**Щербина Розалія Степанівна. Розробка методів організації транспортно-експедиційного обслуговування залізниць : Дис... канд. наук: 05.22.01 – 2007**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Щербина Р.С. Розробка методів організації транспортно-експедиційного обслуговування залізниць. – Рукопис.**  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук із спецільності 05.22.01 – "Транспортні системи", Харківська національна академія міського господарства, Харків, 2007.  Дисертація присвячена удосконаленню методів організації транспортно-експедиційного обслуговування залізниць в умовах транспортного ринку за рахунок розробки і впровадження різнопланових заходів.  У роботі отримані залежності для прогнозування обсягів попиту, доходів і прибутку, що базуються на максимально можливому попиті на перевезення. Розроблена методика оцінки сегментів транспортного ринку, запропоновано показник "шанси на ринку", в основу оцінки яких покладено ймовірнісне трактування прогнозного попиту на перевезення. Встановлена економічно доцільна сфера діяльності конкретної транспортної організації з надання послуг, обгрунтована доцільність і розроблено порядок концентрації роботи на дільницях залізниці в сучасних умовах. Показана ефективність впровадження комплексної системи електронного обміну даними в організації процесу перевезень на Південній залізниці. Розроблена методологія формування рівня ставок зборів і тарифів на вантажні залізничні перевезення. | |
| |  | | --- | | Розвиток транспортного ринку вимагає серйозних реформ залізничного транспорту, які в конкретних країнах мають свою специфіку на фоні загальних проблем та шляхів їх вирішення. Вантажообіг і відправлення вантажів залізницями України зменшилось в три рази в порівнянні з 1990 р. при погіршенні основних техніко-економічних показників і тільки в останні роки намітилась тенденція до зростання обсягів і покращання цих показників. Не до кінця вирішені інші важливі завдання: проявляються тенденції випереджуючого росту витрат на перевезення, не стабільні доходи (перш за все через недостатню якість обслуговування споживачів). Створення структур логістичного транспортного обслуговування знаходиться на початковій стадії і вимагає проробки значного числа задач для ефективного її функціонування на регіональному і місцевому рівнях.  У даній роботі:  1. Для прогнозування обсягів попиту, доходів і прибутку запропоновані залежності, що базуються на максимально можливому попиті на перевезення, вивчення якого є завданням транспортного маркетингу. Для фінансово-економічної характеристики транспортного ринку, привабливості різних його сегментів здійснена оцінка прибутковості (доходності) для прийняття більш мотивованих управлінських і технологічних рішень.  2. У теорію і практику експлуатації залізниць введено показник "шанси на ринку". В основу оцінки "шансів" покладено ймовірнісне трактування прогнозного попиту на перевезення при одиничному максимально можливому (потенційному) обсязі попиту.  3. Реалізована поведінкова модель в умовах транспортної системи (залізниці) на ринку збуту транспортних послуг з використанням графо-аналітичного методу, яка дозволила встановити економічно доцільні сфери діяльності транспортної організації щодо надання послуг при отриманні максимального прибутку. При цьому встановлені межі беззбитковості функціонування транспортного підприємства (залізниця) залежно від загального відправлення вантажів. Для економічних умов 2002 р. для Південної залізниці цей інтервал знаходиться в межах 23,02<qтбу<32,31 млн. т при рівні доходів (витрат) на вантажні перевезення від Д(R)0 min=530,0 млн. грн. до Д(R)0 mах=737,8 млн. грн.</q  4. Визначена точка оптимального функціонування транспортного підприємства (при отриманні максимального прибутку). Для умов Південної залізниці за умовами 2002 р. оптимальний прибуток від вантажних перевезень міг бути одержаний в обсязі 11,32 млн. грн. при обсязі перевезень 27,95 млн. т.  5. Показано, що впровадження комплексної системи електронного обміну даними в організації процесу вантажних перевезень на полігоні залізниці сприяє виключенню невиробничих витрат за рахунок підвищення збереженості вантажів, скорочення часу оформлення їх відправки, поліпшення якості транспортного обслуговування.  6. Запропоновано й реалізовано методичні підходи і алгоритми визначення ставок зборів і ставок договірних тарифів, що враховують вимоги Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 "Витрати" з формування собівартості послуг залізничного транспорту.  7. Розроблено й проаналізовано варіант комплексної концентрації вантажної роботи, який поєднує в собі три напрями концентрації, а також використання принципів маркетингу. Удосконалено п`ять варіантів концентрації вантажної роботи на опорних станціях з використанням принципів маркетинга, заходів з підвищення ефективності концентрації вантажної роботи, а також з розробкою варіантів виконання вантажної роботи після проведення концентрації. Передбачено заходи щодо підвищення ефективності концентрації вантажної роботи.  8. Розроблено алгоритм вибору для станцій варіанта концентрації вантажної роботи, що грунтується на теорії множин з використанням методу послідовного наближення. На полігоні станцій Південної залізниці виявлено: малодіяльних станцій |М5| - 27; малодіяльних сезонних станцій |М7| - 8; сезонних станцій |М8| - 5.  9. Визначено критерії для вибору варіанта примикання під`їзної колії до сусідньої станції: відстань до станції примикання LПmin; коефіцієнт заповнення пропускної здатності перегонупфmin; дальність перевезення у збірному поїзді переважаючого напряму Lпнзбmin.  10. З метою скорочення витрат запропоновано порядок проведення концентрації роботи на дільниці, в результаті реалізації якого підвищується рівень комплексної механізації вантажно-розвантажувальних робіт, прискорюється доставка вантажу, покращується обслуговування клієнтури. При реалізації запропонованих підходів установлені станції (три проміжні станції), які підлягають закриттю для виконання вантажних операцій. У результаті дослідження дільниці до сезонних віднесено три станції.  11. Розроблена і випробувана методика маркетингового обстеження клієнтури і вантажопотоку в районі тяжіння конкретної станції Південної залізниці. Визначена можлива втрата клієнтури стосовно конкретної дільниці (на станції З5 – три клієнти; З4 – два клієнти) і вантажопотоку (на станції З5 – 70 вагонів за рік, З4 – 13 вагонів за рік).  12. При визначенні економічної ефективності концентрації вантажної роботи в основу покладено розгляд вантажної станції як "центра прибутку", тобто доцільність закриття станції наступає в тому випадку, якщо економія експлуатаційних витрат при проведенні концентрації перевищить прибуток, який дає станція. Показано, що економічний ефект концентрації вантажної роботи на дільницях Основа-Букіно (1 станція) складе 5886 грн за рік, на дільниці Зміїв-Красноград (2 станції) відповідно 11043 і 2844 грн за рік.  13. Розрахунок економічного ефекту від впровадження електронного документообігу в системі взаєморозрахунків за вантажні перевезення виконано з використанням приведення різночасних витрат і результатів до одного часу – розрахункового року.  14. Розрахунковий період прийнято в п`ять років (з 2005 до 2009 рр.), розробка велася в 2005 р., а реалізація почалася з 2006 р. Економічний ефект складає для ІСЦ залізниці 49765 грн. з урахуванням дисконтування прибутку. При цьому період повернення всіх одночасних витрат на розробку і реалізацію програмного забезпечення відбудеться в перший рік реалізації. | |