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/420036>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Государственное и муниципальное управление (ГМУ)

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

3

1 Теоретические аспекты автодорожной инфраструктуры 6

1.1 Понятие транспортной и автодорожной инфраструктуры 6

1.2 Проблемы и перспективы развития автодорожной инфраструктуры 12

2 Анализ состояния автодорожной инфраструктуры Свердловской области 26

2.1 Социально-экономическая характеристика Свердловской области 26

2.2 Проблемы автодорожной инфраструктуры Свердловской области 34

3 Предложения по развитию автодорожной инфраструктуры Свердловской области 41

3.1 Современные технологии и методы управления транспортной системой 41

3.2 Создание условий для развития альтернативных видов транспорта

48

Заключение 54

Список использованных источников 57

Приложение 61

Также технически задачи транспортировки могут быть различными – техника перемещается на рельсах, колесах, гусеницах и так далее. Источником тяги могут служить жидкие топливные смеси, газовая смесь, электроэнергия и гидродавление.

Особое внимание уделяется функциям промышленной транспортировки, связанным с подъемной и разгрузочной работой. Чтобы оптимизировать производственные и транспортные процессы, производители техники пытаются оснастить транспорт силовым агрегатом для перевозки грузов. И наоборот, классический складской погрузчик активно развивается в своих характеристиках, что увеличивает возможности его использования.

Некоторые отрасли востребованы концепцией транспортного оборудования с помощью автономных органов передачи и передвижения. Например, для стрелочных кранов и механизмов лебедки предусмотрена возможность монтажа и демонтажа конструкций на базах морских кораблей. Один из самых развитых, распространенных в мире путей грузоперевозок на безрельсовых дорогах. Промышленные отрасли используют магистральный транспорт, осуществляющий перевозки по коротким, внутригородским и межгородским маршрутам. Для транспортировки ценных и быстропортящихся изделий и материалов, неудобных или невозможных доставлять другими промышленными транспортом в заданных условиях логистики, используются дальние направления.

Сегодня в таком или ином формате автомобили используются практически в любой сфере производства – от промышленных комплексов до сельского хозяйства. Несмотря на то, что инфраструктура автодорог характеризуется комплексом проблем с экологическим и технологическим негативным воздействием на эксплуатацию грузовых автомобилей, доля грузовых автомобилей в промышленном секторе ежегодно растет.

В перспективе предлагается внедрить практику обязательной информации пассажиров через трансляцию программ, которые информируют потребителей о своих правах, обязанности и способах защиты прав, например, через стенды, плазменные экраны, бегущую строку и так далее. Проблемы с управлением пассажирским транспортом возникают хаотично, хотя все усилия направлены на их устранение. На сегодняшний день существуют несколько главных проблем:

- износ транспорта;
- большое расстояние;
- качество обслуживания.

Основой правовой деятельности сторон в области транспортных услуг является сложная иерархия установленных правил и стандартов, в том числе: ГК РФ, транспортный кодекс, уставы и кодексы транспорта, законы, правила оказания услуг по перевозке пассажиров и грузов на различных типах транспорта, и другие нормативные документы. По типу перевозки выбранного транспорта условия предоставления данной услуги и спецификации о содержании и исполнении договора регламентируются специальными кодексами и законами, правилами транспорта. И автотранспорт, и железные дороги могут одинаково перевозить токсичные, пожароопасные материалы, для чего требуется особое внимание, когда проводятся подобные мероприятия. Таким образом, промышленный транспорт в России, например, по экологическим нормам, предоставляет отдельные помещения и контейнеры для транспортировки горючих, радиационных, легковоспламеняющихся, ядовитых и газовых типов груза.

Перспективами развития этой категории транспортных средств являются внедрение новых технологий, позволяющие увеличить грузопоток при одинаковых расходах и затратах на энергоресурсы. В автомобильной сфере грузоперевозчики все более охотно переходят на «зеленую» технику для грузоперевозок [12].

При эксплуатации промышленных транспортных средств следует соответствовать требованиям безопасности труда, которые выражаются в повышении безопасности техники. Это можно увидеть на примерах установки в кабинах современных климатических систем и систем вентиляции и повышении функциональности систем и механизмов. Серьезные перемены происходят в силовой установке. Пока отсутствие топливного двигателя еще не особенно заметно, но, как минимум, происходит процесс замены вредоносных дизельных установок на установки с усовершенствованной системой выхлопной очистки. В связи с глобализацией и расширением различных сфер транспортной эксплуатации возрастает важность процессов организации транспортных операций. Сегодня планировать точечные маршруты без подробного учета разных параметров выполнения операции недостаточно. Таким образом, утверждена практика разработки всех проектов применения промышленных транспортных средств.

Из комплекса подсистем транспорта можно создать оптимальную или рациональную интегральную систему. Однако не стоит забывать, что часть компонентов подчиняется тому или иному экономическому закону, отличается юридическим регулированием, критериями оптимизации, методами управления [14]. В XXI веке принцип многоуровневой динамики становится парадоксом всех наук - от теории и космогонии до биологической и медицинской науки. Гносеологическое значение этого является накоплением результатов, методов объяснения и прогнозирования явлений в окружающем мире, а также расширением сферы научного интереса из-за все большей требовательности к соответствию используемым инструментам. В полном объеме это касается и транспортной науки. В большинстве действующих транспортных систем на национальном и региональном уровнях является ведущим звеном отдельных компонентов: эффективная транспортировка продукции, где возникает спрос и предложение, обеспечивая экономическую целесообразность перемещения товаров участникам хозяйственной деятельности. При этом очевидно, что предпринимательская деятельность на транспорте имеет элементы специфического характера при выполнении действий в условиях высоких неопределенностей и необходимости использовать и сохранять конфиденциальную информацию. Это свидетельствует о том, что сегодня создание одной платформы для бизнеса в транспорте является большим трудом. Такие платформы, конечно, нужны и желательны в рамках конкретных подсистем, однако объемы общего доступа к информации должны быть строго оговорены в них. Очевидно, что большое ожидание связано с единым цифровым транспортным комплексом – ЕЦТК. Его создание, конечно, необходимо, однако назначением такого средства должно быть обеспечение эффективного обмена информацией между всеми подсистемами взаимодействия транспортной подсистемы в едином цифровизированном транспортном пространстве ЕЦТК. Вероятно, ЕЦТК должен рассматриваться в качестве какой-то базовой информационной платформы для обмена первичных данных и знаний общего вида между различными ЕЦТК-подсистемами. Требования интерфейса для обмена знаниями, данными, спецификаций шлюза и протокола обмена, обеспечения безопасности и информационной безопасности должны устанавливаться на государственном уровне. В структуре ЕЦТК должен быть открытым, доступным к модулям информационных технологий, что характерно для всей большой информационной системы, создаваемой в современной IT-индустрии. Во всех предметных подсистемах, связанных с соответствующими подсистемами транспорта, необходимо создать новый, уникальный инструмент управления методами. Потребность в создании нового инструмента обусловлена глубоким изменением требований к эффективности работы транспортных систем в современном аспекте, а также развитием IT-технологий, позволяющих предложить качественный уровень управленческого решения, с другой стороны. Не стоит ждать, что инструменты будут едиными. Для

экспорта и импорта грузов, поток которых находится под контролем не только российских операторов, но и регулирующих органов, необходимы принципы развития, инвестиционной деятельности и технологические особенности эксплуатации морской и сухопутной систем. Проектирование и управление требует знать не только отдельных запросов на перевозки, но и не консолидированных агрегатов. Для осуществления этой деятельности необходимо представить объемы и структуру грузопотоков каждой из вышеупомянутых групп. При этом нужно учитывать и существующие грузовые потоки, и прогнозируемые. И они, добавив сложность проблемы, включают не только предсказуемые потоки, которые являются следствием существующих тенденций, но также потоки, которые являются проектируемыми, направленными на целенаправленное изменение социально-экономического положения. Условно задача управления морскими портами может быть поставлена на противоположное положение функционального перечня относительно проблемы управления автотранспортом [5].

При этом все эти подразделения будут соединены с физическим грузопотоком, который будет отражать информационные потоки, циркулирующие в ЕЦТК. Однако информационный поток будет основным образом локализован в частных подсистемах. Данные потоки формируют узкие параметры, с помощью которых будут обмениваться отдельными компонентами по соответствующим системным интерфейсам. Поэтому общая задача - проектирование архитектуры ЕЦТК, разработка стандартов для внутренних представлений данных в ней знаний.

Таким образом, в РФ, как в других развивающихся странах, перевозки являются одной из самых крупных базовых отраслей экономики, важным элементом производственно-социальной инфраструктуры. Транспортная связь объединяет все районы страны и является необходимым условием ее территориального единства, единства экономической среды. Выгодное положение в стране позволяет России получить значительный доход от экспорта услуг транспорта, включая транзит за рубеж через свою коммуникацию. Скорость транспортной связи влияет на экономическую эффективность и мобильность населения. Повышение скорости перевозки грузов, пассажиров дает ощутимые экономические и социальные эффекты. Больше дешевых и быстрых транспортных средств междугородные виды транспорта объединят отдаленные территории страны, повышает уровень экономической активности населения, укрепляет территориальное единение страны, создает более устойчивые условия для того, чтобы реализовать потенциальные экономические и социальные возможности каждого региона России. Основным стимулом развития транспортного комплекса является снижение издержек, скорости и своевременности, условия перевозок грузов, обеспечивающих транспортные и экономические связи, конкурентоспособность продукции страны и регионов [7]. Особенно это актуально для регионов, расположенных в северной и восточной части страны. Важна для социально-экономического развития страны роль безопасности и экологичности транспортных систем. Роль транспортного обеспечения обороноспособности и безопасности России определяется ростом требований к мобильности военных сил в стране. Кроме важности обеспечения безопасности транспортной системы, полетов, навигации безопасности транспортной системы характеризуется эффективной работой спасателей, гражданских оборонных подразделений, и, поэтому, определяет условия для обеспечения безопасности национальной и террористической безопасности. Таким образом, транспорт - одна из основных отраслей экономики, тесно связанная со всеми ее аспектами, социальной сферой. Благодаря дальнейшему развитию страны, укреплению внутренних транспортно-экономических отношений, росту производства и повышению уровня жизни людей, роль транспорта как системного фактора только возрастет.

2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Свердловская область расположена в центре Уральского федерального округа Российской Федерации и является настоящим центром пересечения логистических цепочек, связывающих Москву, Европу и Азию. Трансконтинентальный поток товаров, различного сырья, рабочей силы, а также инновационных технологий осуществлялся через Свердловскую область. Свердловская область была образована в январе 1934 года при разделении Уральской области, а границы, близкие к нынешним, приобрела после отделения Пермской области в 1938 году и включения в свой состав города Каменска-Уральского и Каменского района в 1942 году. Современное административно-территориальное деление области сформировалось к началу 1990-х годов, когда статус городов областного подчинения получили Нижняя Салда и Заречный и был

юридически оформлен статус четырёх закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО). На сегодняшний день область делится на 25 городов областного подчинения, 30 районов и 4 ЗАТО. Кроме того, 3 города — Екатеринбург, Нижний Тагил и Каменск-Уральский — имеют в своём составе внутригородские районы (7, 3 и 2 района соответственно).

Свердловская область, по разным оценкам, является одним из самых перспективных субъектов Российской Федерации. Свердловская область является одним из самых быстрорастущих субъектов Российской Федерации и традиционно вносит существенный вклад в общий валовой региональный продукт Российской Федерации — около 3%.

Промышленность Свердловской области оказывает решающее влияние на социально-экономическое состояние региона. Свердловская область входит в десятку крупнейших регионов с высокой концентрацией производства, на долю которых приходится 45% промышленной продукции, производимой в Российской Федерации. Доля промышленного комплекса составляет около 32% в структуре валового регионального продукта (ВВП) Свердловской области.

Промышленность региона представляет собой крупный многоотраслевой комплекс, в структуре которого отмечается высокий удельный вес основных отраслей — черной и цветной металлургии, машиностроения. По данным переписи населения 2020 года, национальный состав Свердловской области следующий (таблица 4)

1. Александров, О. А. Логистика: учебное пособие / О. А. Александров. – Москва : ИНФРА-М, 2020. – 217 с.
2. Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для вузов / Б. А. Аникин, Р. В. Серышев, В. А. Волочиенко ; ответственный редактор Б. А. Аникин. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 454 с.
3. Бочкарев, А. А. Логистика городских транспортных систем : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. А. Бочкарев, П. А. Бочкарев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 150 с.
4. Бродач М.М. Создание безопасной среды обитания человека. Здания больные и здания здоровые // Энергосбережение. — 2021. — № 1. — С. 4-6.
5. Васильев П.Ю. Народный бюджет // Уфа. — 2021. — № 1. — С. 30-31.
6. Васильева, В. М. Государственная политика и управление : учебник и практикум для вузов / В. М. Васильева, Е. А. Колеснева, И. А. Иншаков. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 441 с.
7. Восколович, Н. А. Экономика, организация и управление общественным сектором : учебник и практикум для вузов / Н. А. Восколович, Е. Н. Жильцов, С. Д. Еникеева ; под общей редакцией Н. А. Восколович. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 324 с.
8. Гаврина Е.В. Хабаровск: экономика муниципалитета в период пандемии // Бюджет. — 2021. — № 2. — С. 60-63.
9. Гашо Е.Г. Анализ проблем и тенденций развития систем теплоснабжения крупных городов России // Теплоэнергетика. — 2021. — № 3. — С. 75-88.
10. Герами, В. Д. Городская логистика. Грузовые перевозки : учебник для вузов / В. Д. Герами, А. В. Колик. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 343 с.
11. Государственная и муниципальная служба : учебник для вузов / Е. В. Охотский [и др.] ; под общей редакцией Е. В. Охотского. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 409 с.
12. Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы : учебник для вузов / Л. В. Сморгун [и др.] ; под редакцией Л. В. Сморгунова. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 395 с.
13. Гудкова, Н.С., Банзекуливахо, М.Ж. Совершенствование логистического управления пассажирскими перевозками на автотранспортном предприятии / В сборнике: Логистика — евразийский мост материалы XI международной научно-практической конференции. 2018. С. 356-360.
14. Данчиков Е.А. Контроль как инструмент развития города // Бюджет. — 2021. — № 2. — С. 16-21. — (Финконтроль).
15. Епифанов, В. В. Разработка мероприятий по повышению качества перевозок на городском пассажирском автомобильном транспорте // Политранспортные системы. – Новосибирск : СГУПС, 2017. – С. 515-518.
16. Епринцев С.А. Мониторинг социально-экологических условий как механизм обеспечения безопасности населения // Наука Юга России. — 2021. — Т. 17, № 1. — С. 74-83.
17. Загорский, И. О., Володькин, П. П. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2019. – 154 с.

18. Захарова, О.В. Прогнозные оценки развития транспорта в контексте мирохозяйственных тенденций / Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. 2019. № 4. С. 59-65.
19. Каган, Д.З. Влияние макроэкономических факторов на показатели пассажирских перевозок / Экономика железных дорог. 2018. № 11. С. 21-27.
20. Карачурина Л.Б. Внутрирегиональная миграция населения в России: пригороды выигрывают у столиц // Известия РАН, Серия географическая. — 2021. — № 1. — С. 24-38.
21. Корягин, М.Е. Равновесные модели системы городского пассажирского транспорта в условиях конфликта интересов. - Новосибирск: Наука, 2019. - 140 с.
22. Куролап С.А. Оценка влияния метеорологических параметров на техногенное загрязнение канцерогенноопасными химическими веществами воздушного бассейна города Воронежа // ЭКип: Экология и промышленность России. — 2021. — Т. 25, № 2. — С. 60-65
23. Курчеева Г.И. Цифровая культура: анализ состояния и оценка развития // Экономический анализ: теория и практика. — 2021. — Т. 20, вып. 2. — С. 325-344.
24. Мачерет Д.А. Развитие рельсового транспорта в мегаполисах // Экономика железных дорог. — 2021. — № 1. — С. 21-33.
25. Ознобихина И. "Уютный город": от контрактов - к делу // Местное самоуправление Кубани. — 2021. — № 1. — С. 32-35.
26. Орлов С.В. Москва - умный город. Развитие информационного общества и интеллектуального городского хозяйства // Энергосбережение. — 2021. — № 2. — С. 4-6
27. Пириева Н.М. Возвращение альтернативной энергии от городского транспортного средства // Автоматизация. Современные технологии. — 2021. — Т. 75, № 1. — С. 39-44.
28. Попов Е. Классификация проектов развития "умных городов" // Инвестиции в России. — 2021. — № 1. — С. 15-24.
29. Сорокин Н.Д. Почему наша система охраны атмосферного воздуха не защищает жителей городов // Экология производства. — 2021. — № 2. — С. 106-117 : рис. — (Охрана атмосферного воздуха).
30. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года URL: http://www.mintrans.ru/documents/de-tail.php?ELEMENT_ID=19188
31. Фасхиев Х.А. Модель выбора городского автобуса по критериям экономической эффективности, качества и конкурентоспособности // Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. — 2021. — № 1. — С. 23-36.
32. Цифровой двойник - еще один шаг к интеллектуализации зданий : круглый стол // Энергосбережение. — 2021. — № 2. — С. 8-11.
33. Широков Б.К. Эко смарт-города и поселки в Японии // Архитектура и время. — 2021. — № 1. — С. 2-9 : фот. — (Вопросы экологии).

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/kurovaya-rabota/420036>