**Кравченко Володимир Георгійович. Організаційно-економічне забезпечення стратегії розвитку транспортного термінала : дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний транспортний ун-т. - К., 2006**

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

|  |
| --- |
| **Кравченко В.Г. Організаційно-економічне забезпечення стратегії розвитку транспортного термінала. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. Національний транспортний університет. Київ, 2006.Дисертація присвячена аналізу техніко-економічного стану транспортного термінала, де обслуговуються декілька видів транспорту, і вибору стратегії його розвитку з метою забезпечення потреб обробки вантажу, зниження втрат від простою транспортних засобів і вантажу, підвищення прибутковості термінала. Розроблено моделі і методика організаційно-економічного забезпечення стратегії розвитку транспортного термінала, які дозволяють на базі аналізу варіантів вхідного потоку вантажів, технологічного процесу обробки вантажів різних категорій і видів транспорту, технології розміщення вантажу для тимчасового зберігання і інвестиційних можливостей з урахуванням залучених фінансових і кредитних ресурсів вибрати наближений до оптимального варіант стратегії розвитку транспортного термінала. |

 |
|

|  |
| --- |
| У дисертаційній роботі досліджено і розроблено системні і прикладні аспекти розв’язання проблеми вибору стратегії розвитку вантажного транспортного термінала, що дозволило за рахунок розроблених і впроваджених економіко-математичної моделі і методики забезпечити можливість прийняття обґрунтованого рішення щодо оптимізації роботи вантажного термінала і стратегії його розвитку.Узагальнення результатів досліджень дає можливість зробити такі висновки:1. В зв‘язку з географічним і геополітичним положенням України її подальший економічний розвиток тісно пов‘язаний з удосконаленням функціонування, розвитком транспортного комплексу і, зокрема, вантажних транспортних терміналів, де здійснюється зміна транспортної одиниці для подальшого транспортування вантажу. Вирішення проблеми вибору стратегії розвитку такого терміналу потребує глибокого аналізу особливостей функціонування цього економічного об‘єкта як з боку поведінки зовнішнього середовища, так і виходячи з поточних можливостей обробки вантажу й можливостей розвитку для пристосування до обробки прогнозованих обсягів вантажу прогнозованої структури.
2. Проблема вибору оптимальної стратегії розвитку транспортного термінала вивчена недостатньо. Тому розробка відповідних методик з використанням економіко-математичних моделей є актуальною: вони дозволяють не тільки вибрати наближену до оптимальної стратегію розвитку, а і виявити “вузькі місця” у технологічному ланцюгу обробки транспортних засобів і вантажу у межах термінала. Результати виконаної роботи показали, що найбільш прийнятним методом дослідження в зазначеній області є метод статистичного моделювання, який зарекомендував себе як один з найбільш ефективних і виправданих у застосуванні його до аналізу складних економічних систем. Велика розмірність задач, ймовірний характер більшості параметрів, що впливають на діяльність системи, визначили використання для вирішення поставленої задачі імітаційного моделювання за допомогою комп‘ютера.
3. В результаті дослідження транспортних терміналів різних типів розроблено системну економіко-математичну модель узагальненого термінала, яка є основою для вибору стратегії розвитку суто автомобільного вантажного термінала, або термінала, де взаємодіють декілька, включаючи автомобільний, види транспорту. Аналіз технологічного процесу вантажних терміналів показав, що його можна представити як сукупність п‘яти підсистем (прийому, розвантаження, навантаження, відправлення транспортних засобів, складування та сортування вантажів), кожна з котрих є багатоканальною СМО з групами однорідних каналів обслуговування.
4. На базі економіко-математичної моделі побудована імітаційна модель, яка складається з таких складових:

генерування вхідного потоку, який складається з сукупності потоків різних класів вантажу, видів транспорту, напрямків прибуття і відправлення. Ці потоки можуть мати різні закони розподілу щодо моментів надходження, вантажності і наповненості транспортних одиниць тощо;моделювання обробки транспортних засобів і вантажу, яке передбачає для кожної підсистеми (*j*) технологічного ланцюга обробки транспортних одиниць і вантажу декілька (*nj*) постів обслуговування, кожен з яких має свої закони розподілу терміну циклу обслуговування і кількості вантажу за цикл, які залежать не тільки від технічних характеристик обладнання, а й від відстані, на яку пересувається вантаж при розвантаженні або навантаженні. Модель враховує можливості прямого перевантаження, транзиту вантажу (тобто обробку транспортних одиниць без обробки вантажу) тощо;моделювання вибору стратегії розвитку транспортного термінала, що об‘єднує дві попередні і враховує інвестиційні прогнози для відповідного варіанту.1. Розроблено методику, яка разом з імітаційною моделлю використовується як для вибору стратегії розвитку термінала, так і для проведення дослідження щодо оптимізації технології обробки транспортних засобів і вантажу, ємностей для складування, оформлення документації, тощо. Застосування методики з використанням економіко-математичної моделі забезпечує прийняття обґрунтованих рішень щодо розвитку постів обслуговування, підсистем і термінала в цілому, а також маркетингових та інших дій, що направлені на збільшення вхідного потоку транспортних засобів і вантажів відповідного типу.
2. Проведені дослідження показали, що за стратегію розвитку одного з найважливіших елементів транспортного комплексу вантажного терміналу доцільно вибрати наступні стратегії:

якщо можливості термінала щодо обробки вантажів відповідають прогнозованим обсягам, доцільно обрати стратегію **підтримання поточного стану;**якщо можливості термінала перевищують прогнозовані обсяги вантажів і немає перспективи ці обсяги збільшити доцільно обрати стратегію **згортання;**якщо можливостей термінала за існуючої технології не вистачає для обробки прогнозованих обсягів вантажів, то:якщо дефіцит потужностей невеликий – доцільно обрати стратегію **удосконалення технології;**якщо дефіцит потужностей великий і неможливо перекрити дефіцит потужностей за рахунок удосконалення технології – доцільно обрати стратегію **реконструкції;**якщо дефіцит потужностей великий і неможливо перекрити дефіцит потужностей за рахунок удосконалення технології або реконструкції доцільно обрати стратегію **нового будівництва**, тобто будівництво нового термінала.1. Розроблена методика організаційно-економічного забезпечення стратегії розвитку транспортного термінала впроваджена у Державному департаменті автомобільного транспорту, де враховані при аналізі розвитку та організації міжнародних нагромаджувально-розподільчих транспортно-складських центрів підприємств та організацій автомобільного транспорту Міністерства транспорту та зв’язку України і рекомендовані для впровадження у організаціях автомобільного транспорту; в Міністерстві транспорту і зв‘язку України, де взята за основу при розробці проекту “Національної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу до 2015 року” в частині розвитку підприємств морського і річкового транспорту; ТОВ УТС (фірмі, що займається автомобільними вантажними перевезеннями, має зареєстровані ліцензійні митні склади і орендує складські приміщення).
2. Одержані результати дослідження, методика та програмне забезпечення імітаційної моделі рекомендовані до впровадження на підприємствах автомобільного і інших видів транспорту, які мають у своєму складі вантажні термінали.
3. Результати дисертаційної роботи також використані у навчальному процесі для студентів відповідних спеціальностей.
 |

 |