

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://studservis.ru/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/421919>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Региональная экономика

Введение

1 Теоретико-методические основы исследования автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры

1.1 Сущность автомобилизации населения и транспортной инфраструктуры

1.2 Управление развитием и значение транспортной инфраструктуры в Российской Федерации

2 Анализ сложившейся практики автомобилизации населения субъекта Российской Федерации и развитие транспортной инфраструктуры (на примере Свердловской области)

2.1 Управление автомобилизацией населения и развитием транспортной инфраструктуры в Свердловской области

2.2 Оценка автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры в Свердловской области

3 Перспективы автомобилизации населения Свердловской области и развитие транспортной инфраструктуры

3.1 Управление перспективными направлениями автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры в Свердловской области

3.2 Перспективы цифровой трансформации транспортной инфраструктуры в Свердловской области

Заключение

Список использованных источников

Актуальность темы исследования обусловливается следующими обстоятельствами.

Во-первых, качество жизни населения, развитие и конкурентоспособность экономики во многом определяются эффективностью функционирования транспортного комплекса и автомобилизации населения.

Основу транспортного комплекса составляет транспортная инфраструктура. Транспортная инфраструктура является неотъемлемой составляющей социально-экономического развития страны. Эффективное развитие региональной транспортной инфраструктуры зависит от согласованности стратегий социально-экономического развития региона и отраслей, действий заинтересованных сторон на всех уровнях (федеральном, региональном, местном), уровня и качества проработки проектов и проектной документации.

Во-вторых, автомобилизация – один из важных процессов, происходивших в XX и XXI веках. Она оказала большое влияние на транспортную систему, внешний вид городов, а также культуру и общество.

Автономность, комфорт и свобода передвижения, присущие автомобилю, сделали его доминирующим средством передвижения на короткие и средние расстояния, необходимым в малонаселенных или труднодоступных районах. В то же время в крупных городах проявляются негативные стороны быстрой автомобилизации: загрязнение окружающей среды, шум, пробки, отсутствие инфраструктуры. Кроме того, использование автомобилей связано с травмами и смертями в авариях.

К сожалению, транспортная инфраструктура не отвечает современным потребностям страны. Необходимо ее количественное и качественное развитие, обеспечение эффективного функционирования. Особенно остро этот вопрос стоит в сфере автомобильного транспорта. Автомобилизация и сопутствующий ей рост объемов движения без соответствующего инфраструктурного обеспечения порождают ряд серьезных проблем, связанных с ухудшением экологии, смертями и ранениями людей, вызванными дорожно-транспортными происшествиями, ростом транспортной составляющей в балансе времени населения и увеличением транспортных затрат экономики.

В-третьих, в современных реалиях эффективное функционирование транспортной системы как региона, так и страны в целом, напрямую влияет на уровень социально-экономического развития и качество жизни населения. Наличие развитой инфраструктуры в экономическом пространстве способствует повышению благосостояния граждан, росту конкурентных преимуществ того или иного региона. В этой связи стоит обратить внимание на уникальное географическое положение Свердловской области, находящейся на стыке глобальных евразийских и региональных транспортных связей. Эффективное функционирование

транспортной системы в регионе является одним из необходимых условий обеспечения экономического роста.

Целью работы является выявить тенденции и обосновать перспективы развития региональных особенностей автомобилизации населения субъекта Российской Федерации и развитие транспортной инфраструктуры с учетом современных реалий экономического развития страны на примере Свердловской области.

Исходя из поставленной цели можно сформулировать следующие задачи курсовой работы:

1. Рассмотреть теоретико-методические основы исследования автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры.
2. Провести анализ сложившейся практики автомобилизации населения субъекта Российской Федерации и развитие транспортной инфраструктуры на примере Свердловской области.
3. Определить перспективы автомобилизации населения Свердловской области и развитие транспортной инфраструктуры.

Объектом исследования является Свердловская область.

Предметом курсовой работы являются факторы, условия, тенденции, особенности автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры Свердловской области.

Информационная база курсовой работы включает нормативно-правовые акты, статистические материалы, труды ведущих отечественных и зарубежных авторов, посвященные проблемам автомобилизации населения и развития транспортной инфраструктуры (Н.Н. Булатова, А.А. Елепов, Г.Н. Климова, А.И. Солодкий и др.), статьи, опубликованные в периодических изданиях, а также Интернет-ресурсы.

Курсовая работа состоит из введения, трех глав основного текста, заключения, списка использованных источников. Содержание работы изложено на 50 страницах машинописного текста и включает 7 рисунков, 6 таблиц, список литературы состоит из 33 наименований.

1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1 Сущность автомобилизации населения и транспортной инфраструктуры

Согласно определению международной организации по стандартизации автомобиль (motor vehicle) – это дорожное транспортное средство (с четырьмя и более колесами), предназначенное для перевозки пассажиров, грузов или специальных целей. Легковой автомобиль (passenger car) – автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа, вместимостью от 2 до 9 чел.

Под автомобилизацией в курсовой работе будет пониматься процесс накопления парка легковых автомобилей. В качестве меры автомобилизации будет выступать обеспеченность населения легковыми автомобилями (число легковых автомобилей на 1000 чел.) [19, с. 14].

Уровень автомобилизации населения (измеряемый числом индивидуальных легковых машин на 1 тыс. жителей) – один из наиболее чувствительных индикаторов богатства населения страны и ее регионов. В настоящее время Россия переживает промежуточный этап автомобилизации: в 2023 году обеспеченность населения легковыми автомобилями составила 315 единиц на 1000 человек, что выше, чем в странах, находящихся на начальном этапе автомобилизации (Китай, Индия), но ниже чем в развитых странах, которые достигли стадии зрелой автомобилизации.

Специалисты аналитического агентства «Автостат» в рамках исследования парка легковых автомобилей в России установили, что в России по состоянию на 1 января 2023 г. в среднем на тысячу жителей приходится 315 автомобилей [21]. Однако эксперты агентства отмечают, что в федеральных округах и ряде регионов этот показатель заметно отличается. По их данным, наибольшее предложение автомобилей в России находится в Уральском федеральном округе. Здесь на каждую 1000 человек приходится в среднем 333 человека, а значит, каждый третий житель пользуется личным транспортом. Ближайшим к Уральскому региону по автомобилизации федеральным округом является Северо-Западный (332 автомобиля на тысячу жителей). Третье место в этом рейтинге занимает самый крупный по территории – Дальневосточный федеральный округ (327 единиц на 1000 жителей). Далее следуют Южный федеральный округ (323 единицы), Центральный федеральный округ (321) и Приволжский федеральный округ (318). В Сибири и на Северном Кавказе предложение автомобилей ниже, чем в целом по России (312 и 226 единиц соответственно).

Эксперты агентства «Автостат» также определили регионы с самым высоким и самым низким уровнем автомобилизации. Лидером по этому показателю стала Карелия, где на тысячу жителей приходится 443 автомобиля. Высокой обеспеченностью автомобилями обладают также Псковская (401 машина), Мурманская (386) и Курганская (380 машин) области, а низкая (менее 200 машин) – Дагестан, Чечня,

Ингушетия и Чукотка [26].

Автомобилизация в разных регионах новейшей российской истории развивалась неравномерно, и сейчас наблюдается большое разнообразие уровней обеспеченности.

Во Владивостоке, где нет сравнительно крупных производств, это обстоятельство сделало автомобиль важным фактором формирования города, стимулирующим развитие сферы услуг. По данным опроса, в Приморье 96% респондентов владеют автомобилем лично или всей семьей: 50% семей имеют один автомобиль, 38% – два автомобиля, 8% – три автомобиля. При этом наиболее популярными марками являются японские (Toyota, Nissan, Honda, Suzuki, Mazda, Subaru, Mitsubishi), им принадлежат около 82% респондентов, несмотря на то, что в целом в России преобладают отечественные бренды [13, с. 147].

Транспорт – одна из важнейших базовых отраслей экономики, важнейшая составляющая производственной и социальной инфраструктуры Российской Федерации. Транспорт связывает все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности и единства экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом и составляют материальную основу обеспечения внешнеэкономических связей Российской Федерации и ее интеграции в мировую экономическую систему.

Транспортная система обеспечивает условия для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны в реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы, развитие производства, бизнеса и социальной сферы.

Основные определения транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры закреплены в Федеральном законе Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О безопасности на транспорте» [2]. Транспортный комплекс включает в себя объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства.

Под транспортной инфраструктурой понимается технологический комплекс, включающий железные дороги, трамваи и внутренние водные пути, линии разграничения, автомобильные дороги, тоннели, виадуки, мосты, вокзалы, железнодорожные и автовокзалы, метрополитен, морскую торговлю, рыболовство, специализированные и речные порты, портовые сооружения. . , морские гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, системы связи, средства навигации и управления движением транспортных средств, а также другие здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие работу транспортного комплекса.

Субъектами транспортной инфраструктуры являются юридические и физические лица, владеющие транспортной инфраструктурой и транспортными средствами или использующие их на ином правовом основании.

Транспортные средства – воздушные суда, суда торгового флота или судоходства, железнодорожный подвижной состав, автомобильный подвижной состав и городской наземный электрический пассажирский транспорт в значениях, установленных транспортными кодексами и уставами.

Градостроительный кодекс Российской Федерации [1] определяет инженерную, транспортную и социальную инфраструктуру как совокупность транспортных сооружений и коммуникаций, связи, инженерного оборудования, а также объектов социального и культурного обслуживания населения, обеспечивающих устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных территорий. Деление (классификация) объектов транспортной инфраструктуры может осуществляться по различным критериям, в том числе по доступности транспортной инфраструктуры для пользователей, типу собственника, видам транспорта и выполняемой в процессе перевозки функции.

По доступности транспортной инфраструктуры для пользователей ее можно разделить на общую и необщую транспортную инфраструктуру.

К объектам инфраструктуры общего пользования относятся объекты, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного количества людей.

К объектам транспортной инфраструктуры необщего пользования относятся объекты, которые принадлежат, владеют или используются исполнительными органами государственной власти, местными администрациями (исполнительными и распорядительными органами муниципальных образований), физическими или юридическими лицами и которые они используют исключительно для удовлетворения собственных нужд или для государственных или муниципальных целей.

Среди объектов необщественной транспортной инфраструктуры наибольшую часть составляют ведомственные объекты, включенные в балансы предприятий и организаций и предназначенные для

обслуживания их производства, технологического транспорта, подъездов к производственным объектам и объектов их инфраструктуры общественного транспорта. Как правило, такая транспортная инфраструктура располагается на территории промышленного или иного предприятия (организации), включается на его баланс, обслуживает его производственный, технологический транспорт и подъездные пути, проектируется на основании технических требований организации. Кроме того, в состав транспортной инфраструктуры необщего пользования часто входит транспортная инфраструктура оборонных объектов [21, с. 20].

В зависимости от владельца объектов транспортной инфраструктуры их можно разделить на государственные (федеральные), региональные (территориальные), муниципальные и частные. Государственная (федеральная) транспортная инфраструктура является собственностью Российской Федерации и находится в ведении уполномоченных органов исполнительной власти России.

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
2. О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
3. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
4. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 21.07.2020 г. № 474. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
5. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
6. Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2027 года» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 г. № 28-ПП. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
7. Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Свердловской области от 29.04.2021 г. № 248-ПП. – Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
8. Булатова, Н.Н. Региональная инфраструктура [Текст] / Н.Н. Булатова. – Улан-Удэ, 2016. – 132 с.
9. Елепов, А.А. Развитие и современное состояние мировой автомобилизации [Текст]: учебное пособие / А. А. Елепов; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования «Северный (Арктический) федеральный ун-т им. М. В. Ломоносова». – Архангельск: ИПЦ САФУ, 2012. – 83 с.
10. Кононенко, Р. Автомобильность в России [Текст] / Р. Кононенко. – М.: ООО «Вариант», 2011. – 160 с.
11. Крылов, П.М. Транспортный фактор в концепции схемы территориального планирования Свердловской области [Текст] / П.М. Крылов // Московский экономический журнал. – 2020. – № 8. – С. 4.
12. Матушкина, Н.А. Оценка готовности регионального транспортного комплекса к цифровой трансформации [Текст] / Н.А. Матушкина, С.Н. Котлярова, Ю.Г. Мыслякова // Экономика региона. – 2022. – Т. 18, № 3. – С. 802-819.
13. Милякин, С.Р. Автомобилизация: история, факторы и закономерности [Текст] / С.Р. Милякин // Проблемы прогнозирования. – 2023. – № 2(197). – С. 141-153.
14. Принципы управления и развития транспортной инфраструктуры в Российской Федерации [Текст] / В.Л. Василенок, О.В. Мартыненко, В.В. Негреева, К. Е. Скоробогатько // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2023. – № 3. – С. 100-115.
15. Пьянкова, С.Г. Векторы развития цифровой транспортной инфраструктуры Свердловской области [Текст] / С.Г. Пьянкова, Е.С. Заколюкина // Государство. Политика. Социум: Материалы всероссийского симпозиума по комплексному развитию территорий. В 2-х частях, Екатеринбург, 23-25 ноября 2022 года / Науч. редакторы Е.В. Попов, Т.Е. Зерчанинова. Том Часть 1. – Екатеринбург: Уральский институт управления - филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2023. – С. 248-252.
16. Пьянкова, С.Г. Факторы повышения эффективности цифровой транспортной инфраструктуры региона

- [Текст] / С.Г. Пьянкова, Е.С. Заколюкина // Уфимский гуманитарный научный форум. – 2022. – № 4. – С. 106-115.
17. Пьянкова, С.Г. Цифровая транспортная инфраструктура региона: понятийный аппарат и оценка эффективности [Текст] / С.Г. Пьянкова, Е.С. Заколюкина // Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 6 (143). – С. 644-651.
18. Пьянкова, С.Г. Цифровизация экономики: российский и зарубежный опыт [Текст] / С.Г. Пьянкова, О.Т. Ергунова, И.А. Митрофанова // Региональная экономика. Юг России. – 2018. – № 3 (21). – С. 16–25.
19. Развитие и современное состояние мировой автомобилизации: тексты лекций [Текст] / Г.Н. Климова, В.П. Белокуров, Г.А. Денисов, Р.А. Кораблев. – Воронеж, 2012. – 271 с.
20. Саргина, А.В. Концепция управления региональной транспортной инфраструктурой [Текст] / А.В. Саргина // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13, № 4-1. – С. 197-205.
21. Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для вузов [Текст] / А.И. Солодкий, А.Э. Горев, Э.Д. Бондарева. – М.: Юрайт, 2023. – 327 с.
22. Аналитическая информация о достигнутых значениях показателя «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения» по итогам 2023 года: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mtrans.midural.ru/article/show/id/1129>.
23. Аналитическое агентство «Автостат»: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/>.
24. Аэропорт «Кольцово» в 2023 году увеличил пассажиропоток более чем на четверть: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tourism.interfax.ru/ru/>.
25. ИТ в транспортной отрасли 2021 // Интернет-издание о высоких технологиях CNews: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://goo.su/gUkHHhH> (дата обращения: 19.09.2022).
26. Каков в России уровень автомобилизации населения: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eg-online.ru/news/468714/>.
27. Количество собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения по субъектам Российской Федерации: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/>.
28. Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://digital.gov.ru/ru/activity/>.
29. Отчет о реализации государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2027 года»: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://mtrans.midural.ru/document/list/document_class/46#document_list.
30. Правительство Свердловской области: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://midural.ru/community/100688/>.
31. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Екатеринбургской городской агломерации на территории Свердловской области на 2017-2025 годы: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ekburg.ru/.out/file/46917.pdf>.
32. Транспорт России информационно-статистический бюллетень 2022 год: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf?ysclid=lmx3qyv0a9596580537.
33. 2024: Новый этап в развитии транспортной сети Свердловской области: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kerch-development.ru/2024-novyy-etap-v-razvitii-transportnoy-seti-verdlovskoy-oblasti>.

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://studservis.ru/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/421919>