

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/kontrolnaya-rabota/226107>

Тип работы: Контрольная работа

Предмет: Региональная экономика

Содержание

Практическое задание 1.....	3
Практическое задание 2.....	13
Практическое задание 3.....	20
Список использованной литературы	

Практическое задание 1

Машиностроительные комплексы США, Италии, Японии.

В машиностроении мира доминирующее положение занимает небольшая группа развитых стран - США, на которые приходится почти 30% стоимости машиностроительной продукции, Япония - 15%, ФРГ - около 10%, Франция, Великобритания, Италия, Канада. В этих странах развиты практически все виды современного машиностроения, высока их доля в мировом экспорте машин (на развитые страны в целом приходится свыше 80% мирового экспорта машин и оборудования) [13, с. 152].

При почти полной номенклатуре производства машиностроительной продукции ключевая роль в развитии машиностроения в этой группе стран принадлежит авиаракетно-космической промышленности, микроэлектронике, робототехнике, атомно-энергетической технике, станкостроению, тяжелому машиностроению, автомобилестроению.

Главными экспортёрами продукции машиностроения являются: Япония, Германия, США, Франция, Великобритания, Италия, Канада (таб. 1).

Таблица 1 - География размещения некоторых отраслей машиностроения

Отрасли машиностроения Первая десятка стран

Производство автомобилей США, Япония, ФРГ, Франция, Корея, Великобритания, Испания, Канада, Италия, Бразилия

Производство металлорежущих станков Япония, ФРГ, США, Италия, Китай, Швейцария, Корея, Тайвань, Испания, Франция

Производство тракторов Россия, Япония, Индия, США, Беларусь, Украина, Великобритания, ФРГ, Италия, Бразилия

Производство телевизоров Китай, Корея, США, Бразилия, Малайзия, Япония, Испания, Сингапур, Турция, Великобритания

Судостроение (спуск на воду) Корея, Япония, ФРГ, Бразилия, Тайвань, Дания, Польша, Китай, Югославия, Финляндия

Крупнейшие продуценты и экспортёры изделий общего машиностроения в целом - развитые страны: Германия, США, Япония и др. Развитые страны являются также главными производителями и поставщиками на мировой рынок станков (Япония, Германия, США, Италия и Швейцария). В составе общего машиностроения развивающихся стран преобладает выпуск сельскохозяйственных машин и несложного оборудования.

Мировые лидеры в области электротехники и электроники - США, Япония, Россия, Великобритания, ФРГ, Швейцария, Нидерланды. Производство бытовых электроприборов и изделий бытовой электроники получило развитие и в развивающихся странах, особенно в странах Восточной и Юго-Восточной Азии.

Среди отраслей транспортного машиностроения наиболее динамично развивается автомобилестроение. Ареал его пространственного распространения постоянно растёт. Еще в первой половине XX века в автомобильной промышленности безраздельно господствовала одна страна - США (83%), но затем начался переход к полицентрической модели. Во второй половине XX века сложились три центра: США, Западная Европа, Япония. В 90-е годы автомобилестроение начало растекаться в Азию (Корея, Китай, Индия, Турция,

Малайзия) и Латинскую Америку (Бразилия, Мексика, Аргентина, Венесуэла Эквадор, Чили, Перу, Уругвай) Однако, страны Зарубежной Европы (Германия, Франция, Италия и др.), США и Япония остаются лидерами и производят более 70% всех автомобилей мира. Кроме того, большая часть автомобильных заводов, расположенных в развивающихся странах, принадлежит ведущим компаниям этих стран.

В территориальной структуре машиностроения можно выделить четыре главных машиностроительных региона [13, с. 154]:

- Северная Америка (США, Канада, Мексика);
- Зарубежная Европа (ФРГ, Франция, Великобритания, Италия, Испания);
- Восточная и Юго-восточная Азия;
- СНГ.

Машиностроительные комплексы США.

Размещение машиностроения в целом определяется социально-экономическими факторами и прежде всего – наличием достаточно большого количества квалифицированных трудовых ресурсов, а также – потребителей готовой продукции. Характерной чертой машиностроения, влияющей на размещение, является высокое развитие специализации и кооперирования. Специализация облегчает организацию массового производства, содействует более рациональному использованию оборудования, повышению производительности труда. Одной из наиболее характерных, в плане широкого развития специализации и кооперирования предприятий, в машиностроении является автопромышленность.

Размещение машиностроения в основных чертах совпадает с размещением городов и агломераций. В еще большей мере это относится к трем мегаполисам США, которые фактически образуют три главных машиностроительных района страны.

Первый мегаполис – Босваш. Он состоит из переходящих друг в друга агломераций Бостона, Нью-Йорка, Филадельфия, Балтимора, Вашингтона (отсюда и его название) и некоторых других, общей площадью 170 тыс. кв. км. Население этой «главной улицы» страны насчитывает около 50 млн. человек, здесь производится примерно половина промышленной продукции США.

Другой мегалополис – Чипиттс (Чикаго-Питтсбург) сформировался в США на южном побережье Великих озер в результате слияния 35 агломераций. Его площадь 160 тыс. кв. км, население – примерно 35 млн. жителей. Наиболее молодой мегалополис на западе страны Сан-Сан протянулся от Сан-Франциско через цепочку центров Большой Калифорнийской долины до Лос-Анджелеса и далее до Сан-Диего.

Но несмотря на очень большое разнообразие предприятий, отдельные штаты выделяются своей узкой специализацией.

Американская статистика подразделяет машиностроение США на пять групп отраслей: металлообработку, общее машиностроение, транспортное машиностроение, электротехнику и электронику, приборостроение и точное машиностроение. Четыре первые группы по доле в общей численности занятых и в суммарной валовой продукции машиностроения различаются не очень сильно (по 20–25 %). Такова доля и транспортного машиностроения.

Ведущую роль в транспортном машиностроении играет автомобильная промышленность. Иногда говорят, что автомобиль создал Америку, и в этой фразе есть доля истины. Началом автомобильной эры в США можно считать день 16 июня 1903 г., когда с конвейера автомобильного завода в Детройте сошел первый «форд». О том, что эта модель «Форд-1» вскоре стала действительно, что называется, народным автомобилем, говорят следующие цифры: в 1900 г. в стране насчитывалось всего около 8000 автомобилей, а в 1930 г. – уже 30 млн. В течение всей первой половины XX в. и по производству автомобилей, и по уровню автомобилизации у США не было конкурентов. Достаточно сказать, что еще в 1950 г. на эту страну приходилось 83 % всего мирового производства автомобилей [15, с. 121].

Во второй половине XX в. положение стало изменяться. В конце 60-х гг. доля США в мировом производстве уменьшилась до 50 %, в конце 70-х гг. – до 29, а в конце 90-х гг. – до 19 %. Абсолютные показатели по-прежнему оставались высокими, но развитие отрасли уже не было поступательным.

Энергетический кризис привел США к необходимости существенно реконструировать весь машиностроительный комплекс на основе внедрения автоматизированного проектирования, гибких производственных систем, робототехники, новых материалов. Но такая реконструкция заняла определенное время, что позволило Японии на довольно длительный срок опередить США в области машиностроения.

Машиностроительный комплекс США отличается высокая наукоемкость, превышающая наукоемкость обрабатывающей промышленности в целом в 2,5 раза. Это можно объяснить тем, что США обладает самым крупным в мире научно-техническим потенциалом, который является в современных условиях решающим

фактором развития экономики и конкурентоспособности в мировом хозяйстве. Ежегодные ассигнования на НИОКР в США превышают подобные расходы Британии, Германии, Франции и Японии вместе взятые. В мировом машиностроении США занимают далеко не последнее место, точнее – лидируют, обгоняя такие высокоразвитые страны, как Япония, ФРГ. США имеют наиболее полную номенклатуру машиностроительного производства, включающую все или почти все его подотрасли. Велика роль США и в международном географическом разделении труда. По степени втянутости в МГРТ США уступает лишь Японии. Всего существует три главных машиностроительных региона мира.

1. Ведущее место среди них по масштабам производства (30% мирового) занимает регион Северной Америки, включающий США, Канаду, Мексику. Он особенно выделяется по крупным ЭВМ, самолетам, ракетно-космической технике, причем в США почти половина всей машиностроительной продукции направляется на экспорт.

2. Регион зарубежной Европы по размерам производства примерно равен региону Северной Америке и фактически делит с ним первое-второе места. В качестве бесспорного лидера здесь выступает ФРГ, затем следует Франция, Великобритания, Италия, Испания, специализирующиеся прежде всего на массовых видах машиностроения, включая станкостроение, автомобилестроение и т. п.

Доля машиностроительной продукции в экспорте наиболее велика в ФРГ. Но по экспорту машин и оборудования из расчета на душу населения первое место не только в регионе, но и в мире занимает Швейцария.

3. Третий регион включает страны Восточной и Юго-Восточной Азии, на него приходится более 1/5 мирового машиностроения. Лидирует в нем Япония, которая по темпам роста этой отрасли опередила и США и зарубежную Европу [15, с. 122].

Еще в середине 50-х годов по стоимости машиностроительной продукции Япония находилась на уровне Италии, но к середине 60-х годов достигла уровня ФРГ и Великобритании, а в середине 70-х годов намного его превзошла. В наши дни по общим размерам машиностроения в экспорте Япония – самая высокая в мире. Но углубления заслуживает и характеристика некоторых отдельных отраслей машиностроения. Это относится к станкостроению, как ведущей отрасли общего машиностроения. На пять ведущих стран производителей (Япония, ФРГ, Россия, США, Италия) по стоимости приходилось 2/3 выпуска станков в мире. Они же обеспечивали почти 60% их экспорта и 45% импорта.

Автомобилестроение в США за последние десятилетия превратилось в одну из крупнейших отраслей машиностроения, да и всей промышленности. Если перед второй мировой войной все страны производили примерно 4 млн. автомобилей в год, а в 1950 году 10 млн., то в 70-х годах их выпуск превысил 30 млн., в 80-х годах 40 млн., а в начале 2000-х годов 45 млн. Из этого количества немногим более 70% приходится на легковые автомобили, а остальное – на грузовые и автобусы.

США входят в «первую десятку» стран по выпуску легковых автомобилей – 5,7 млн. (Япония – 9,7).

Резюмируя, можно утверждать, что к началу 90-х годов в мире сложилось три главных региона автомобильной промышленности: Северная Америка (37%), Западная Европа (33%) и Япония (30%).

Существенное различие между ними заключается в том, что в США автомобильная работает почти исключительно на внутренний рынок, тогда как в Западной Европе и особенно в Японии – на внешний. В судостроительной промышленности мира бум пришелся на 60-е и первую половину 70-х годов. Своего пика он достиг в 1975 году, когда на воду были спущены суда суммарным водоизмещением в 35 млн. бр.-рег. т. (Для сравнения: в 1950 г. – 3,5 млн., в 1960 г. – 8 млн.). Но затем эта отрасль вступила в полосу длительного спада и даже кризиса, вызванного прежде всего мировым энергетическим кризисом и резким сокращением морских перевозок нефти. Производственные мощности мирового судостроения в наши дни США используются лишь на 40% [15, с. 124].

Машиностроительные комплексы Италии.

Ведущей отраслью промышленности Италии является машиностроение, в котором занято 2/5 всех промышленных рабочих, создается 1/3 всей стоимости промышленной продукции и 1/3 экспорта. В машиностроении лидирующие позиции занимает изготовление транспортных средств и вычислительной техники. Италия входит в число крупнейших производителей и поставщиков на мировой рынок автомобилей, велосипедов и мопедов. Качественно изменилась производственная база итальянской промышленности. По применению роботов, распространению гибких производственных систем Италия входит в число ведущих стран мира. Значительные машиностроительные мощности находятся во Флоренции, Венеции, Болонье и Триесте.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты

1. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 19.11.2021, с изм. от 23.11.2021) "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // КонсультантПлюс. Дата обращения 01.01.2021
2. Федеральный закон "О проведении эксперимента по развитию курортной инфраструктуры в Республике Крым, Алтайском крае, Краснодарском крае и Ставропольском крае" от 29.07.2017 N 214-ФЗ (ред. от 11.06.2021)
// КонсультантПлюс. Дата обращения 01.01.2021

Литература

3. Аршинова Е.В. Региональная экономика. – М.: Академия, 2021. – 320 с.
4. Вакулов, И.И. Экономика Российских регионов / И.И. Вакулов. – М.: Издательство Юрайт, 2019. – 431 с.
5. Воеводин Л.Д. Региональная экономика / Л.Д. Воеводин. –М.: М-НОРМА, 2020. - 304 с.
6. Горев, Е.Н. Южный федеральный округ / Е.Н. Горев // Мир. – 2021. - №2. С. 57 -89.
7. Дубинин, С.Н. Краснодарский край в цифрах/ С.Н. Дубинин // Государственная служба. – 2021. - №1. С. 56-61.
8. Зорин, В.Е. Экономика Краснодарского края/ В.Е. Зорин // Молодой ученый. – 2020. - №66(65). – С. 41- 57
9. Ларин И.В. Региональная экономика / И.В. Ларин. – М.: Академия, 2020. – 330 с.
10. Лукина О.В. Региональная экономика / О.В. Лукина. – М.: НОРМА, 2019 - 624с.
11. Нестеров, В.С. Региональная экономика / В.С. Нестеров. – М.: Норма – Инфра. – М, - 2020. – 560с.
12. Тимофеева И.Н. Региональная экономика / И.Н. Тимофеева. - М.: Юрайт-Издат, 2019. -2167 с.
13. Туманова О.С. Региональная экономика и управление / О.С. Туманова. – М.: Академия, 2020. – 420 с.
14. Устинова А.В. Региональный маркетинг и экономика.- СПб.: Питер, 2020. – 324 с.
15. Шепелев И.Н. Механизм образования государственных доходов / И.Н. Шепелев. - М.: Издательство НОРМА, 2019. - 300 с.
16. Шумаков, Л.В. Некоторые вопросы бюджетной политики / Л.В. Шумаков // Журнал российского права. – 2020. – №5. – С. 34-36.

Интернет-ресурсы

17. Официальный сайт Краснодарского краевого комитета статистики <http://krsdstat.gks.ru>

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/kontrolnaya-rabota/226107>