**Пустова Наталія Віталіївна. Оптимізація стратегії оновлення парку портальних кранів у морських портах України : Дис... канд. наук: 08.03.02 – 2007**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Пустова Н.В. Оптимізація стратегії оновлення парку портальних кранів у морських портах України. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.03.02 – економіко-математичне моделювання. – Одеський національний морський університет, Одеса, 2006.Дисертація присвячена обгрунтуванню та моделюванню оптимальної стратегії оновлення парку портальних кранів морських портів України.Встановлено адекватний критерій оптимальності термінів заміни обладнання – критерій інтенсивності прибутку. Знайдена умова оптимальності терміну експлуатації обладнання за цим критерієм.Виявлені чинники, що формують запропонований критерій оптимальності, та визначено їх вплив на оптимальні за цим критерієм терміни експлуатації портальних кранів.Побудована економіко-математична модель оптимізації стратегії оновлення парку портальних кранів морських портів України.Розглянуті ремонт та модернізація портальних кранів як альтернативи їх списанню та заміні. |

 |
|

|  |
| --- |
| Таким чином, у дисертації наведене теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі оптимізації стратегії оновлення парку портальних кранів морських портів України. За результатами проведених досліджень можна зробити такі основні висновки:1. Зношеність парку портальних кранів морських портів України потребує його оновлення, яке гальмується не лише нестачею коштів, але й відсутністю коректних та переконливих наукових обґрунтувань і відповідним нерозумінням господарськими керівниками економічної доцільності проведення своєчасних замін обладнання, а також малим горизонтом планування, що його обирають управлінці, які не є власниками підприємства.**Рис.7. Залежність інтенсивності прибутку ланцюжка портальних кранів від горизонту планування**2. Найбільш адекватним для використання в якості критеріального є показник інтенсивності прибутку (прибутку в одиницю часу) від ланцюжка послідовно замінюваних екземплярів обладнання. Оптимізація за цим критерієм забезпечує істотно більший – у порівнянні з прийняттям рішень за іншими критеріями – сумарний прибуток за значний проміжок часу.3. Аналітично знайдена умова оптимальності терміну експлуатації обладнання за прийнятим критерієм, дана її наочна інтерпретація, що обґрунтовує графічний метод розв’язку цієї задачі оптимізації.4. Встановлені чинники, що формують обраний критерій оптимальності, та визначений їх вплив на терміни експлуатації кранів, оптимальні за цим критерієм.5. Виділення частки доходу (прибутку) від крану в загальному доході (прибутку) технологічного ланцюжка можна здійснювати відповідно до частки річного зносу та експлуатаційних витрат крана у загальній сумі річного зносу та експлуатаційних витрат усіх елементів даного технологічного ланцюжка6. Проведені розрахунки дозволили визначити оптимальні терміни експлуатації портальних кранів за різних умов їх функціонування, що сприятиме прийняттю обґрунтованих управлінських рішень щодо оновлення парку портальних кранів у морських портах України.7. Побудована економіко-математична модель оптимізації стратегії оновлення портальних кранів морських портів дозволяє оптимізувати структуру (придбання, реалізацію, списання) і функціонування (розподіл, ремонт, модернізацію) парку портальних кранів морських портів.8. Суттєвий вплив на оптимальну стратегію оновлення обладнання здійснює горизонт планування. Показано, що коли він обраний невдало (надто малим), заміни обладнання стають невигідними, перспективні інтереси стратегічного розвитку стають жертвами поточних міркувань тимчасового характеру.9. Визначені умови, за яких продовження експлуатації чи проведення ремонту або модернізації портальних кранів стають вигіднішими, ніж їх заміна на нові.10. Розроблений механізм врахування морального зносу портальних кранів (при появі нових прогресивних моделей) шляхом відповідної корекції оптимальних термінів заміни діючого обладнання у бік зменшення. |

 |