

23.11.2020r., kl. III as

Temat 1: Sprawdzian z działu- Przemysł na Quizis

Temat 2. Charakterystyka transportu kolejowego i samochodowego

Temat 3: Charakterystyka transportu wodnego (żegluga morska i śródlądowa)

https://www.geografia24.eu/geo_prezentacje_rozsz_2/382_5_uslugi/r2_5_02a.pdf

https://www.geografia24.eu/geo_prezentacje_rozsz_3/383_5_uslugi/r3_5_01a.pdf

W zeszytach:

1. Pojęcie komunikacji

2. Podział transportu

3. Charakterystyka różnych rodzajów transportu: powstanie, znaczenie, gęstość sieci, wady i zalety

Transport na świecie, rodzaje, znaczenie.

System transportowy tworzą głównie: transport kolejowy, samochodowy, żegluga śródlądowa i morska oraz transport lotniczy.

Transport kolejowy rozwinął się najpierw w Anglii, a następnie w pozostałych krajach Europy, USA i Japonii. W niewielkim stopniu został rozwinięty, głównie na potrzeby eksploatacji bogactw naturalnych przez kolonizatorów w Azji (Indie), Afryce (Nigeria i RPA) i Ameryce Południowej (Argentyna i Brazylia). Po II wojnie światowej transport ten rozwijały dalej zwłaszcza kraje Europy Środkowej, ZSRR, Chiny, Indie i Meksyk.

Transport kolejowy ze względu na swoją szczególną przydatność dla przewozu ładunków masowych na duże odległości, największą rolę odgrywa w krajach, gdzie gospodarka nadal jest zdominowana przez przemysł wydobywczy i ciężki.

Najwięcej linii kolejowych w przeliczeniu na 100 km kwadratowych powierzchni mają małe kraje Europy Zachodniej-Szwajcaria, Belgia, a także Niemcy (11-12 km / 100 km kw.). Najsłabszą gęstością sieci kolejowych cechują się kraje duże powierzchniowo, rzadko zaludnione. W Australii, Rosji, Kanadzie wskaźnik gęstości nie przekracza 1 km / 100 km kw.

Długość wszystkich linii kolejowych na świecie wynosi około 1,2 mln km i aktualnie ma tendencję do kurczenia się. Najdłuższą linią kolejową świata jest kolej transsyberyjska (Moskwa-Władywostok) o długości 9366 km. Na wielu obszarach istnieją jednak tylko pojedyncze linie kolejowe (np. Amazonia, Zachodnie Chiny), a w wielu krajach brak jest w ogóle linii kolejowych (Czad, Niger, Afganistan, Laos, Oman). Obecnie znaczenie transportu kolejowego w wielu krajach traci na znaczeniu na rzecz transportu samochodowego, który jest wygodniejszy dociera praktycznie wszędzie i jest relatywnie tańszy, bardziej opłacalny.

Transport samochodowy-zalety tego transportu wynikają z możliwości dokonywania przewozów, bez konieczności przeładunków bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy. Szybki rozwój motoryzacji i sieci dróg ulepszonych o twardej nawierzchni sprawia, że udział transportu samochodowego w przewozie ładunków i osób stale rośnie. Sprawne funkcjonowanie tego transportu zależy przede wszystkim od dużej ilości dróg o ulepszonej nawierzchni. Dużą gęstość takich dróg mają kraje Europy Zachodniej, niektóre obszary Ameryki Pn, Australii i Nowej Zelandii. Wśród dróg największe znaczenie mają autostrady, których najwięcej jest w USA (ponad 500 tys. km) i w Europie Zachodniej. Najdłuższym szlakiem samochodowym jest droga Panamerykańska, biegnąca z Alaski, przez cały kontynent amerykański do Chile i Argentyny, o długości ponad 24 tys. kilometrów.

W chwili obecnej coraz większego znaczenia zaczyna nabierać transport lotniczy, który jest co prawda najdroższym ale i najszybszym rodzajem transportu. Jego udział w przewozach pasażerów, a także towarów ma największe znaczenie w najbogatszych krajach świata.

Transport kolejowy w Polsce

Sieć linii kolejowych w Polsce została zasadniczo ukształtowana w XIX i w pierwszej połowie XX wieku. Po II wojnie światowej zbudowano niewiele nowych szlaków usprawniając raczej już istniejące połączenia (budowa drugich torów, elektryfikacja, wzmacnianie torów). Całkowita długość linii kolejowych w Polsce wynosi około 24 tys. km i systematycznie maleje, gdyż eliminuje się odcinki najmniej opłacalne i nierentowne. Gęstość sieci kolejowej normalnotorowej wynosi około 7,5 km/ 100 km kwadratowych, co należy do jednej z większych w świecie. Wskaźnik ten wykazuje jednak duże dysproporcje regionalne, największa gęstość sieci

kolejowych występuje w woj. katowickim, jeleniogórskim oraz wałbrzyskim i warszawskim (2-3 razy średnia krajowa), najmniejsza zaś w woj. łomżyńskim, krośnieńskim, ciechanowskim czy włocławskim (2 razy niższa niż średnia krajowa). Dysproporcje te wynikają z różnego poziomu uprzemysłowienia poszczególnych regionów Polski, co wpływa na skalę zapotrzebowania na usługi kolei. W rezultacie największą gęstość mamy w Polsce

pd-zach, zbliżoną do średniej krajowej w Polsce centralnej i najniższą w Polsce wschodniej. Ponad 49% linii kolejowych normalnotorowych jest zelektryfikowanych, co nie odbiega zasadniczo od większości krajów europejskich, a w stosunku do niektórych jesteśmy nawet bardziej zaawansowani.

Recesja gospodarcza przełomu lat 80-tych i 90-tych spowodowała zmniejszenie przewozu ładunków, przez co kolej nie zdoła już prawdopodobnie odbudować swej pozycji. Struktura gospodarki zmieniła się na rzecz gałęzi mniej materiałochłonnych, co zmniejsza ilość ładunków masowych przewożonych przez kolej. Nadal jednak przewozi się wiele towarów, głównie węgiel kamienny, nawozy sztuczne, chemikalia, metale, ropę naftową i produkty naftowe, jak również koleje wykonują poważną pracę w transporcie pasażerów. Duże natężenie tego ruchu obserwuje się na szlakach tranzytowych wsch-zach, pomiędzy największymi miastami kraju, a także w strefach zewnętrznych wielkich aglomeracji miejskich.

Główne szlaki tranzytowe: Terespol-Kunowice, Zgorzelec-Medyka, Gdańsk-Zebrzydowice, Szczecin-Chałupki.

Transport samochodowy w Polsce

Ten rodzaj transportu należy niewątpliwie do najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi transportu lądowego w Polsce. Ostatnio zdystansował on transport kolejowy w przewozach pasażerskich, jak również samochodami przewozi się pięciokrotnie więcej ładunków niż koleją, jednak przeciętnie na znacznie krótszą odległość. Gwałtowny wzrost liczby pojazdów wiąże się z poważnymi konsekwencjami, presją na środowisko naturalne jak również nadmiernym obciążeniem dróg kołowych, co powoduje ich niszczenie i systematyczne pogarszanie jakości nawierzchni. W Polsce całkowita długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosi ponad 420 tys. km, w tym 4 146,4 km dróg szybkiego ruchu (w tym 1 696,2 km autostrad i 2 450,3 km dróg ekspresowych).

Obecnie w Polsce na każde 100 km kwadratowych powierzchni przypadają średniook. 90 km dróg o twardej nawierzchni, podczas gdy w krajach Europy Zach. ta liczba jest kilkukrotnie wyższa. Gęstość sieci kołowej jest bardzo zróżnicowana i uzależniona głównie od poziomu rozwoju gospodarczego danego regionu. Generalnie najwyższa jest w rejonach silnie uprzemysłowionych, gdzie ponad dwukrotnie przekracza średnią krajową, zaś najniższa jest pn-wsch części kraju o dużej liczbie lasów i jezior.

Transport samochodowy w życiu Polaków odgrywa coraz większe znaczenie, zwłaszcza w dojazdach do pracy z uwagi na dynamicznie rozwijający się rynek samochodowy i coraz to większą ilość kupowanych i rejestrowanych samochodów prywatnych. Jego największym atutem w stosunku do kolei jest możliwość dowożenia towarów, a także osób praktycznie wszędzie, „od nadawcy do odbiorcy” bez konieczności korzystania z pośredników.

Żegluga śródlądowa i morska.

Transport wodny śródlądowy odgrywa w Polsce marginalną rolę. Wprawdzie ogólna długość żeglownych rzek wynosi około 4 tys. km, ale żegluga na nich może się odbywać tylko w półroczu letnim, a wiele z nich i wtedy jest słabo wykorzystanych z uwagi na znaczne wahania wodostanów w okresie lata. Dotyczy to zwłaszcza żeglugi na Wiśle. Największe przewozy notuje się na Odrze, połączonej z GOP-em Kanałem Gliwickim (przewozi się tam głównie węgiel ze Śląska do portów w Świnoujściu i Szczecinie), na Wiśle poniżej zbiornika włocławskiego oraz na Noteci i dolnej Warcie. Barierą rozwoju żeglugi śródlądowej jest poważny niedorozwój portów przeładunkowych i magazynów, jak również słaba regulacja rzek, a zwłaszcza Wisły. Żegluga ta przewozi głównie węgiel i surowce skalne.

Transport morski odgrywa małe znaczenie w ogólnej ilości transportowanych materiałów, za to przewozi je na bardzo dużą odległość. W skład polskiej floty morskiej wchodzi głównie statki towarowe, mniejsze znaczenie mają statki i promy pasażerskie. Największe polskie porty to Gdańsk, zespół portowy Szczecin-Świnoujście, średniej wielkości portem jest Gdynia, małe znaczenie ma Kołobrzeg. W przewozach pasażerskich na Bałtyku (promy do Skandynawii) odnotowuje się systematyczny wzrost, mimo niemieckiej konkurencji.