

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/kurosovaya-rabota/353934>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Прогнозирование и планирование

ВВЕДЕНИЕ 2

Глава 1 Теоретические положения планирования транспортной инфраструктуры 5

1.1 Понятие транспортной инфраструктуры 5

1.2 Основные составляющие транспортной инфраструктуры 10

1.3 Особенности планирования транспортной инфраструктуры 17

Глава 2. Анализ транспортной инфраструктуры Краснодарского края 23

2.1 Текущее состояние транспортной инфраструктуры 23

2.2. Крымский мост как объект транспортной инфраструктуры юга России и Краснодарского края 30

2.2. Транспортные хабы в регионе 35

Глава 3. Планирование развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края на основе краевых программ 41

3.1. Ключевые проблемы транспортной инфраструктуры региона 41

3.2. Краевые программы развития инфраструктуры региона 43

3.3. Ключевые мероприятия планирования развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края 50

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 55

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 57

Термин “инфраструктура” используется в различных научных и ненаучных областях. Оно происходит от латыни, и именно слово “инфра” понимается как основание или фундаментальные основы, в то время как “структура” означает распределение элементов определенной неопределенной установки. По определению, которое дано в Кембриджском руководстве для продвинутых учащихся [4].

“Инфраструктура” - это базовые системы и услуги, такие как транспорт и энергоснабжение, которые использует страна или организация для эффективной работы. Инфраструктура является составной частью территориальной структуры национальной экономики, которую формируют транспорт, коммуникации, торговля, энергетика и система управления водными ресурсами, а также жилые дома, школы, объекты здравоохранения, культуры, спорта и другие объекты для заботы о жителях и их обустройства на любой территории [4].

Российские исследователи Руднева и Кудрявцев считает, что транспортная инфраструктура - это региональный транспортный инфраструктурный капитал, т.е. “определенный тип капитала, демонстрирующий специфический социальный характер, проявляющийся в способности транспортной инфраструктуры доводить до региона получает выгоды не только с экономическими, но и с социокультурными характеристиками и обуславливает синергетический эффект от его реализации”. Инфраструктура - это сложная область, в которой так много различных компонентов; но все они могут быть разделены на два основных типа инфраструктур. Это жесткая и мягкая инфраструктура. Жесткая инфраструктура относится к физической сети, которая обеспечивает бесперебойное функционирование промышленно развитой страны. Среди компонентов, которые классифицируются под жесткой инфраструктурой понимаются капитальные активы, такие как коммунальные службы, транспортные средства, телекоммуникационные системы, дороги, хайвеи, железные дороги, метро, светофоры и уличные фонари, плотины, стены и водопропускные трубы, дренажные системы, аэропорты и автобусные терминалы, мосты и другие. С другой стороны, мягкая инфраструктура - это основа, необходимая для поддержания различных институтов. Это также может включать как физические, так и нефизические активы. Примерами физических активов являются здания, в которых размещена сеть и оборудование, используемое для обслуживания учреждения. Что касается нефизических активов, то это включает программное обеспечение, регулирующие правила и подзаконные акты, финансовую систему и организационную структуру. По сути, мягкая инфраструктура воплощает в себе систему предоставления услуг населению. Транспортная инфраструктура в настоящее время является одним из важнейших элементов инфраструктуры [1].

Транспортная инфраструктура способствует развитию связей между регионами внутри страны и между

странами, и, следовательно, это способствует формированию взаимных экономических, социальных, культурных отношений. Чтобы оценить результаты развития транспортной инфраструктуры, прежде всего необходимо определить роль транспортной инфраструктуры в общей системе транспорта и логистики. Такой подход позволяет выявить факторы и условия, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры; в будущем он может помочь в определении диапазона измеряемых показателей и характеристике развития транспортной инфраструктуры.

Транспортировка - это перемещение товаров и людей из одного места в другое. В древние времена люди мастерили простые лодки из бревен, ходили пешком, ездили верхом на животных, а позже изобрели колесные транспортные средства для перемещения с места на место. Для транспортировки они использовали существующие водные пути или простые дороги. Со временем люди построили более сложные средства передвижения. Они научились использовать различные источники энергии, такие как ветер, пар и горение, для перемещения барж, кораблей, поездов, автомобилей и самолетов. Эти новые средства передвижения потребовали от людей изменения окружающей среды путем создания транспортной инфраструктуры [5].

Транспортная инфраструктура - это основополагающая система общественных работ, призванная облегчить передвижение.

Транспортная инфраструктура распространена повсеместно и имеет решающее значение для экономического и социального благополучия современного общества, обеспечивая личную мобильность, доступность услуг и перемещение товаров, а также облегчая экономическую активность и социальное взаимодействие. Инфраструктура включает порты, гавани и аэропорты, автомобильные, железнодорожные и трубопроводные сети, склады и сооружения, связанные с этими сетями, а также государственные и частные транспортные службы, которые работают на них. Физические компоненты транспортной инфраструктуры включают мосты, туннели, тротуары, железнодорожные пути, водопропускные трубы, причалы, перроны и трубы. Эти элементы расположены на земле, выше или ниже уровня земли, но всегда связаны с землей или прикреплены к ней. Они могут существовать в вырубках, насыпях или на естественной поверхности. Таким образом, на транспортную инфраструктуру напрямую влияют местные экологические и климатические условия.

Строительство, техническое обслуживание и эксплуатация транспортной инфраструктуры сопряжены с пятью основными типами ограничений.

Физический и экологический. Обычные физические ограничения, такие как топография и гидрография, оказывают длительное воздействие на транспортную инфраструктуру. Они налагают абсолютные и относительные барьеры, которые веками определяли развитие транспортной инфраструктуры. Любые физические ограничения налагают более высокие затраты на строительство и техническое обслуживание, которые могут быть оправданы только более высокими экономическими и социальными возможностями, которые может предоставить инфраструктура. Плотность транспортной сети и связность, как правило, наиболее высоки в районах с низкими физическими ограничениями, что подчеркивает стандартное географическое влияние на мобильность и производительность. Климатические ограничения и погодные сбои также сдерживают развитие транспортной инфраструктуры, увеличивая затраты на ее строительство и техническое обслуживание, а также ухудшая эксплуатационные характеристики.

Требовать. Транспортная инфраструктура спроектирована таким образом, чтобы удовлетворять определенный уровень спроса, предлагая определенную пропускную способность и уровень обслуживания. Например, участок дороги может обрабатывать определенное количество транспортных средств в час, или порт способен переваливать определенное количество грузов за рабочую смену. Колебания спроса, часто связанные с сезонностью, могут создавать узкие места, поскольку отдельные части сети не в состоянии поддерживать дополнительные объемы. Пиковые периоды транспортной активности часто превышают проектную мощность вспомогательной инфраструктуры, что приводит к задержкам. Это также касается аварий, приводящих к сбоям в работе, которые с большей вероятностью могут произойти в местах с интенсивным движением в транспортной сети.

Финансирование. Транспортные инфраструктуры являются капиталоемкими, и обеспечение финансирования может сдерживать их развитие или даже техническое обслуживание. Выделение ограниченных ресурсов на транспортную инфраструктуру требует тщательного рассмотрения ожидаемых экономических и социальных выгод. Если эти выгоды будут неопределенными, развитие инфраструктуры может быть затруднено, что особенно характерно для периферийных районов. Для некоторых объектов инфраструктуры, таких как железные дороги, аэропорты и портовые терминалы, частный сектор готов вложить капитал, поскольку можно оценить отдачу от инвестиций. Что касается других инфраструктур, а

именно дорог, государственный сектор может инвестировать, используя налогооблагаемую базу, но с ограниченными ожиданиями прямого возврата вложенных средств, поскольку инфраструктура предоставляется на основе государственных услуг. Совместное наличие частного и государственного финансирования может быть сдерживающим фактором в развитии транспортной инфраструктуры [6].

Строительство и техническое обслуживание. Строительство и техническое обслуживание транспортной инфраструктуры - это интенсивные строительные, эксплуатационные и ремонтные работы. Эти действия приводят к сбоям в существующих операциях, уменьшая доступную пропускную способность (например, закрытие полосы движения) и снижая скорость работы. Они требуют организации рабочей силы, оборудования и материальных ресурсов, которые могут быть недоступны на месте и которые потребуется привезти, что сопряжено с определенными затратами. Это особенно актуально в отдаленных районах или развивающихся странах, где рабочую силу, оборудование и материалы невозможно приобрести на месте.

Нормативные документы. Нормативные акты налагают ограничения на то, как можно развивать транспортную инфраструктуру, владеть ею и эксплуатировать ее, а именно путем соблюдения требований законодательства. Соблюдение экологических норм стало важным фактором, сдерживающим развитие инфраструктуры, что приводит к дополнительным затратам и задержкам. Давление со стороны правозащитных групп, которые все чаще негативно относятся к транспортной инфраструктуре, также приводит к дополнительным расходам, задержкам и даже отказу от проектов в области транспортной инфраструктуры. Таким образом, инициатор проекта транспортной инфраструктуры может столкнуться с множеством нормативных актов и правозащитных групп

1.2 Основные составляющие транспортной инфраструктуры

К основным свойствам транспортной инфраструктуры относятся [6]:

- улучшение транспортной инфраструктуры оказывает сильное воздействие на территории, связанные с ней:

- положительно с экономической точки зрения, но отрицательно с экологической точки зрения;
- высокая стоимость улучшения транспортной инфраструктуры. Деньги выделяются из бюджетов всевозможных уровней на улучшение транспортной инфраструктуры; в последнее время все больше развивается государственно-частное партнерство, например, при строительстве платных дорог; чтобы реализовать инфраструктурные проекты, нужно потратить много времени. Это связано не только с технологическими особенностями, но и с затратами времени на всевозможные согласования инфраструктурных проектов.

Впервые классификацию территорий по степени улучшения транспортных сетей дал немецкий транспортный географ И. Коль. Он выделил следующие виды транспортных систем [11]:

- моноцентрическая система, направленная в пределах определенной территории. Для него характерно наличие одного крупного центра и расходящихся транспортных диаметров, разветвляющихся в другие крупные населенные пункты;

- система, направленная на внешние границы территории, с хорошей связью между крупными населенными пунктами и транспортными узлами, расположенными вблизи границ области. Такую систему можно назвать полицентрической;

- система, направленная на внешние границы территории, со слабой связью между крупными населенными пунктами и транспортными узлами, расположенными вблизи границ области. Такая система создается для добычи и транспортировки природных ресурсов к границам региона;

- автотранспортные системы, в которых водные коммуникации развиты лучше, чем наземные. Такие системы характерны для административных образований, расположенных на архипелагах.

В новых транспортных системах главные грузопотоки проходят через автотранспортные направления и транспортно-пересадочные узлы.

Транспортный коридор (по определению Всемирного банка) представляет собой совокупность транспортной и логистической инфраструктуры, координируемой национальными и международными региональными органами для облегчения торговых и транспортных потоков между центрами экономической деятельности и международными торговыми порталами [8].

Автотранспортные направления могут совмещать всевозможные функции. Есть три главных типа.

Транзит, при котором принимаются все значимые меры для обеспечения максимально эффективного прохождения грузопотока. С точки зрения транзитных функций различают:

- сухопутное сообщение порта на одном берегу с портом, расположенным на другой стороне континента, куда доставляется груз и продолжается его морская перевозка - сухопутный мост;

- сухопутная связь порта на одном берегу с пунктом назначения на другом – минимост;
- наземным сообщением между портом и пунктом назначения внутри государства выступает микромост.

Торговля, в которой приняты все значимые меры для осуществления торговли между регионами, которые соединяет данный транспортный коридор, например, налоговый, таможенный, административный режимы и т.д.

Образовательный. Автотранспортные направления играют важную роль в улучшении регионов, через которые они проходят, выполняя развивающую роль.

Существуют международные и национальные автотранспортные направления. Первые соединяют несколько состояний и могут проходить через транзитные состояния, вторые развиваются внутри определенного государства и, как правило, входят в состав первых.

Автотранспортные направления включают пути сообщения всевозможных видов транспорта, одномодовые и мультимодальные терминальные структуры. Автотранспортные направления допускают всевозможные варианты транспортировки. Таким образом, транспортный коридор следует рассматривать как полосу передвижения, состоящую из определенного количества альтернативных путей. То есть в рамках определенного транспортного коридора можно прокладывать всевозможные маршруты, которые будут проходить через одни и те же главные автотранспортные узлы [4].

Автотранспортные направления создаются на базе железнодорожной и автотранспортной транспортной инфраструктуры. Маршруты, созданные морским и воздушным транспортом, не выступают частью транспортных коридоров, но морские порты выступают важными элементами транспортных коридоров как порталы.

Главные автотранспортные направления на сегодняшний день можно представить следующим образом [4]:

- автотранспортные направления на Североамериканском континенте, развивающиеся в рамках зоны свободной торговли НАФТА;
- в европейской части Евразийского континента развиваются две системы транспортных коридоров.
 - а) NET-T – трансъевропейская транспортная сеть, соединяющая развитые автотранспортные сети западноевропейских стран, которые подразделяются на сети двух уровней:
 - нижний уровень, обеспечивающий максимальную доступность территорий, входящих в данную транспортную сеть;
 - поддерживать сети, поддерживающие стратегические интересы Европейского Союза в области трансконтинентальных перевозок;
 - б) система панъевропейских транспортных коридоров, соединяющая развитую транспортную сеть западноевропейских стран с развивающимися транспортными сетями восточноевропейских стран. Эта сеть состоит из десяти транспортных коридоров; автотранспортные направления азиатской части Евразийского континента, созданные для эффективного транзита товаров и связи с транспортной системой Европейского Союза [11].

Использование транспортных терминалов дает возможность концентрировать грузопотоки в транспортных коридорах, обеспечивающих максимальную эффективность перевозок. Автотранспортные хабы обеспечивают максимальное использование транспортных характеристик автопарка, лучших свойств всевозможных видов транспорта. Хабы в том числе и позволяют перевозчикам оказывать все большее численность нетранспортных услуг: упаковка, маркировка, подготовка транспортного средства к перевозке, мелкий ремонт транспортных ресурсов, инспекционные услуги и др.

При использовании технологий терминальных перевозок непосредственная транспортировка груза от производителя к потребителю заменяется следующей последовательностью действий:

- транспортировка груза до терминала в регионе отправителя;
- подготовка груза к перевозке в багажном транспортном средстве (упаковка, группировка перед отправкой автомобилями или вагонами);
- магистральный транспорт между терминалом-отправителем и терминалом-получателем;
- подготовка груза к транспортировке в конечные пункты назначения; транспортировка груза от терминала до конечного получателя.

Хабы можно классифицировать следующим образом:

- в зависимости от вида обрабатываемого груза: навалочный, навалочный, штучный, ненавалочный и т.п.; по возможности обслуживать разные виды транспорта: унимодальный или мультимодальный);
- о наличии услуг для потребителей: хабы общего использования, контрактные хабы, обслуживающие группу организаций, или хабы, созданные компаниями для собственных нужд);
- по роли терминала в сети: хабы, предоставляющие потребителям доступ к услугам транспортной сети, и

хабы, где в основном осуществляется перевалка товаров).

Использование терминалов в качестве хабов, то есть для перевалки товаров в определенных точках территории, дает возможность максимально использовать возможности магистральных транспортных ресурсов.

В комплекс автомобильно-транспортной системы России входят следующие составляющие:

Железная дорога. Это самый важный вид транспорта в нашей стране. С его помощью пассажиры и грузы перевозятся по рельсам с помощью механической тяги. Железнодорожный транспорт формирует 44,4% всего грузооборота РФ.

Трубопровод. Это система трубопроводов, по которым природные ресурсы, а именно газ и нефть, транспортируются из восточной части России в западную. Доля в грузообороте составляет 46,4%.

Машина. С его помощью перевозят тяжеловесные грузы в те районы государства, где нет железнодорожного сообщения. На автомобильный транспорт приходится 4,6% российских товаров.

Море. Важнейшие порты расположены в Архангельске, Владивостоке, Находке, а в том числе и в Санкт-Петербурге. Морским транспортом перевозится 0,6% товаров.

Река. Он развит в северной части нашей государства, а в том числе и в Сибири, где проходят крупнейшие речные пути. В этих регионах недостаточно развит наземный транспорт. Единая речная транспортная система – это все крупные реки, соединенные между собой сетью каналов. Доля грузоперевозок речным транспортом составляет 3,9% от общего объема.

Авиация – скоростной вид транспорта. Единственным его недостатком выступает высокая стоимость перевозки. Доставляются в основном пассажиры. Груз перевозится в ограниченном количестве из-за высокой стоимости доставки. Доля в грузообороте составляет 0,1%.

Из вышеизложенного следует, что грузооборот железнодорожного транспорта и трубопроводов составляет 90%. Треть всех товаров перевозится автомобильным транспортом.

Две трети системы приходится на автомобильный транспорт, несмотря на то, что он формирует всего 5% грузооборота. В том числе и следует отметить, что доля железнодорожного транспорта постоянно растет. Для того чтобы оценить функционирование транспортной системы России, выявить задачи и решить их путем совершенствования транспортно-логистической работы, требуется вывести наиболее значимые параметры, характеризующие функционирование транспортной системы.

Какие параметры зависят от оснащения транспортной системы:

Протяженность путей сообщения. Чтобы найти эту метрику, требуется сложить длины всех путей ссылок.
Плотность ссылок. Это отношение протяженности путей сообщения на выбранной территории к площади этой территории.

Численность и плотность объектов инфраструктуры, к которым относятся хабы, порты, аэропорты, вокзалы. Плотность можно рассчитать как через отношение количества инфраструктурных сооружений к площади территории, так и к протяженности путей сообщения на выбранной территории.

Пропускная способность. Для его расчета нужно найти отношение количества транспортных ресурсов, проехавших по пути, к затраченному времени.

Грузоподъемность. Чтобы это определить, нужно найти отношение количества груза, прошедшего по пути, к затраченному времени.

Состояние транспортного парка, автопарк. Здесь требуется учитывать номер, тип и тип транспортного средства, его состояние, то есть срок службы

Транспортная система РФ имеет специфические характеристики, зависящие от географических и исторических факторов. Перечислим главные характеристики:

Транспортная инфраструктура развита неравномерно, имеет низкую плотность в РФ.

1. Абдулаев, М. Н. К вопросу о планировании развития инфраструктуры автомобильного транспорта / М. Н. Абдулаев, Х. М. Шапиева, Ш. Д. Рамазанов // Автотранспортный комплекс: стратегия, инновации, кадры: сборник научных трудов 8-ой Международной научно-практической конференции, Москва, 24-25 марта 2022 года. – Москва: Издательство "Перо", 2022. – С. 63-68.

2. Артемова, Е. И. Анализ современных проблем транспортной инфраструктуры Краснодарского края / Е. И. Артемова, И. Ю. Пухова // Заметки ученого. – 2021. – № 2. – С. 113-116.

3. Бояринов, Д. А. Эффективность планирования реконструкции объектов пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта с на основе метода динамического программирования по критерию (ЧДД) / Д. А. Бояринов, Б. А. Волков // Аспирантские чтения: Сборник научных статей аспирантов РУТ (МИИТ) / Под общей редакцией Т.В. Шепитько. Том Выпуск 4. – Москва: Издательство "Перо", 2021. – С. 19-24.

4. Булатова, О. Ю. Особенности транспортного планирования в условиях пандемии COVID-19 / О. Ю. Булатова // Мир транспорта и технологических машин. – 2021. – № 1(72). – С. 41-46.
5. Быкова, О. Н. Разработка сценариев развития транспортной инфраструктуры Владимирской области / О. Н. Быкова, Ю. Е. Путихин, В. М. Репникова // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Т. 12, № 3. – С. 1031-1050.
6. Вольхин Д.А. Крымский мост как фактор интеграции региона в экономическое пространство России// Геополитика и экогеодинамика регионов – 2021 – Т 5(15) № 4– С. 47-61.
7. Давыдович А.Р., Баль Н.В., Малышев А.В. Транспортная инфраструктура Краснодарского края: современное состояние и перспективы развития // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Том 12. – № 8. – С. 2227-2240.
8. Еремин, С. В. Интегрированное транспортное планирование в условиях перспективного территориального развития города / С. В. Еремин // Мир транспорта и технологических машин. – 2021. – № 3(74). – С. 109-114.
9. Загидуллин, Р. Р. Формирование устойчивой транспортной системы на основе функциональной модели "среда - участник - транспорт - инфраструктура" / Р. Р. Загидуллин // International Journal of Advanced Studies. – 2021. – Т. 11, № 3. – С. 7-34.
10. Курдюкова, А. В. Стратегическое планирование в современных условиях (транспортная отрасль) / А. В. Курдюкова, Д. В. Бакшеева // Экономика железных дорог. – 2022. – № 12. – С. 33-41.
11. Масалева, М. В. Социально-экономические подходы в развитии транспортной инфраструктуры сельской местности / М. В. Масалева // Достижения аграрной науки для обеспечения продовольственной безопасности Российской Федерации: Сборник трудов II Международной научно-практической конференции молодых ученых и специалистов, Тюмень, 19 декабря 2022 года. – Тюмень: Государственный аграрный университет Северного Зауралья, 2022. – С. 64-69.
12. Пастухов, М. А. Дорожная инфраструктура региона как фактор ренитообразования / М. А. Пастухов // Региональная экономика. Юг России. – 2022. – Т. 10, № 1. – С. 147-159.
13. Россинская, М. В. Необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры Краснодарского края / М. В. Россинская, Л. А. Каменская // Sochi Journal of Economy. – 2021. – Т. 15, № 1. – С. 43-48.
14. Смирнова, А. А. Повышение качества пассажирских перевозок с применением моделирования процессов планирования на транспорте / А. А. Смирнова, Э. Е. Смирнова, И. С. Кравчук // Аспирантские чтения: Сборник научных статей аспирантов РУТ (МИИТ) / Под общей редакцией Т.В. Шепитько. Том Выпуск 4. – Москва: Издательство "Перо", 2021.
15. Тамов А.А., Бабичев К.Н., Родин А.В. Оценка транспортной системы Краснодарского края// Ежеквартальный рецензируемый, реферируемый научный журнал «Вестник АГУ, сер. «Экономика». – 2022- № 2 – С.44-55.
16. Цагараев, А. Р. Планирование инфраструктуры городского транспорта / А. Р. Цагараев // Научный аспект. – 2021. – Т. 2, № 4. – С. 241-244.
17. На орбите агломерации. Транспорт России. [Электронный ресурс] – URL: <https://transportrussia.ru/razdely/transportnaya-infrastruktura/9734-na-orbite-aglomeratsii.html> (Дата обращения: 05.05.2023)
18. На развитие городского транспорта Кубани до 2025г. выделяют 9,2 млрд руб. РБК. [Электронный ресурс] – URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/642ada449a79476dbd51c520> (Дата обращения: 05.05.2023)
19. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Краснодар на 2021 – 2034 годы. Официальный сайт г. Краснодар. [Электронный ресурс] – URL: <https://krd.ru/administratsiya/administratsii-krasnodara/departament-arkhitektury-i-gradostroitelstva/otdel-territorialnogo-planirovaniya/gradostroitel'naya-deyatelnost/dokumenty-territorialnogo-planirovaniia/programmy-kompleksnogo-razvitiya/> (Дата обращения: 05.05.2023)
20. Развитие транспортной инфраструктуры: Краснодарский край. Российская академия транспорта. [Электронный ресурс] – URL: <http://rosacademtrans.ru/krasnodar/> (Дата обращения: 05.05.2023)
21. Развитие транспортной сети Краснодарского края. Логистические особенности региона. Коммерсант. [Электронный ресурс] – URL: <https://events.kommersant.ru/krd/events/razvitie-transportnoj-seti-krasnodarskogo-kraja-logisticheskie-osobennosti-regiona/> (Дата обращения: 05.05.2023)

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/kursovaya-rabota/353934>