

- створити представницькі органи і незалежні контрольні органи;
- розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами ПАТ.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Проект Закону України «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до публікації:

http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_50/23853.html

2. "Укрзалізниця": сколько заработал железнодорожный госмонополист [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/articles/42478>

3. Аксенов І.М. Особенности реструктуризации в современных условиях [текст] /І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний

транспорт України.- 2001.- № 1.-С. 7-11.

4. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [текст] / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. - 2006. - №3. - С. 32.

5. Бараш Ю.С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом [текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. - 2004. - №6. - С. 23

6. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом [текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України, 2005. – №9.–С.208-213.

7. Рада утвердила реформу "Укрзалізниця" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/articles/42478>.

8. Кондратюк М.В. Управління Державним концерном «Залізничні перевезення України» [текст] /М.В. Кондратюк// Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010.- №30.– С.23-25.

Анотація. В статті досліджуються проблеми розробки системи управління публічним акціонерним обществом на залізничному транспорті України.

Ключевые слова: акціонирование, публічне акціонерне общество, органи управления.

Summary. In the article the problems of development of the system of management by the public joint-stock company on the railway transport of Ukraine are explored.

Keywords: aktionirovanie, public joint-stock company, organs of management.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 336.144

ПРИНЦИПИ СЦЕНАРНОГО ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Кравченко О.О., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті розглянуто проблеми, а також теоретичне і практичне значення розробки системи принципів фінансового планування. Запропоновано систему принципів сценарного фінансового планування на залізничному транспорті, а також критерії ефективності їхнього впровадження.

Ключові слова: сценарне фінансове планування, принципи, ефективність, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Одним з найважливіших елементів методології дослідження будь-якого процесу, в тому числі і сценарного фінансового планування, є принципи, на які спирається методика і технологія практичної реалізації процесу фінансового планування в існуючих умовах і обмеженнях внутрішнього і зовнішнього середовища. Під принципами фінансового планування (лат. principium – основа, початок) зазвичай розуміються основні вихідні положення, правила формування, обґрунтування й організації розробки фінансових планових документів. Виділення системи принципів фінансового планування на залізничному транспорті має як теоретичне, так і прикладне значення.

Теоретичне значення системи принципів полягає в тому, що вони, виконуючи евристичну функцію пізнання реальних явищ і процесів, дозволяють розвинути теорію в логічно завершену наукову систему. Крім цього, принципи, виступаючи формою наукового пізнання, дозволяють об'єднувати структурні елементи системи в єдине ціле, відображаючи їхні взаємини, з урахуванням яких повинна формуватися система фінансового планування на залізничному транспорті в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища, визначатися завдання, напрями і характер розроблюваних фінансових планів, а також механізм моніторингу їхнього виконання.

Прикладне значення даної проблеми полягає в тому, що організація фінансового планування, яка заснована на дотриманні виділених принципів, передбачає можливість раціонального і ефективного управління галуззю відповідно до розроблених фінансових планів. При цьому принципи в неявному вигляді мають містити наукове передбачення про те, що їхнє дотримання буде пов'язане з певними позитивними, а ігнорування – негативними наслідками [1] для ефективності як системи фінансового планування, так і залізничного транспорту в цілому.

Таким чином, система принципів сценарного фінансового планування повинна забезпечувати отримання верифікованих і передбачуваних результатів у вигляді розроблюваних фінансових планів і задовольняти таким умовам: 1) представляти собою пізнання і узагальнення процесів фінансового планування на залізничному транспорті; 2) відображати закономірності фінансового планування в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища; 3) враховувати особливості сценарного підходу до фінансового планування; 4) бути теоретично обґрунтованими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Аналіз публікацій, присвячених теорії і практиці фінансового планування як в Україні, так і в зарубіжних країнах, дозволив виявити проблему виділення і обґрунтування принципів фінансового планування як основоположних понять і правил, сформульованих на основі пізнання законів чи закономірностей організації діяльності. У науковій літературі (Балабанов І. Г., Жилкіна А. Н., Поукок М. А., Тейлор А. Х. та ін.) пропонуються різні підходи до формування системи принципів фінансового планування [2-4]. У той же час необхідно відмітити, що проблема теоретичного обґрунтування принципів є дуже гострою як для фінансового планування, так і сценарного підходу до планування в цілому, так як фундаментальних теоретичних досліджень, присвячених цій темі, не проводилося. У науковій літературі практично відсутні чітко виділені і обґрунтовані принципи

сценарного планування.

Тому *метою даної статті* є виділення і теоретичне обґрунтування принципів сценарного фінансового планування на залізничному транспорті в умовах підвищення невизначеності зовнішнього середовища.

Виклад основного матеріалу. Формування системи принципів і їхня обґрунтованість є «довічним» питанням економічної теорії. Складність верифікованого виділення принципів є слідством їхнього двоїстого характеру. З одного боку, вони є основоположними поняттями, правилами, сформульованими на основі пізнання законів чи закономірностей розвитку економічних процесів або систем. Крім того, врахування принципів у практичній організації діяльності є необхідною умовою раціонального управління. При цьому правильне застосування принципів та їхнє системне використання створює передумови для ефективної організації і зменшує ймовірність отримання негативних результатів. З іншого боку, принципи є і кінцевим результатом певного етапу дослідження і, як наслідок, найбільш концентрованою формою знання, тобто в них повинні відобразитися базисні закономірності розвитку залізничного транспорту, пізнання та узагальнення процесів фінансового планування, причинно-наслідкові зв'язки між структурними елементами і закономірності планування в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища. У той же час принципи не залишаються незмінними, змінюючись і наповнюючи новим змістом в процесі розвитку економічної науки.

Вишневецький В. П. запропонував підхід до обґрунтування доцільності і необхідності застосування наукових принципів [1], заснований на наступних положеннях:

1) принцип повинен бути заснований на науковій гіпотезі про зв'язок між явищами у формі теоретичного судження, тобто надання певних властивостей системі фінансового планування має з достатньою ймовірністю призводити до очікуваних результатів;

2) принцип як теоретичне судження повинен підтверджуватися результатами, одержуваними в процесі його реалізації. Крім цього, емпірична перевірка принципу повинна відповідати критерію інтерсуб'єктивної відтворюваності результатів, тобто представлений зв'язок повинен бути стійко повторюваним і не залежати від суб'єктивності, пов'язаної з конкретним перевіряючим. Проведення емпіричної перевірки принципів сценарного фінансового планування ускладнюється тим, що можливість проведення контрольованих експериментів при вивченні економічних процесів і явищ вкрай обмежена, а побудова економіко-математичних моделей також не дозволяє отримувати необхідний результат через потенційну мінливості

зовнішнього середовища. Тому основою при проведенні емпіричної перевірки принципів сценарного фінансового планування повинні бути дані статистичної, бухгалтерської та фінансової звітності, в яких будуть відобразитися результати реалізації фінансових планів. Крім цього, емпірична перевірка принципів сценарного фінансового планування повинна передбачати оцінку ефективності їхнього застосування;

3) при виділенні принципів необхідно визначати межі предметної області застосування або сфери їхнього застосування (scope condition).

Тоді науковий принцип буде вважатися обґрунтованим для даної предметної області, якщо за допомогою емпіричної перевірки буде підтверджуватися висунута гіпотеза.

Система принципів сценарного фінансового планування на залізничному транспорті має включати в себе принципи, що відобразатимуть специфіку та вимоги як фінансового планування на залізничному транспорті, так і сценарного підходу.

Принцип 1 – майбутнє через минуле. Поточний і, з певною ймовірністю, можливі майбутні стани будь-якої економічної системи, у тому числі й залізничного транспорту, визначаються результатами діяльності, отриманими в попередні періоди, а також досвідом функціонування в динамічному і нестационарному зовнішньому середовищі. Розробка реально реалізуемого і адекватного фінансового плану можлива тільки за умови вивчення особливостей еволюції продуктивних сил і виробничих відносин, що склалися як всередині залізничного транспорту, так і в зовнішньому середовищі. «Хороше» фінансове планування має «... корінням йти в історію організації, її традиції, компетенції і культуру» [5, с. 123]. П. Шварц відзначав, що вивчення минулого досвіду функціонування корпорації при сценарному плануванні «... є частиною процесу саморефлексії: розуміння себе і своїх упереджень, виявлення, що важливо для вас, і сприйняття, куди помістити вашу увагу» [6, с. 59].

Особливості функціонування галузі є результатом не тільки специфіки виробничої і фінансово-економічної діяльності, а й своєрідною відповіддю на зміни в зовнішньому середовищі, які також не виникають "нізвідки" [7]. Крім цього, М. Ліндгрєн і Х. Бандхольд відзначають, що «... хоча майбутнє є вкрай невизначеним, і можуть виникнути нові загрози і можливості, але є багато рушійних сил в навколишньому світі, які залишаються тими ж» [5, с. 55]. Отже, процес сценарного фінансового планування повинен базуватися на обліку і врахуванні як поточного стану залізничного транспорту, так і досвіди його функціонування і розвитку в минулому.

Тоді реалізація сценарного фінансового планування може розглядатися як ефективна, якщо

забезпечується реалізація наступного функціоналу:

$$E_1 = \sum_{\forall t} (E_f(t) - E_p(t))^2 = \sum_{\forall t} (f(A, K, e, t) - E_p(t))^2 \rightarrow \min, \quad (1)$$

де $t (t = \overline{1, T})$ – роки реалізації фінансових планів; $E_f(t), E_p(t)$ – фактична і планова ефективність розробленого фінансового плану на рік t , відповідно; $A = \{a_i\}$ – множина контрольно-аналітичних даних, що характеризують як поточний стан галузі, так і існуючі тенденції на момент розробки плану; $K = \{k_j\}$ – множина контрольно-аналітичних даних, що характеризують стан зовнішнього середовища галузі; e – показник, що характеризує ефективність рішень, які були прийняті в попередні періоди часу для нівелювання негативного впливу зовнішнього середовища.

Функціонал E_1 означає, що мінімізація відхилень фактичних значень фінансово-економічних показників від запланованих можлива лише при врахуванні як множини контрольно-аналітичних даних, що характеризують зовнішню і внутрішню середу залізничного транспорту, так і ефективності рішень, прийнятих в попередні періоди часу.

Принцип 2 – стійкість через зміни – заснований на припущенні, що впливає з еволюційної парадигми, і передбачає можливість сталого функціонування і розвитку залізничного транспорту за допомогою цілеспрямованих змін, виникнення яких може розглядатися як механізм пристосування до викликів динамічного і нестационарного зовнішнього середовища. Дж. Хіршлейфер зазначав: «еволюційні моделі являють собою поєднання сталості (успадкування) і змін. Повинні бути як незмінні, так і мінливі елементи, і навіть сам змінний елемент повинен бути успадкованим ...» [8, с. 24].

При цьому здатність окремих елементів системи управління галуззю відкликатися на подразнення, що надходять із зовнішнього середовища, може розглядатися як визначальна для її майбутньої ефективності і повинна враховуватися при формуванні ефективної стратегії розвитку, яка «... навіть за часів потрясінь повинна містити елементи постійності в поєднанні з достатнім числом елементів зміни, що дозволяють організації вживати необхідні дії» [5, с. 123].

Крім того, стратегічна стійкість економічних систем розглядається дослідниками як «... потенціал для досягнення успіху в умовах, що змінюються майбутнього або в рамках сценаріїв майбутнього» [9, р. 9]. Отже, сценарне фінансове планування має забезпечувати реалізацію такого потенціалу за допомогою

надання фінансовим планам і самому процесу планування здатності змінювати спрямованість та основні параметри при виникненні негативних впливів зовнішнього середовища. При цьому вони повинні бути складені так, щоб мати можливість забезпечувати не тільки успішну реалізацію стратегії розвитку залізничного транспорту, а й кидати «... виклики майбутньому і бути досить перспективними для генерування в людях необхідної енергії» [5, с. 123].

$$E_2 = \sum_{\forall t} (E_o(FP_1, FP_2, \dots, FP_N, t) - E_f(FP'_1, FP'_2, \dots, FP'_N, t))^2 \rightarrow \min, \quad (2)$$

де E_o, E_f – функції очікуваної і фактично отриманої ефективності функціонування залізничного транспорту, відповідно; FP_1, FP_2, \dots, FP_N – заплановані значення показників фінансових планів на момент часу t ; $FP'_1, FP'_2, \dots, FP'_N$ – скориговані значення показників фінансових планів на момент часу t .

Принцип 3 – ефективність через варіативність і простоту – випливає з попереднього принципу і заснований на припущенні, що в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища параметри будь-якої економічної системи в майбутньому не можуть бути визначені однозначно. М. Ліндгрєн і Х. Бандхольд зазначають: для того, щоб впоратися з проблемами складного сучасного світу, необхідно мати достатньо великий арсенал доступних інструментів [5]. Це призводить до необхідності розробки декількох варіантів фінансових планів, заснованих на різних сценаріях майбутнього. У теж час для досягнення необхідної якості планування, необхідно зосередитися на декількох конкретних факторах і ґрунтуватися на «... декількох чітко сформульованих принципах». Тоді ефективність сценарного фінансового планування відповідно до цього принципу може бути представлена таким функціоналом:

$$E_3 = f(K_s, V, Z_s) \rightarrow opt, \quad (3)$$

де $f(K, T)$ – функція, що відображає співвідношення варіативності і «простоти» фінансового планування; K_s – кількість розроблених сценаріїв майбутнього; $V = \{v_i\}$ – множина вимог, що пред'являються до сценарних фінансових планів; Z_s – витрати, пов'язані з розробкою варіантів фінансових планів.

Реалізація функціоналу (3) передбачає вироблення такої кількості сценаріїв майбутнього і, відповідно, варіантів фінансових планів, які дозволять забезпечити задоволення вимог до

Емпірична перевірка застосування даного принципу може бути організована як аналіз досягнення стратегічної мети функціонування залізничного транспорту в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища. Тоді система фінансового планування буде вважатися ефективною, якщо розбіжність між очікуваними і фактично отриманими показниками ефективності буде мінімальним, тобто

системи фінансового планування на залізничному транспорті в умовах нестаціонарної зовнішнього середовища і, в той же час, не призведе до надмірного ускладнення процесу їхньої розробки, впровадження і реалізації.

Принцип 4 – майбутня реальність через факти і інтуїцію. Процес сценарного планування зазвичай починається з обговорення як ступеню впливу можливих зрушень в суспільстві, економіці, політиці і технологій на майбутній стан планованого процесу або об'єкта, так і виділення факторів, які є найбільш невизначеними. Проведення такого аналізу в умовах динамічного і нестаціонарного зовнішнього середовища не може бути засноване на механічному перенесенні знань про минулий та поточний стан як внутрішнього, так і зовнішнього середовища залізничного транспорту. Це можна пояснити тим, що підвищення рівня невизначеності майбутнього не дозволяє орієнтуватися виключно на використання розробленого арсеналу «точних» методів і моделей фінансового планування і прогнозування, що дозволяють здійснювати лише «недосконале передбачення» [10, р. 212].

Крім цього, П. Вак, аналізуючи сценарний підхід до планування, зазначав, що «сценарії мають справу з двома світами: світом фактів і світом сприйняття. Вони використовують факти, але спрямовані на сприйняття в головах осіб, що приймають рішення. Їхньою метою є збір і перетворення інформації стратегічного значення в свіжому сприйнятті» [11, р. 73].

М. Ліндгрєн і Х. Бандхольд також відзначають, що сценарії – це, в принципі, уявні конструкції, але для отримання певного ступеню достовірності і переконливості, вони повинні базуватися на кількісних фактах і мати кількісне вираження [5].

Крім цього, як зазначає Дж. Хамел, підвищення стійкості економічної системи вимагає ретельного аналізу і сміливих рішень, вона має на увазі розробку стратегій і максимально глибокого обмірковування проблеми [12]. Отже, при здійсненні сценарного фінансового планування

виникає проблема, в якій можна виділити два основні аспекти:

1) необхідно розрахувати показники реально здійсненого фінансового плану, на який можна буде орієнтуватися в майбутньому, тобто необхідно застосування формальних методів і моделей;

2) вивчення майбутніх станів нестационарної зовнішнього середовища можливе тільки з використанням неформальних методів аналізу.

Таким чином, здійснення сценарного фінансового планування на залізничному транспорті має бути засноване на поєднанні існуючих методів і методик формального і неформального дослідження і відображення майбутнього, тобто реалістичність фінансових планів необхідно забезпечувати поєднанням фактів і тенденцій, як існуючих реально, так і виділених завдяки інтуїції фахівців-плановиків. Тоді критерій емпіричної перевірки адекватності даного принципу може бути представлений за допомогою наступного функціоналу:

$$E_4 = f(R_n, R_f) \rightarrow \max, \quad (4)$$

де $R_n = \{r_n\}$ – сукупність результатів, отриманих при використанні неформальних методів аналізу майбутнього; $R_f = \{r_f\}$ – сукупність результатів, отриманих при використанні формальних методів і моделей фінансового планування та прогнозування.

Функціонал (4) буде реалізований при виконанні таких умов:

1) сукупність результатів реалізації неформальних методів аналізу майбутнього буде формуватися як реалізація функції такого виду:

$$R_n = f(M_n, K_n, Z_n),$$

де $M_n = \{m_n\}$ – множина неформальних методів вивчення майбутнього; K_n – показник рівня знань і компетенції експертів, проводить аналіз майбутнього і розробляють сценарії розвитку; Z_n – витрати на проведення аналізу майбутнього з допомогою експертів;

2) сукупність результатів застосування формальних методів і моделей можна описати за допомогою функції:

$$R_f = f(M_f, D_f, R_n, Z_f),$$

де $M_f = \{m_f\}$ – сукупність формальних методів прогнозування, що застосовуються для розробки

фінансових планів; $D_f = \{d_f\}$ – множина контрольно-аналітичних фактичних даних про фінансово-економічну діяльність галузі; Z_f – витрати на здійснення планових фінансових розрахунків за допомогою формальних методів і моделей.

Принцип 5 – співвідношення термінів отримання та використання коштів. Стійкість будь-якої економічної системи можлива лише при своєчасному фінансуванні необхідних витрат для забезпечення ефективного як функціонування, так і розвитку. Реалізація даної передумови, що передбачає збалансованість грошових потоків, є одним з основних вимог, що пред'являються до фінансового планування в будь-якої корпорації [13], в тому числі і на залізничному транспорті. Забезпечення збалансованості грошових потоків як за обсягами, так і термінами генерування в майбутньому дозволить підтримувати динамічну фінансову стійкість залізничного транспорту в процесі його розвитку шляхом формування оптимальної структури капіталу та активів, достатнього рівня фінансування інвестиційних потреб за рахунок власних і позикових коштів.

Це призводить до необхідності формування плану витрат на основі сформованого плану майбутніх доходів. Так, дослідники відзначають, що при реалізації сценарного планування необхідно «мислити ресурсами» з урахуванням потенційної інерційності та ефективності, відповідних стилю поведінки, навичок і традицій реакції на виникаючі труднощі і виклики зовнішнього середовища конкретної економічної системи [5]. Тоді критерій емпіричної перевірки даного принципу може бути представлений як умова достатності доступних ресурсів для фінансування існуючих потреб операційної, інвестиційної та фінансової діяльності в кожний період часу, тобто виконання співвідношення:

$$E_5(t) = (D(t-1) + P(t) + C(t)) \geq H(t), \quad (5)$$

де $D(t-1)$ – сума доступних і вільних фінансових ресурсів на кінець періоду часу $t-1$; $P(t)$ – очікувані надходження коштів протягом періоду часу t ; $C(t)$ – фінансові ресурси, які можна залучити із зовнішніх джерел протягом періоду часу t ; $H(t)$ – потреба у фінансуванні протягом періоду часу t .

Принцип 6 – співвідношення витрат та ефекту фінансового планування – заснований на припущенні про прагнення до раціональності поведінки економічних агентів з урахуванням існуючих обмежень, що накладаються інституціональним середовищем. Відповідно до

цього припущення система сценарного фінансового планування повинна передбачати оптимальне співвідношення очікуваного ефекту від його впровадження (E_o) і витрат на його здійснення (Z): $E_o - Z > 0$. Необхідність впровадження даного принципу пов'язана зі значними матеріальними та часовими витратами, пов'язаними з його здійсненням.

Відповідно до даного принципу, впровадження сценарного фінансового планування на залізничному транспорті буде доцільним, якщо буде виконуватися наступне співвідношення:

$$E_6 = \sum \Delta E_s - \sum \Delta Z_s > 0, \quad (6)$$

де ΔE_s – додатковий ефект, який буде отриманий при впровадженні сценарного фінансового планування на залізничному транспорті; ΔZ_s – додаткові витрати, пов'язані з його впровадженням і реалізацією.

Висновки. Запропонована система принципів сценарного фінансового планування, оцінка ефективності застосування яких описується функціоналами (1)-(6), характеризується несуперечливістю і повнотою, тобто

1) реалізація кожного принципу не суперечить іншим;

2) порушення одного з принципів призводить до неефективності сценарного фінансового планування на залізничному транспорті в цілому.

Крім цього, система фінансового планування на залізничному транспорті, побудована на основі цих принципів, дозволить підвищити реалістичність розроблених фінансових планів, що призведе до більшої керованості фінансово-економічної діяльності залізничного транспорту і, як наслідок, підвищення її ефективності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вишне夫斯基 В. П. Принципы налогообложения: обоснование и эмпирическая проверка / В. П. Вишне夫斯基 // Экономика Украины. – 2008. – № 10. – С. 55-72.

2. Жилкина А. Н. Финансовое планирование на предприятии / А. Н. Жилкина. – М.: Благовест-В, 2004. – 248 с.

3. Балабанов И. Г. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта / И. Г. Балабанов. – 2-е изд., доп. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 208 с.: ил.

4. Финансовое планирование и контроль / Под. ред. Поукока М. А., Тейлора А. Х. – 2-е изд. – М.: Инфра-М, 1996. – 480 с.

5. Линдгрэн М. Сценарное планирование. Связь между будущим и стратегией / М. Линдгрэн, Х. Бандхольд / [Пер. с англ. И. Ильиной]. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2009. – 256 с.

6. Schwartz P. The Art of the Long View: Planning for the Future in an Uncertain World / P. Schwartz. – New York: Bantam Doubleday Dell Publishing Group, Inc., 1991. – 272 p.

7. Брецман Ф. Сценарное планирование возвращается и становится неотъемлемой частью эффективного корпоративного управления / Ф. Брецман, И. Гетц. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://performance.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/08/Scenario-Planning4.pdf>.

8. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт / [Пер. с англ. А. Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б. З. Мильнера]. – М.: Фонд экономической книги Начала, 1997. – 180 с.

9. Bettis, R. A. The New Competitive Landscape / R. A. Bettis, M. A. Hitt // Strategic Management Journal. – 1995. – № 16. – Pp. 7-16.

10. Alchian, A. A. Uncertainty, Evolution, and Economic Theory / A. A. Alchian // The Journal of Political Economy. – 1950. – Vol. 58, № 3. – Pp. 211-221.

11. Wack, P. The Gentle Art of Re-perceiving / P. Wack // Harvard Business Review. – 1985. – Sept-Oct. – Pp. 73-89.

12. Hamel, G. Leading the Revolution: How to Thrive in Turbulent Times by Making Innovation a Way of Life / G. Hamel. – Boston, MA: Harvard Business School Press, 2000. – 340 p.

13. Брейли Р. Принципы корпоративных финансов / Р. Брейли, С. Майерс / [Пер. с англ. Н. Барышниковой]. – М.: ЗАО «Олимп—Бизнес», 2008. – 1008 с.: ил

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы, а также теоретическое и практическое значение разработки системы принципов финансового планирования. Предложена система принципов сценарного финансового планирования на железнодорожном транспорте, а также критерии эффективности их внедрения.

Ключевые слова: сценарное финансовое планирование, принципы, эффективность, железнодорожный транспорт.

Summary. The article deals with the problems, theoretical and practical importance of developing a system of financial planning principles. Are dedicated the system of principles of scenario financial planning in railroads and effectiveness criteria for their implementation.

Keywords: scenario financial planning, principles, efficiency, railroads.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕУТ Богомолова Н.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338.47:656.2

ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Криворученко О.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті були розглянуті проблеми фінансового реформування залізничного транспорту, а також особливості його фінансового механізму.

Ключові слова: фінансовий механізм, фінансова політика, фінансові ресурси, управління розвитком.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України гостро потребує у подальшому структурного і фінансового реформування та збільшення на цій основі обсягу та якості залізничних послуг. Це пов'язано з тим, що в наш час залишається невирішеним ціла низка проблем. По-перше, Україна суттєво відстає від розвинутих країн у швидкості доставки вантажів та пасажирів, у рівні розвитку цих послуг та конкуренції. Звідси нерациональне тарифоутворення, неефективність деяких видів діяльності та низька якість послуг. По-друге, значний знос рухомого складу. До того ж технологічний рівень рухомого складу та комплектуючих до нього суттєво відстає від зарубіжних аналогів, а багато видів рухомого складу взагалі не виготовляються у країні. По-третє, не знижуються збитковість пасажирських перевезень. В їх тарифах не враховується у достатньому обсязі інвестиційна складова, що є гальмом для технічного і технологічного розвитку основної діяльності. Не до кінця подолана практика перехресного фінансування пасажирських перевезень, тобто покриття збитків за рахунок прибутків від вантажних перевезень та бюджетних асигнувань. По-четверте, в останні роки знижуються показники ліквідності та високими темпами зростає кредитний борг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти організації фінансів та управління ними розглядалися Опаріним В.М., Поддєрьогіним А.М., Терещенко О.О., та ін. [1,2,3].

Отже, **метою статті** є розгляд за основними елементами науково обгрунтованої фінансової політики сталого розвитку залізничного транспорту та ефективного фінансового механізму її реалізації шляхом розробки сучасної теорії фінансів галузі, стратегії, тактики та механізмів фінансового забезпечення подальшого реформування залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. При проведенні реструктуризації залізничної галузі у достатній мірі не відображено фінансовий аспект, а значна кількість важливих проблем фінансового забезпечення її реалізації зовсім не знайшли свого вирішення. Питання теорії та організації фінансів залізничного транспорту, складу та структури фінансових ресурсів, доходів та витрат галузі, фінансових потоків потребує свого переосмислення. Слабо розробленою залишається проблема фінансової політики та фінансового забезпечення реформування залізничного транспорту, у тому числі у галузі тарифоутворення у різних сегментах ринку залізничних послуг, управлінні фінансовими потоками на основі бюджетування, державного фінансового регулювання залізничного комплексу у цілому. Це підтверджує гостру необхідність у продовженні наукових досліджень за цією проблемою.

Залізничні послуги включають наступні групи та види послуг (робіт):

- залізничні транспортні послуги: послуги по перевезенням вантажів та пасажирів;