

Министерство образования Украины
Киевский институт инженеров гражданской авиации

На правах рукописи

АРТЪМЕНКО АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

УДК 621.878.2:656.73 (0433)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ УКРАИНЫ)

Специальность 08.00.05 - Экономика, планирование и организация
управления народным хозяйством и его отраслями
(транспорт и связь)

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Киев КИИГА 1993



00.2
Работа выполнена в Киевском институте
авиации

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
КОТЕЛЯНЕЦ В.И.

кандидат экономических наук, доцент
ЗДЕРЕВА Т.А.

Ведущая организация: Научно-исследовательский экономический
институт Минэкономики Украины

Защита состоится 28 мая 1993 г. в 16⁰⁰ часов
на заседании специализированного совета К 072.04.06 при
Киевском институте инженеров гражданской авиации по адресу:
252058 Киев - 58, проспект Космонавта Комарова, I, в ауд. 5.70I.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке института.

Автореферат разослан ²⁸ " апреля 1993 года.

Отзывы на автореферат в двух экземплярах, заверенных печатью,
просим направлять в адрес Совета института.

Ученый секретарь
специализированного совета,
кандидат экономических наук

Вухарь СУХАРЬ В.Н.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

I.1. Актуальность темы

Создание эффективных методов управления экономико-организационными системами взаимодействия отраслей народного хозяйства Украины - одна из главных задач суверенного государства.

На долю Украины приходится около половины, добываемой в странах содружества, железной и двух третей - марганцевой руды, четвертой части угля. Здесь производится каждая третья тонна чугуна, стали и проката, почти треть крупных электрических машин, включая турбины для атомных электростанций, половина силовых трансформаторов.

Сельское хозяйство дает, примерно, четвертую часть производимой продукции этой отрасли.

Из 64-х видов продукции, экспортируемой странами содружества - 46 приходится на Украину.

На Украине созданы атомное и криогенное машиностроение, спецметаллургия, производство электронной техники. Нарастает выпуск синтетических алмазов, инструментов с их использованием. На промышленную основу поставлено создание новых конструкционных материалов с заданными свойствами.

Известны достижения ученых Украины, особенно в области математики, кибернетики, материаловедения и электросварки, биологии и генетики, самолето- и автомобилестроения.

Вместе с тем производственные мощности характеризуются архаичной структурой, высоким уровнем износа, часть из них экологически опасна для населения.

В этой обстановке решение сложных народнохозяйственных задач возлагается на транспорт, главным образом потому, что ускорение оборота народнохозяйственных ресурсов, развитие и совершенствование прямых и длительных хозяйственных связей между поставщиками и потребителями, оптовая торговля материалами и оборудованием, ликвидация сверхнормативных запасов товарно-материальных ценностей в условиях рынка транспортных услуг, находятся в прямой зависимости от согласованного развития единой транспортной системы Украины и ее взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства.

Формирование единой национальной транспортной системы становится важнейшей государственной задачей, от решения которой

зависит: развитие экономики Украины, формирование рыночных связей и отношений, интеграция с другими странами, с Европейским и мировым экономическим сообществом.

Переход предприятий железнодорожного, морского и воздушного транспорта под юрисдикцию Украины совпал с переходом транспортных отраслей от командно-распределительной экономики к экономике, базирующейся на рыночных отношениях. Возникла ситуация, при которой необходимо определить приоритеты в решении наиболее эффективных проблем, направленных на становление и развитие транспортной системы Украины.

В этой связи особую актуальность приобретают решения, связанные с созданием новой независимой коммерческой структуры с функциями генерального перевозчика для всех грузовладельцев, а для магистральных видов транспорта генерального грузоотправителя. Такая организация, в первую очередь станет на страже интересов предприятий и организаций народного хозяйства.

1.2. Цель и задачи исследования

Актуальность проблемы перехода народного хозяйства к работе в условиях рыночных отношений позволила определить цель исследования – совершенствование транспортно-экспедиторского обслуживания предприятий и организаций народного хозяйства.

Цель исследования обусловлена необходимостью постановки и решения следующих задач:

- исследование концептуальных подходов к решению вопросов взаимодействия видов транспорта на базе отечественных и зарубежного опыта, с учетом международной логистики;
- исследование и оценка методов совершенствования транспортно-экспедиторского обслуживания народного хозяйства;
- совершенствование управления транспортно-экспедиторской работой: структуризация коммерческих подразделений, технология доставки грузов, оценка качества и эффективности обслуживания.

1.3. Цель работы определила предмет исследования – система технологических, экономических и юридических отношений и взаимосвязей между субъектами различных видов транспорта и обслуживаемыми грузовладельцами (на примере транспорта общего пользования).

Во главе угла:

рациональное распределение перевозок между железнодорожным, автомобильным и другими видами транспорта; оптимизация структуры

парка автомобилей и совершенствование технологии взаимодействия предприятий в транспортном узле.

1.4. Объект и информационная база исследования

В качестве объектов исследования приняты территориально-производственные объединения автомобильного транспорта общего пользования, подведомственные им предприятия и обслуживаемые ими грузовладельцы. Информационный массив формировался на основании первичной отчетной документации, анализа эксплуатационной деятельности, опроса специалистов разных видов транспорта и обслуживаемой клиентуры.

1.5. Методология исследования

Методологической основой подготовки работы были объективные экономические законы рыночной экономики, решения правительства Украины о переходе страны к рыночным отношениям, о сбалансированном развитии народного хозяйства в целом; труды ученых стран СНГ и зарубежных государств в области совершенствования функционирования транспортной системы.

При обработке материалов применялись известные методы и приемы: балансовый, экономико-математическое моделирование, исследование операций. Информационные массивы обрабатывались на персональной ЭВМ.

1.6. Научная новизна диссертационной работы:

- концепция стратегии развития транспортной системы страны и ее составляющих - транспортных отраслей;
- механизм анализа состояния эксплуатационной деятельности автотранспортного предприятия;
- структуризация и технология функционирования акционерной транспортно-экспедиционной компании, методика оценки качества и эффективности транспортных услуг.

1.7. Практическая значимость диссертационной работы

заключается в том, что:

- методические основы, содержащиеся в теории вопроса, инструментарий сбора, обработки информации, алгоритм расчетов искомым показателей, обеспечивают возможность реализовать концепцию создания "Укртрансэкспедиции" - акционерной транспортно-экспедиционной компании;

- определены тенденции в области координации взаимодействия различных видов транспорта;
- рекомендации диссертационной работы позволяют внедрить межмашинный обмен оперативной информацией в масштабах страны и за ее пределами;
- настоящая работа содержит практические рекомендации по созданию акционерного коммерческого специализированного банка;
- стратегия развития транспортно-экспедиторского бизнеса предусматривает привлечение в качестве акционеров компании грузо-владельцев и владельцев частного автотранспорта.

1.8. Апробация работы

Основные результаты исследования и положения диссертационной работы доложены и получили одобрение на заседании Государственной экзаменационной комиссии Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР /протокол от 25 марта 1986 г./, на научной конференции в Республиканском Доме экономических и научно-технических знаний общества "Знание" Украины /30 марта 1993 г./, на заседании рабочей группы представителей смежных видов транспорта и внешних экономических связей в феврале 1993 г.

1.9. Реализация работы

Научные выводы диссертации приняты специалистами в области транспортно-экспедиторского обслуживания в качестве методических материалов при создании новых коммерческих структур в транспортной системе Украины.

1.10. Реализация результатов исследования

Полученные в настоящей работе результаты приняты Министерством транспорта Украины к реализации.

1.11. Публикации

По результатам выполненных исследований опубликован ряд работ общим объемом 2,5 печатных листов, в которых отражено основное содержание диссертации.

1.12. Структура и объем диссертации

Выполненная работа состоит из вступления, трех глав, выводов, списка использованной литературы, приложения.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

2.1. В результате изучения основ теории управления и обобщения результатов исследования по вопросам экономического и социального развития транспортной системы и ее отраслей автор пришел к выводу, что в условиях формирования рыночных отношений деятельность транспортных организаций должна быть нацелена на совершенствование транспортно-экспедиторского обслуживания предприятий и организаций Украины.

За последние годы по этой проблеме опубликованы работы Беседина В.Ф., Бедняка М.Н., Воркута А.И., Евсикова Ю.М., Ждановой Л.А., Завьялова П.С., Каору И., Кинга У., Коно Т., Котлера Ф., Крутикова В.А., Макконела К.Р., Мескона М.Х., Моисеева Н.Н., Моисеева Ю.П., Мондяйна Я., Питерса Г., Уостериена Р., Риггоа Дж., Санталайна Т., Спера К., Судзуки Н., Хойера В., Хруцкого В.Е., Шмидт М. и другие. В них рассматриваются теоретические и методологические проблемы коммерческой деятельности предприятий в разных странах и попытки их использования в нашей стране.

Однако, ряд вопросов методического и практического характера, требуют дальнейшего развития и совершенствования.

2.2. Удельный вес транспорта в основных производственных фондах народного хозяйства составляет почти 20 процентов, а транспорта общего пользования в капитальных вложениях — свыше 10 процентов.

Транспортная система Украины имеет наиболее развитую часть /по сравнению со странами СНГ/ сети железных и автомобильных дорог, речных, морских и воздушных путей сообщения.

Тенденция изменения транспортной составляющей, приходящейся на единицу валового общественного продукта и национального дохода показывает, что за последние годы удельные показатели уменьшались, кроме удельного грузооборота автомобильного транспорта, что объясняется повышением его роли в общей транспортной системе и ускоренными темпами роста междугородных перевозок. При этом удельный вес автомобильного транспорта в общем грузообороте Украины приближается к 9 процентам. Это, примерно, в 1,4 раза выше, чем в целом по СНГ. Объясняется это густой сетью автомобильных дорог в Украине.

В условиях хозяйственной самостоятельности предприятий и организаций стоимость и качество транспортного обслуживания стали реально отражаться на результатах финансовой деятельности грузо-владельцев. Предприятия автотранспорта общего пользования оказались в ситуации жесткой конкуренции, а свободный выбор партнера на рынке транспортных услуг стал экономической реальностью. Как показали исследования, при разработке концепции развития транспортной системы важнейшими элементами стали изучение внешней среды, а также обследования внутренних сильных и слабых сторон автотранспорта общего пользования.

Вследствие низкого удельного веса автотранспорта общего пользования /АТОП/ и отсутствия рационального распределения офер деятельности между АТП и ведомственным /ВАТ/ остаются значительными трудности в сегментации рынка транспортных услуг. Между тем, о целесообразности преимущественного развития АТОП свидетельствуют технико-эксплуатационные показатели /таблица I/, опыт управления автомобильным транспортом в стране и за рубежом, развитие централизованных перевозок и концентрация транспортных средств /таблицы I, 2, 3/.

2.3. Теоретические исследования, требования рынка транспортных услуг позволили автору сосредоточить внимание на разработке концепции взаимодействия различных видов транспорта. Автор исходил из того, что создание эффективных методов управления экономико-организационными системами взаимодействия отраслей народного хозяйства Украины – одна из главных задач суверенного государства, от решения которой зависит:

успешное развитие экономики Украины;
формирование рыночных связей и отношений;
интеграция с Европейским и мировым экономическим сообществом;
решение важнейших социальных задач;
обеспечение обороноспособности государства;
решение экологических проблем.

В концепции представлены:

- основные принципы развития транспорта Украины;
- приоритетность мер по техническому развитию транспортного комплекса;
- предполагаемые источники инвестиций;
- основные формы собственности; целесообразность и этапы разгосударствления объектов транспорта;

Таблица I

Показатели	Единица измерения	АТОП	ВАТ	Отношение данных АТОП к ВАТ, %
I	2	3	4	5
Перевезено грузов, всего	тыс. т	1144693,8	358872,2	24,6
Выполнено тонно-километр	тыс. ткм	15887344,2	51823936,6	23,5
Среднее расстояние перевозок	км	13,9	14,77	94,1
Годовой фонд времени работы автомобилей	час/год	2076	2023	102,6
Коэффициент использования пробега		0,578	0,429	134,7
Коэффициент использования грузоподъемности		1,047	1,271	82,4
Среднеэксплуатационная скорость	км/час	17,2	16,7	103,0
Показатель интенсивности использования автомобиля	ткм/т.ч.	10,41	9,12	114,1
Средняя техн. скорость	км/час	44,0	40,13	109,6
Простой под погрузкой и разгрузкой	час/езд.	0,130	0,296	43,9
Средняя грузоподъемность автомобиля	т	5,1	4,75	107,3
Годовая выработка списочной автотонны	т	2107	1255	167,9
Расход топлива на 10 ткм	л	0,941	1,000	94,1
Расход топлива на 10 км	л	0,345	0,304	113,5

Таблица 2

Удельный вес автотранспорта общего пользования
зарубежных стран

Страна	Удельный вес АТОП /в процентах/ к автотранспорту страны		
	По количеству автомобилей	По общей грузо- подъемности	По объему перевозок
США	56,7	-	-
Австрия	8,3	32	более 50
Бельгия	5,0	34,5	около 50
Дания	6,7	15,6	67,5
Финляндия	13,0	25,9	-
ФРГ	13,4	38,6	44,1
Греция	5,6	25,7	50,5
Нидерланды	7,2	48,0	66,4
Норвегия	18,7	19,6	-
Испания	2,3	около 50	-
Болгария	-	-	35,5
Чехословакия	-	-	27,4
Венгрия	-	-	49,2
Югославия	около 20	31	-

Распределение автомобильного парка
по АТП США в зависимости от размера

№/п	Количество автомобилей /грузовых и автобусов/ на предприятии	Количество предприятий		То же в процентах		Рост за 10 лет, %
		1974	1984	1974	1984	
1.	500 и более	2392	4125	3,8	5,6	172,4
2.	100 - 499	10261	14142	16,2	19,3	137,8
3.	50 - 99	11745	14151	19,3	19,3	120,5
4.	25 - 49	18075	20217	30,0	27,6	111,9
5.	10 - 24	18771	20692	30,7	28,2	110,2
	Всего:	61244	73327	100	100	119,7

Продолжение

№/п	Распределение автомобилей, проценты		Средний размер АТП, кол-во автомобилей		Рост за 10 лет, %
	1974	1984	1974	1984	
1.	35,7	61,7	865	1403	162,2
2.	33,3	22,2	189	147	77,8
3.	14,2	7,8	70	52	74,3
4.	11,1	5,6	35	26	74,3
5.	5,7	2,7	17	12	70,6
Всего:	100	100	95	128	134,7

- управление транспортным комплексом Украины;
- законодательство Украины о транспорте;
- экономическая политика;
- информационное обеспечение;
- подготовка кадров и решение социальных проблем;
- научное обеспечение;
- транспортное обеспечение внешнеэкономических связей;
- транспорт и экологическая безопасность.

2.4. Увязка внешних возможностей с потенциалом элементов транспортной системы позволили прийти к выводу о том, что основными тенденциями в развитии грузового автотранспорта и транспортно-экспедиторского обслуживания являются:

1. Постоянная концентрация парка в крупных предприятиях и сокращение мелких автотранспортных /нерентабельных/ хозяйств;

2. Приоритетное развитие коммерческих автотранспортных подразделений и отказ промышленных предприятий от собственного автотранспорта;

3. Привлечение к работе в коммерческих АТП индивидуального транспорта;

4. Совершенствование эксплуатационной деятельности, прежде всего, путем широкого использования средств информации;

5. Компьютеризация всего автотранспортного производства;

6. Усиленное внимание и помощь в развитии автотранспорта общего пользования;

7. Реорганизация и акционирование предприятий каждого вида транспорта Украины с целью ликвидации искусственных монополий и максимального использования рыночных механизмов;

8. Сведение до минимума роли исполнительной власти в государстве в регулировании естественных монополий в каждом транспортном секторе /вид транспорта/;

9. Приватизация государственных акционерных транспортных подразделений в соответствии с политикой Правительства;

10. Создание эффективных методов управления экономико-организационными системами взаимодействия транспорта с отраслями народного хозяйства Украины;

II. Формирование единой национальной транспортной системы, от решения которой в полной мере зависит: развитие экономики Украины, формирование рыночных связей и отношений; интеграция

со странами - членами СНГ; интеграция с Европейским и мировым сообществом; решение важнейших социальных задач; обеспечение обороноспособности государства; решение экологических проблем;

12. Развитие международной логистики с целью ускорения продвижения грузов в соответствии с действующими нормами серии ИСО-9000.

2.5. В результате аналитической оценки эффективности использования активной части основных производственных фондов стало возможным установить связь показателей эксплуатации, оказывающих влияние на производительность транспортных средств, с факторами, от которых они зависят.

Количественные характеристики относятся к оценке степени использования подвижного состава и определяют его ресурс в тонно-часах работы.

Качественные характеристики отнесены к оценке эффективности использования транспортных ресурсов, т.е. к производительности автомобиля грузоподъемностью в одну тонну, выраженной в тоннах и тонно-километрах на один час работы при перевозке грузов первого класса.

Принципиальная схема анализа эксплуатационной деятельности предприятия приведена на рис. 1.

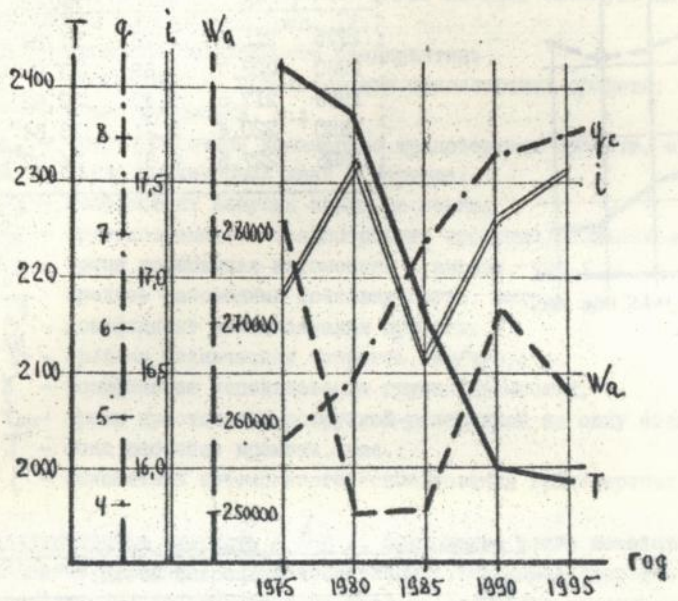
На протяжении длительного периода наблюдается отрицательная динамика в производительности автотранспорта общего пользования Украины - резкое падение количественных и качественных показателей эксплуатации /рис. 2 и 3/.

Коэффициент использования парка / α_p /. Главной причиной снижения этого показателя является увеличение простоев автомобилей в выходные и праздничные дни.

Время нахождения автомобилей в наряде / t_n /. Основная причина снижения показателя - сокращение количества сделанных автомобилей.

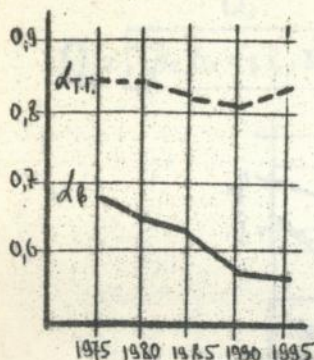
Коэффициент использования грузоподъемности / γ /. Причина падения - недостаточная укомплектованность прицепами, а также неудовлетворительное их использование. Коэффициент использования парка прицепов намного ниже, чем автомобилей.

Коэффициент использования пробега / β /. На его величину повлияло изменение структуры парка и - прежде всего - рост удельного веса специализированных автомобилей.

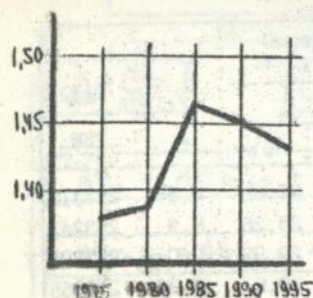


Годы	Годовой фонд времени, час.			Показатель интенсивной эксплуатации, ткм/т.-ч.				q_c	W_a
	в том числе			в том числе					
	T	α_b	t_n	i	γ	β	$\sqrt{\Sigma}$	t	$\frac{TKM}{ABT.G.}$
1975	2449	0,685	9,75	16,98	1,210	0,642	21,86	4,89	283312
1980	2395	0,675	9,69	17,8	1,185	0,646	23,25	5,9	253241
1985	2186	0,631	9,49	16,58	1,14	0,630	22,92	7,0	253701
1990	2003	0,594	9,24	17,3	1,162	0,620	23,8	7,89	273365
1995	1895	0,565	9,19	17,56	1,164	0,628	24,02	8,02	266445

Рис. 2 К анализу эксплуатационной деятельности АТП



Год	L _{с.с.} , км	t _н , час	V _{ср} , км/час
1975	215,8	9,78	21,86
1980	225,7	9,69	23,25
1985	217,5	9,40	22,62
1990	220,4	9,24	23,84
1995	227,5	9,31	24,02



Год	Целодневные простои из-за:				
	Д гсм	Д шин	Д вод.	Д рем.	Д выходи.
1975	<u>1,02</u> 209,9	<u>1,26</u> 259,2	<u>3,65</u> 749,4	<u>16,29</u> 3346,6	<u>14,9</u> 3069,0
1980	<u>0,97</u> 194,4	<u>0,84</u> 167,2	<u>4,22</u> 850,8	<u>16,35</u> 3253	<u>15,25</u> 3034
1985	<u>0,48</u> 92,2	<u>0,51</u> 97,7	<u>3,74</u> 710,9	<u>15,77</u> 2996	<u>16,56</u> 3146
1990	<u>1,22</u> 215,1	<u>0,61</u> 107,0	<u>4,05</u> 713,4	<u>16,77</u> 2955	<u>17,78</u> 3133
1995	<u>0,67</u> 62,2	<u>1,48</u> 137,3	<u>7,88</u> 732,8	<u>34,21</u> 3179	<u>32,43</u> 3013

В числителе - процент,
в знаменателе - автомобиле-дни.

Рис. 3 К анализу эксплуатационной деятельности АТП

Обозначения к принципиальной схеме анализа эксплуатационной деятельности предприятия /рис. I/:

- a - провозные возможности предприятия;
- b - эффективность использования транспортных средств;
- Q_H - объем перевозок, т.;
- A_c - среднесписочное количество транспортных средств, ед.;
- X_k - число календарных дней в периоде;
- α_b - коэффициент выпуска парка на линию;
- q_H - грузоподъемность транспортного средства, номинальная, т.;
- t_H - время пребывания автомобиля в наряде, час.;
- l_{cp} - среднее расстояние доставки груза, км;
- β - коэффициент использования пробега;
- V - средняя техническая скорость, км/час.;
- γ - коэффициент использования грузоподъемности;
- $t_{пр}$ - время простоя под погрузкой-разгрузкой на одну езду, час.;
- T - фонд рабочего времени, час.;
- i - показатель интенсивного использования транспортных средств

Эксплуатационная скорость / $V_{э}$ /. Сокращение этого показателя наблюдается в последние два года. Эксплуатационная скорость является функцией среднесуточного пробега / $l_{с.с.}$ / и времени нахождения автомобиля в наряде / t_H /. Лишь в последние годы темп снижения $l_{с.с.}$ превалил темп снижения t_H , что и определило сокращение эксплуатационной скорости.

2.6. В условиях формирования добровольного общения на рынке транспортных услуг, транспортно-экспедиторскому сервису предшествует распределение сфер влияния видов транспорта.

Наиболее экономичному распределению перевозок посвящено большое число научных исследований, среди которых работы ИКТП, ЦНИИ МПС, НИИАТа и Госавтотрансниипроекта. С их помощью проведено технико-экономическое обоснование выбора оптимальной структуры автотранспортных средств. Определена обширная номенклатура /около 100 наименований/ типичных грузов, для которой определены равно-выгодные расстояния доставки грузов автомобильным и железно-дорожным транспортом.

2.7. Фундаментом реализации концепции совершенствования транспортной и транспортно-экспедиторской работы станет, на наш взгляд, предлагаемая в диссертации новая коммерческая структура,

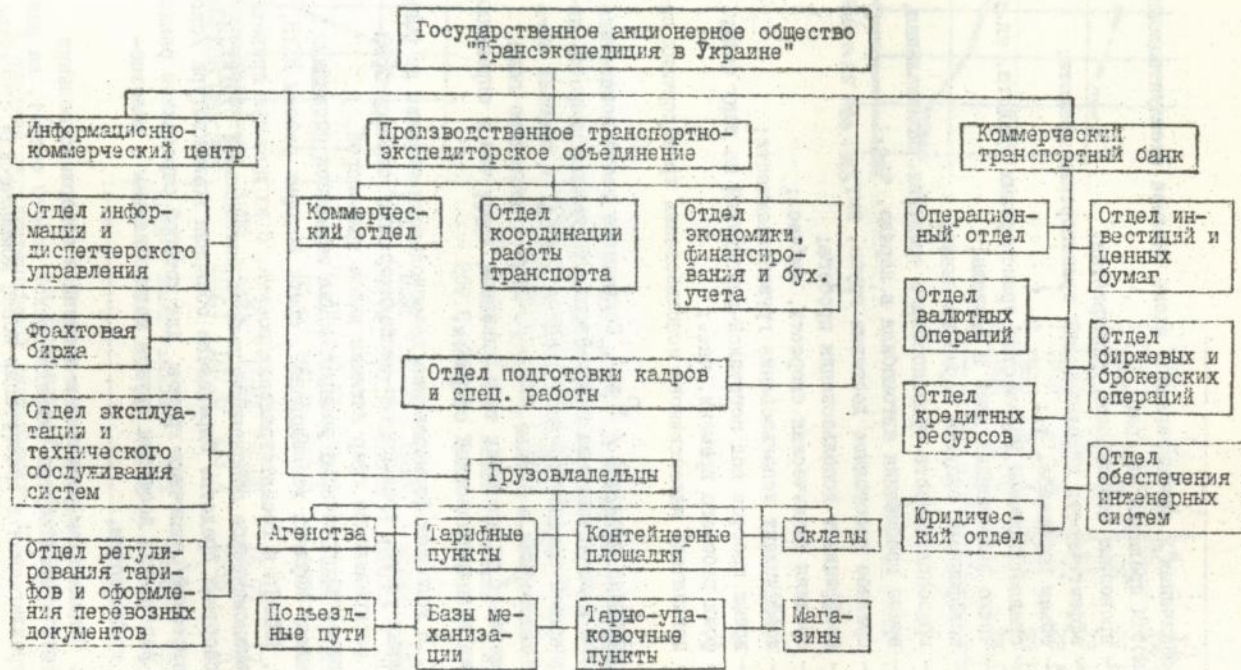


Рис. 4. Структура Государственного акционерного общества "Трансэкспедиция в Украине"

которая объединит и будет координировать работу функционирующих в народном хозяйстве транспортно-экспедиторских подразделений /государственные предприятия, кооперативы, малые и совместные предприятия, компании, различные фирмы и др./, – это Государственное акционерное общество "Трансэкспедиция в Украине".

Проведенные автором исследования позволили определить рациональную структуру нового формирования, на которое возлагается стратегия и тактика поведения грузовладельцев и перевозчиков в условиях рыночных отношений /рис. 4/.

3. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ДИССЕРТАЦИИ

В диссертации сделана попытка исследовать возможности более эффективного решения важнейших проблем на автотранспорте – совершенствования транспортно-экспедиторского обслуживания предприятий, организаций и населения в условиях рыночных отношений в Украине.

В результате выполнения указанной работы автор пришел к следующим выводам:

1. Одним из главных направлений в развитии экономики Украины следует считать формирование единой национальной транспортной системы, от решения которой в полной мере зависит: развитие смежных отраслей инфраструктуры, укрепление рыночных связей и отношений, интеграция со странами СНГ, с Европейским и Мировым сообществом, решение важных социальных задач, обеспечение обороноспособности государства, решение экологических проблем.

2. Исследования в области транспортной политики и международной логистики, опыта управления автомобильным транспортом в стране и за рубежом позволили разработать концепцию взаимодействия видов транспорта в транспортной системе Украины.

В концепции рассмотрены стратегия и новые подходы развития рынка транспортных услуг, взята ориентация на потребности народного хозяйства в перемещении грузов.

3. Методика проведения анализа эксплуатационной деятельности автотранспортного предприятия позволила определить экономическое состояние предприятия, причины отклонения от нормы, факторы, влияющие на основные технико-эксплуатационные показатели использования транспортных средств, дать оценку транспортной ситуации в регионе.

4. Проведенные исследования позволяют также сделать вывод о том, что Министерству транспорта Украины целесообразно передать значительную часть автотранспортных средств и предприятий; придать ему функции генерального заказчика подвижного состава. Это, на наш взгляд, позволит не только в полной мере решить проблему технологизации перевозок на каждом объекте – централизаторе, но и обеспечить лучшее использование автомобилей в региональном разрезе /район, город, область, страна/, при внутриобластных и межобластных междугородных перевозках; в конечном счете – приведет к оптимизации структуры парка и его производственно-технической базы.

5. Комплекс исследований, многолетний опыт практической деятельности позволили разработать концепцию создания Государственного акционерного транспортно-экспедиторского общества "Трансэкспедиция в Украине". Это одна из форм инфраструктуры рынка транспортных услуг, представляющая, главным образом, интересы предприятий и организаций /грузовладельцев/ в Украине и за ее пределами. Она становится генеральным грузовладельцем перед транспортом и генеральным перевозчиком перед грузовладельцем.

6. Приведенная в работе методика расчета численности персонала и выбора параметров управления позволила определить рациональную структуру и численный состав Новой коммерческой структуры.

7. В результате исследований стало очевидным, что для осуществления программно-целевого управления, как правило, не требуются крупные организационные перестройки, существующая система отраслевого, функционального и территориального управления дополняется и усиливается в результате комплексной координации. Главное назначение выделяемых или специально создаваемых при этом организационных звеньев состоит в том, чтобы увязать в единое целое факторы самого различного порядка – научно-технические, социальные, экономические, организационные и другие, преодолевать ведомственную и территориальную ограниченность коммуникаций.

8. Выбор оптимальной технологии доставки грузов имеет решающее значение в конечном результате деятельности, в определении конкурентноспособности на рынке транспортных услуг.

В диссертационной работе предложена математическая модель поиска интенсивной технологии, методика оценки качества и

эффективности транспортно-экспедиторского обслуживания предприятий и организаций в Украине.

9. Предложенная методика изучения рынка транспортно-экспедиторских услуг позволит:

- изучать, оценивать и прогнозировать спрос на транспортно-экспедиторское обслуживание;

- разрабатывать меры повышения качества, надежности и конкурентоспособности услуг;

- изучать клиентуру, конкурентов, сложившуюся транспортную ситуацию в регионе;

- разрабатывать методы стимулирования услуг и эффективности рекламы;

- формировать рациональную номенклатуру транспортно-экспедиторских услуг;

- организовывать технический сервис, расширение объема услуг, наращивать экономический потенциал производства.

10. Суммарный экономический эффект от внедрения предлагаемой системы составит более 73 млн. руб., а затраты по ее внедрению окупятся за полгода.

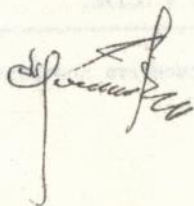
4. СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ

1. Целевая комплексная программа управления транспортным процессом. К., "Техніка", 1984.

2. Справочник по организации и планированию грузовых автомобильных перевозок. К., "Техніка", 1991.

3. Автомобильный транспорт общего пользования Украины в условиях перехода к рыночным отношениям. К., Автодорожник Украины, № 4, 1991.

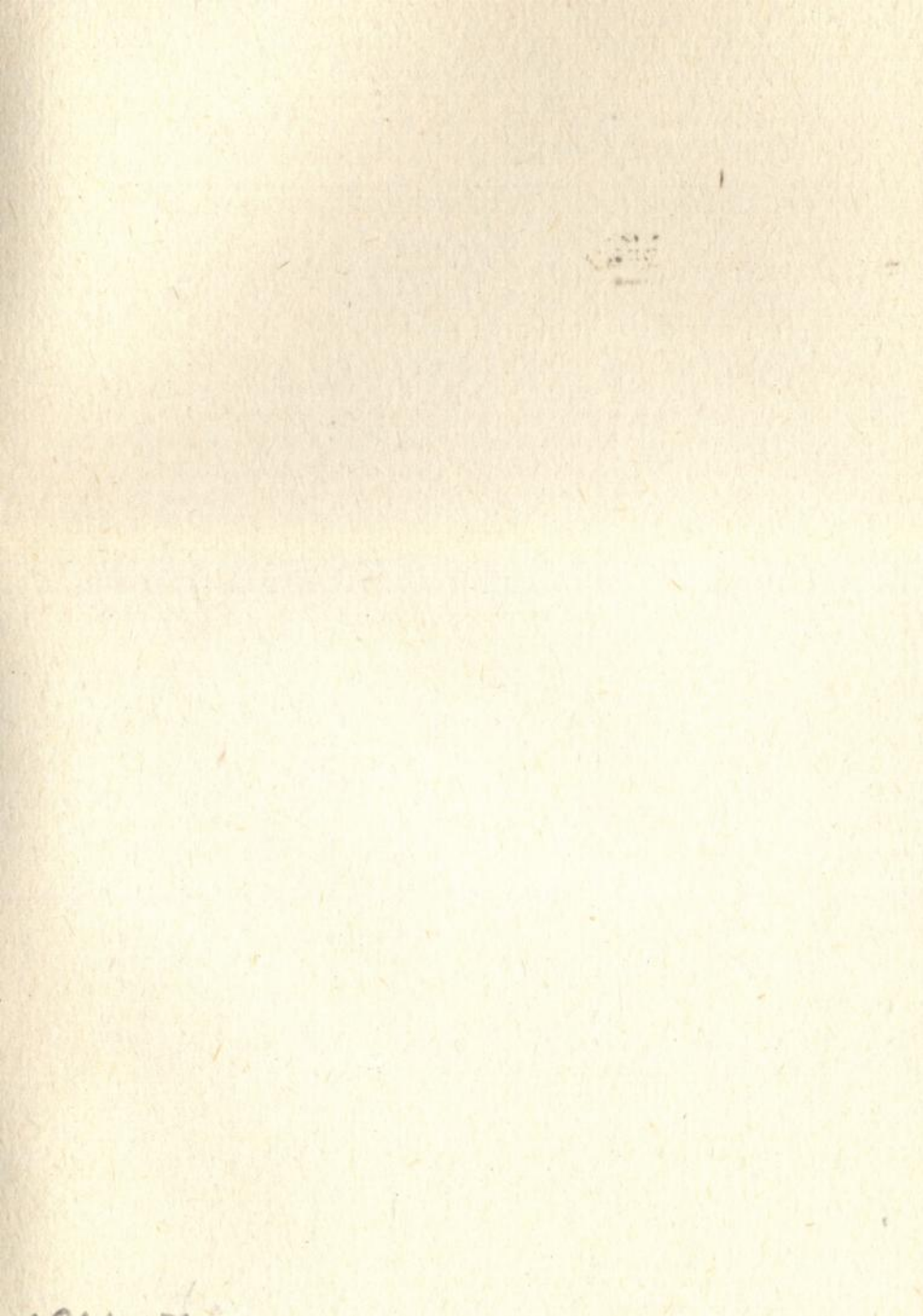
4. Транспортная экспедиция: генеральный грузовладелец и перевозчик. К., Автодорожник Украины, № 1, 1993.



Подписано в печать 27.04.93. Формат 60x84/16. Бумага типограф.
Офсетная печать. Усл.печ.л. I,16. Уч.-изд.л. I,25. Тираж 100 экз.
Заказ № 92-1. Цена . Изд. № 331/Ш.

Издательство ЮИИГА.

252058. Киев-58, проспект Космонавта Комарова,1.



AV 27.280