

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА
«ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»

КРАВЧЕНКО ОЛЬГА ОЛЕКСІЇВНА

УДК 336.144.2:519.868:656.2

ФІНАНСОВЕ ПЛАНУВАННЯ НА ОСНОВІ
СЦЕНАРНИХ ПРОГНОЗІВ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

08.00.08 – гроші, фінанси і кредит

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Київ – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Інституті економіки промисловості НАН України.

Науковий консультант – академік НАН України,
доктор економічних наук, професор
Вишневський Валентин Павлович,
Інститут економіки промисловості НАН України,
заступник директора інституту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Базиліук Антоніна Василівна,
Національний транспортний університет
МОН України,
завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту;

доктор економічних наук, професор
Костирко Лідія Андріївна,
Східноукраїнський національний університет
ім. В. Даля МОН України,
завідувач кафедри фінансів;

доктор економічних наук, професор
Череп Алла Василівна,
Запорізький національний університет
МОН України,
декан економічного факультету,
завідувач кафедри фінансів і кредиту.

Захист відбудеться 15 грудня 2015 р. о 14.00 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.239.02 Державної установи «Інститут економіки та прогнозування НАН України» за адресою: 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26 зала засідань вченої ради.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державної установи «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України» за адресою: 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26.

Автореферат розісланий 14 листопада 2015 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
д.е.н., професор

Н.М. Шелудько

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Залізничний транспорт України – провідний елемент транспортної системи держави, який має виняткове значення для функціонування національної економіки, забезпечуючи цілорічний регулярний рух, перевезення продукції промисловості та мобільність населення. Можливість безперебійного функціонування галузі прямо залежить від стану її фінансів.

У даний час залізничний транспорт України знаходиться в процесі інституціональних перетворень (розвиток конкуренції на транспортному ринку, подальше розмежування монопольного і конкурентного секторів в сфері залізничних перевезень), які визначають низьку передбачуваність майбутнього. Нестационарність інституційного середовища негативно впливає на фінанси галузі, перешкоджає об'єктивному оцінюванню формування фінансових ресурсів і потреби в них, що проявляється у розбалансованості грошових потоків та погіршенні фінансового стану. В таких умовах особливого значення набуває фінансове планування як превентивний інструмент управління фінансами, використання якого сприяє вирівнюванню диспропорцій шляхом своєчасного корегування параметрів грошових потоків, що, у свою чергу, сприяє цілеспрямованому розвитку залізничного транспорту.

Проблемам підвищення ефективності управління фінансами у різних галузях національної економіки, в тому числі і на залізничному транспорті, присвячено дослідження провідних вчених, серед яких слід відзначити О. Амошу, А. Базилюк, І. Балабанова, М. Білик, І. Бланка, Н. Богомолу, В. Вишневського, В. Гейця, А. Даниленка, В. Зимовця, В. Ільчука, В. Ковальова, Л. Костирко, М. Макаренка, О. Терещенка, Л. Шаблисту, А. Череп, М. Чумаченка та інших. Значний вклад у розвиток теорії та практики фінансового планування внесли Р. Акофф, В. Базаров, Р. Брейлі, Ю. Брігхем, М. Гаретовський, В. Громан, А. Жилкіна, М. Кондратьєв, Г. Кржижановський, С. Майєрс, В. Савчук, С. Струмлінін, А. Тейлор та інші. Питанням побудови та аналізу прогнозних і планових фінансових моделей присвячено праці Дж. Амстронга, В. Бочарова, В. Вітлінського, В. Забродського, М. Кизима, Т. Клебанової, Ю. Лисенка, О. Раєвневої, М. Скрипниченко, Є. Четиркіна та інших.

Незважаючи на фундаментальність їх наукового доробку, питання, пов'язані з розробкою теоретико-методологічних і науково-методичних положень фінансового планування в умовах нестационарного інституційного середовища, не набули адекватного розвитку. Системне дослідження фінансового планування на залізничному транспорті дозволило виокремити проблеми, що потребують науково-методичного обґрунтування і практичного вирішення. Серед них на особливу увагу заслуговує проблема розробки концептуального підходу до фінансового планування на залізничному транспорті на базі врахування нестационарності інституційного середовища, а також науково-методичних основ довгострокового і стратегічного фінансового планування як інструменту забезпечення його цілеспрямованого розвитку в умовах реформування.

Вирішення даної проблеми передбачає застосування принципово нових підходів, які б дозволяли враховувати як досвід функціонування й розвитку залізничного транспорту в Україні, складність і динамічність інституційних умов, так і майбутні стани й можливості галузі як складної економічної системи. Це обумовило використання сценарного підходу, який є інструментом не стільки для передбачення майбутнього, скільки для вивчення та моніторингу динаміки інституційного середовища та його впливу на функціонування і розвиток галузі.

Таким чином, необхідність вирішення проблем теоретико-методологічного, науково-методичного і прикладного характеру визначає актуальність і значущість проведення нових наукових досліджень у сфері фінансового планування на залізничному транспорті України, що визначило мету і завдання дослідження.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Дослідження виконувалися у рамках науково-дослідних робіт: Інституту економіки промисловості НАН України за темою «Управління розвитком промисловості в умовах системних дисбалансів» (номер держреєстрації 0110U000380), в якій автором досліджено вплив залізничного транспорту України на розвиток промисловості в умовах нестаціонарного середовища (довідка № 127/1166 від 31.12.2013 р.); Державного економіко-технологічного університету транспорту за темою «Фінансове забезпечення ефективної діяльності залізничного транспорту» (номер держреєстрації 0107U004341), в якій автором досліджено особливості управління фінансами залізничного транспорту, проведено аналіз реалізації фінансового планування в галузі, розроблено концептуальні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів (довідка № 5/25.2–0524 від 16.05.2014 р.).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розвитку теоретичних положень фінансового планування на залізничному транспорті в умовах нестаціонарного інституційного середовища, у розробці відповідних науково-методичних положень планування на основі сценарних прогнозів, а також рекомендацій щодо їх впровадження у практику управління фінансами залізничного транспорту України.

Для досягнення мети дослідження поставлено й вирішено комплекс теоретичних, методичних і практичних завдань:

- досліджено трансформацію фінансових відносин на залізничному транспорті України у сучасних умовах;
- виділено проблеми фінансового планування в галузі, проаналізовано сучасні тенденції його вдосконалення, а також зарубіжний досвід реалізації;
- досліджено вихідні передумови та гіпотези фінансового планування з позицій основних економічних парадигм, а також їх вплив на генезис теорій фінансового планування;
- обґрунтовано цілісну концепцію фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті та на її основі розроблено концептуальну модель;
- визначено концептуальні положення фінансового планування на залізничному транспорті на основі сценарних прогнозів;
- удосконалено підхід до формування інформаційної аналітичної бази фінансового планування;

- розроблено систему сценаріїв на основі фінансової моделі залізничного транспорту;
- побудовано модель сценарного прогнозування для оцінки фінансових результатів реалізації окремих сценаріїв;
- розроблено підхід до фінансового планування як комплексу взаємозв'язаних моделей планування грошових потоків;
- удосконалено методичний підхід до організації фінансової роботи на залізничному транспорті;
- розвинуто підхід до здійснення планової роботи як комплексної технології планування;
- визначено стратегічний фінансовий план як сукупність виробничих і фінансових пропорцій;
- розвинуто механізм моніторингу реалізації фінансових планів на залізничному транспорті.

Об'єктом дослідження є фінансове планування на залізничному транспорті.

Предметом дослідження є методологічне, методичне та організаційне забезпечення фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті в умовах нестаціонарного інституційного середовища.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дослідження стали положення економічної теорії, праці вітчизняних та іноземних вчених з проблем управління фінансами залізничного транспорту, фінансового планування, а також реалізації сценарного підходу. Багатоаспектний характер досліджуваної наукової проблеми зумовив застосування комплексу загальнонаукових і специфічних методів дослідження, які забезпечили його концептуальну єдність: *метод діалектичного пізнання* (при дослідженні особливостей фінансової діяльності залізничного транспорту та реалізації фінансового планування як інструменту управління фінансами); *методи теоретичного узагальнення і системного аналізу* (для систематизації підходів до фінансового планування; виокремлення комплексу методологічних і методичних проблем реалізації фінансового планування в Україні; для узагальнення досвіду фінансового планування на залізницях у країнах СНД і ЄС, а також у США; для дослідження особливостей реалізації фінансового планування на основі сценарних прогнозів); *абстрактно-логічний метод* (при розробці концепції фінансового планування на основі сценарних прогнозів); *економіко-статистичного аналізу* (при аналізі ефективності фінансового планування на залізничному транспорті та дослідженні тенденцій розвитку ключових факторів, які формують його поточний і майбутні стани); *методи аналізу і синтезу* (для обґрунтування концептуальних положень фінансового планування на основі сценарних прогнозів; для розробки методичних положень його реалізації; для визначення напрямів впровадження концепції фінансового планування на основі сценарних прогнозів); *методи економіко-математичного моделювання* (при побудові прогнозів ключових факторів і розробці моделі сценарного прогнозування й комплексу моделей фінансового планування); *експертні методи* (для виокремлення множини ключових факторів, які визначатимуть розвиток залізничного транспорту України в майбутньому); *метод гіпотез* (для розробки альтернатив змін ключових факторів і сценаріїв).

Інформаційну базу дослідження складають офіційні дані Державної служби статистики України, статистичні матеріали і фінансова звітність Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця», аналітичні дослідження провідних консалтингових компаній та власні дослідження дисертанта.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробленні концептуальних основ фінансового планування на основі сценарних прогнозів та обґрунтуванні науково-методичних рекомендацій щодо його реалізації на залізничному транспорті.

Наукову новизну дослідження визначають такі результати:

вперше:

теоретично обґрунтовано цілісну концепцію фінансового планування на залізничному транспорті, в основу якої покладені сценарні прогнози факторів, що визначатимуть інституційне середовище галузі в майбутньому (відмітною особливістю даної концепції є врахування особливостей еволюції інституційного середовища, пов'язаної з ним невизначеності та її впливу на генерування грошових потоків; реалізація даної концепції та розробленої на її основі концептуальної моделі сприятиме підвищенню ефективності фінансового планування в таких особливих умовах);

розроблено систему сценаріїв для залізничного транспорту України на базі фінансової моделі галузі, основною домінантою якої є забезпечення її функціонування фінансовими ресурсами шляхом підтримання конкурентоспроможності та підвищення рентабельності (головна особливість даної системи полягає в оцінці фінансових результатів реалізації сценаріїв з урахуванням впливу змін в інституційному середовищі на формування фінансових ресурсів; використання такої системи сценаріїв сприятиме підвищенню ефективності управління фінансами галузі);

запропоновано підхід до реалізації фінансового планування як комплексу оптимізаційних моделей планування грошових потоків, пов'язаних з операційною, інвестиційною та фінансовою діяльністю (ці моделі об'єднано загальносистемною цільовою функцією, яка передбачає максимізацію фінансового результату і мінімізацію економічних втрат як наслідку прийнятих управлінських рішень; цільові функції кожної з моделей враховують специфічні вимоги до ефективності генерування різних грошових потоків; використання даного комплексу моделей дозволяє підвищити узгодженість фінансових планів шляхом урахування взаємозв'язаності грошових потоків на залізничному транспорті);

удосконалено:

науково-методичний підхід до обґрунтування принципів фінансового планування на основі сценарних прогнозів, який ґрунтується на емпіричній перевірці інтерсуб'єктної відтворюваності кожного принципу за допомогою запропонованих функцій ефективності (це дозволить підвищити якість фінансового планування);

науково-методичні основи моніторингу реалізації фінансових планів на залізничному транспорті, що, на відміну від існуючих, базуються на запропонованій системі індикаторів, які, у свою чергу, відображають динаміку кількісних і якісних показників виробничої та фінансової діяльності (це дозволяє виявляти

зміни тенденцій у зовнішньому та внутрішньому середовищі, вчасно коригувати сценарії, вносити необхідні зміни до сценарних прогнозів і фінансових планів);

науково-методичні положення формування інформаційної аналітичної бази фінансового планування на основі сценарних прогнозів, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на формуванні ментальної моделі залізничного транспорту шляхом виокремлення ключових невизначеностей і передбачуваних елементів, які, у свою чергу, відображають можливі зміни в інституційному середовищі (це дозволяє підвищити верифікованість сценарних прогнозів і фінансових планів);

методичні основи організації фінансової роботи на залізничному транспорті України, які, на відміну від існуючих, передбачають встановлення допустимого рівня фінансової незалежності структурних підрозділів відповідно до інтересів і можливостей здійснення ними такої роботи (це дозволить формувати достатні обсяги фінансових ресурсів та їх резервів, а також інтенсифікувати використання первинних фінансових інструментів, що в сукупності сприятиме підвищенню ефективності управління фінансами);

набули подальшого розвитку:

складові системи фінансових відносин на залізничному транспорті України, які формуються в результаті подальшого розмежування природномонопольного і конкурентного секторів залізничного транспорту (врахування особливостей їх розвитку дозволить підвищити прогнозованість формування й використання фінансових ресурсів на залізничному транспорті);

сутність і зміст стратегічного фінансового плану, які, на відміну від відомих, подаються як сукупність пропорцій, що відображають об'єктивно необхідні співвідношення виробничої та фінансової діяльності залізничного транспорту (це сприятиме забезпеченню цілеспрямованого розвитку галузі);

концептуальні основи фінансового планування, зокрема обґрунтовано, що характерні особливості, форми і методи планування визначаються умовами функціонування підприємств, насамперед, рівнем нестабільності зовнішнього і внутрішнього середовища (це сприятиме кращій адаптації методичного апарату фінансового планування до особливостей залізничного транспорту України в період його реформування);

науково-методичні засади оцінки фінансових результатів функціонування залізничного транспорту, в основу яких покладено моделі сценарного прогнозування, де враховується вплив змін в обсягах перевезень і доступного капіталу на генерування грошових потоків при реалізації окремих сценаріїв, що сприятиме підвищенню керованості фінансового стану галузі;

основи організації фінансового планування на залізничному транспорті, які, на відміну від існуючих, передбачають здійснення планової роботи як комплексної технології, побудованої на врахуванні можливостей дослідження інституційного середовища, планування показників, пов'язаних з фінансуванням інвестиційних програм на різних рівнях управління залізничним транспортом, що у сукупності сприятиме підвищенню якості фінансового планування.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що використання теоретико-методологічних і науково-методичних положень, а також

практичних рекомендацій щодо застосування сценарного підходу створює базу для вдосконалення фінансового планування на залізничному транспорті України в умовах нестаціонарного інституційного середовища. Це дозволить підвищити верифікованість фінансових планів, керованість грошових потоків галузі та ефективність управління її фінансами.

Результати дослідження представлено в науковій доповіді «Майбутнє залізничного транспорту України як відображення тенденцій його розвитку» (лист Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» № ЦЗ–1–С–6/1575 від 06.11.2013 р.) і доповідній записці «Створення інфраструктурних умов для розвитку торговельно-економічних відносин (залізничний транспорт)» (лист Міністерства інфраструктури України № 11926/02/10–13 від 23.10.2013 р.).

Основні положення дисертації, що стосуються реалізації фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті, а також організації фінансової та планової роботи, впроваджено у практику планування фінансової діяльності у Департаменті економіки та фінансів Міністерства інфраструктури України (довідка № 11/315–13 від 25.02.2013 р.), Головного фінансово-економічного управління Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» (довідка № ЦФ–16/290 від 31.05.2013 р.), Головного управління електрифікації та електропостачання Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» (довідка № ЦЕ–7/86 від 11.02.2013 р.), фінансово-економічної служби ДП «Донецька залізниця» (довідка № 2012/1662 від 27.12.2012 р.).

Положення і рекомендації дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін «Фінансове планування та прогнозування на залізничному транспорті», «Фінанси залізничного транспорту», «Основи управління фінансами залізничного транспорту» та ін., а також у курсовому і дипломному проектуванні при підготовці бакалаврів, спеціалістів і магістрів економічних спеціальностей у Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України (довідка № 25/25.2–2019 від 08.09.2014 р.).

Особистий вклад здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у роботі використано лише ідеї та положення, які є результатом особистих досліджень здобувача. Вклад автора у колективні праці конкретизовано у списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні наукові положення та практичні результати доповідалися і отримали позитивні оцінки й відгуки на: 71-шій міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпропетровськ, 2011); V–IX міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (Судак, 2011–2013; Яремча, 2010; Київ, 2014); науково-практичній конференції «Інвестиційна політика України: проблеми теорії та практики» (Київ, 2010); VI міжнародній науково-практичній конференції «Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку» (Київ, 2011); V і VI міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми та перспективи

розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (Київ, 2011, 2013); II всеукраїнській науково-практичній конференції «Стратегія розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості (проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України» (Одеса, 2012); науково-практичній конференції «Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України» (Київ, 2012); VIII міжнародній науково-практичній конференції «Ключові впроєкти в сучасній науці» (Софія, Болгарія, 2012); VIII міжнародній науково-практичній конференції «Наука: теорія і практика – 2012» (Пшемисль, Польща, 2012); IX міжнародній науково-практичній конференції «Dny vědy – 2013» (Прага, Чехія, 2013); IX міжнародній науково-практичній конференції «Научный потенциал на свете» (Софія, Болгарія, 2013); X міжнародній науково-практичній конференції «Aplikované vědecké povínky – 2014» (Прага, Чехія, 2014) та ін.

Публікації. За результатами дисертаційного дослідження опубліковано 57 праць, у тому числі: 2 монографії (1 – індивідуальна), 1 навчальний посібник, 33 статті у наукових фахових виданнях (з них 5 – у виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз, 2 – в електронних спеціалізованих виданнях), 3 статті у закордонних виданнях, 1 стаття у збірнику наукових праць, 17 публікацій у матеріалах науково-практичних конференцій (з них 5 – у зарубіжних). Загальний обсяг публікацій – 80,66 д. а., особисто авторів належить 48,30 д. а.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається із вступу, 6 розділів, висновків, списку використаних джерел (із 529 найменувань на 51 сторінці) і містить в основному тексті 55 таблиць, 58 рисунків і 7 додатків (на 136 сторінках). Повний обсяг роботи становить 635 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі – **«Фінансове планування як інструмент управління розвитком залізничного транспорту в умовах нестабільного ринкового середовища»** – розглянуто теоретичні та практичні аспекти фінансового планування в Україні, сучасні тенденції його вдосконалення на залізничному транспорті, а також зарубіжний досвід його реалізації.

Специфіка фінансів залізничного транспорту, їх організація визначаються особливостями виробничого процесу і методів господарювання, а саме – (а) організацією фінансування поточних витрат, яка базується на збереженні єдиного управління експлуатацією і розвитком магістральної залізничної мережі; (б) формуванням фінансових ресурсів на рівні окремих залізниць.

Показано, що результатом подальшого розмежування природномонопольного і конкурентного секторів залізничного транспорту є зміна окремих складових системи фінансових відносин, яка тепер включає, крім державноправової та змішаної складових, також приватноправову, що формується у сферах вантажних перевезень, ремонту рухомого складу, утримання соціальної сфери та ін. Зміна складу фінансових відносин, прямо впливаючи на обсяги фінансових ресурсів галузі, призвела до погіршення фінансового стану галузі, що проявля-

ється у зменшенні фінансових ресурсів, підвищенні залежності від позикового капіталу, послабленні фінансової стійкості. Така ситуація є результатом недосконалості її фінансової моделі.

Проведений аналіз показав, що головними недоліками фінансової моделі залізничного транспорту є: (1) зменшення доходності вантажних перевезень за рахунок «вимивання» високодохідних вантажів і зростання витрат на їх здійснення; (2) збільшення витрат на пасажирські перевезення і збереження практики їх субсидування за рахунок вантажних; (3) зростання витрат, не пов'язаних з перевізною діяльністю. Це викликало труднощі у фінансуванні операційної та інвестиційної діяльності галузі. З'ясовано, що удосконалення фінансової моделі має орієнтуватися на забезпечення необхідними фінансовими ресурсами операційної, інвестиційної та фінансової діяльності залізничного транспорту шляхом підтримання його конкурентоспроможності та підвищення рентабельності. Конкурентоспроможність має передбачати збереження перевізних можливостей галузі за рахунок підтримання необоротних активів (об'єктів інфраструктури та рухомого складу) у робочому стані. Підвищення рентабельності слід здійснювати шляхом оптимізації витрат за рахунок зменшення адміністративних витрат; передання місцевим органам влади об'єктів житлово-комунального господарства; акціонування та приватизації підприємств і об'єктів непрофільного призначення, безпосередньо не пов'язаних з перевезеннями; зниження вартості залучення коштів.

Трансформаційні процеси в інституційному середовищі і недосконалість фінансової моделі зумовлюють необхідність зміни концептуальних основ управління фінансами залізничного транспорту, і насамперед, фінансового планування.

На основі аналізу теорії та практики фінансового планування визначено основні завдання і функції фінансового планування в умовах нестабільної ринкової економіки. Дано авторське формулювання фінансового планування як процесу вироблення рішень з управління доступними фінансовими ресурсами за джерелами формування і напрямками використання для забезпечення сталого функціонування підприємства (корпорації, галузі) в коротко і довгостроковій перспективі з урахуванням цілей його розвитку.

З'ясовано, що специфіка фінансового планування на залізничному транспорті України визначається його двоїстим характером: (1) як складової макроекономічного фінансового планування, що реалізується з урахуванням пріоритетних напрямів розвитку транспортного комплексу зокрема та національної економіки в цілому на базі прогнозів економічного і соціального розвитку окремих галузей і держави; (2) як інструменту управління фінансовою діяльністю галузі. Суб'єктом фінансового планування на залізничному транспорті виступає «Укрзалізниця» як галузеутворююче підприємство.

Фінансове планування в «Укрзалізниці» здійснюється відповідно до наказу Міністерства економіки України № 173 від 21.06.2005 р. Розроблювані при цьому фінансові плани є бюджетами як за змістом, так і за призначенням. У галузі зберігається реактивна форма управління фінансами, яка передбачає використання фінансових планів як реакції на її поточні проблеми.

Аналіз практики фінансового планування в «Укрзалізниці» показав, що фактично реалізується тільки функція контролю і частково – функції забезпечення фінансовими ресурсами, координації та регулювання фінансової діяльності. Така ситуація стала наслідком формального характеру фінансового планування. Це визначає перелік завдань, які вирішуються за допомогою фінансового планування: контроль за формуванням і використанням фінансових ресурсів; встановлення раціональних фінансових відносин з державою, фінансовими установами, підприємствами та іншими юридичними особами; і частково – оцінка майбутніх грошових потоків; забезпечення виробничої, інвестиційної та фінансової діяльності фінансовими ресурсами; визначення напрямів ефективного використання доступного капіталу.

Аналіз виконання фінансових планів «Укрзалізниці» за 2004–2012 рр. показав велике розходження між плановими і фактичними значеннями показників, які характеризують формування прибутку та необхідні обсяги фінансування (табл. 1). Це перешкоджає нормальному функціонуванню залізничного транспорту і негативно позначається на ефективності його фінансової діяльності.

Проведене дослідження засвідчило, що розв'язати існуючі проблеми шляхом механічного перенесення або адаптації методологій та методик, застосовуваних у зарубіжних корпораціях, неможливо, оскільки принципи і порядок реалізації фінансового планування на залізницях у країнах СНД і ЄС, а також у США відображають модель фінансово-економічної діяльності, прийнятої в конкретній країні, та адаптовані до особливостей функціонування у певному інституційному середовищі.

Продемонстровано, що пропонувані напрями вдосконалення фінансового планування на залізничному транспорті України (впровадження системи бюджетування, стратегічне фінансове планування, вдосконалення системи фінансових планів) не вирішують принципових питань, пов'язаних з методологією і методикою фінансового планування в умовах нестабільного середовища.

Отже, для вирішення виокремленої проблеми необхідно дослідити теоретичні основи фінансового планування на залізничному транспорті, обґрунтувати концептуальні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів, розробити методичні аспекти його реалізації та виробити рекомендації щодо впровадження розробленої концепції в практику управління фінансовими ресурсами «Укрзалізниці».

У другому розділі – **«Теоретичні основи фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті»** – проаналізовано вихідні передумови та базові гіпотези фінансового планування з позицій основних економічних парадигм; досліджено процеси генезису теорій фінансового планування; сформовано концепцію фінансового планування на основі сценарних прогнозів.

На основі аналізу вихідних передумов та базових гіпотез фінансового планування з позицій основних економічних парадигм визначено, що концептуальні засади, характерні особливості реалізації, форми і методи планування визначаються умовами функціонування – насамперед, рівнем нестабільності зовнішнього і внутрішнього середовища.

Аналіз виконання фінансових планів «Укрзалізниці» у 2004–2012 рр., %

Показники	Роки								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Формування чистого прибутку									
Доходи від реалізації продукції	163,5	119,3	127,9	150,7	165,6	125,4	145,2	150,8	153,5
Податок на додану вартість	у 2,4 раза	127,8	138,7	156,7	166,2	129,9	155,9	148,7	144,8
Інші операційні доходи	у 4,9 раза	194,8	у 3,5 раза	у 4,9 раза	у 5,3 раза	у 2,5 раза	174,9	у 2,2 раза	у 4,3 раза
Інші фінансові доходи	у 221,3 раза	127,9	130,9	43,6	у 48,0 разів	у 31,0 раз	у 265,0 разів	178,1	у 4,0 рази
Інші доходи	у 2,6 раза	156,9	у 3,5 раза	у 2,9 раза	у 2,2 раза	140,9	113,6	у 2,3 раза	127,6
Собівартість реалізованої продукції	у 15,2	130,7	136,2	162,7	174,9	135,5	140,6	149,2	147,7
Адміністративні витрати	132,5	111,9	122,5	150,8	147,3	95,0	125,4	126,6	134,3
Витрати на збут	164,0	93,0	127,2	134,6	95,3	103,2	102,1	105,8	146,7
Інші операційні витрати	у 3,0 рази	136,8	217,6	у 2,9 раза	у 3,2 раза	160,1	137,2	у 2,1 раза	у 2,1 раза
Інші фінансові витрати	у 8,1 раза	101,8	98,1	97,4	у 3,4 раза	132,9	120,5	108,5	102,1
Інші витрати	у 3,5 раза	132,1	у 4,3 раза	у 2,4 раза	188,8	165,9	109,1	у 2,0 рази	76,7
Податок на прибуток	у 2,2 раза	у 9,1 раза	65,7	76,5	69,0	163,5	у 31,4 раза	у 3,1 раза	96,4
Фінансовий результат від звичайної діяльності	19,4	48,0	28,5	27,5	41,6	53,1	у 2,2 раза	у 2,7 раза	85,8
2. Джерела формування та надходження коштів і напрями використання									
Чистий прибуток	61,4	67,9	43,0	42,4	0,0	13,5	у 2,7 раза	188,3	75,3
Амортизаційні відрахування	121,7	101,0	112,7	136,3	168,2	114,0	101,0	101,1	107,3
Капітальні інвестиції	у 2,8 раза	у 2,8 раза	103,1	у 2,0 рази	174,8	71,1	97,5	97,6	103,1
Довгострокові кредити банків	–	–	186,7	138,5	194,9	у 3,8 раза	у 2,1 раза	79,6	77,7
Короткострокові кредити банків	–	–	–	70,1	66,8	75,3	127,2	94,5	53,9
Повернення залучених коштів	у 28,7 раза	123,8	у 4,7 раза	178,2	у 2,3 раза	176,1	116,4	126,5	89,3
Елементи операційних витрат	131,2	105,7	111,1	133,1	151,3	112,6	116,2	124,2	123,6

Джерело: розраховано автором на основі фінансових планів і даних фінансової звітності «Укрзалізниці» за 2004–2012 рр.

Еволюція інституційного середовища у країнах колишнього СРСР і Західної Європи визначила особливості генезису теорій фінансового планування. Основною рушійною силою процесів генезису були принципово нові вимоги до планування як відображення зміни умов функціонування і складності розв'язуваних проблем. Визначено, що теоретико-методологічні засади фінансового планування на залізничному транспорті України мають ґрунтуватися на врахуванні особливостей еволюції його інституційного середовища, які полягають у зміні окремих складових системи фінансових відносин, у розвитку ринку залізничних перевезень тощо, а також специфіки моделі фінансової діяльності галузі (облік доходів, витрат і фінансових результатів окремо за видами діяльності; оцінка економічної діяльності окремих структурних підрозділів). Це дозволить підвищити адаптаційні властивості методичного апарату фінансового планування до змін в інституційному середовищі.

Запропоновано розробку теоретико-методологічних основ і науково-методичних прийомів фінансового планування на залізничному транспорті запропоновано здійснювати у рамках еволюційно-інституціонального підходу. Він ґрунтується на гіпотезі про те, що за допомогою планування грошових потоків, можна забезпечити цілеспрямованість їх генерування відповідно до еволюції інституційного середовища залізничного транспорту.

Логічним розвитком теорій фінансового планування на залізничному транспорті в умовах реформування стало посилення вимог до рівня фінансової стійкості «Укрзалізниці». Для їх врахування запропоновано підхід для опису фінансової діяльності залізничного транспорту як послідовності трансакцій формування доходів, їх розподілу та перерозподілу у процесі забезпечення і здійснення перевізної діяльності. Це дозволяє враховувати при фінансовому плануванні динаміку і взаємозв'язки між виробничими та фінансовими процесами на залізничному транспорті, а також закономірності руху фінансових ресурсів.

Інституційна нестаціонарність залізничного транспорту України пов'язана з необхідністю приведення принципів державного регулювання і стратегії реформування у відповідність до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Тоді концептуальні засади фінансового планування в умовах нестаціонарності запропоновано базувати на формованій фінансовій моделі «Укрзалізниці», керуючись з такими положеннями: (1) відхід від орієнтації на максимізацію прибутку як єдиний та однозначний критерій ефективності функціонування залізничного транспорту; (2) прогнози динаміки внутрішнього і зовнішнього середовища повинні ґрунтуватися на обмеженнях інституційного середовища і враховувати взаємозв'язки між його факторами; (3) визначення уявної моделі для з'ясування та ідентифікації змін в інституційному середовищі; (4) подання показників фінансових планів як діапазону очікуваних і можливих значень.

Таким, що дозволяє аналізувати досвід фінансової діяльності для з'ясування проблемних аспектів і вироблення керуючих впливів для їх вирішення, а також забезпечувати «випереджаючий зв'язок з майбутнім» для врахування потенційно можливих станів, є сценарний підхід. Він побудований

на детальному науково обґрунтованому описі альтернативних імовірнісних варіантів майбутнього.

Запропонована цілісна концепція фінансового планування на основі сценарних прогнозів ґрунтується на таких припущеннях: (1) майбутнє завжди характеризується невизначеністю і в більшості випадків не може бути точно спрогнозованим і спланованим; (2) одним з інструментів зниження невизначеності майбутнього є можливі сценарії розвитку подій; (3) стратегія, розроблена на основі аналізу майбутніх станів, має бути ефективною при реалізації будь-якого сценарію; (4) система планування повинна включати систему моніторингу інституційного середовища і короткострокові плани дій, якщо події почнуть розвиватися за певним сценарієм.

Відмітною особливістю даної концепції є врахування особливостей еволюції інституційного середовища, пов'язаної з ним невизначеності та її впливу на генерування грошових потоків шляхом виокремлення та аналізу основних факторів, які визначатимуть специфіку розвитку галузі в майбутньому.

Застосування сценарного підходу дозволяє вирішувати такі завдання фінансового планування: оцінка майбутніх грошових потоків шляхом визначення обсягів доступних фінансових ресурсів і напрямів їх використання; забезпечення виробничої, інвестиційної та фінансової діяльності необхідними фінансовими ресурсами; визначення напрямів ефективного використання доступного капіталу; виявлення і мобілізація резервів підвищення ефективності фінансової діяльності за рахунок раціонального використання наявних ресурсів і зниження непродуктивних витрат. Крім того, застосування сценарного підходу сприятиме реалізації таких функцій фінансового планування, як забезпечення фінансовими ресурсами, координація щодо генерування різних грошових потоків, регулювання фінансової діяльності, а також навчання.

Отже, існує об'єктивна необхідність розробки концептуальних положень фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті для підвищення якості фінансових планів як інструменту управління фінансами.

У третьому розділі – **«Концептуальні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті»** – обґрунтовано концептуальні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів, а також розроблено концептуальну модель його реалізації.

Фінансове планування на залізничному транспорті в умовах інституційної нестаціонарності слід розглядати, з одного боку, як складну систему, що включає множину взаємопов'язаних елементів і має єдину мету існування, а з іншого – як елемент більш загальної системи – управління фінансами галузі. Розробка концептуальних положень фінансового планування на основі сценарних прогнозів має ґрунтуватися на синтезі ендогенного і екзогенного системних підходів, який базується на одному з фундаментальних принципів економіки, а саме – при плануванні тільки розгляд множини показників у їх взаємозв'язку, а також урахування впливу системи вищого рівня дозволяють правильно розкривати та пізнавати сутність і встановлювати кількісну характеристику цих показників для коректного відображення у фінансових планах.

Формування системи принципів фінансового планування на основі сценарних прогнозів має ґрунтуватися на одночасному врахуванні специфіки фінансового планування на залізничному транспорті та вимог до нього, а також особливостей реалізації сценарного підходу в галузі. Обґрунтовано необхідність емпіричної перевірки інтерсуб'єктної відтворюваності результатів застосування кожного з принципів за допомогою відповідної функції ефективності. Розроблено систему принципів фінансового планування на основі сценарних прогнозів, яка включає такі принципи: майбутнє через минуле; стійкість через зміни; ефективність через варіативність і простоту; реальність через факти та інтуїцію; співвідношення строків отримання й використання коштів; співвідношення витрат і ефекту фінансового планування. Реалізація кожного принципу описується відповідною функцією ефективності.

Відповідно до запропонованої системи принципів, розроблено концептуальну модель фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті України. Відмітними рисами цієї моделі є такі: 1) основа – еволюційно-інституціональний підхід, реалізація якого дозволяє враховувати при фінансовому плануванні можливі реакції об'єкта управління (фінансових ресурсів) на зміни в інституційному середовищі, кількісні та якісні стрибки фінансового стану в результаті цих змін, а також їх взаємозв'язки; 2) врахування двоїстості предметної області фінансового планування на основі сценарних прогнозів; 3) можливість своєчасної ідентифікації змін в інституційному середовищі для внесення необхідних змін до сценаріїв, сценарних прогнозів і фінансових планів. Схема реалізації концептуальної моделі фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті містить чотири блоки (рис. 1).

Метою реалізації блоку 1 є теоретичне передбачення і суб'єктивна оцінка можливих змін у зовнішньому і внутрішньому середовищі галузі, ймовірних змін в умовах функціонування (теоретичні дослідження), а також формування на їх основі множини обмежень і припущень фінансового планування. Результатами реалізації процедур блоку 1 будуть: (а) множина сценаріїв, які описують потенціально можливе майбутнє галузі; (б) множина обмежень і припущень прогнозування та планування.

Метою реалізації блоку 2 буде визначення можливих напрямів розвитку залізничного транспорту за допомогою сценарного прогнозування, яке здійснюється на основі сформованої інформаційної аналітичної бази і розроблених сценаріїв. Його реалізація передбачає: (1) розробку множини прогнозів показників, які характеризують зовнішнє (попит на різні види перевезень) і внутрішнє (формування фінансових результатів) середовище залізничного транспорту за двома альтернативами (песимістичною і оптимістичною); (2) формування виробничих програм для окремих сценаріїв з розрахунком відповідних грошових потоків; (3) розробку множини обмежень фінансового планування.

Процес фінансового планування на залізничному транспорті (блок 3) є продовженням процесу прогнозування і ґрунтується на сценарних прогнозах. Він передбачає розробку фінансових планів, збалансованих за джерелами фінансових ресурсів і напрямками їх використання з урахуванням обмежень, сфо-

рмульованих у результаті аналізу прогнозних грошових потоків, які відповідають різним сценаріям. У результаті реалізації процедур блоку 3 розробляються фінансові плани, що є сукупністю показників, які характеризують обсяги генерування окремих елементів грошових потоків.

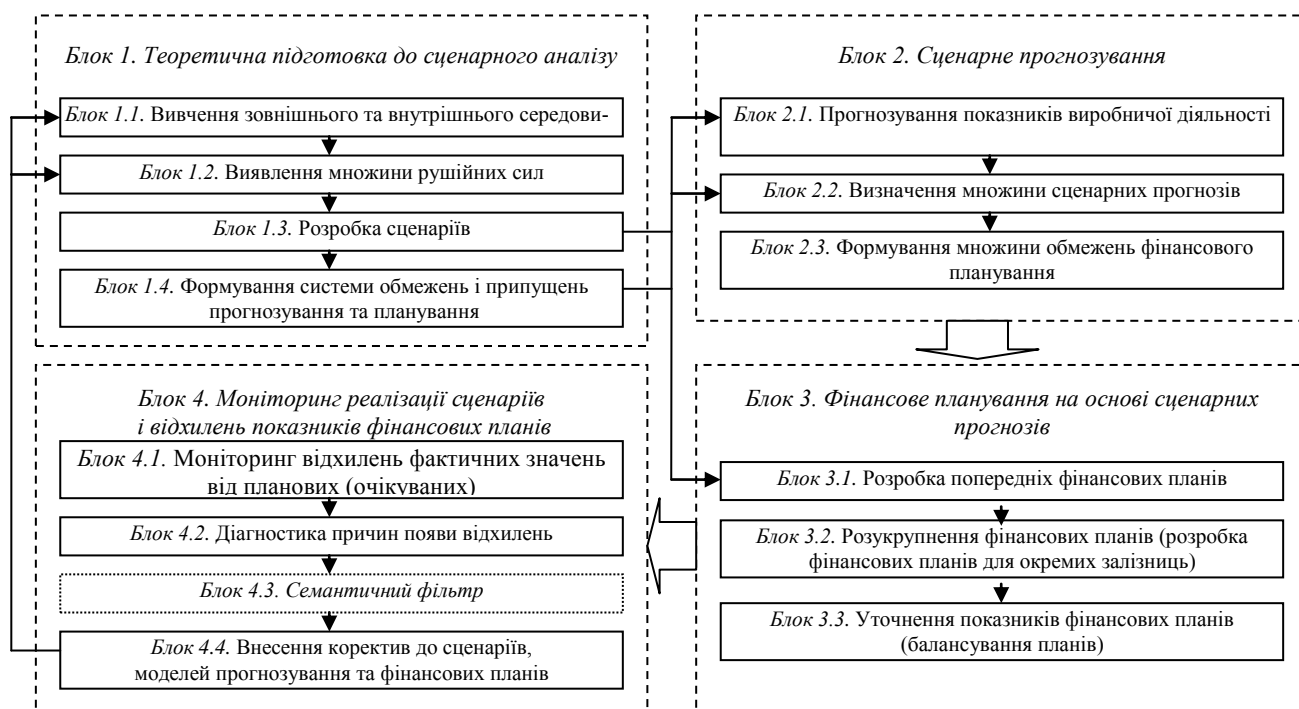


Рис. 1. Схема реалізації концептуальної моделі фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті

Джерело: розроблено автором

Метою реалізації блоку 4 є моніторинг змін в інституційному середовищі, оцінка реалізації сценаріїв та аналіз виконання фінансових планів. Оцінка змін здійснюється на основі відхилень фактичних значень показників від планових. Множина відхилень є проявом збурень в інституційному середовищі залізничного транспорту і слугує базою для вироблення рішень з коригування сценаріїв, сценарних прогнозів і фінансових планів.

Реалізація наведеної концептуальної моделі передбачає багатовекторний аналіз внутрішнього і зовнішнього середовища залізничного транспорту. Це зумовлює необхідність формування комплексного інструментарію, що містить кількісні та якісні методи аналізу, комбінуючи їх залежно від мети реалізації конкретного етапу. Обґрунтовано систему принципів формування інструментарію фінансового планування на основі сценарних прогнозів, яка включає такі принципи: 1) раціональне поєднання кількісних і якісних методів аналізу; 2) переважна орієнтація на «внутрішніх» експертів і фахівців галузі; 3) оптимальне поєднання складності аналізу та реалістичності отримуваних результатів. Відмітною особливістю запропонованої системи принципів є одночасне врахування вимог до фінансового планування на залізничному транспорті України і особливостей реалізації сценарного підходу.

Концептуальні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів було покладено в основу розробки методичних аспектів його реалізації на залізничному транспорті.

У четвертому розділі – **«Сценарне прогнозування розвитку залізничного транспорту України»** – запропоновано методики формування інформаційної аналітичної бази та розроблення сценаріїв, підхід до прогнозування показників, які формують рушійні сили сценаріїв, а також розроблено модель сценарного прогнозування.

Мета формування інформаційної аналітичної бази полягає у формуванні масиву даних, достатнього для розроблення сценаріїв як основи для прогнозування. Показано, що вона має включати як зафіксовані дані про функціонування залізничного транспорту, так і результати аналітичних досліджень тенденцій у зовнішньому та внутрішньому середовищі галузі. Запропоновано методику формування інформаційної аналітичної бази, що передбачає реалізацію чотирьох етапів.

Для аналізу минулих і сучасних тенденцій у зовнішньому і внутрішньому середовищі (етап 1) запропоновано використання методики SWOT-аналізу з додаванням методів статистичного аналізу і медіа-сканування.

Формування ментальної моделі як відображення фінансової моделі залізничного транспорту (етап 2) здійснюється на основі виокремлення і класифікації рушійних сил (driving forces), що визначатимуть розвиток галузі в майбутньому. Обґрунтовано доцільність виокремлення двох ключових невизначеностей, що дозволяє розробити і проаналізувати чотири сценарії розвитку залізничного транспорту. Виокремлення рушійних сил ґрунтується на комплексному використанні методів медіа-сканування та експертної оцінки. Результати проведеного експертного опитування показали, що найбільший вплив на розвиток залізничного транспорту України справляють: (1) зміна організаційної структури у галузі; (2) зміна формату фінансових відносин між окремими структурними підрозділами та «Укрзалізницею»; (3) розробка і впровадження комплексу заходів щодо забезпечення «прозорості» механізму формування й розподілу грошових потоків за видами економічної діяльності; (4) збереження клієнтської бази. Визначено, що передбачуваним елементом буде існуюча інфраструктура галузі, ключовою невизначеністю 1 – попит на перевезення, ключовою невизначеністю 2 – стратегія реформування залізничного транспорту. Ментальну модель галузі як відображення рушійних сил подано на рис. 2.

Перевірка верифікованості та узгодженості оцінок експертів (етап 3) здійснено за допомогою комплексного підходу, який передбачає оцінку компетентності експертів і узгодженості отриманих результатів. Для запрошених експертів рівень компетентності, визначений на основі коефіцієнта компетентності, становив від 0,530 до 0,800. При цьому узгодженість отриманих результатів (за коефіцієнтом конкордації Кендалла) сягнула 0,683, що підтверджує верифікованість отриманих результатів.

Формувати множину обмежень і припущень (етап 4) рекомендовано на основі розробленої ментальної моделі. Було визначено систему припущень сценарного аналізу для залізничного транспорту України (активна взаємодія із зо-

внішнім середовищем; значна інерційність галузі; держава як найбільш впливовий і заінтересований стейкхолдер) і обмежень ментальної моделі (підвищення конкурентоспроможності галузі є можливим лише в результаті поступової та послідовної зміни стану інфраструктури і рухомого складу, а також впровадження сучасних транспортних технологій; різке збільшення перевізних можливостей галузі є неможливим; інвестиції у розвиток інфраструктури здійснюються тільки за рахунок власних фінансових ресурсів; вантажні перевезення є ключовим напрямом інвестиційної діяльності; відкладення інвестицій у часі спричиняє зниження їх економічної ефективності; незаінтересованість у зростанні пасажиропотоку у приміському сполученні; стратегія розвитку галузі передбачає забезпечення економічної ефективності її діяльності та фінансової стабільності).

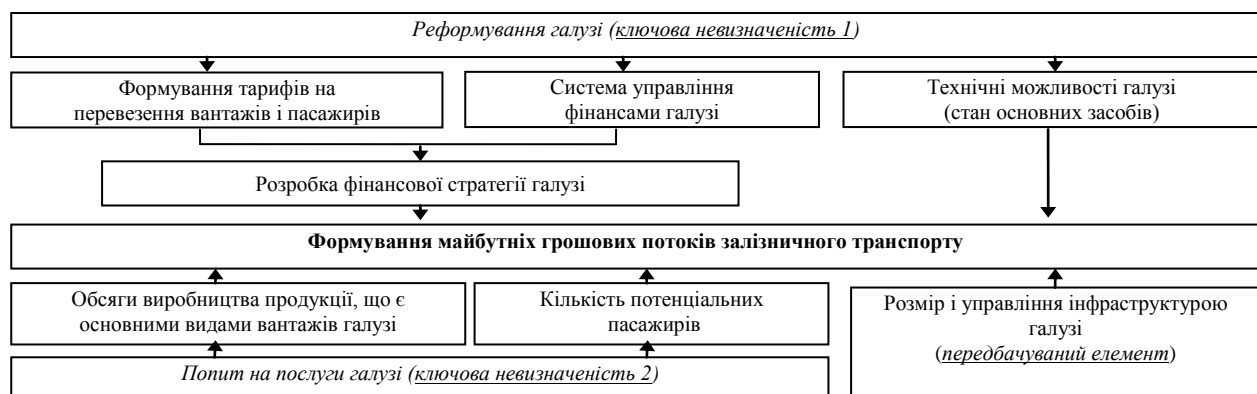


Рис. 2. Ментальна модель залізничного транспорту України

Джерело: розроблено автором

Для прояснення майбутнього залізничного транспорту України та виявлення ступеня взаємного впливу факторів запропоновано підхід, який передбачає реалізацію двох операцій – побудову діаграм зворотного зв'язку і діаграм розподілу невизначеностей майбутнього. У результаті реалізації цих операцій запропоновано розподіл факторів, які формують ключові невизначеності та передбачувані елементи для залізничного транспорту України, за рівнем невизначеності та ступенем впливу (табл. 2).

Обґрунтовано, що для оцінки фінансових результатів реалізації сценаріїв для залізничного транспорту їх розробка має ґрунтуватися на фінансовій моделі «Укрзалізниці», головними домінантами якої є забезпечення фінансовими ресурсами її функціонування шляхом підтримання конкурентоспроможності та підвищення рентабельності діяльності.

Запропоновано розроблення сценаріїв здійснювати шляхом послідовного комбінування позитивних і негативних реалізацій ключових невизначеностей і передбачуваних елементів з урахуванням сформованої системи обмежень і припущень прогнозування та планування. Було отримано чотири сценарії:

- сценарій 1 – песимістичний – найгірші очікування щодо реалізації програми реформування галузі при зниженні попиту на перевезення вантажів і пасажирів. Результатом реалізації песимістичного сценарію буде зростання дефіциту власних оборотних активів, подальше погіршення стану інфраструктури

та рухомого складу, збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень, а також зростання питомої ваги непродуктивних витрат;

Таблиця 2

Розподіл факторів за рівнем невизначеності та ступенем впливу

Фактори	Залежність рівня невизначеності	Ступінь впливу на достовірність сценарію
Реалізація – достатньо передбачувана, вплив – незначний		
<i>Передбачуваний елемент:</i> інфраструктура залізничного транспорту: – кількісні характеристики	постійні	практично відсутні
– якісні характеристики	від поточних і майбутніх можливостей для інвестування в її оновлення і розвиток	прогнозований вплив на якість перевезень вантажів і пасажирів
Реалізація – менш передбачувана, вплив – незначний		
<i>Ключова невизначеність 1:</i> 1) ціноутворення на пасажирські перевезення	від поступового підвищення з урахуванням пріоритетів соціальної політики	значний, але прогнозований вплив, (особливо щодо соціальних перевезень)
2) стан основних засобів (насамперед, рухомого складу)	від поточних і майбутніх можливостей для інвестування в його оновлення і розвиток (до 50 % очікуваного прибутку + кошти амортизаційного фонду)	значний, але прогнозований вплив на генерування фінансових потоків, пов'язаних з операційною та інвестиційною діяльністю
3) технічні можливості для здійснення перевізної роботи	від стану основних засобів (інфраструктури та рухомого складу)	значний, але прогнозований вплив на обсяги перевезень
Реалізація – достатньо передбачувана, вплив – значний		
<i>Ключова невизначеність 1:</i> 1) фінансова стратегія галузі	стратегії розвитку галузі	визначальний вплив, який характеризується високою невизначеністю генерування грошових потоків, пов'язаних з операційною та інвестиційною діяльністю
2) ціноутворення на вантажні перевезення	від особливостей реалізації програми реформування галузі	визначальний вплив, який характеризується високою невизначеністю генерування грошових потоків, пов'язаних з операційною діяльністю
<i>Ключова невизначеність 2:</i> 1) обсяги перевезення основних видів вантажів	від обсягів виробництва продукції, яка є основними видами вантажів	визначальний вплив, який характеризується високою невизначеністю генерування грошових потоків, пов'язаних з операційною діяльністю
2) обсяги пасажирських перевезень	від кількості потенціальних пасажирів, які мають бажання скористатися послугами залізничного транспорту	
Реалізація – погано передбачувана, вплив – значний		
Фактори відсутні	—	—

Джерело: розроблено автором

▪ сценарій 2 – поточний – реалізація негативних очікувань щодо збереження існуючих тенденцій у галузі при високому попиті на перевезення вантажів і пасажирів. Результатом реалізації поточного сценарію буде дефіцит оборотних активів для фінансування перевізної діяльності та оновлення інфраструктури і рухомого складу, а також необхідність збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень;

▪ сценарій 3 – негативний – реалізація позитивних очікувань щодо остаточного розмежування конкурентних і потенціально конкурентних сегментів ринку залізничних перевезень, впровадження нової системи управління та ін. при значному зниженні попиту на залізничні перевезення. Результатом реалізації негативного сценарію буде подальше погіршення фінансового стану «Укрзалізниці» через складність залучення ресурсів із зовнішніх джерел для фінансування дефіциту активів, оновлення необоротних активів, а також програми реформування;

▪ сценарій 4 – оптимістичний – реалізація позитивних очікувань щодо ефективності процесу реформування галузі (відповідно до його затвердженої програми) при збереженні або підвищенні попиту на перевезення. Результатом реалізації даного сценарію буде поступове покращення фінансового стану «Укрзалізниці» внаслідок оновлення необоротних активів, зменшення дефіциту оборотних активів, а також впровадження принципів ринкового регулювання тарифів на пасажирські перевезення.

На основі аналізу сценаріїв було визначено такі обмеження фінансового планування: пріоритетність фінансування операційної діяльності; першочерговість капітальних вкладень в оновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури; фінансова діяльність тільки для підтримки операційної та інвестиційної діяльності; розробка фінансових планів з урахуванням необхідності підтримання фінансової стійкості галузі. Розроблена система сценаріїв є основою для управління фінансовими ресурсами в умовах інституційної нестаціонарності у рамках існуючої фінансової моделі залізничного транспорту України.

Обґрунтовано доцільність застосування адаптивних методів (зокрема, моделі Хольта) для прогнозування динаміки факторів, які зумовлюють ключові невизначеності. Це дозволяє безперервно враховувати зміни в інституційному середовищі залізничного транспорту, а також аналізувати кількісні зміни для виявлення якісних «стрибків». Показано, що методика адаптивного прогнозування може бути застосована для розробки довгострокових прогнозів тільки за умови періодичного аналізу реалізації прогнозованого процесу для своєчасного внесення коректив як до самої моделі прогнозування, так і до прогнозних оцінок.

Мета сценарного прогнозування як етапу, що передує фінансовому плануванню, полягає в оцінці фінансових результатів реалізації окремих сценаріїв. Для цього розроблено модель сценарного прогнозування, відмітною особливістю якої є врахування впливу зміни обсягів транспортного виробництва і доступного капіталу на генерування грошових потоків при реалізації окремих сценаріїв.

Модель сценарного прогнозування на залізничному транспорті побудовано на принципі збалансованості грошових потоків, під якими розуміється сукупність розподілених у часі надходжень і витрат коштів та їх еквівалентів, які опосередковують рух необоротних та оборотних активів у процесі господарської діяльності.

Прогноз операційного грошового потоку за елементами складе:

$$\text{видаткова частина:} \quad \hat{R}_{OFP}(t) = f(\hat{K}_{R,OFP}, \hat{C}_{R,OFP}, \hat{D}, \hat{V}, t), \quad (1)$$

$$\text{дохідна частина:} \quad \hat{D}_{OFP}(t) = f(\hat{K}_{D,OFP}, \hat{C}_{D,OFP}, \hat{D}, \hat{V}, t), \quad (2)$$

де $\hat{K}_{R,OFF}$, $\hat{K}_{D,OFF}$ – активи, що враховуються, відповідно, у видатковій та доходній частинах операційного грошового потоку; $\hat{C}_{R,OFF}$, $\hat{C}_{D,OFF}$ – грошовий потік, який формується у процесі операційної діяльності; \hat{D} – попит на перевезення залізничним транспортом; \hat{V} – перевізні можливості залізничного транспорту; t ($t \in [1, T]$) – плановий період.

Прогноз інвестиційного грошового потоку для кожного періоду t складе:

$$R_{IFP}(t) = \hat{F}_N(t) + \hat{F}_O(t), \quad (3)$$

де $\hat{F}_N(t)$, $\hat{F}_O(t)$ – прогнозовані обсяги інвестування, відповідно, в необоротні та оборотні активи за умови, що

$$(KI_N(t) + KI_O(t)) \geq (\hat{F}_N(t) + \hat{F}_O(t)) \leq d(t) \cdot \hat{P}(t-1), \quad (4)$$

де $KI_N(t)$, $KI_O(t)$ – потреба в капітальних вкладеннях у необоротні та оборотні активи; $d(t)$ – частка фінансового результату, яка направляється на інвестиційну діяльність; $d(t) \cdot \hat{P}(t-1)$ – доступні інвестиційні ресурси галузі в році t .

Прогноз грошового потоку, пов'язаного з фінансовою діяльністю, матиме вигляд:

$$\text{видаткова частина: } \hat{R}_{FFP}(t) = \hat{Z}_b(t) + \hat{Z}_\%(t), \quad (5)$$

$$\text{дохідна частина: } \hat{D}_{FFP}(t) = \hat{K}_{D,FFP}(t), \quad (6)$$

де $\hat{Z}_b(t)$, $\hat{Z}_\%(t)$ – витрати, пов'язані, відповідно, з виплатою процентів і погашенням раніше взятих кредитів; $\hat{K}_{D,FFP}(t)$ – сума залучених фінансових ресурсів.

У дисертації, відповідно до моделі (1)–(6) здійснено прогнозування грошових потоків залізничного транспорту України для розроблених сценаріїв (табл. 3). Аналіз грошових потоків показав, що «вузькими» місцями є наростаючий дефіцит власних необоротних та оборотних активів; подальше погіршення стану інфраструктури і рухомого складу; збереження практики перехресного субсидування пасажирських перевезень внаслідок неможливості забезпечення їх беззбитковості. Наслідками такого становища є посилення небезпеки втрати фінансової стійкості; обмеження пропускної спроможності та перевізних можливостей; необхідність збільшення обсягів зовнішнього короткострокового кредитування для забезпечення операційної діяльності; прогресуюче зростання дефіциту доступних фінансових ресурсів для фінансування капітальних вкладень.

У п'ятому розділі – «**Фінансове планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті**» – розроблено систему обмежень моделі фінансового планування на основі сценарних прогнозів, а також запропоновано комплекс моделей фінансового планування, методика розробки довгострокових фінансових планів, підхід до стратегічного фінансового планування як сукупності пропорцій.

Реалізація фінансового планування на основі сценарних прогнозів передбачає введення системи обмежень, сформованих на основі аналізу грошових потоків для розроблених сценаріїв. В дисертації визначена система обмежень, яка відображає галузеві пріоритети й можливості для фінансової діяльності і включає першочергове забезпечення фінансовими ресурсами операційної діяльності, збалансованість грошових потоків, синхронізацію генерування

Прогнозні грошові потоки для розроблених сценаріїв для залізничного транспорту України, млрд. грн.

Показник	Роки						Роки					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	<i>Сценарій 1 – Песимістичний</i>						<i>Сценарій 2 – Поточний</i>					
	Операційний грошовий потік						Операційний грошовий потік					
Сукупний фінансовий результат	1,86	1,41	0,58	-0,15	-0,53	-0,49	5,89	5,67	4,73	3,84	3,57	3,56
Дефіцит власного капіталу	2,15	2,66	3,56	4,32	4,63	4,56	—	—	—	1,02	1,58	1,87
	Інвестиційний грошовий потік						Інвестиційний грошовий потік					
Інвестиційні потреби	69,36	68,96	68,56	65,2	64,88	64,48	69,36	68,96	68,56	65,20	64,88	64,48
Власні інвестиційні ресурси	7,46	6,99	6,33	5,81	5,59	5,38	9,48	9,115	8,405	7,73	7,375	7,16
Дефіцит власних ресурсів	62,83	62,68	62,52	59,39	59,29	59,10	59,88	59,85	60,16	57,47	57,51	57,32
	Грошовий потік, пов'язаний з фінансовою діяльністю						Грошовий потік, пов'язаний з фінансовою діяльністю					
Фінансові витрати	5,78	6,26	6,76	7,35	7,90	8,58	4,63	4,66	4,65	4,66	4,58	4,55
Необхідність зовнішнього кредитування	69,33	70,39	72,05	70,56	71,32	71,74	64,01	64,01	64,31	62,65	63,17	63,24
Втрати, пов'язані з недостатністю перевізних можливостей	—	—	0,18	0,39	0,61	0,90	—	0,64	1,27	1,83	2,30	2,74
Втрати, пов'язані з утриманням необоротних активів	1,00	1,07	—	—	—	—	0,31	—	—	—	—	—
	<i>Сценарій 3 – Негативний</i>						<i>Сценарій 4 – Оптимістичний</i>					
	Операційний грошовий потік						Операційний грошовий потік					
Сукупний фінансовий результат	2,26	1,53	0,81	0,09	-0,55	-0,74	10,41	10,66	11,04	11,60	12,25	13,36
Дефіцит власного капіталу	1,91	2,83	3,71	4,58	5,38	5,83	—	—	—	—	—	—
	Інвестиційний грошовий потік						Інвестиційний грошовий потік					
Інвестиційні потреби	36,08	36,00	35,92	35,76	35,68	35,52	36,08	36,00	35,92	35,76	35,68	35,52
Власні інвестиційні ресурси	8,95	8,95	8,97	9,00	9,36	9,79	13,03	13,51	14,08	14,75	15,485	16,47
Дефіцит власних ресурсів	27,13	27,06	26,96	26,77	26,32	25,73	23,05	22,49	21,84	21,01	20,195	19,05
	Грошовий потік, пов'язаний з фінансовою діяльністю						Грошовий потік, пов'язаний з фінансовою діяльністю					
Фінансові витрати	5,02	5,04	5,03	5,03	4,94	4,90	4,49	4,52	4,51	4,52	4,44	4,40
Необхідність зовнішнього кредитування	33,56	34,425	35,195	35,875	36,14	35,96	27,04	26,51	25,85	25,03	24,14	22,95
Втрати, пов'язані з недостатністю перевізних можливостей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Втрати, пов'язані з утриманням необоротних активів, що не використовуються	1,41	1,83	2,30	2,89	3,58	4,46	1,11	1,36	1,53	1,71	1,82	1,95

Джерело: розраховано автором

грошових потоків, підтримання оптимального залишку коштів як резерву для забезпечення стійкого фінансового стану, ліквідність грошового потоку.

З огляду на такі обмеження, реалізацію фінансового планування на залізничному транспорті подано як систему взаємозв'язаних оптимізаційних моделей планування операційного, фінансового та інвестиційного грошових потоків (рис. 3), об'єднаних загальносистемною цільовою функцією:

$$F(t) = 0,5 \cdot F_1(t) + 0,5 \cdot F_2(t) \rightarrow opt, \quad (7)$$

де $F_1(t)$ – функція, що максимізує фінансовий результат залізничного транспорту у плановому періоді t ; $F_2(t)$ – функція, що мінімізує економічні втрати.

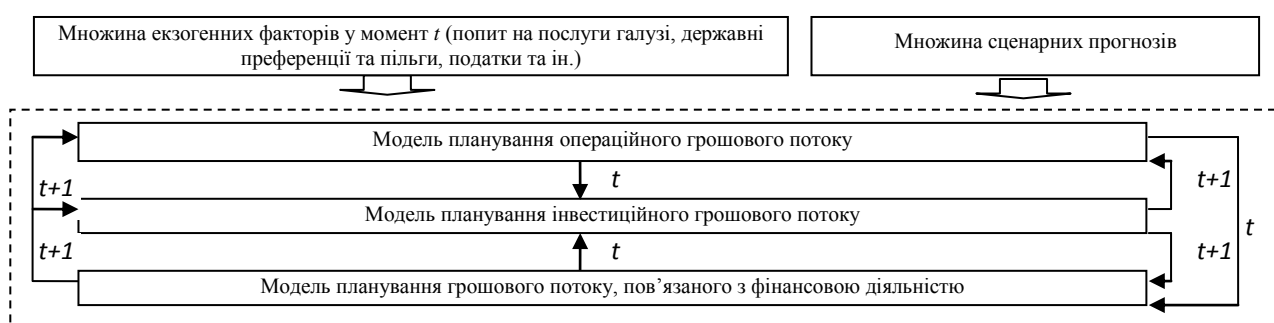


Рис. 3. Фінансове планування як система взаємозв'язаних моделей

Джерело: розроблено автором

Модель планування операційного грошового потоку. Основним фактором формування операційного грошового потоку залізничного транспорту є економічна ефективність перевезень вантажів і пасажирів як результату використання наявних активів для задоволення існуючого попиту. Тоді цільова функція моделі операційного грошового потоку як відображення ефективності перевізної діяльності матиме такий вигляд:

$$f_{OFP} = NP_{van}(t) + NP_{pas}(t) = \sum_{\forall i_{van}} NP_{van, i_{van}}(t) + \sum_{\forall i_{pas}} NP_{pas, i_{pas}}(t) \rightarrow max, \quad (8)$$

де $NP_{van}(t)$, $NP_{pas}(t)$ – чистий прибуток, отриманий від перевезень, відповідно, вантажів і пасажирів; i_{van} ($i_{van} = \overline{1, n_{van}}$) – основні види вантажів, які перевозить залізничний транспорт; i_{pas} ($i_{pas} = \overline{1, n_{pas}}$) – категорії пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

Система обмежень цієї моделі будується на таких припущеннях: в операційній діяльності можуть бути використані тільки власні необоротні та оборотні активи; обмеженнями обсягів перевезень будуть прогнози обсягів виробництва продукції, що є основними видами вантажів, а також потенційно можлива кількість пасажирів; перевезення пільгових категорій пасажирів є соціальним зобов'язанням і повинне здійснюватись у необхідних обсягах.

Модель планування інвестиційного грошового потоку ґрунтується на врахуванні особливостей інвестиційної діяльності залізничного транспорту України (генерування тільки негативного грошового потоку, пов'язаного з капітальними інвестиціями). Аналіз поточного стану галузі та сценаріїв показав, що зберігатиметься тенденція до недостатності обсягу, насамперед, необоротних

активів у формі основних засобів, тому визначальною метою інвестиційної діяльності має стати формування портфеля капітальних вкладень, який забезпечуватиме найбільший приріст капіталу при існуючих обмеженнях фінансових ресурсів.

Цільову функцію цієї моделі подано у вигляді критерію отримання максимумального ефекту від інвестиційної діяльності:

$$E_{IFP}(t) = f \left\{ \max_{i=1, \dots, n} \min_{j=1, \dots, m} IP_{ij}, t \right\} \rightarrow opt, \quad (9)$$

де IP_{ij} – інвестиційний проект, який відповідає i -й альтернативі j -го напрямку капітальних вкладень; i ($i = \overline{1, n}$) – існуючі альтернативи інвестування; j ($j = \overline{1, m}$) – напрями інвестиційної діяльності галузі.

Основним обмеженням цієї моделі буде обсяг доступних фінансових ресурсів залізничного транспорту України.

Запропоновано механізм формування портфеля капітальних вкладень залізничного транспорту, побудований на порівняльній оцінці економічної доцільності впровадження принципово нових техніки і технології замість уже використовуваних.

Модель планування грошового потоку, пов'язаного з фінансовою діяльністю. Така діяльність на залізничному транспорті пов'язана, в основному, із залученням та обслуговуванням зовнішніх фінансових зобов'язань, які спрямовуються на здійснення капітальних вкладень у необоротні активи. Як цільову функцію цієї моделі запропоновано мінімізацію вартості залучення фінансових ресурсів із зовнішніх джерел:

$$F_{FFP}(t) = \sum_{k=1}^{K(t)} x_k(t) c_k(t) \rightarrow \min, \quad (10)$$

де k ($k = \overline{1, K(t)}$) – доступні зовнішні джерела фінансових ресурсів у момент t ; $x_k(t)$ – обсяг залучених фінансових ресурсів із джерела k ; $c_k(t)$ – вартість залучення фінансових ресурсів із джерела k .

Обмеження моделі враховують обсяг доступних фінансових ресурсів, потребу в них для фінансування операційної та інвестиційної діяльності, можливості залучення коштів, а також вартість обслуговування раніше взятих фінансових зобов'язань.

Методика реалізації комплексу моделей (7)–(10) передбачає послідовну розробку системи планів: план перевезень \Rightarrow план формування прибутку від операційної діяльності \Rightarrow план генерування операційного грошового потоку \Rightarrow план генерування інвестиційного грошового потоку \Rightarrow план генерування грошового потоку, пов'язаного з фінансовою діяльністю \Rightarrow фінансовий план.

У дисертації, відповідно до комплексу моделей (7)–(10), розроблено два варіанти довгострокового фінансового плану (песимістичний і оптимістичний). Аналіз цих фінансових планів показав, що в умовах нестационарного інституційного середовища при реалізації стратегії управління фінансами на залізничному, побудованій на підтриманні достатнього рівня фінансової стійкості галузі, можливо не тільки зберегти її значення як «локомотива» національної еко-

номіки, який здійснює перевезення в необхідних обсягах, але й забезпечити цілеспрямований розвиток.

Формування фінансової стратегії «Укрзалізниці» як основи для стратегічного фінансового планування має передбачати розробку двох ключових напрямів: (I) формування фінансових ресурсів (управління структурою капіталу, управління прибутком і визначення точки беззбитковості за видами перевезень тощо); (II) використання фінансових ресурсів (принципи розподілу прибутку на нагромадження і споживання, розробка інвестиційної стратегії, спрямованої на підвищення привабливості вкладень в оновлення необоротних активів, та ін.).

Обґрунтовано доцільність подання стратегічного фінансового плану як системи нормативів, які необхідно підтримувати у процесі функціонування залізничного транспорту. Запропоновано розробляти стратегічний фінансовий план у вигляді сукупності пропорцій, що відображають об'єктивно необхідні співвідношення виробничої та фінансової його діяльності. Збалансованість стратегічного плану забезпечується внутрішньою узгодженістю визначених пропорцій. Пропорції як складові стратегічного фінансового плану слід виокремлювати на основі прийнятої стратегії розвитку залізничного транспорту (бажаного стану) та аналізу сценаріїв (потенціально можливих станів). В роботі розроблено стратегічний фінансовий план для залізничного транспорту України (табл. 4).

Результати фінансового планування на основі сценарних прогнозів використано при обґрунтуванні напрямів його вдосконалення.

У розділі 6 – **«Удосконалення планування фінансової діяльності залізничного транспорту України»** – запропоновано напрями впровадження концепції фінансового планування на основі сценарних прогнозів у практику управління фінансами галузі.

Показано, що впровадження фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті має супроводжуватися змінами в організації фінансової та планової роботи, в системі фінансових планів, а також у механізмі моніторингу їх реалізації.

Для стимулювання заінтересованості структурних підрозділів у формуванні достатніх обсягів фінансових ресурсів та їх резервів, а також інтенсифікації використання первинних фінансових інструментів запропоновано організацію фінансової роботи на залізничному транспорті України ґрунтувати на встановленні допустимого рівня фінансової незалежності структурних підрозділів відповідно до інтересів і можливостей здійснення ними такої роботи.

Планову роботу запропоновано здійснювати як комплексну технологію планування, яка включає вивчення майбутнього (аналіз інституційного середовища залізничного транспорту і підготовку аналітичних даних для сценарного прогнозування та фінансового планування), розробку і погодження фінансових планів (підготовку взаємозалежної та узгодженої сукупності фінансових планів), моніторинг реалізації фінансових планів (моніторинг відхилень показників фінансових планів, аналіз реалізації сценаріїв, визначення напрямів коригування фінансових планів).

Фінансові пропорції як стратегічні орієнтири для фінансової діяльності залізничного транспорту України

Пропорції	Значення
По операційній діяльності	
Реалізації	100–процентне задоволення попиту на вантажні та пасажирські перевезення
Факторна	Витрати необоротних та оборотних активів і трудових ресурсів на операційну діяльність
Розподілу	Розмір доходів, отриманих при здійсненні перевезень у прямому сполученні, має відповідати обсягу виконаної транспортної роботи
Ефективності	Рентабельність перевезень становить у середньому 20 %, а послуг, наданих іншим підприємствам, які входять до залізничного комплексу, – не нижче від 5 %
По інвестиційній діяльності	
Накопичення	На оновлення необоротних активів варто направляти не менш як 50 % чистого прибутку, отриманого від операційної діяльності
Інтенсивності простого відтворення основних засобів	Не менш як 5 % об'єктів рухомого складу і інфраструктури щороку
По фінансовій діяльності	
Капіталізації	Співвідношення залученого і власного капіталів має становити від 30 до 70 %
Мобільності	Питома вага власних оборотних коштів галузі має становити не менш як 0,2 від власних коштів
Фінансування операційної діяльності	Співвідношення власних і позикових коштів у фінансуванні операційної діяльності варто підтримувати на рівні 2,0–2,5
Ліквідності	Співвідношення між оборотними активами і поточними зобов'язаннями має підтримуватися на рівні, не нижчому від 1,5
Фінансової незалежності	Власний капітал має становити не менш як 70 % усіх активів

Джерело: розроблено автором

Відмітна особливість запропонованого підходу полягає у підвищенні самостійності структурних підрозділів при фінансовому плануванні. Це досягається за рахунок визначення можливостей для: (а) дослідження інституційного середовища галузі, (б) планування показників, пов'язаних з інвестиційною та фінансовою діяльністю на різних рівнях управління залізничним транспортом.

Параметри системи фінансових планів на залізничному транспорті України мають визначатися, насамперед, можливістю і доцільністю планування на різних рівнях управління галуззю (рис. 4). Показано, що стратегічні плани доцільно розробляти тільки на рівні «Укрзалізниці», довгострокові – в «Укрзалізниці» і в окремих її підприємствах (на залізницях), а короткострокові – в окремих підприємствах (на залізницях) і у структурних підрозділах. У дисертації розроблено форми довгострокових і короткострокових фінансових планів для структурних підрозділів, окремих підприємств (залізниць) з урахуванням їх потреб у плановій інформації.

Моніторинг при фінансовому плануванні на основі сценарних прогнозів має передбачати оцінку не тільки результатів (відповідності планових значень фактичним), але й процесів та їх взаємного впливу (рис. 5). Це дозволить своєчасно коригувати сценарії, уточнювати прогнози і показники фінансових планів.

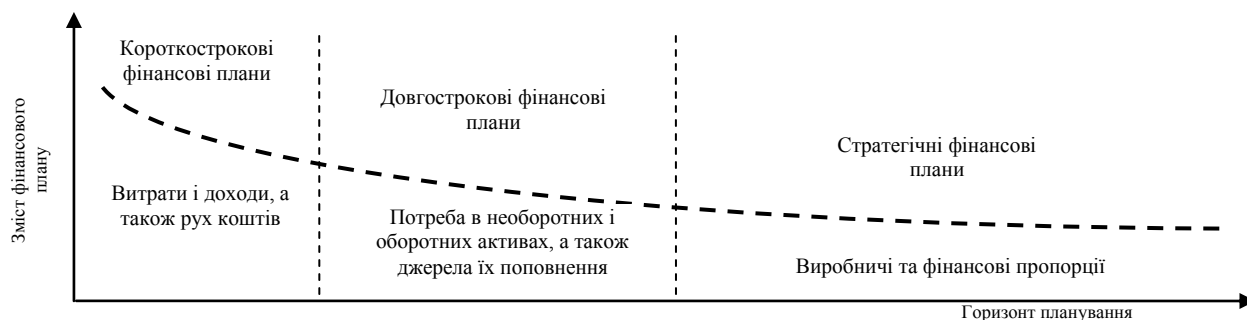


Рис. 4. Залежність інформаційної насиченості фінансових планів від горизонту планування

Джерело: розроблено автором

Запропоновано механізм моніторингу реалізації фінансових планів, розрахованих на сценарних прогнозах. Він ґрунтується на відстеженні та оцінці строго обмеженої множини показників, які відображають динаміку кількісних і якісних показників виробничої та фінансової діяльності залізничного транспорту та слугують індикаторами реалізації сценаріїв і фінансових планів. Як індикатори реалізації сценаріїв запропоновано використовувати розмір інфраструктури залізничного транспорту, технічний стан об'єктів інфраструктури, реалізацію стратегії реформування, інтенсивність процесу оновлення необоротних активів, попит на перевезення, державне регулювання діяльності. Індикаторами реалізації фінансових планів будуть показники, відображені в них. Аналіз значень індикаторів здійснюється з урахуванням системи обмежень і припущень, які формуються у результаті первинного сценарного аналізу інституційного середовища залізничного транспорту України.



Рис. 5. Принципова схема моніторингу при фінансовому плануванні на основі сценарних прогнозів

Джерело: розроблено автором

Концепцію фінансового планування на основі сценарних прогнозів в «Укрзалізниця» слід впроваджувати системно, що сприятиме підвищенню ефективності не тільки планової та фінансової роботи, але й управління фінансами галузі в цілому.

ВИСНОВКИ

У дисертації вирішено важливу науково-практичну проблему – розробки теоретико-методологічних положень і науково-методичних рекомендацій щодо реалізації фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті в умовах нестаціонарного інституційного середовища. Сформульовано такі висновки теоретичного, концептуального, методичного та прикладного характеру.

1. Інституційні перетворення у сфері залізничного транспорту України (умов і правил розвитку транспортного ринку, подальше розмежування монопольного і конкурентного секторів) позначилися не тільки на зміні самого поняття «фінанси залізничного транспорту» та їх організації, але й на сукупності фінансових відносин як усередині галузі, так і з бюджетами усіх рівнів, сторонніми підприємствами, фізичними та юридичними особами. Результатом дослідження стало розкриття трьох складових відносин, пов'язаних з рухом фінансових ресурсів галузі, – приватноправової, державноправової та змішаної, що необхідно враховувати при фінансовому плануванні в сучасних умовах.

2. Основним джерелом фінансових ресурсів «Укрзалізниці» є власний капітал, який формується за рахунок статутного та додаткового капіталів, а також нерозподіленого прибутку. Протягом 2005–2013 рр. спостерігалось збільшення обсягів залучених фінансових ресурсів (насамперед, короткострокових), що свідчить про підвищення залежності «Укрзалізниці» від позикового капіталу, послаблення її фінансової незалежності та фінансової стійкості. Це стало наслідком недосконалої її фінансової моделі, головними недоліками якої є: зменшення доходів від вантажних перевезень за рахунок «вимивання» високодохідних вантажів і зростання витрат на їх здійснення, збільшення витрат на пасажирські перевезення і збереження практики перехресного субсидування. Фінансова модель залізничного транспорту повинна орієнтуватися на забезпечення необхідними фінансовими ресурсами його операційної, інвестиційної та фінансової діяльності шляхом підтримання конкурентоспроможності «Укрзалізниці» та підвищення рентабельності її діяльності.

3. Фінансове планування на залізничному транспорті має розглядатись як складова макроекономічного фінансового планування і як інструмент управління фінансами «Укрзалізниці». Суб'єктом фінансового планування слід розглядати «Укрзалізницю» як господарюючий суб'єкт.

Узагальнення теоретичних і практичних аспектів фінансового планування на залізничному транспорті показав, що використовувані фінансові плани є бюджетами як за змістом, так і за призначенням. У галузі зберігається реактивна форма управління фінансами. Реально реалізується тільки функція контролю і частково – функції забезпечення фінансовими ресурсами, координації та регулювання фінансової діяльності. Така ситуація стала наслідком формального характеру фінансового планування в «Укрзалізниці». Існуючі проблеми фінансового планування об'єктивно вимагають удосконалення його методології та методики, у тому числі шляхом застосування результатів нових досліджень майбутнього залізничного транспорту України.

4. Принципи і порядок реалізації фінансового планування на залізницях у країнах СНД і ЄС, а також у США є відображенням прийнятої моделі фінансово-економічної діяльності та особливостей інституційного середовища. У дисертації запропоновано визначати методологію та методику фінансового планування на залізничному транспорті України з врахуванням еволюції його інституційного середовища та специфіки нової моделі фінансової діяльності галузі, яка передбачає зміну форми фінансово-економічних відносин з бюджетно-кошторисної на планово-кошторисну та фінансування діяльності структурних підрозділів відповідно до затверджених планів.

5. Концептуальні засади, характерні особливості та форми фінансового планування є відображенням домінуючої економічної парадигми і визначаються умовами функціонування залізничного транспорту в певному інституційному середовищі. Рушійною силою генезису теорії фінансового планування є нові вимоги до планування у виробничо-економічних системах у результаті зміни умов функціонування і складності розв'язуваних проблем. Виконаний у такому контексті аналіз показав, що положення неокласичної теорії можуть стати основою для короткострокового фінансового планування, а синтез еволюційної та інституціональної теорій – для довгострокового і стратегічного.

6. При фінансовому плануванні в умовах нестаціонарного інституційного середовища необхідно не тільки виокремлювати, аналізувати і враховувати зовнішні та внутрішні ризики функціонування залізничного транспорту, але й забезпечувати швидку реакцію на проблеми, що виникають, шляхом відповідного коригування фінансових планів. Для цього обґрунтовано доцільність застосування сценарного підходу до дослідження майбутнього галузі. Показано, що його застосування при фінансовому плануванні дозволить враховувати у фінансових планах імовірні зміни напрямів та інтенсивності генерування грошових потоків у довгостроковій перспективі, а також взаємодію невизначеностей, пов'язаних з різними аспектами функціонування залізничного транспорту.

У рамках цього підходу розроблено й теоретично обґрунтовано цілісну концепцію фінансового планування на основі сценарних прогнозів. Ця концепція, на відміну від існуючих, будується на врахуванні нестаціонарності інституційного середовища залізничного транспорту та її впливу на інтенсивність генерування його грошових потоків шляхом виокремлення та аналізу основних факторів, які визначатимуть специфіку розвитку галузі в майбутньому.

7. Обґрунтовано, що фінансове планування на залізничному транспорті в умовах інституційної нестаціонарності слід розглядати, з одного боку, як складну систему, що включає множину взаємозв'язаних елементів, а з іншого – як елемент більш загальної системи – управління фінансами галузі. Тому розробляти теоретико-методологічні положення фінансового планування на основі сценарних прогнозів необхідно у рамках синтезу ендогенного і екзогенного системних підходів для врахування при фінансовому плануванні впливу змін у мезо- і макроекономічному середовищі на організацію фінансів залізничного транспорту. Такий підхід, на відміну від існуючого (побудованого на переважно ендогенній орієнтації), дозволяє підвищити адаптаційні властивості системи

фінансового планування до дестабілізуючих впливів шляхом зміни її внутрішньої організації та окремих елементів.

8. Фінансове планування на основі сценарних прогнозів слід ґрунтувати на системі принципів, в якій одночасно враховуються вимоги до фінансового планування та особливості сценарного підходу. У дисертації запропоновано методологічні положення обґрунтування принципів фінансового планування на основі сценарних прогнозів, які ґрунтуються на емпіричній перевірці інтерсуб'єктної відтворюваності кожного принципу за допомогою відповідних функцій ефективності.

9. Концептуальну модель фінансового планування на основі сценарних прогнозів розроблено в рамках еволюційно-інституціонального підходу. Це дозволило врахувати двоїстість предметної області фінансового планування як відображення його специфіки на залізничному транспорті України і можливості ідентифікації змін в інституційному середовищі для нівелювання їх дестабілізуючого впливу шляхом внесення необхідних змін до сценарних прогнозів і фінансових планів. При такому підході фінансове планування буде послідовною реалізацією таких чотирьох етапів: (1) теоретична підготовка до сценарного аналізу; (2) розробка множини сценарних прогнозів; (3) реалізація фінансового планування; (4) моніторинг реалізації сценаріїв і відхилень показників фінансових планів. Це передбачає багатовекторний аналіз залізничного транспорту України для побудови його адекватної ментальної моделі, що, у свою чергу, зумовлює необхідність застосування комплексного інструментарію, який включатиме математичні та евристичні методи. Комбінація використовуваних методів визначається змістом вирішуваного завдання і рівнем пов'язаної з ним невизначеності.

10. При фінансовому плануванні в умовах нестаціонарного інституційного середовища до інформаційної бази слід включати інформаційні та аналітичні дані про функціонування галузі в минулому і сьогодні, а також про існуючі тенденції та закономірності. У дисертації запропоновано методіку формування інформаційної аналітичної бази, яка передбачає реалізацію таких етапів: аналіз тенденцій у зовнішньому та внутрішньому середовищі; формування ментальної моделі залізничного транспорту; перевірка верифікованості та узгодженості оцінок експертів; формування множини обмежень і припущень сценарного прогнозування. Встановлено, що для залізничного транспорту України ключовими невизначеностями є попит на перевезення і реформування, а передбачуваним елементом – його інфраструктура.

11. Розроблення сценаріїв при фінансовому плануванні запропоновано здійснювати на основі фінансової моделі «Укрзалізниці», головними домінантами якої є забезпечення фінансовими ресурсами її функціонування шляхом підтримання конкурентоспроможності та підвищення рентабельності. У контексті генерування грошових потоків у роботі розроблено систему сценаріїв для залізничного транспорту України (песимістичний, поточний, негативний і оптимістичний). Відмітною особливістю такої системи сценаріїв є акцент на оцінці фінансових результатів їх реалізації.

12. В умовах нестационарного інституційного середовища прогнозування динаміки факторів, які визначають зміни ключових невизначеностей і передбачуваних елементів залізничного транспорту, запропоновано здійснювати на основі методів адаптивного прогнозування (модель Хольта). Показано, що методика адаптивного прогнозування може бути застосована для розробки довгострокових прогнозів тільки за умови періодичного аналізу реалізації прогнозованого процесу. Для прогнозування фінансових результатів реалізації сценаріїв розроблено економіко-математичну модель сценарного прогнозування. Ця модель, на відміну від існуючих прогнозних моделей грошових потоків, дозволяє оцінювати вплив змін обсягів транспортного виробництва і доступного капіталу при реалізації окремих сценаріїв на генерування прогнозних грошових потоків галузі.

Визначено прогнозні грошові потоки за чотирма сценаріями, на основі аналізу яких сформовано обмеження для фінансового планування і визначено, що на залізничному транспорті України існує небезпека втрати фінансової стійкості, а також обмеження перевізних можливостей галузі внаслідок прогресуючого дефіциту доступних фінансових ресурсів для фінансування операційної та інвестиційної діяльності.

13. Фінансове планування на основі сценарних прогнозів необхідно здійснювати з урахуванням обмежень, визначених у результаті аналізу грошових потоків, які відповідають розробленим сценаріям, а також відображають галузеві пріоритети і можливості фінансової діяльності. У роботі обґрунтовано, що для покращення фінансового стану залізничного транспорту слід запроваджувати жорстку систему обмежень фінансового планування. Така система повинна включати першочергове забезпечення достатніми фінансовими ресурсами операційної діяльності; обов'язковість збалансованості грошових потоків; синхронізацію генерування операційного, фінансового та інвестиційного грошових потоків; підтримання оптимального залишку коштів; забезпечення ліквідності сукупного грошового потоку.

14. Фінансове планування на залізничному транспорті подано як комплекс взаємозв'язаних оптимізаційних моделей. Запропонований комплекс, на відміну від існуючих, будується на розрахунку моделей операційного, інвестиційного і фінансового грошових потоків, об'єднаних загальносистемною цільовою функцією. Ця функція передбачає максимізацію фінансового результату і мінімізацію економічних втрат. У дисертації з використанням такого комплексу моделей апробовано довгострокове фінансове планування за двома варіантами (песимістичним і оптимістичним). Аналіз розроблених фінансових планів показав, що навіть при песимістичному варіанті забезпечити фінансову стійкість залізничного транспорту України можна – за рахунок раціонального використання необоротних та оборотних активів, ефективної політики коротко і довгострокового кредитування.

15. Запропоновано при розробці стратегічного фінансового плану враховувати сукупність пропорцій, які відображають об'єктивно необхідні співвідношення виробничої та фінансової діяльності залізничного транспорту України.

У роботі визначено пропорції як стратегічні орієнтири для його операційної, інвестиційної та інвестиційної діяльності.

16. Обґрунтовано, що організацію фінансової роботи слід базувати на встановленні допустимого рівня фінансової незалежності структурних підрозділів відповідно до їх інтересів і можливостей здійснення такої діяльності. Це дозволить формувати достатні обсяги фінансових ресурсів та їх резервів та інтенсифікувати використання первинних фінансових інструментів, наслідком чого буде підвищення фінансової самостійності структурних підрозділів у межах, визначених «Укрзалізницею».

17. Запропоновано планову роботу на залізничному транспорті здійснювати як комплексну технологію планування, побудовану на врахуванні можливостей структурних підрозділів досліджувати інституційне середовище галузі, планувати інвестиційну діяльність та здійснювати власне фінансову діяльність. Така комплексна технологія включає вивчення майбутнього, розроблення та узгодження фінансових планів, моніторинг їх реалізації. Крім того, можливістю і доцільністю планування на різних рівнях управління визначаються параметри системи фінансового планування. Показано, що стратегічні плани доцільно розробляти тільки на рівні «Укрзалізниці», довгострокові – в «Укрзалізниці» і по окремих її підприємствах (на залізницях), а короткострокові – по окремих підприємствах (на залізницях) і у структурних підрозділах. У дисертації розроблено форми стратегічного, довгострокових і короткострокових фінансових планів, які враховують особливості фінансової діяльності різних рівнів управління «Укрзалізниці».

18. Впровадження концепції фінансового планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті передбачає зміну підходу до моніторингу реалізації фінансових планів: його результати слід використовувати для уточнення сценаріїв розвитку залізничного транспорту України і для коригування фінансових планів. У дисертації запропоновано механізм моніторингу, побудований на відстеженні та оцінці розробленої системи індикаторів, які відображають динаміку кількісних і якісних показників виробничої та фінансової діяльності галузі.

СПИСОК ОСНОВНИХ ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Монографії

1. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика: [монографія] / О.О. Кравченко. – К. : ДЕДУТ, 2013. – 300 с. (17,4 друк. арк.).

2. Кравченко О.О. Фінансове планування і прогнозування як фактор сталого розвитку залізничного транспорту в умовах інституціональних перетворень / О.О. Кравченко // Соціально-економічні аспекти розвитку підприємств транспорту України: [монографія] / Під ред. М.В. Макаренка. – К. : ДЕДУТ, 2013. – С. 139–168 (17,2/2,14 друк. арк.).

Статті у наукових фахових виданнях України

3. Кравченко О.А. Конструирование сценариев будущего как основа финансового планирования в условиях нестационарной экономической среды [Текст] / О.А. Кравченко // *Економічний часопис* – XXI. – 2012. – № 11–12 (1). – С. 61–64 (0,52 друк. арк.).

[Міжнародні наукометричні бази даних: Index Copernicus, Ulrich's Periodicals Directory, EBSCOhost]

4. Кравченко О.А. Концепция сценарного финансового планирования и прогнозирования на железнодорожном транспорте [Текст] / О.А. Кравченко // *Экономика промышленности*. – 2012. – № 3–4 (59–60). – С. 92–102 (1,00 друк. арк.).

[Міжнародні наукометричні бази даних: PИИЦ Science Index, Index Copernicus, GoogleScholar]

5. Кравченко О.О. Формування концептуальної моделі сценарного фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // *Схід*. – 2012. – № 4 (118). – С. 40–43 (0,47 друк. арк.).

6. Кравченко О.О. Концептуальна модель сценарного фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // *Зб. наук. пр. ДЕДУТ, серія «Економіка і управління»*. – 2012. – Вип. 20. – С. 195–205 (0,81 друк. арк.).

7. Кравченко О.О. Передумови використання сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // *Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]*. – 2012. – № 37 – С. 140–144 (0,48 друк. арк.).

8. Кравченко О.О. Аналіз ризиків фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // *Схід*. – 2012. – № 1 (115). – С. 57–61 (0,62 друк. арк.).

9. Кравченко О.А. Проблемы создания инфраструктурных условий для развития торгово-экономических отношений Украины с ЕС и ТС: железнодорожный транспорт [Текст] / О.А. Кравченко // *Экономика промышленности*. – 2013. – № 1–2 (61–62). – С. 262–273 (1,21 друк. арк.).

[Міжнародні наукометричні бази даних: PИИЦ Science Index, Index Copernicus, GoogleScholar]

10. Кравченко О.А. Будущее железнодорожного транспорта Украины как отражение тенденций его развития [Текст] / О.А. Кравченко // *Экономика промышленности*. – 2013. – № 3 (63). – С. 77–92 (1,51 друк. арк.).

[Міжнародні наукометричні бази даних: Ulrich's Periodicals Directory, PИИЦ Science Index, Index Copernicus, GoogleScholar, DRJI, Research Bible]

11. Кравченко О.О. Аналіз сценаріїв майбутнього залізничного транспорту в Україні [Електронний ресурс] // О.О. Кравченко // *Ефективна економіка*. – 2013. – № 9. – Доступний з: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2332> (0,86 друк. арк.).

12. Кравченко О.О. Розробка системи взаємопов'язаних моделей фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕУТ, серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 21–22. – С. 146–158 (0,85 друк. арк.).

13. Кравченко О.О. Методичні аспекти формування інструментарію сценарного фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Економічний простір. – 2012. – № 61. – С. 198–206 (0,42 друк. арк.).

14. Кравченко О.О. Методологічні аспекти формування інформаційної аналітичної бази при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні [Текст] / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2012. – № 39. – С. 48–51 (0,39 друк. арк.).

15. Кравченко О.О. Генезис теорій фінансового планування і прогнозування [Текст] / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2011. – № 36. – С. 56–60 (0,54 друк. арк.).

16. Кравченко О.О. Методичні аспекти фінансового планування [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 299–305 (0,53 друк. арк.).

17. Кравченко О.О. Методологічні основи застосування адаптивного управління залізничним транспортом [Текст] / О.О. Кравченко, І.В. Дідовець. // Вісник ЧДТУ, серія «Економічні науки» [зб. наук. пр.]. – 2010. – № 46. – С. 138–144 (0,54/0,30 друк. арк.). *Особистий внесок*: обґрунтовано доцільність застосування адаптивного управління залізничним транспортом для забезпечення стійкого його функціонування в умовах нестабільного середовища.

18. Кравченко О.О. Особливості управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту [Текст] / Н.І. Богомолва, О.О. Кравченко // Інвестиції: практика і досвід. – 2012. – № 24. – С. 12–14 (0,35/0,17 друк. арк.). *Особистий внесок*: обґрунтовані напрями вдосконалення фінансової діяльності залізничного транспорту.

19. Кравченко О.А. Опыт финансового планирования и прогнозирования на железнодорожном транспорте в США [Текст] / О.А. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2011. – № 35. – С. 261–266 (0,59 друк. арк.).

20. Кравченко О.О. Принципи сценарного фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2012. – № 38. – С. 313–319 (0,59 друк. арк.).

21. Кравченко О.А. Проблемы реализации финансового планирования в Украине [Текст] / О.А. Кравченко // Вісник ЧДТУ, серія «Економічні науки» [зб. наук. пр.]. – 2011. – № 4 (54). – С. 59–64 (0,52 друк. арк.).

22. Кравченко О.О. Прогнозування як важливий метод системи фінансового планування [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури [зб. наук. пр.]. – 2011. – Вип. 32. – С. 120–128 (0,55 друк. арк.).

23. Кравченко О.О. Системний підхід до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 107–117 (0,68 друк. арк.).

24. Кравченко О.А. Финансовое прогнозирование как ключевой элемент изучения будущего железнодорожного транспорта [Текст] / О.А. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2012. – № 40. – С. 169–174 (0,63 друк. арк.).

25. Кравченко О.О. Фінансове планування та прогнозування з позицій неокласичної, інституціональної та еволюційної парадигм [Текст] / О.О. Кравченко // Економічний форум. – 2012. – № 1. – С. 18–28 (0,93 друк. арк.).

26. Кравченко О.О. Формування інформаційної аналітичної бази при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Економічний форум. – 2012. – № 4.– С. 319–329 (0,97 друк. арк.).

27. Кравченко О.О. Формування методологічних аспектів застосування системного підходу до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Економічний форум. – 2012. – № 3. – С. 374–384 (0,91 друк. арк.).

28. Кравченко О.О. Сучасні тенденції удосконалення фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18, Т. 2. – С. 58–65 (0,60 друк. арк.).

29. Кравченко О.О. Удосконалення фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко, Н.І. Богомоллова // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2011. – № 34. – С. 164–167 (0,45/0,25 друк. арк.). *Особистий внесок*: виділено характерні особливості реалізації фінансового планування в умовах нестабільного ринкового середовища та запропоновані напрями його удосконалення на залізничному транспорті.

30. Kravchenko O. Ensuring of financial sustainability of railway transport of Ukraine [Текст] / O. Kravchenko // Экономика промышленности. – 2014. – № 1 (65). – С. 74–83 (1,00 друк. арк.).

[Міжнародні наукометричні бази даних: Ulrich's Periodicals Directory, PИИЦ Science Index, Index Copernicus, GoogleScholar, DRJI, Research Bible]

31. Кравченко О.О. Оцінка економічної доцільності заміни діючих основних виробничих фондів залізничного транспорту України [Текст] / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості [зб. наук.-практ. статей]. – 2011. – № 33. – С. 51–54 (0,38 друк. арк.).

32. Кравченко О.О. Побудова адаптивної системи прогнозування з використанням недовизначених моделей [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2010. – Вип. 16. – С. 293–299 (0,48 друк. арк.).

33. Кравченко О.О. Проблеми оцінки інвестиційних проектів в умовах фінансово-економічної кризи [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2009. – Вип. 14. – С. 195–199 (0,33 друк. арк.).

34. Кравченко О.О. Аналіз фінансової стійкості залізничного транспорту України [Текст] / О.О. Кравченко, Н.І. Богомоллова // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, серія «Економіка і управління». – 2014. – Вип. 27. – С. 154–163 (0,56/0,28 друк. арк.). *Особистий внесок: аналіз рівня фінансової стійкості залізничного транспорту України.*

35. Кравченко О.А. Трансформація фінансов жезнодороджного транспорта Украины [Електронний ресурс] / О.А. Кравченко // Ефективна економіка. – 2014. – № 7. Доступний з: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3187> (0,74 друк. арк.).

Статті в іноземних наукових виданнях

36. Кравченко О.А. Проблемы реализации финансового планирования как инструмента управления железнодорожным транспортом [Текст] / О.А. Кравченко // Вестник Самарского государственного университета путей сообщения [сб. научн. ст.]. – 2013. – № 1 (19). – С. 33–38 (0,55 друк. арк.). [РФ]

37. Кравченко О.А. Финансовое прогнозирование как инструмент управления железнодорожным транспортом в условиях нестационарной экономической среды [Текст] / О.А. Кравченко // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2013. – № 6 (144). – С. 14–21 (0,67 друк. арк.). [РФ]

38. Kravchenko O. Monitoring as a key element of the system of scenario financial planning and forecasting on the railroads [Текст] / O. Kravchenko // European Applied Sciences. – 2013. – № 5. – Pp. 143–144 (0,35 друк. арк.). [ФРН]

Матеріали конференцій

39. Кравченко О.А. Методологические аспекты формирования подхода к сценарному финансовому планированию [Текст] / О.А. Кравченко // Ключові въпроси в съвременната наука : мат. VIII-ої міжн. наук.-практ. конф. (17–25 април 2012 г.). – Том 2. Икономики. – Софія : «Бял ГРАД-БГ», 2012. – С. 12–16 (0,27 друк. арк.).

40. Кравченко О.О. Методологічні підходи до сценарного фінансового планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Стратегія розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості (проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України) : мат. II всеукр. наук.-практ. конф. (19–20 квітня 2012 р.). – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. – С. 131–132 (0,11 друк. арк.).

41. Кравченко О.А. Формирование институционально-эволюционного подхода к финансовому планированию и прогнозированию на железнодорожном транспорте [Текст] / О.А. Кравченко // Aplikované vědecké novinky – 2014 : X міжн. наук.-практ. конф. (27 červenců – 05 srpna 2014 roku). – Díl 2. Ekonomické vědy. – Praha : Publishing House «Education and Science» s.r.o – С. 7–10. (0,19 друк. арк.).

42. Кравченко О.О. Складові функціонування залізничного транспорту в умовах нестаціонарного середовища [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту : управління, економіка і технології: мат. VI міжн. наук.-практ. конф. (11–12 квітня 2013 р.). – К. : ДЕДУТ, 2013. – С. 15–16 (0,15 друк. арк.).

43. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування як чинник підвищення ефективності планування на залізничному транспорті [Текст] / О.О. Кравченко // Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України : зб. тез наук.-практ. конф. викладачів, аспірантів і магістрів ДЕДУТ (23–24 лютого 2012 р.). – К. : ДЕДУТ, 2012. – С. 11–13 (0,11 друк. арк.).

44. Кравченко О.О. Напрямки структурних перетворень залізничного транспорту України [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ–2010 : мат. V міжн. наук.-практ. конф. (24–26 листопада 2010 р.). – Яремча, 2010. – С. 35–36 (0,19 друк. арк.).

45. Кравченко О.О. Забезпечення фінансової стійкості підприємств залізничного транспорту [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології : мат. V міжн. наук.-практ. конф. (24–25 березня 2011 р.). – К., 2011. – С. 29–31 (0,20 друк. арк.).

46. Кравченко О.О. Особливості організації системи фінансового планування і прогнозування на залізницях ЄС [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ–2011 : мат. VI міжн. наук.-практ. конф. (12–21 грудня 2011 р.). – Судак, 2011. – С. 153–156 (0,23 друк. арк.).

47. Кравченко О.А. Финансовые потоки как основа финансового планирования на железнодорожном транспорте [Текст] / О.А. Кравченко // Dny vědy – 2013 : IX mezinárodní vědecko-praktická konference (27 března – 05 dubna 2013 r.). – Díl 3. – Praha : Publishing House «Education and Science» s. r. o., 2013. – С. 17–22 (0,37 друк. арк.).

48. Кравченко О.А. Принципы формирования «ящика с инструментами» при сценарном финансовом планировании и прогнозировании [Текст] / О.А. Кравченко // Nauka: teoria i praktyka – 2012 : VIII międzynarodowej-praktycznej konferencji (07–15 sierpnia 2012 r.). – V. 1. – Przemysł : Nauka i studia, 2012. – С. 56–60 (0,28 друк. арк.).

49. Кравченко О.О. Напрямки удосконалення управління фінансовою діяльністю залізничного транспорту України [Текст] / О.О. Кравченко // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта : мат. 71 міжнар. наук.-практ. конф. (14–15 квітня, 2011). – Дніпропетровськ : ДНУЖТ, 2011. – С. 314–315 (0,10 друк. арк.).

50. Кравченко О.А. Усовершенствование стратегического финансового планирования на железнодорожном транспорте [Текст] / О.А. Кравченко // Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку : мат. VI міжн. наук.-практ. конф. (07–08 листопада 2011 р.). – К. : ЕКОМЕН, 2011. – С. 32–35 (0,20 друк. арк.).

51. Кравченко О.О. Використання Swot-аналізу для виділення чинників впливу на процес генерування фінансових потоків залізничного транспорту [Текст] / О.О. Кравченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ–2012 : мат. VII міжн. наук.-практ. конф. (11–13 жовтня 2012 р.). – Судак, 2012. – С. 153–154 (0,15 друк. арк.).

52. Кравченко О.О. Проблеми інвестування в основні фонди підприємств залізничного транспорту [Текст] / О.О. Кравченко // Інвестиційна політика України : проблеми теорії і практики: мат. наук.-практ. конф. (18–19 листопада 2010 р.). – К. : НАУ, 2010. – С. 66–67 (0,10 друк. арк.).

53. Кравченко О.А. Направления совершенствования плановой работы на железнодорожном транспорте [Текст] / О.А. Кравченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ–2013 : мат. VIII міжн. наук.-практ. конф. (08–12 жовтня 2013 р.). – Судак, 2013. – С. 242–244 (0,22 друк. арк.).

54. Кравченко О.А. Система финансовых планов как отражение специфики финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта [Текст] / О.А. Кравченко // Научный потенциал на света : IX міжн. наук.-практ. конф. (17–25 септември 2013 р.). – Том 1. Економіки. – Софія : «Бял ГРАД-БГ», 2013. – С. 60–66 (0,42 друк. арк.).

55. Кравченко О.А. Концептуальные основы формирования финансовой стратегии железнодорожного транспорта Украины [Текст] / О.А. Кравченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ–2014 : мат. IX міжн. наук.-практ. конф. (17 листопада –14 грудня 2014 р.). – К., 2014. – С. 185–188 (0,23 друк. арк.).

Інші видання

56. Кравченко О.О. Принципи адаптивного планування підприємств в умовах нестабільного економічного середовища [Текст] / О.О. Кравченко // Зб. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2011. – Вип. 2. – С. 79–83 (0,52 друк. арк.).

57. Основи управління фінансами залізничного транспорту : Навч. посібник [Текст] / Під ред. М.В. Макаренка. – К.: ДЕДУТ, 2011. – 342 с. (18,45/2,05 друк. арк.). *Особистий внесок*: визначено організаційно-економічні основи управління фінансами залізничного транспорту.

АНОТАЦІЯ

Кравченко О.О. Фінансове планування на основі сценарних прогнозів на залізничному транспорті. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.08 – Гроші, фінанси і кредит. – Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України». – Київ, 2015.

Автором розроблено теоретико-методологічні положення реалізації фінансового планування на залізничному транспорті на основі сценарного підходу в умовах нестаціонарного інституційного середовища. Досліджено вплив змін в інституційному середовищі на сферу фінансів залізничного транспорту України. Виокремлено методологічні та методичні проблеми фінансового планування в галузі. Проаналізовано сучасні тенденції його розвитку.

Запропоновано цілісну концепцію фінансового планування на основі сценарних прогнозів і побудовано концептуальну модель його реалізації на залізничному транспорті. Науково обґрунтовано доцільність побудови системи сценаріїв для залізничного транспорту на основі фінансової моделі «Укрзалізниці». Побудовано і проаналізовано сценарії розвитку залізничного транспорту України. Розроблено модель сценарного прогнозування, орієнтовану на оцінку фінансових результатів реалізації окремих сценаріїв розвитку галузі. Розроблено підхід до подання фінансового планування як комплексу моделей планування грошових потоків. Запропоновано розробляти стратегічний фінансовий план як сукупність виробничих і фінансових пропорцій.

Обґрунтовано доцільність і запропоновано комплекс заходів щодо впровадження концепції фінансового планування на основі сценарних прогнозів у практику управління фінансами залізничного транспорту. Розроблено форми короткострокових, довгострокових і стратегічних фінансових планів.

Ключові слова: фінанси, фінансове планування, фінансовий план, грошовий потік, сценарій, сценарний прогноз, нестаціонарне інституційне середовище, залізничний транспорт.

АННОТАЦІЯ

Кравченко О.А. Финансовое планирование на основе сценарных прогнозов на железнодорожном транспорте. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени доктора экономических наук по специальностям 08.00.08 – Деньги, финансы и кредит. – Государственное учреждение «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины». – Киев, 2015.

Диссертация посвящена развитию теоретико-методологических положений, разработке научно-методических подходов и практических рекомендаций по реализации финансового планирования на железнодорожном транспорте на основе сценарного подхода с целью повышения эффективности управления финансами в условиях нестационарной институциональной среды.

В диссертации исследовано влияние изменений в институциональной среде железнодорожного транспорта Украины на сферу его финансов. Выделены методологические и методические проблемы финансового планирования в отрасли и показано, что они не могут быть решены путём механического переноса или адаптации методологий и методик, применяемых в зарубежных корпорациях. Установлено, что принципы и порядок реализации финансового планирования являются отражением принятой модели финансово-экономической деятельности и адаптированы к существующей институциональной среде. Про-

анализированы современные тенденции развития финансового планирования на железнодорожном транспорте, исследованы и обобщены концептуальные основы, характерные особенности реализации и формы финансового планирования с позиций основных экономических парадигм. Обоснован теоретический подход к разработке теоретико-методологических положений финансового планирования в условиях нестационарной среды, основанный на учёте особенностей эволюции институциональной среды отрасли и специфики формируемой финансовой модели.

Обоснована целостная концепция финансового планирования на основе сценарных прогнозов, основанная на выделении и анализе движущих сил развития железнодорожного транспорта, и построена концептуальная модель его реализации в условиях нестационарной институциональной среды. Обоснована необходимость применения комплексного инструментария и разработана система принципов его формирования.

Научно обоснована целесообразность построения системы сценариев для железнодорожного транспорта на основе финансовой модели «Укрзалізниця». Построены и проанализированы четыре сценария развития железнодорожного транспорта Украины как основа для сценарного прогнозирования. Разработана методика прогнозирования будущих состояний факторов, формирующих ключевые неопределённости и предопределённые элементы, основанные на методике адаптивного прогнозирования (модель Хольта). Построена модель сценарного прогнозирования, ориентированная на оценку финансовых последствий реализации отдельных сценариев развития железнодорожного транспорта Украины. Разработан подход к представлению финансового планирования как комплекса моделей планирования денежных потоков. Предложено разрабатывать стратегический финансовый план как совокупность производственных и финансовых пропорций.

Обоснована целесообразность и предложен комплекс мероприятий по внедрению концепции финансового планирования на основе сценарных прогнозов в практику управления финансами железнодорожного транспорта. Разработаны формы краткосрочных, долгосрочных и стратегических финансовых планов.

Ключевые слова: финансы, финансовое планирование, финансовый план, денежный поток, сценарий, сценарный прогноз, нестационарная институциональная среда, железнодорожный транспорт.

ABSTRACT

O. Kravchenko. Financial planning based on scenario forecasts for rail transport. – *Manuscript.*

Thesis for Doctor of Economics degree with specialization in 08.00.08 – money, finance and credit. – State organization “Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine”. – Kyiv, 2015.

The author develops the theoretical and methodological aspects of financial planning for rail transport based on scenario approach in condition of non-stationary

institutional environment. The effect of changes in the institutional environment in the field of rail transport finance is analyzed, the methodological and methodical problems of financial planning in the sector are highlighted and the current trends in its development are analyzed.

The author proposes a holistic concept of financial planning based on scenario forecasts and constructs a conceptual model of its implementation in rail transport. The expedience of the construction of a system of scenarios based on “Ukrzaliznytsia” financial model is justified. The author provides a scenario based forecasting model focused on the assessment of the financial effects of the realization of different scenarios, and develops an approach to the presentation of financial planning as a complex of models of cash flow planning. Representation of strategic financial plan as a set of operational and financial ratios is proposed.

The author justifies a complex of measures to implement the concept of financial planning based on scenario forecasts in the practice of financial management of the rail transport, and develops the forms of short-term, long-term and strategic financial plans.

Keywords: finance, financial planning, financial plan, cash flow, scenario, scenario forecast, non-stationary institutional environment, rail transport.

Підписано до друку 12.11.2015 р.
Формат 84×108/32. Ризографія.
Ум. друк. арк. 1,81. Обл.-вид. арк. 1,90.
Наклад 130 прим. Замовлення № 75

Поліграфічна дільниця ДУ «Інститут економіки
та прогнозування НАН України»
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011