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/349061

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Региональная экономика

ВВЕДЕНИЕ 3
1. РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ 6
1.1 Характеристика транспортной инфраструктуры и ее влияние на региональное развитие 6
1.2 Основные показатели и методики оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие 9
2. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ЕЕ ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНОВ 16
2.1. Общая характеристика транспортной системы Великобритании 16
2.2. Дифференциация регионов Великобритании по уровню развития транспортной инфраструктуры 18
2.3. Влияние транспортной системы на экономику регионов Великобритании 21
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 25
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 26

Одной из основных характеристик регионального самолета является его уменьшенная вместимость от 30 до 100 мест. Однако за последние несколько лет произошло резкое увеличение количества самолетов от 70 до 100 мест в ущерб 30-местным самолетам. Средняя вместимость парка самолетов большинства региональных компаний за этот период постепенно увеличивалась.
Самолеты регионального авиационного сектора являются результатом ряда технологических достижений, в которых преобразование больших турбореактивных авиационных двигателей в небольшие турбовинтовые двигатели привело к повышению эффективности и гибкости рынка. Современные экологически чистые самолеты меньшей вместимости обеспечивают значительное снижение уровня шума и выбросов газов, в то же время обеспечивая высокий уровень комфорта в салоне.
Сектор региональной авиации предоставляет различные услуги по перелетам на короткие и средние расстояния. Однако в странах с более сильным отраслевым ростом среднее значение постепенно увеличивалось. Это касается таких стран, как Франция и Германия, средняя дальность полета которых сейчас составляет 450 и 500 км. соответственно.
В секторе региональной авиации обычно используются маршруты полетов с низкой и средней плотностью воздушного движения, перевозящие от 10 000 до 100 000 пассажиров в год.
Сектор региональной авиации предлагает более широкий диапазон времени и частоты полетов, расписание ежедневных рейсов, что позволяет пассажирам, когда и где это возможно, планировать поездку туда и обратно в тот же день, экономя время и деньги.
Операторы регионального авиационного сектора при совместном использовании маршрутов полетов с более крупными авиакомпаниями могут обеспечить совместимые полеты с низкой плотностью воздушного движения. Поэтому региональные авиационные компании обычно заключают соглашения об общих маршрутах полетов на большие расстояния, чтобы, среди прочего, избежать дублирования рейсов. Эти типы соглашений выгодны как пассажирам, так и авиационным компаниям.
Поддержка более крупной сети авиакомпаний. Сектор региональной авиации поддерживает более крупные авиакомпании за счет:
Выполнение маршрутов полетов, которые не могут выполнять более крупные авиакомпании из-за отсутствия небольших региональных самолетов.
Большинство крупных авиакомпаний в связи с высоким рыночным спросом либо подписали соглашение о сотрудничестве с независимой региональной авиакомпанией, либо создали собственную дочернюю региональную авиакомпанию.
Организация полетов в крупных аэропортах имеет основополагающее значение, поскольку одной из основных целей сектора региональной авиации, как было установлено ранее, является оказание поддержки более крупным авиакомпаниям путем перевозки пассажиров из небольших аэропортов, где обычные операции авиакомпаний невозможны, в узловых аэропортах таких городов, как Мадрид, Лондон, Франкфурт или Париж, увеличивая количество рейсов и объем воздушного движения.
Этот ключевой момент связан с предыдущим пунктом, поскольку одной из задач региональной авиации

является закрытие пробелов, оставленных более крупными коммерческими авиакомпаниями, работающими в крупных аэропортах, путем обеспечения полетов между городами со средней и низкой плотностью населения.
Большинство региональных авиационных компаний нацелены на бизнес-пассажирский сектор, поскольку бизнес-пассажиры в силу своих особых потребностей хорошо знакомы с преимуществами региональной авиации.
При этом следует различать транспортную систему регионов в целом и транспортную инфраструктуру.
В транспортную инфраструктуру регионов не входит подвижной состав, так как он не связан жестко с территорией. Следовательно, транспортная инфраструктура — это не вся транспортная отрасль в целом, а лишь ее часть, или техноструктура: пути, станции, порты и т.д.

1.2 Основные показатели и методики оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие

Разновидность методологических подходов к формированию указателей экономического и социального развития хозяйствующих субъектов (регионов, областей и других географических территорий) согласно предложенной классификации А. Г. Гранберга можно рассмотреть в рамках трех основных подходов :
1) сравнивается с помощью одного индикатора, принимающего в качестве главного;
2) сравнивается с помощью нескольких индикаторов, выделенных в качестве приоритетных для оценки экономического развития региона;
3) создание системы сводных социально-экономических индикаторов.
При этом как известно, эффективность функционирования того или иного объекта транспортной инфраструктуры может быть определена по разным показателям, одним из которых является пропускная способность.
В соответствии с методикой А. Г. Гранберга, проведем сравнительный анализ влияния регионального транспорта на развитие региона на основе конкретного индикатора, например, рост пассажиропотока.
Рассмотрим его на примере региональной авиации какой-нибудь страны на примеме такого объекта инфраструктуры, как аэропорт.
Hartsfield–Jackson Atlanta International Airport
Как видно из диаграммы статистики . пассажирооборот данного аэропорта в 2000г- 78млн., в 2010г – 88млн, в 2019–110,5млн.
То есть наблюдается устойчивый рост пассажиропотока.
На долю аэропорта приходится более 383 000 рабочих мест и 51,5 миллиарда долларов экономического воздействия только в районе метро Атланты .
Los Angeles International Airport
Как видно из диаграммы статистики , пассажиропоток в 2000г - 67млн, в 2010 - 59млн, в 2019 - 88млн
Некоторое снижение пассажиропотока аэропорта в 2010г связано с тем, что на этот период приходится крупное строительство на его территории. Все терминалы реконструируются, а международный терминал Тома Брэдли был полностью перестроен с добавлением вестибюля West Gates. За пределами терминала строятся парковка на 4300 мест, станция метро Лос-Анджелеса и объединенный пункт проката автомобилей. Все они будут подключены к терминалу с помощью LAX Automated People Mover.
Согласно экономическому исследованию, основанному на операциях 2014 года, LAX создает 620 600 рабочих мест в Южной Калифорнии с трудовым доходом в размере 37,3 миллиарда долларов и экономической отдачей (доходами от бизнеса) более чем в 126,6 миллиарда долларов. Эта деятельность добавила 6,2 миллиарда долларов к местным доходам и доходам штата и 8,7 миллиарда долларов к федеральным налоговым поступлениям .
Dallas/Fort Worth International Airport
Как видно из диаграммы статистики , пассажирооборот данного аэропорта в 2000г 60млн., в 2010 - 56млн, в 2019г - 75млн.
Оборот гражданских пассажироперевозок снизился в 2010 гг с тем, чтобы восстановиться снова позже, к 2019 году. Это связано с тем, что с 2004 по 2012 год DFW был одним из двух «пунктов помощи персоналу» армии США, которые принимали американские войска, возвращавшиеся с войн в Ираке и Афганистане, что отрицательно повлияло на гражданский пассажиропоток.
Международный аэропорт Даллас Форт-Уэрт является экономическим двигателем региона, ежегодно приносящим экономический эффект в размере 37 миллиардов долларов. Построенный в 1974 году и

расположенный на полпути между Далласом и Форт-Уэртом, это коммерческий аэропорт с самой высокой пропускной способностью в мире и один из двух международных аэропортов в Техасе.
Denver International Airport
Как видно из диаграммы статистики , пассажирооборот в 2000г -38млн., в 2010 - 51млн, в 2019г - 69млн
То есть данный аэропорт развивается динамично.
Международный аэропорт Денвера является крупнейшим генератором экономики в Колорадо, зарабатывая 33,3 миллиарда долларов в год и поддерживая более 259 000 рабочих мест. В течение следующих двух десятилетий Denver Global Gateway добавит значительно больше рабочих мест и продолжит диверсифицировать местную и региональную экономику, обеспечивая стабильный рост в будущем.

Аникин Б.А. Логистика: учебное пособие/ Под ред. Б. А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2015.
2. Антоненкова А.В. Сравнительный анализ современного информационного обеспечения в логистической деятельности // Славянский форум. - 2015. № 3 (9). с. 20 - 28.
3. Бочкарев А.А. Планирование и моделирование цепи поставок: Учебно-практическое пособие. М.: Издательство «Альфа-пресс», 2008. 192 с.
4. Годлевский, М. Д. Базовые модели и алгоритмы координации бизнес-процессов в логистических цепочках поставок / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич // Матеріали XII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2010). - Київ. - 2010. - С. 67.
5. Годлевский, М. Д. Задачи стратегического управления распределенными логистическими системами / М. Д. Годлевский, А. А. Станкевич, И. М. Годлевский // Матеріали XIII Міжнародної науково-технічної конференції «Системний аналіз та інформаційні технології» (SAIT 2011). - Київ. - 2011.- С. 74.
6. Кузнецова О.В. «Логистическая служба: собственная или аутсорсинг?» //Российское предпринимательство. - 2009. - N10(1). - С.90-94.
7. Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В.Сафонова // Научный журнал КубГАУ – №85(01) – 2013
8. Гегамов, Н. Причины аутсорсинга логистики / Н. Гегамов, А. Долгих // Управление цепями поставок – 2011 [Электронный ресурс]. – https://iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_2809
9. Сток, Дж. Стратегическое управление логистикой. / Сток Дж. Р., Ламберт Д. М. - М.: ИНФРА-М, 2005. - 797с.
10. Zadek H.: „Struktur des Logistik-Dienstleistungsmarktes“, in: „Supply Chain Steuerung und Services – Logistik-Dienstleister managen globale Netzwerke – Best Practices“, Springer-Verlag, 2004.
11. Ефимов О.Н. Экономика предприятия [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Ефимов О.Н.— Электрон, текстовые данные.— Саратов: Вузовское образование, 2014.— 732 с.
12. Гаврилов Д.А. Управление производством на базе стандарта MRP II. - СПб.: Питер, 2003. - 352с.
13. Jonson J., Wood D., Murphy P. Contemporary Logistics. Prentice Hall, 2001.
14. Hallett D. (перевод. Казарина В.) Pull Scheduling Systems Overview. Pull Scheduling, New York, 2009. pp.1-25.
15. Dettmer, H.W. Breaking the Constraints to World-Class Performance. Milwaukee, WI: ASQ Quality Press, 1998.
16. Goldratt, E.. Critical Chain. Great Barrington, MA: The North River Press, 1997.
17. Кузнецов, Ю.Ю. Роль транспортной инфраструктуры в развитии региональной экономики // Российское предпринимательство. 2013. № 2 (224). С. 85-90.
18. List of busiest airports by passenger traffic [Электронный ресурс] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_airports_by_passenger_traffic
19. MDS Transmodal. Great Britain Freight Model, 2017

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/349061