

Осяєв Ю.М., канд.тех.наук, Сліпець О.В.

МОДЕЛІ ОЦІНКИ МЕНЕДЖМЕНТУ У СФЕРІ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Анотація: зроблено аналіз забезпечення менеджменту у сфері надання транспортних послуг на підставі умов «Інкотермс - 2000» та наведені шляхи покращення функцій менеджменту з використанням трендових та факторних прогнозних аналітичних моделей.

Ключові слова: менеджмент, транспортні послуги, аналітичні прогнозні моделі.

Аннотация. Сделан анализ обеспечения менеджмента в сфере предоставления транспортных услуг на основании условий «Инкотермс 2000» и приведены пути улучшения функций менеджмента с использованием трендовых и факторных прогнозных аналитических моделей.

Ключевые слова: менеджмент, транспортные услуги, аналитические прогнозные модели.

Annotation. The analysis of management in the provision of transport services under conditions "Incoterms - 2000" and the ways to improve management functions with the use of trend and factor forecasting analytic models.

Keywords: management, transportation services, analytical predictive model.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковим та практичним завданням. Україна вступила в 21 сторіччя державою, яка динамічно розвивається і прагне активніше брати участь у суспільно-економічних процесах сучасного світу, інтегруватися в європейське співтовариство.

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Вони починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди і тим самим не тільки обумовлюють практичну реалізацію договору купівлі-продажу, але і помітно впливають на контрактну ціну товару.

Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. По - перше, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. По – друге, транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції — транспортних послуг. Тому для підвищення ефективності транспортних послуг необхідно менеджмент перевезень обґрунтувати з використанням прогнозних аналітичних моделей.

Сутність проблеми.

В менеджменті у сфері надання послуг потрібно проаналізувати і врахувати основні фактори: базисні умови поставки, вид транспорту і спосіб доставки, транспортна специфіка товару, умови міжнародних договорів і угоди, регулюючі умови перевезення, перспективи розвитку.

Мета статті. Оцінити менеджмент у сфері надання транспортних послуг та запропонувати шляхи покращення його функцій з використанням аналітичних прогнозних моделей.

Виклад основного матеріалу. Міжнародна торгова палата розробила й випустила в 1953, 1980 та 1990 роках збірники «Міжнародні правила тлумачення торгових термінів ІНКОТЕРМС» (International Commercial Terms). Сьогодні використовується збірник, виданий у 2000 р. під назвою «ІНКОТЕРМС-2000». Він спрощує складання й узгодження контрактів, допомагають контрагентам знайти способи розподілу відповідальності та вирішення неузгодженостей, що виникають. Особливості базисних умов регламентовані міжнародною практикою.

Під час розгляду питань надання транспортних послуг, для менеджера важливо в'янути основні базисні умови поставки, а також питання організації доставки товарів й управління нею.

У "Інкотермс-2000" подано 13 базисних умов поставки. Залежно від ступеня розподілу зобов'язань між продавцем і покупцем щодо поставки товару та відповідальності за ризик пошкодження чи втрати вантажу і пов'язаних із цим витрат усі умови Інкотермс можна поділити на чотири групи: Е, F, С і D.

Група Е регламентує зобов'язання продавця та покупця при здійсненні поставки тільки на умові EXW- «Франко-завод». Група F містить умови: «Франко-перевізник» - FCA; «Франко - уздовж борту судна» - FAS, «Франко - борт судна» - FOB. Група С включає такі умови: «Вартість і фрахт» - CFR; «Вартість, страхування й фрахт» - CIF; «Доставка оплачена до ...» - CPT,

«Доставка та страхування оплачені до ...» - СІР. Група D передбачає умови: «Поставлено на кордон»- DAF; «Поставлено з борту судна» - DES; «Поставлено з пристані» - DEQ; «Поставлено без сплати мита» - DDU, «Поставлено зі сплатою мита» - DDP.

Знаючи правила «Інкотермс-20000», менеджер може легко зорієнтуватися в структурі витрат з доставки товарів, які необхідно додати або, навпаки, відняти з контрактної (фактурної) ціни товару, оскільки базис ціни товару зазвичай визначається застосуванням відповідного терміна. Виходячи з того, що ціни при зовнішньоекономічних операціях відповідають умовам «Інкотермс», розглянемо в загальному вигляді схему розрахунку, у якій залежно від умов постачання враховуються всі види витрат. Так, ціна EXW дорівнюватиме сумі собівартості товарів та скалькульованого прибутку; ціну FCA отримаємо при додаванні до ціни EXW перевезення до зазначеного покупцем пункту, вартість послуг експедитора, страхування та вартість навантаження; ціна СРТ або DAF розраховується однаково, а саме: до ціни FCA додаємо фрахт до кордону; сума фрахту до порту відвантаження та ціни СРТ або DAF дасть ціну FAS; якщо до цієї ціни FAS додати ще витрати в порту (перевалка, складування, портові збори, комісія експедитора в порту, додаткові витрати), то отримаємо ціну FOB; ціна CFR дорівнюватиме сумі ціни FOB, витрат на документи, витрат на коносамент та морського фрахту; ціна CIF, або DES, або СІР, або DDU розраховується додаванням до ціни CFR страхування; а якщо ввізне мито додати то ціни CIF, або DES, або СІР, або DDU, то розрахуємо ціну DEQ, або DDP.

Обираючи засіб доставки конкретного товару, менеджер бере до уваги п'ять чинників: швидкість, надійність, перевізні спроможності, доступність, вартість.

Плануючи організацію відправлення вантажів і вибір виду транспорту, менеджеру необхідно враховувати такі критерії, як: вид вантажу; відстань і маршрут перевезення; фактор часу; вартість перевезення; безпека транспортування.

Одержані відомості дають можливість, по-перше, правильно вибрати умови поставки і прорахувати продажну або закупівельну ціну товару при реалізації його з доставкою або без доставки; по-друге, вибрати на підставі калькуляції транспортних витрат напрям, по якому найбільш вигідно відправити вантаж; по-третє, правильно сформулювати транспортні умови в контрактах з урахуванням всіх можливих витрат.

Базисні умови контрактів купівлі-продажу, які насамперед визначають можливості організації руху товарних потоків по логістичному ланцюгу, є одним з основних інструментів, що реалізують стратегію і тактику транспортного менеджменту, а також визначають обсяг реальних транспортних завдань та операцій фірми. Функціональна модель оцінки менеджменту у сфері надання транспортних послуг представлена на рис 1.

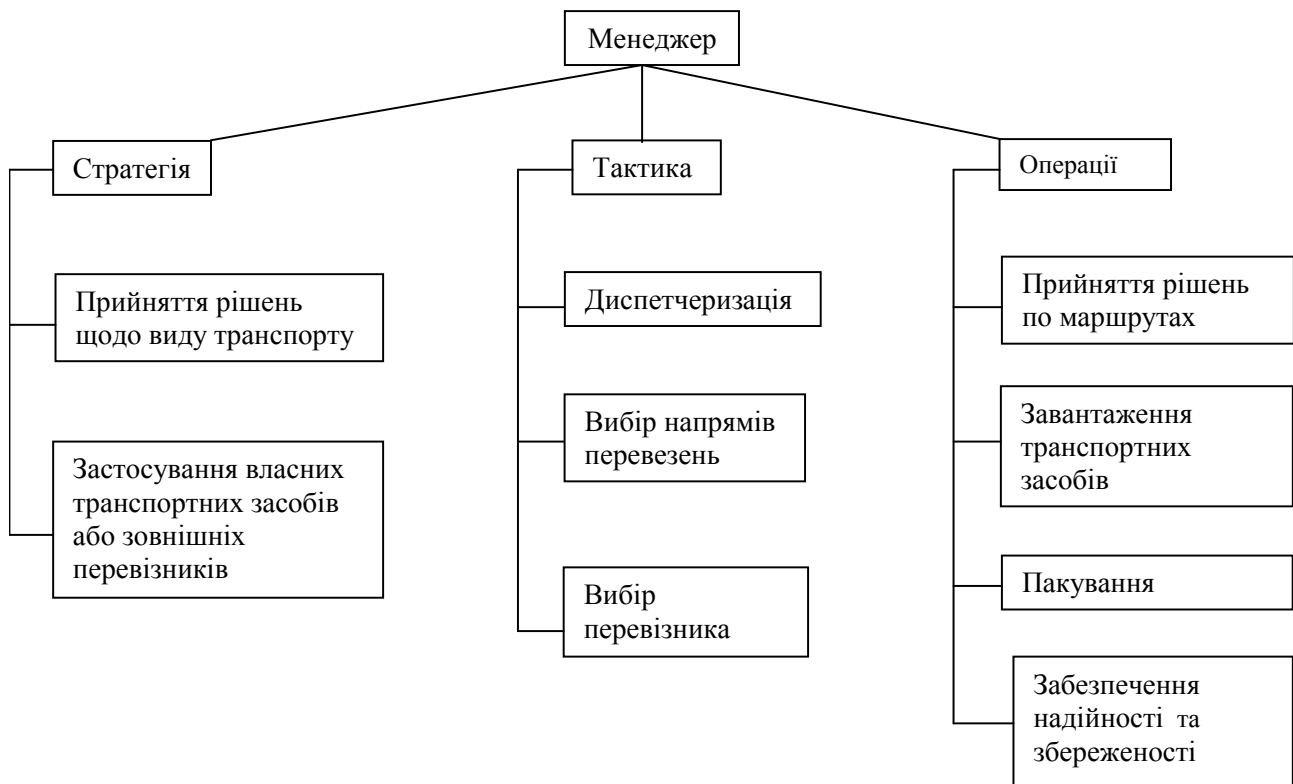


Рис.1 Функціональна модель оцінки менеджменту у сфері надання транспортних послуг

В моделі передбачається особлива роль менеджера в остаточному визначенні тих стратегічних і прогнозних мотивів, якими буде керуватися фірма, обираючи ті або інші можливості і напрямки виходу на міжнародний ринок. Прогнозування в управлінському циклі менеджменту передуює плануванню і його завдання полягає в науковому передбаченні розвитку обсягів транспортних послуг, а також у пошуку рішень, які забезпечать цей розвиток. Такі рішення можуть надати аналітичні моделі. Найбільш поширеними з них є трендові та факторні моделі.

Трендові моделі прогнозування використовують тоді, коли нам відома інформація про динамічний ряд тільки прогнозованого показника $У$. Наприклад, мова може йти про необхідність прогнозу перевезень вантажів на

декілька наступних років. З'ясовується інформація про величини цього показника за попередні роки. Інформація для такого прогнозу фундаментуються на використанні абсолютних та відносних показників приросту перевезень.

Вибір конкретної гіпотези у даному разі суттєво впливає на прогноз. Виникає ідея використовувати для прогнозу не тільки останні або тільки середні характеристики розвитку, але всі тенденції, "закладенні" в часовому ряді, що розглядається.

Наприклад, залежність

$$Y = a + b * t, \quad (1)$$

де a - зміст теоретичного (трендового) значення показників в початковий момент;

b – теоретична величина постійного абсолютного приросту.

Реальні значення досліджуваного показника Y , взагалі кажучи, не можуть бути точно охарактеризовані даною залежністю. Якби конкретні значення a і b не використовувати, величина $a+b*t$ не буде співпадати з величиною Y_t . Це означає, що справедлива рівність

$$Y_t = a + b * t + e_t \quad (2)$$

де e_t – різниця реальних (Y_t) і теоретичних ($a + b * t$) значень, яка називається нев'язкою ($t = 1, 2, \dots, n$).

Задача полягає в тому, щоб вибрати a і b таким чином, щоб зробити нев'язки якнайменшими, при цьому прогноз буде точніший.

Факторні моделі використовуються для прогнозування тоді, коли є ряд прогнозних або планових значень факторного показника X для того періоду, для якого потрібен прогноз значень результативного показника Y . Конкретна модель зв'язку X та Y виражається функцією

$$Y = f(x) . \quad (3)$$

При заданому ряді значень $x_n, x_{n+1}, x_{n+2}, \dots, x_{n+m}$ (m -число моментів прогнозного періоду) згідно величини y_n, y_{n+1}, \dots визначаються по формулі $Y_t = f(x_t)$, ($t=n, n+1, \dots, n+m$). Для того, щоб знайти саму функцію $Y = f(x)$, можна представити $f(x)$ у вигляді многочлена $f(x) = a_0 + a_1x + a_2x^2 + \dots + a_{n-1}x^{n-1}$ ступеня $n-1$ і підібрати його коефіцієнти a_t так, щоб виконувалися вказані рівності $Y_t = f(x_t)$ ($t = 0, 1, \dots, n-1$).

Може здатися, що цей багаточлен дає найкраще рішення проблеми. Однак це не так. При виборі функції $f(x)$ необхідно вловити тенденцію і відсікти відхилення від неї, тоді як багаточлен ступеню $n-1$ не дозволяє відділити тенденцію від випадкових відхилень. Тому потрібно обирати досить вузький клас функцій $f(x)$, обумовлений малим числом параметрів, і функцію $f(x)$ вибирають тільки з цього класу. Тому частіше усього використовується клас лінійних функцій (багаточленів першого порядку) обумовлених двома параметрами a і b .

$$Y=ax + b \quad (4)$$

Функція такого виду відповідає пропорційному зв'язку змін фактора X зі змінами результуючого показника, так що параметр a — коефіцієнт пропорційності, а параметр b характеризує розходження в рівні цих показників.

Якщо прогнозування виконано якісно, результатом стане картина майбутнього, яку можна використовувати як основу для планування не тільки в реальному часі, а й у довгостроковій перспективі. Для вирішення вищезгаданих завдань доцільно використовувати аналітичні моделі прогнозування такі як: трендові і факторні моделі. Це дозволить суттєво покращити функцію менеджменту транспортних послуг і забезпечить стабільний розвиток такого виду бізнесу як міжнародні перевезення.

Висновок

Організаційні і економічні методи і форми комплексного управління транспортуванням включають необхідність координації і сполучення пов'язаних функцій планування поставок і перевезень продукції; раціональний розподіл функцій між структурними підрозділами транспортних організацій; розвиток методів управління, забезпечуючих економію витрат на транспортування, удосконалення і втілення системи економічного стимулювання працівників процесу в поліпшенні його кінцевих результатів.

Література

1. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник. — К.: КНЕУ, 2003. — 284 с.
2. Киреев А. Международная экономика: движение товаров и факторов производства. — М.: Международные отношения, Ч.1. 1997 -416с.
3. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: Підручник. К.: КНЕУ, 2003 — 948 с.
4. Пищик А Ф Перевозка грузов в международном сообщении – Учебное пособие. Гомель БелГУТ 1999 г.