дискретных (ориентированных на остановки в определенных пунктах) видов транспорта. Даже в инфраструктуре такого континуального (способного к остановке в любом месте) транспорта, как автомобильный, в верхних звеньях (на крупных трассах) преобладают элементы дискретной организации транспортного потока — скоростные участки с запретом остановок, крупные логистические пункты и т.п.

С линейно-узловой структурой формирования и перемещения транспортных потоков связана и территориальная организация технического обслуживания транспорта. Организации технического обслуживания располагаются на узловых элементах транспортной системы, причем, чем выше ранг транспортного узла, тем более разнообразна и развита система технического и сопутствующего обслуживания в нем.

Как отрасль хозяйства, транспорт в своем размещении ориентируется, прежде всего, на фактор потребителя (наличие потенциальных поставщиков и получателей грузов, а также потенциальных пассажиров) и на природно-ресурсные условия строительства и функционирования объектов транспортной инфраструктуры (наличие судоходных рек и морей, мест для устройства взлетно-посадочных полос, благоприятности рельефа и геологического строения для прокладки дорог и трубопроводов и т. п.). Потребительский фактор, применительно к транспортному комплексу подразумевает не только наличие крупных населенных пунктов, в качестве мощных потребителей транспортных услуг выступают также и крупные добывающие комплексы, большие производственные предприятия, небольшие населенные пункты с высоким оборотом временно находящихся в них лиц (города-курорты) и т. д. Другой особенностью взаимосвязи потребительского фактора размещения транспортного комплекса и его функционирования является ее сложный, взаимообусловленный характер: наличие потребителей создает потребность в формировании транспортной инфраструктуры, связывающей их, в свою очередь, наличие транспортных объектов способствует появлению на них новых потребителей, которые формируют потребность в создании новых звеньев транспортной сети и т. д. Например, появление новых автодорог может стимулировать приобретение вторых жилищ (дач) на участках вдоль них, что, как следствие, может способствовать и изменению характера системы расселения в целом [9]. Изменение численности потребителей и появление более оптимальных для использования компонентов транспортной сети приводит к снижению уровня

использования и деградации старых, ранее существовавших. Деградация отдельных звеньев транспортной сети способствует и деградации находящихся на них промежуточных потребителей транспортных услуг: малых населенных пунктов, небольших предприятий и т. п. Таким образом, развитие транспортного комплекса и транспортной сети является непрерывным процессом, проходящим в контексте общего социально-экономического развития территории.

Транспортный комплекс любой территории на стадии формирования (создания сети объектов) особенно чувствителен к фактору природных условий и ресурсов, а на стадии активной эксплуатации - к потребительскому фактору. Под влиянием резкого изменения потребительской активности транспортный комплекс может вновь резко увеличить свою чувствительность к природным факторам (невозможность увеличивать ресурсы существующих объектов инфраструктуры из-за природных особенностей территории и деградация под влиянием природных процессов слабо эксплуатируемых инфраструктурных объектов являются негативными для транспортной системы формами воздействия природных факторов в периоды резкого роста или снижения спроса на транспортные услуги). Дополнительными факторами размещения компонентов транспортного комплекса могут выступать различного рода законодательные и экологические ограничения в отводе земель (в том числе, изменения государственных и административных границ, правового статуса тех или иных территорий и земельных участков или, наоборот, политические решения о строительстве тех или иных транспортных объектов. Также в качестве дополнительного фактора размещения транспортного комплекса выступает технический прогресс: появление новых и прекращение эксплуатации ранее действовавших видов транспорта, изменение технических решений в области эксплуатации действующих в настоящее время видов транспорта, позволяющее существенно расширить географию и сезонность их эксплуатации. Прогресс может выступать и фактором повышения спроса на новые (или ранее эксплуатировавшиеся недостаточно или другим способом) виды ресурсов и их местонахождения, что приводит к существенному расширению транспортной сети, обеспечивающей доступ к ним или появлению новых объектов и видов транспорта на определенных территориях. Также прогресс в транспортной отрасли может существенно влиять на геополитическое положение тех или иных стран и регионов мира. Например, постройка Панамского канала кардинальным образом поменяла всю геополитическую ситуацию в Тихоокеанском регионе [6].

В мировой истории все социально-экономические преобразования были связаны с качественным изменением транспортной системы. Для успешного хозяйственного развития необходимо обеспечить соответствующее развитие и расширение транспортной инфраструктуры. Более того, темпы развития транспортной инфраструктуры должны несколько опережать темпы развития экономики в целом, учитывать специфические особенности развития и потребность в ней населения и всех элементов хозяйственной системы территории [14].

Особенностью транспорта, вытекающей из его функции обеспечения взаимосвязей между различными территориями, является глобальный характер транспортной системы, который означает, что в мире все транспортные системы являются так или иначе взаимосвязанными. Вместе с тем, транспортные системы различных территорий различаются по уровню и типу взаимной связности, включенности в глобальную транспортную систему. Для переходов между территориальными транспортными системами существует ряд барьеров и ограничений, возникающих как вследствие объективных технических трудностей (например, невозможности доставки грузов на островные территории вне периода навигации), так и являющихся результатами введения политических и административных ограничений (таможенного и пограничного контроля, целенаправленного ограничения транспортного строительства в определенном направлении и т. д.). Оценить уровень и характер связности территориальных транспортных систем с глобальной транспортной системой можно по нескольким количественным и качественным параметрам:

- количество, характер, режим и объем работы пунктов перехода, через которые может быть осуществлено перемещение грузов/пассажира из транспортной системы одной территории в транспортную систему другой территории;
- способ перехода в транспортную систему другой территории и время этого перехода;
- комплекс ограничений, влияющих на возможность и продолжительность перехода из транспортной системы одной территории в транспортную систему другой и характер этих ограничений (технические, экономические административные, политические).

Наиболее взаимосвязанными могут считаться транспортные системы территорий (стран, регионов), переход между которыми может осуществляться круглогодично в любое время суток простым пересечением границы без смены вида транспорта и прохождения контроля, особенно, если такое перемещение может осуществляться не только по магистральным трассам (главным дорогам), но и по транспортным путям

низкого уровня (например, межмуниципальным и проселочным дорогам). Фактически такие территориальные транспортные системы составляют единую транспортную систему, в развитии и функционировании которой наблюдаются только небольшие административные различия. Однако, такие транспортные системы крайне редки, в ряде случаев они носят характер сохранившихся от периода прежнего административного единства.

Рост взаимосвязанности национальных экономик увеличивает и потребности в международном транспортном сообщении. Проблемы развития международного транспортного сообщения в настоящее время решаются разными способами. Например, основными перспективными направлениями в развитии международной логистической инфраструктуры в Евроазиатском регионе является развитие вместе с морской транспортировкой и сухопутных транспортно-логистических сетей в рамках реализации проектов Трансазиатские железные дороги и Азиатские автомобильные дороги, а также Панъевропейские транспортные коридоры [25].

1.2. Роль транспорта в размещении производительных сил и функционировании хозяйственной системы региона

Как уже говорилось выше, транспорт является одной из базовых отраслей экономики, обеспечивающей функционирование экономической системы на различных уровнях организации. Одним из таких уровней является региональный. В Российской Федерации на уровень региона отнесено значительное число управленческих решений в области экономики и социальной сферы, на этот же уровень отнесено и распределение значительной части средств, выделяемых из федерального бюджета на развитие экономики в разных частях территории страны. Поэтому регионы выступают как в значительной мере самостоятельные территориальные экономические единицы, в которых транспортный комплекс выполняет роль связующего звена между их различными частями (например, муниципальными образованиями), а внутри

Список использованных источников

1. Абызов В. В. Специфика транспорта как отрасли региональной инфраструктуры // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки, №12, 2008. сс. 541-546.
2. Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития // Сайт Korabel.ru [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html
3. Аэропорт Храброво // Сайт Avia pro [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://avia.pro/blog/aeroport-hrabrovo>
4. Газ в Калининградскую область поведут в обход других стран // Сайт национального агентства новостей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://nsn.fm/economy/ekspert-gaz-v-kaliningrad-povedut-v-obkhod-drugikh-stran.php>
5. ГАКО. Ф. 297. Оп. 1. Д. 1. Л. 178—180.
6. Грудцын Н. А. Геополитический фактор развития транспортных систем // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле, № 4, 2016, сс. 134-143.
7. Гуменюк И.С. Формирование транспортного комплекса Калининградской области // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 3. С. 83—86.
8. Гуменюк И. С., Орлов С. В.. Калининградская область как территория потенциального формирования транспортного кластера Приморского региона // Балтийский регион, №. 3, 2014, сс. 121-131.
9. Зиятдинов З. З. Влияние второго жилища на формирование транспортных систем // Академический вестник УралНИИпроект РААСН, №. 2, 2015, сс. 46-53.
10. Инвестиционный паспорт Калининграда, 2016 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: www.klgd.ru/economy/investor/invest_pasport_2016.doc
11. Калининградская область в цифрах. 2017: Краткий статистический сборник/Калининградстат-Калининград, 2017-141 с
12. Концепция развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.balticgateway.se
13. Орлов С. В., Корнеевец В. С. Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки, №. 1, 2012, сс. 144-149.
14. Правдин Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта / Н.В. Правдин, В.Я. Негрей.М.: Транспорт.

1989. 68 с.

15. Правила проезда в Калининград на поезде // Сайт «Train Tickets.ru» [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://traintickets.ru/info/poryadok_proezda_v_kaliningrad

16. Регионы России: Социально-экономические показатели. 2017 // Сайт федеральной службы государственной статистики Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_14p/Main.htm

17. Родоман Б. Б. Экспрессный транспорт, расселение и охрана природы // Поляризованная биосфера. Смоленск, 2002.

18. Рожков-Юрьевский Ю. Д. Понятия «анклав/энклав» и «экслав» и их использование для политико-географической характеристики Калининградской области // Балтийский регион. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2013. № 1 (13). С. 149-161.

19. Рожков-Юрьевский Ю. Д. О некоторых аспектах исторической и политической географии Калининградской области // Псковский регионологический журнал, №. 18, 2014, сс. 104-121.

20. Романова Е. А., Виноградова О. Л., Кретинин Г. В., Дробиз М. В. Отражение эволюции железнодорожной сети в ландшафтной среде Калининградской области // Балтийский регион, №. 4, 2015, сс. 181-197.

21. Сайт Комитета Калининградской области Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа:

http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/resources/3d15f2804bfa5cccaff2afc621b350d8/Протяжен

22. Сайт Министерства развития инфраструктуры Калининградской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://infrastruktura39.ru/activity/roads/>

23. Семина, И. А. Социально-географические аспекты исследования транспорта / И. А. Семина, Е. Э. Хохлова // Огарёв-Online. - 2014. - № 10 (24). - С. 10

24. Суслов В. И., Елгин В. В., Коржубаев А. Г. Транспортная инфраструктура востока России // Нефтегазовая вертикаль. 2005. № 7.

25. Транспортные связи Европа – Азия [Текст] / Международный транспортный форум : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>

26. . Троицкая, Н.А. Единая транспортная система: учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 240 с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/23322>