

ОТЗЫВ

на автореферат диссертационной работы

АЛМУНТАФЕККИ Асель Фарис Марзуг на тему: «Оценка эффективности функционирования транспортно-логистических процессов промышленного предприятия на основе моделирования оптимальных параметров грузоперевозки», представленную на соискание ученой степени кандидата технических наук (специальность 2.3.1 – Системный анализ, управление и обработка информации, статистика)

Актуальность диссертационного исследования. Анализ мирового опыта организации эффективной системы логистики, существующих проблем транспортно-логистических процессов, а также определение их непосредственного влияния на результирующие производственные технико-экономические показатели промышленных предприятий, определили актуальность диссертационного исследования, заключающуюся в выявлении ряда базовых причин низкой эффективности поставок готовой продукции, связанных с недостатками оперативного планирования, сроками и стоимостью. В этой связи в работе предложен актуальный целостный системный подход, нацеленный на разработку альтернативных вариантов трансформации транспортно-логистической системы промышленных предприятий и достижение баланса в определении потоков минимальной стоимости и максимальной производительности транспортной сети.

Целью работы является повышение эффективности функционирования транспортно-логистической системы промышленного предприятия на основе определения оптимальных параметров грузоперевозки и оперативного мониторинга технико-экономических показателей погрузочно-разгрузочных работ.

На основе поставленной цели в работе решены следующие **основные задачи:**

1. Анализ показателей функционирования транспортно-логистического терминала промышленной площадки комбината и прогнозирование параметров загрузки одного автомобиля для различных вариантов грузоподъемности выделяемых под погрузку транспортных средств.
2. Определение вероятностей наступления риска бесперебойной отгрузки готовой продукции: вероятность безотказной работы буферной емкости погрузки; вероятность простоя системы погрузочных терминалов при отсутствии автомобилей под погрузку; вероятность занятости машинами всех погрузочных терминалов; результирующая вероятность безотказной работы всей системы погрузки готовой продукции транспортно-логистического терминала комбината.
3. Обоснование и выбор транспортных средств для перевозки готовой продукции комбината с учетом логистических технико-экономических показателей, вариантов расположения груза, системы взаимосвязей размеров причинённого вреда от превышения допустимых осевых нагрузок и допустимой массы для различных видов транспортных средств.
4. Формализация и решение транспортной задачи перевозки готовой продукции комбината для различных сценариев доставки грузов

(автомобильный и железнодорожный транспорт), а также критериев оптимальности (объемы перевозок, время работы транспортного средства, суммарные затраты на транспортировку всего объема продукции) с учетом условий неполного использования парка транспортных средств и уровня значимости (приоритетности) определенных маршрутов доставки готовой продукции комбината.

5. Моделирование сценариев доставки грузов и показателей эффективности функционирования автопарка комбината с учетом привлечения сторонних транспортных средств в периоды сезонных ограничений.

Анализ содержания работы. Обзор базовых перспективных методов управления, используемых различными промышленными предприятиями, являющимися мировыми лидерами в своих отраслях, а также сравнительно-сопоставительный анализ основных предпосылок и условий применения управленческих методов организации транспортно-логистических услуг, позволили автору определить в качестве приоритетного метод решения многопродуктовой транспортной задачи с промежуточными пунктами доставки готовой продукции промышленного предприятия для различных сценариев перевозки грузов (автомобильный и железнодорожный транспорт). Данный подход позволяет получить относительную независимость промышленного предприятия от рыночных операторов и исключить риски конкретного транспортного оператора при перевозке товарно-материальных ценностей. Таким образом, автор убедительно доказывает, что модели и инструменты оперативного планирования и управления на базе транспортно-логистического подразделения промышленного предприятия позволяют реализовать масштабную концепцию изменений, меняющую методы работы, экономику и статус транспортной логистики.

На базе сформированной приоритетной модели логистики промышленного предприятия автором проведен детальный анализ ключевых причин возникновения различного вида рисков, эффективности планирования и/или высокой стоимости поставки, а также обоснованно предложены различные варианты оптимальных управленческих решений для их устранения. Учитывая данные предпосылки, была разработана модель, способная сгенерировать множество сценариев поставок, удовлетворяющих совокупности сформированных оценочных критериев и принятых ограничений транспортно-логистического процесса. Достигнутой целью обозначенной разработки автор указал эффективное планирование схемы поставок на основании многофакторного анализа всех стадий, с последующим оперативным контролем отклонений, оптимизацией параметров измененной схемы поставок с последующим ее завершением в требуемые сроки и в нужном месте.

Таким образом, судя по представленным в автореферате материалам, работа актуальна, выполнена на высоком профессиональном уровне, является законченной научно-квалификационной работой, в которой основные положения, выводы и рекомендации являются вполне понятными и научно обоснованными. Материалы диссертации опубликованы в 5 научных работах, рекомендованных ВАК РФ.

В рецензируемой диссертационной работе имеется следующее замечание.

При определении параметров функции плотности распределения вероятности наступления риска бесперебойной отгрузки готовой продукции делается упор на три важные характеристики: вероятность безотказной работы буферной емкости погрузки; вероятность простоя системы погрузочных терминалов при отсутствии автомобилей под погрузку; вероятность занятости машинами всех погрузочных терминалов. При этом, автор не делает предположений о степени значимости этих параметров и в представленном контексте, видимо, рассматривает их как равнозначные. В этой связи остается невыясненным вопрос о структуре предпочтений данных показателей при принятии различного рода транспортно-логистических управленческих решений.

Выводы и заключение. Указанное замечание носит частный характер и не является принципиальным, а также не ставит под сомнение общее положительное впечатление об исследовании, поэтому считаю, что по актуальности и объему выполненных работ, научной новизне, достоверности и практической значимости полученных результатов и выводов, диссертация «Оценка эффективности функционирования транспортно-логистических процессов промышленного предприятия на основе моделирования оптимальных параметров грузоперевозки», как законченная квалификационная работа, полностью соответствует требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней» в НИТУ МИСИС, а ее автор АЛМУНТАФЕКИ Асель Фарис Марзуг заслуживает присуждение ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.3.1 – Системный анализ, управление и обработка информации, статистика.

д.т.н., проф. каф. ЦТУТП РУТ (МИИТ)  /Лецкий Э.К. /

«26» июня 2024 года

Адрес: 127055, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

Телефон: +7 495 681-13-40

Официальный сайт: <https://rut-miit.ru/>

Подпись Э.К. Лецкого заверено

СПЕЦИАЛИСТ
ПО ПЕРСОНАЛУ
А.В. КАМАЛЕЕВА

