



Original Article: TENDENZE LOGISTICA INFRASTRUTTURE RUSSIA: IL PROBLEMA "ZERO ZONE"

Citation

Freidman O.A. Tendenze logistica infrastrutture Russia: il problema "Zero Zone". *Italian Science Review*. 2014; 10(19). PP. 216-220.

Available at URL: <http://www.ias-journal.org/archive/2014/october/Freidman.pdf>

Author

Oksana A. Freidman, Irkutsk State University of Railway Engineering, Russia.

Submitted: October 15, 2014; Accepted: October 20, 2014; Published: October 31, 2014

Astratto

L'attuazione della "Strategia dei trasporti della Federazione russa fino al 2030", lo sviluppo del mondo delle relazioni economiche richiedono nuovi approcci di ricerca e di analisi dei sistemi logistici, al fine di aumentare la loro efficacia. L'articolo è dedicato allo stato moderno di problemi settoriali e regionali di investimento infrastrutture logistiche di metodi di sviluppo e di ricerca lo stato dei suoi sottosistemi.

Parole chiave: logistica del sistema, gruppo, capacità di logistica, infrastrutture logistiche

Condizioni di sistemi di mercato caratterizzati da elevato grado di incertezza e di rischio, mentre la domanda di mercato consumatore più, non solo per la gamma e la qualità dei prodotti, ma anche alle condizioni della sua produzione. E non è solo il mercato dei consumatori di individui, ma il mercato anche imprese spedizionieri e destinatari che necessitano di servizi di trasporto e di logistica integrata. L'esecuzione e l'attuazione di questi servizi efficace si basa sull'interazione tra imprese e operatori logistici e le aziende di trasporto del settore, che si applica anche JSC "Russian Railways".

Secondo i dati analitici pubblicati sulla rivista "Logistica", il trasporto di container per ferrovia è aumentato del 3% a 2,095 milioni dollari. TUE [1]. Secondo la struttura, trasporti internazionali nella struttura del commercio estero è classificato 1 -55%, in Russia occupa il 2 ° posto - 38%; di transito è stata del 7%.

Gli esperti prevedono il volume di traffico dei container, sia nel traffico nazionale ed internazionale aumenterà, secondo le dinamiche sono mostrati in Fig. 1.

Allo stesso tempo, la pratica dimostra che le previsioni ottimistiche di crescita della domanda globale di trasporto di container o di aumento di trattamento è spesso non giustificati, mentre vengono mantenute le tendenze strutturali dei servizi di trasporto resi da direzioni di trasporto. Per esempio, nella struttura del sistema di trasporto nel 2013 Russian Railways circa il 44% occupati trasporto interno, esportazione 25,92%, 22.02%, importazione e transito 7,46%. (indici di volume sono indicati nel diagramma di Fig. 2).

Quindi, possiamo concludere che, nelle dinamiche instabili del commercio estero, la quota di transito, e la quota di traffico interno è più alto e costante. Ne consegue

che lo sviluppo delle infrastrutture logistiche e di programmi di investimento relativi a questo settore, dovrebbe essere orientata al mercato del traffico nazionale.

Ci sono molti fattori che influenzano lo sviluppo di servizi logistici nelle zone rurali e dei trasporti, tra i quali possiamo identificare similitudini comuni. Così, sullo sviluppo dei servizi di trasporto e di logistica integrata nel settore dei trasporti (ferroviario, acqua, aria e trasporto su strada) è influenzata da fattori quali:

- Mancanza o disavanzo impianti terminali e magazzini classe (classe "A") all'interno del vano della società di trasporto su strada o di proprietà;

- Mancanza di servizi completi nelle operatori logistici regionali in termini di molteplicità nelle regioni;

- Alti tassi di trasporto di cui l'industria, che colpisce il numero e il volume degli ordini dei servizi di trasporto;

- Implementazione debole delle tecnologie dell'informazione in Supply Chain Management e di logistica infrastrutture;

- La mancanza di comunicazione e di coordinamento nel trasporto misto e multi-modale.

Tutti questi fattori sono stati considerati più volte nelle opere di scienziati russi di proporre misure volte a migliorare i rapporti di controparti, anche attraverso la creazione di centri di consolidamento. Tuttavia, la modifica delle condizioni di mercato, le condizioni economiche, l'adeguamento dei programmi di investimenti pubblici per affrontare l'industria deve affrontare di nuovo il problema.

Condizioni moderne di costituzione e gestione di sistemi logistici sono caratterizzati da una serie di caratteristiche impone restrizioni alla loro struttura, che determinano il grado di interconnessione e la componenti di interazione.

Nel corso degli ultimi 10 anni, molti concetti scientifici e forme dello stabilimento e l'efficacia dei sistemi logistici di vario tipo. Tuttavia, il cambiamento di qualsiasi elemento

comporta la necessità di migliorare i programmi regionali e settoriali, sistemi di gestione.

I fattori negli ultimi 5-6 anni, che interessano direttamente l'efficienza dei processi logistici in sistemi di trasporto e distribuzione delle risorse materiali in Russia sono:

- 1) La globalizzazione delle relazioni economiche hanno influenzato il rapido sviluppo di nuovi corridoi di trasporto e la creazione del concetto di costruzione di una rete di centri di trasporto e logistica nella regione;

- 2) l'aumento del consumo interno del paese, causando lo sviluppo attivo dei sistemi di distribuzione all'ingrosso e al dettaglio e le reti, e anche causato la crescita della logistica e degli intermediari dei trasporti;

- 3) la crescita del commercio con l'estero, richiede la formazione di sistemi cluster transfrontalieri;

- 4) Fattori politici come fattori di rischio che interessano anche per il calo della catena di approvvigionamento internazionale e aumentare il commercio interno, e per cambiare la direzione della fornitura di risorse materiali, a seconda della formazione di alleanze politiche, e basata su di essi, e le nuove strutture economiche.

Tutti questi fattori hanno un impatto diretto sulle politiche regionali e settoriali nel campo della logistica, cambiando la priorità di una determinata direzione di sviluppo degli investimenti delle infrastrutture logistiche del paese.

Da un punto di vista scientifico per risolvere questi problemi sarebbero efficaci dal punto di vista degli interessi di tre parti: gli interessi dei consumatori di servizi di trasporto e logistica, gli interessi dei consumatori di risorse materiali dello stato (che rappresenta gli interessi della politica estera così come le strutture settoriali e istituzionali), e regioni.

È per questo motivo che negli ultimi anni il sviluppare più attivamente tale direzione come una logistica regionale, che

è un'economia regionale, geografia economica, marketing territoriale, merchandising e geografia di trasporto e, naturalmente, la logistica. Combinando i risultati di queste industrie sulla base dell'approccio logistico, contribuire alla ottimizzazione dei flussi economici regionali può dare un effetto sinergico nella gestione dell'economia regionale.

Per la Russia, data la sua struttura regionale e la divisione delle industrie, fornisce il trasporto, sugli aspetti spaziali del principio di sistemi logistici regionali sono di particolare rilevanza.

Dati gli attuali sviluppi scientifici e generalizzazioni del T.A. Prokofieva e Adamova è stata presentata la struttura di un sistema integrato dei trasporti e della logistica regionale [4].

A seconda di quali tipi di traffico sono prevalenti nella regione, e lo sviluppo di infrastrutture logistiche complesse. Naturalmente, le regioni, in primo luogo impegnati nella funzione di distribuzione si svilupperà attivamente rete di terminali e stoccaggio come importatori.

Nelle regioni in cui i principali sono il trasporto di import-export, deve sviluppare veicoli e meccanismi di carico e scarico (cioè transfrontaliera).

Regioni attraverso il quale le vie di trasporto e dove non concentrati e la produzione industriale - non richiede la concentrazione sul processo di invio e ricezione delle merci. Queste regioni saranno in transito.

Da ciò consegue che l'infrastruttura logistica in tutto il paese sarà sempre sviluppare in modo non uniforme. Così, nella regione di ogni specie saranno presenti "zona zero" che l'organizzazione delle filiere integrate, cambiando il percorso del carico sarà a dipanare. In altre parole, la "zona zero" sarebbe un punto logistico di rischio.

Oggi uno dei principali obiettivi lo sviluppo delle infrastrutture e delle industrie regionali, nel tentativo di garantire la loro uniforme, servizi logistici di alta qualità e la riduzione dei "fallimenti" dei

sistemi di trasporto e di logistica. Offrendo una moltitudine di approcci per affrontare la questione, tra i quali un posto speciale è il problema della creazione di reti logistiche e domande di clustering.

In ogni caso, la creazione di reti e cluster dovrebbe essere basata sulla metodologia di analisi del sistema esistente e determinare la "zona zero". Un approccio è l'analisi multi-criterio della capacità logistica dei sistemi regionali e settoriali [5], p.26-61. L'essenza di questo metodo è il seguente:

1. Si propone di stimare i cinque principali oggetti di infrastruttura sottosistemi logistica, che può essere un sotto-settore industriale o unità territoriale: il trasporto, lo stoccaggio, la distribuzione (azienda), le informazioni, la raccolta di condizioni spaziali di carattere regionale (climatico, geografico, storico, economico generale, etc.).

2. Se il (principale) componente centrale dell'oggetto. Nelle regioni di transito tale è il componente di trasporto in importazione - stoccaggio e sistema di distribuzione. Pertanto, indicatori del livello di sviluppo dei sottosistemi saranno diverse, ma i loro limiti devono essere immutabili.

3. Se i valori di uno dei sottosistemi che andranno al di là del valore minimo criterio, significa che siamo di fronte a una "zona zero" ed è in questo settore è necessario per realizzare l'investimento.

4. Quando si crea un cluster, si dovrebbe prestare attenzione al fatto che la capacità di influenzare i membri del cluster per ridurre il numero di domande di "zona zero".

Metodologia per l'analisi multi-criteri della capacità logistica può essere migliorata la sua informatizzazione e la creazione di programmi specializzati con autonomia decisionale. In questa fase, questi programmi sono in rapido sviluppo.

References:

1. Moiseenkova D.A. 2007. Management and performance appraisal of enterprise services freight traffic on the railways. Scientific and technical publication

"Technical and technological problems of the service," St. Petersburg.
2. Prokofieva T.A., Adamov N.A. 2011. The development strategy of the logistics

infrastructure in the transport sector in Russia: Monograph.
3. Freidman O.A. 2013. Analysis of the logistic potential of the region. 164 p.

Fig. 1. Volume del trasporto di container sul w / e di trasporto [2]

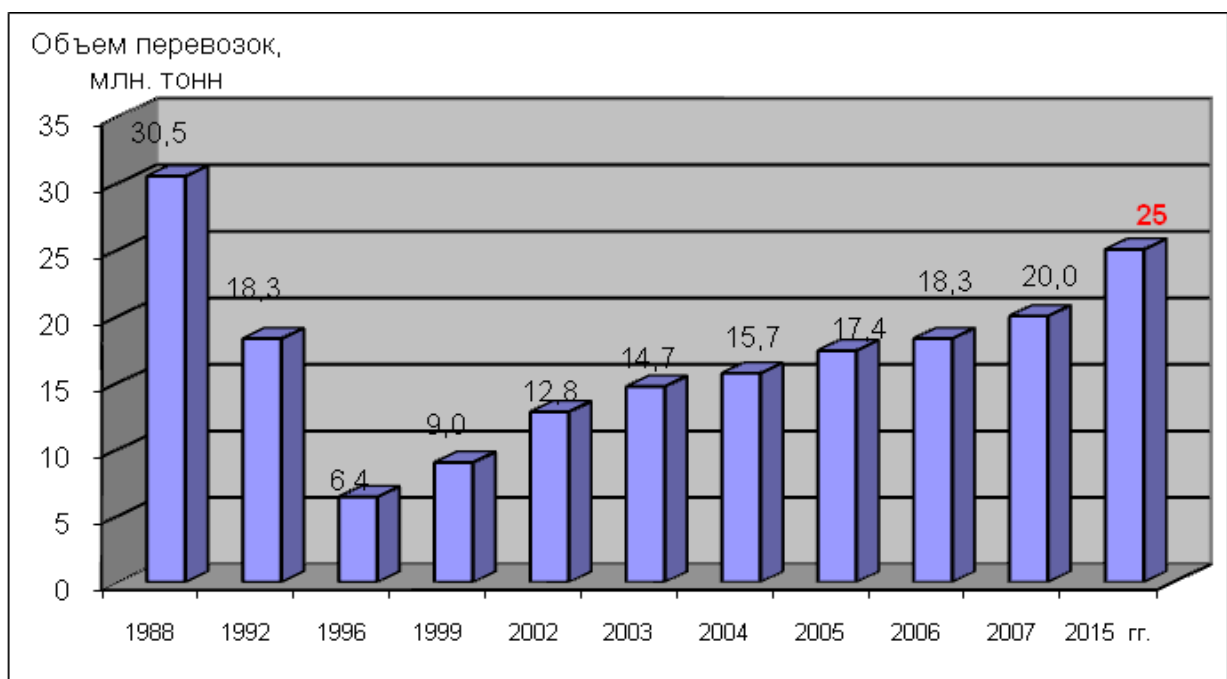


Fig. 2. Struttura del traffico container JSC "Russian Railways" nel 2013
(Fonte data - rivista "Logistica" 15/02/2014) [3].

