



Original Article: INDICAZIONI PRIORITARIE DI AMMODERNAMENTO DEL COMPLESSO DI TRASPORTO E DI COMUNICAZIONE, TENENDO CONTO DELLE TENDENZE GLOBALI

Citation

Suraeva M.O. Indicazioni prioritarie di ammodernamento del complesso di trasporto e di comunicazione, tenendo conto delle tendenze globali. *Italian Science Review*. 2014; 1(10). PP. 308-311.
Available at URL: <http://www.ias-journal.org/archive/2014/january/Suraeva.pdf>

Author

Marija O. Suraeva, Cand. Econ. Sci., Docent, Samara State University of Economics, Russia.

Submitted: January 14, 2014; Accepted: January 20, 2014; Published: January 30, 2014

Sviluppo di complessi di trasporto e di comunicazione coinvolge due attività: fornitura di intra- e di transito dei flussi di materiali, come testimonia l'aumento della competitività dei produttori nazionali, riducendo la componente di trasporto e un afflusso supplementare di reddito "inesauribile" attraverso l'esportazione di servizi di trasporto.

Trasporto, da un lato, essendo un componente strutturale dell'economia per i servizi di attuazione per il trasporto di prodotti di produzione materiale dovrebbe essere integrata con loro per organizzare le proprie attività, formando un sistema logistico. D'altra parte, il trasporto genera elementi infrastrutturali in un'unità, per la quale un materiale regionale sintetizzato in flussi all'interno del sistema dei trasporti e della logistica sinergica risultante.

Per queste ragioni, la scelta della strategia di modernizzazione del complesso di trasporto e di comunicazione è necessario considerare che il campo di applicazione per la produzione di una maggiore efficienza raggiunto attraverso lo sviluppo del mercato dei servizi di trasporto, la sua integrazione con le aree di metodi di logistica di produzione e di consumo.

In condizioni di mercato richiedono nuove idee e principi di integrazione della produzione, trasporto e strutture di servizio nei sistemi di trasporto efficienti, nuovi approcci alla gestione della logistica e dei trasportatori.

Tuttavia, dal punto di vista delle Scienze Tradizionali trasporto troncistiche ben poco di nuovo: ci sono metodi e modelli di gestione, programmi di approvvigionamento, modelli di controllo del magazzino, metodi di ottimizzazione, razionalizzazione del traffico e così via accumulato potenziale scientifico e pratico richiede un ripensamento delle posizioni con logistica escursionistica.

Studio della esperienza dei paesi stranieri ha permesso di trarre alcune conclusioni sulle condizioni di formazione e gli obiettivi della creazione di trasporto e centri logistici (TLC).

Tendenza a razionalizzare il sistema dei trasporti e l'aumento dei costi di trasporto a terra portano alla introduzione di sistemi di trasporto più efficaci e razionali per i contenitori, come equipaggio treni container, squadre spedizioni apparenza, e quindi accelerare lo sviluppo di terminali interne. Questi terminali - è parte integrante del trasporto intermodale - sono un

fenomeno internazionale. Originari di paesi occidentali, hanno poi apparsi in altre parti del mondo (India, Brasile, Paraguay, Kenya, Nigeria, Sud Africa, ecc) [3, p. 11-17].

Specializzazione e cooperazione offrono una grande opportunità di conquistare nuovi mercati, migliorare la competitività e la redditività delle aziende di logistica, che unisce il vantaggio della concentrazione e centralizzazione del capitale con l'organizzazione razionale dell'attività economica.

Imprese di logistica tale strategia si basa sull'acquisizione delle principali imprese di logistica di importanza locale, in particolare conoscitori del mercato locale, insieme con il portafoglio pronto ' di clienti."D'altra parte, unità logistiche locali acquisire tutti i vantaggi (elevati standard di servizio, ramificaticomunicazione lennye, ecc). Come risultato, la concentrazione gestori di infrastrutture combinateimpatto fossato positivo sulla competitività di entrambe le società.

Da questo punto di vista, è necessario prevedere il forte sviluppo di centri logistici, collegando i mercati globali nel movimento globale delle merci, che accelerare e garantire la continua naitétovaromaterialnyh flussi, e la Russia con il suo potenziale di transito non deve rimanere fuori dei processi mondiali che si verificano.

Ottiene lo sviluppo e la diversificazione, cioè penetrazione delle aziende di logistica e di trasporto nella sfera che non corrispondono al proprio profilo produzione tradizionale. Cambiamenti nella struttura delle attività industriali STI contribuisce alla creazione di "competitività variabile" poiché, concentrandosi su diversi mercati, è possibile ridurre meno redditizia in un dato periodo di produzione e migliorare altri che hanno un buon condizioni di mercato.

In questo caso, i vnutrifirmen meccanismoflusso di capitali, al fine di aumentare il tasso di profitto, o almeno mantenere a quel livello.

Chi è più successo orizzontale piuttosto che fusioni conglomerate. Il fatto che l'integrazione orizzontale viene effettuata la stessa fase del processo di fabbricazione o produce gli stessi servizi, ossia vi è un'associazione di imprese in concorrenza sul mercato dei servizi identici.

Concentrazioni conglomerati riguardano anche aziende operanti in diversi mercati. Di solito sono creati imprenditricelyami volto a diversificare la base dei prodotti/clienti. Attraverso la diversificazione di questi imprenditori si stanno diffondendo, come detto, le loro attività per una più ampia gamma di servizi, o di altri settori.

Pertanto, le associazioni possono essere sostanzialmente presupposto di migliorare la qualità dei servizi, almeno per le grandi aziende. Pertanto, la dimensione e la qualità non sono concetti mutuamente esclusivi. Tuttavia, si pone la questione se chiedere alla dimensione desiderata attraverso fusioni e acquisizioni o formazione alternativa serve sindacati. Ovviamente, più produttivo per nuovo approccio, perché senza la cooperazione di investimento difficilmente acquisire lungo termine in natura, vale a dire relazioni stabili sono reali, soprattutto quando gli obblighi e monitoraggio finanziario capacità.

Nel successo commerciale a lungo termine dipenderà in larga misura constanding delle tecnologie dell'informazione e la qualità del personale. Pertanto, lo scopo della società di logistica, come la Deutsche Post/Danzas, Schenker - BTL, K & N, Panalpina, ecc - forse più rapido sviluppo di EDP sistemi integrati, diverse norme uniformi per tutte le modalità di trasporto (mare, aria, terra) e geografica regioni. Tale sistema dovrebbe sorvegliare il processo di trasporto "porta a porta", compreso lo stoccaggio e la distribuzione.

Il meccanismo dello sviluppo di nuovi giganti mercati logistici - "biglietto da visita" delle principali società di spedizioni in Europa, che fin dai primi passi dello spazio post-sovietico è vantaggioso dal differiscono dalla maggior parte dei

nostri operatori, posizionandosi come operatori gestiche, velocità, affidabilità e, soprattutto, - Lavori di prestazioni di alta qualità.

Con ogni anno che passa diventa più clienti che sono disposti a pagare più operatori stranieri, purché in cambio essi saranno alleviare il cliente da molti problemi, e poi emergente sulla rotta [2, p. 3-26].

Così, un terzo, un vantaggio sinergico - quasi gli stessi soldi il cliente riceve da una mano sempre più pesante passservizi KET logistici. In altre parole, i gestori di infrastrutture di fusione combinati impatto positivo sulla competitività di entrambe le società, permettendo una o l'altra società a crescere più rapidamente. [1, p. 25].

Oggi, praticamente tutti gli operatori logistici cercano di minimizzare la perdita di tempo dovuta alla ottimizzazione della filiera.

Pertanto:

1. Lo studio ha rivelato la natura concettuale della logistica, che consiste nel mettere a fuoco approcci molteplici intelligenza a uno basato sull'integrazione dei processi di produzione, trasporto e distribuzione in un unico materialoprovodyaschuyu sistema. Mentre la logistica è uno strumento efficace per l'attività di mercato - sistema sviluppato, che consente di coordinare e armonizzare contrastanti interessi economici massimi del movimento delle merci attraverso i collegamenti tecnici, tecnologici, organizzativi ed economici di questi processi.

A questo proposito, in una gestione decentrata dei trasporti e complessa comunicazione e la formazione spontanea di servizi di trasporto e logistica nella Federazione russa, proponiamo la creazione di un efficace sistema di sostegno statale e regolamentazione di fronte il centro strategico per il trasporto e sistemi logistici, che forniscono una chiara imbrogliare aspetto legale basato sulla concorrenza e lo sviluppo delle politiche di trasporto volte a

massimizzare l'utilizzo delle risorse di trasporto.

2. Guida sinergia inerente l'intera logisticazione sistema nel suo complesso si riflette nello sviluppo dell'effetto moltiplicatore, il quale rilascerebbe "risorse finanziarie scorte congelate e di ricavi addizionali non solo aumentando i flussi in transito, ma anche per effetto accompagnato da altri settori: commercio, costruzioni, servizi bancari e finanziari, manifatturiero, delle telecomunicazioni - che fornirà l'aggiornamento infrastrutture obsolete e per la possibilità di fuoriuscita di dividendi incassati nel settore high-tech e, in ultima analisi, sarà un potente impulso per lo sviluppo di un'economia innovativa.

3. La globalizzazione e la crescita del commercio mondiale predeterminare la creazione di sistema ario armoniadi corridoi internazionali di trasporto, favorevole Geostraposizione gica della Russia nello sviluppo dei flussi globali di oggetti appaionopresupposto tiva per una effettiva integrazione della Russia nel sistema gisticskuyu LO globale. E dal momento che lo sviluppo di un'economia basata sulle esportazionicoloro industria petrolifera e del gas in condizioni di prezzi instabili avere conseguenze negative, è necessario trovare fonti alternative di ricercapromozione dello sviluppo economico di altri settori, al fine di garantire una crescita sostenibile anche in condizioni mutevoli.

4. Per evitare l'espansione delle aziende di logistica internazionale ritiene opportuno istituire un trasporto nazionale e logistica di partecipazione, rappresentata aziende di trasporto e strutture commerciali rappresentati da vettori privati, spedizionieri, aziende di logistica, in grado di competere con i fornitori globali, con una vista alla più efficace attuazione degli interessi nazionali esportando veicoli servizi.

References:

1. Glazyev S. 2009. Prospects of socio-economic development of Russia. Economist. #1.

2. Gubanov S., 2008. Neoliberalization plus vertical integration (of the development equation Russia). *Economist*. #9. pp.3-26.

3. Yasin E., 2003. Structural reforms and economic growth. Moscow. pp. 11-17.