

основними напрямками їх усунення, які визначено в даній статті.

Режим доступу:  
[http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Vcndtu/2010\\_41/13.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2010_41/13.htm).

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бережной В. И. Синергетическая концепция формирования и развития регионального рынка транспортных услуг / В.И. Бережной та В. А. Фурсов // Вестник Северо-Кавказского государственного технического университета. -2009. - № 4 (21). – С. 124-129.
2. Бойко О.В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень [Електронний ресурс] // О.В. Бойко, І.В. Дідовець. –

3. Чернявська Т.А. Методологічні аспекти державного регулювання ринку транспортних послуг / Т.А Чернявська // Науковий збірник ДІРСП, 2010. – С. 302-307.

4. Фатюха Н.Г. Система показників ринку транспортних послуг [Електронний ресурс] / Н.Г. Фатюха // Економічний простір. – 2009. - № 2. - Режим доступу:  
[http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2009\\_32 / Zmist/13PDF.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2009_32/Zmist/13PDF.pdf).

**Анотація.** Раскрыто системное видение проблем функционирования и задач регулирования регионального рынка транспортных услуг в аспекте обеспечения экономического развития регионов страны.

**Ключевые слова:** услуга, регион, этапы, задачи, транспорт, система.

**Summary.** Revealed systemic vision problems functioning and control tasks of the regional transport market in terms of economic development regions.

**Keywords:** service, region, stages, tasks, transport, system.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 336.144

## МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ АНАЛІТИЧНОЇ БАЗИ ПРИ СЦЕНАРНОМУ ФІНАНСОВОМУ ПЛАНУВАННІ І ПРОГНОЗУВАННІ

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

*В статті розглянуто підхід до визначення методологічних аспектів формування інформаційної аналітичної бази сценарного фінансового планування і прогнозування. У якості основи її формування виділено вимоги до кількості і якості інформації про зовнішнє і внутрішнє середовище, існуючі складності відбору і аналізу первинної інформації, а також використання доступних методів отримання і обробки даних.*

**Ключові слова:** фінансове планування і прогнозування, сценарний підхід, інформаційна аналітична база, залізничний транспорт.

**Постановка проблеми.** Реалізація фінансового планування і прогнозування в умовах підвищення нестаціонарності і динамічності як внутрішнього, так і зовнішнього середовища є достатньо складною проблемою, яку мають вирішувати підприємства будь-якої галузі, у тому числі й залізничний транспорт. Одним з перспективних напрямків досліджень, що дозволяють значно знизити рівень невизначеності майбутнього галузі за рахунок його вивчення і, як наслідок, підвищити достовірність отриманих планів і прогнозів, є сценарне планування.

Реалізація сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування засновується на вивченні минулих і поточних станів і закономірностей як функціонування галузі, так й впливу зовнішнього середовища. Таким чином, розробка достовірних сценаріїв майбутнього і

подальше ефективне фінансове планування і прогнозування передбачає наявність достовірної і достатньо повною аналітичної бази, в якій повинні знаходити відображення об'єктивні відомості про особливості виробничої та фінансово-економічної діяльності галузі, а також минулі, теперішні і майбутні тенденції у зовнішньому і внутрішньому середовищі залізничного транспорту. Тому проблематика, пов'язана з розробкою методологічних аспектів формування аналітичної бази, при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні є дуже актуальною.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питання теорії і практики фінансового планування і прогнозування знаходяться в центрі уваги як українських, так й зарубіжних провідних науковців і фахівців: Білої О. Г., Білик М. Д., Бугай В. З., Жовновач Р. І., Мойсеєнко І. Є., Полтьєвої І. А.,

Семенова Г. А., Балабанова І. Г., Жилкіної А. Н., Поукока М. А., Тейлора А. Х. та багатьох інших [1-9]. Це пояснюється тим, що в умовах нестаціонарного і динамічного середовища правильно побудовані і реалістичні фінансові плани і прогнози є одним з найбільш ефективних інструментів, які забезпечують не тільки стає функціонування підприємства, а й його послідовний розвиток із збереженням необхідного рівня фінансової стійкості і платоспроможності.

Однак, необхідно зазначити, що, не зважаючи на значну кількість публікацій, присвячених як фінансовому плануванню і прогнозуванню, так й сценарному плануванню в цілому, фундаментальних теоретичних досліджень, присвячених проблемі формування ефективної і достатньої інформаційної аналітичної бази в умовах підвищення невизначеності внутрішнього і зовнішнього середовища, фактично не проводилося. В наукових публікаціях кількісні і якісні характеристики інформаційної бази приймаються як величини, що практично не будуть мати вплив на ефективність фінансового планування і прогнозування, а також й на можливість виконання розроблених планів і прогнозів. Але попередній збір і аналіз інформації про внутрішнє і зовнішнє середовище будь-якої системи, у тому числі й залізничного транспорту, буде мати визначальний вплив на формування уяви про закономірності процесів, що відображаються в фінансових планах і прогнозах. Крім того, її якісні і кількісні параметри повинні адаптуватися до проявів нестаціонарності і динамічності внутрішнього і зовнішнього середовища залізничного транспорту. Це свідчить про необхідність проведення теоретичних досліджень, пов'язаних з питаннями формування інформаційної аналітичної бази фінансового планування і прогнозування.

Тому *метою даної статті* є розробка методологічних аспектів формування аналітичної бази при застосуванні сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування.

**Виклад основного матеріалу.** Під інформаційною базою фінансового планування і прогнозування необхідно розуміти визначену сукупність даних про виробничу, фінансову і економічну діяльність галузі, що систематизовані за певними ознаками і використовуються для вирішення задач планування її фінансової діяльності. Основною метою створення інформаційної бази має бути своєчасне забезпечення системи фінансового планування і прогнозування необхідною інформацією певного складу, змісту і кількості для прийняття ефективних планових рішень. Особливістю застосування сценарного підходу до планування є необхідність використання двох видів початкових даних:

1) інформації про як теперішній і минулий стани об'єкту планування, так й вплив зовнішнього

середовища, тобто фіксування вже існуючих даних;

2) інформації, отриманої в результаті дослідження як закономірностей розвитку об'єкту планування, так можливостей їх подовження у майбутнє, тобто проведення аналітичного аналізу даних.

Тобто при реалізації сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування існує необхідність відображення об'єктивних відомостей про особливості виробничої та фінансово-економічної діяльності залізничного транспорту, а також минулих, теперішніх і майбутніх тенденцій у зовнішньому та внутрішньому середовищі галузі. Таким чином, основою сценарного фінансового планування і прогнозування має бути база, що включає як інформаційні, так й аналітичні дані.

Формування інформаційної аналітичної бази сценарного фінансового планування і прогнозування (ІАБФПП) необхідно здійснювати з урахуванням:

1) вимог до кількості та якості інформації про зовнішнє і внутрішнє середовище галузі;

2) існуючої складності збору та аналізу первинної інформації;

3) доступних методів отримання і обробки даних.

Основною вимогою до інформації, що включається до аналітичної ІАБФПП, повинна стати можливість її використання для побудови верифікованих сценаріїв майбутнього, наступного їх використання для моделювання динаміки вхідних і вихідних фінансових потоків, що генеруються в результаті функціонування залізничного транспорту, а також для вироблення адекватних фінансових планів і прогнозів. Таким чином, при формуванні ІАБФПП основну увагу необхідно приділяти наступним напрямкам досліджень:

1) виділенню і аналізу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, що впливають на інтенсивність генерування й особливості руху фінансових потоків на залізничному транспорті;

2) існуючій і потенційно можливій (відповідно до концепції реформування галузі) організації фінансових відносин як усередині галузі, так й зі зовнішнім середовищем.

Виділені напрямки досліджень можна розглядати як специфічні вимоги до змісту ІАБФПП на залізничному транспорті.

Крім цього, ґрунтуючись на підходах, представлених у публікаціях Бакаєва О. О. та Томашевського В. Н. [10, 11], можна сформулювати загальні вимоги до кількості й якості даних у ІАБФПП:

1) інформаційна достатність: забезпечення «критичного рівня» апріорних відомостей про залізничний транспорт і його зовнішнє середовище, на основі яких будуть розроблятися сценарії майбутнього, а також фінансові плани і прогнози;

2) доцільність: ІАБФПП повинна характеризуватися ненадлишковістю даних, тобто

містити інформацію, необхідну для досягнення мети сценарного фінансового планування і прогнозування в галузі. Крім цього, необхідно враховувати принцип Парето, який можна перефразувати наступним чином: ефективність аналізу є обернено пропорційною кількості розглянутих факторів. Така ефективність буде включати як підвищення якості опрацювання виділених факторів, так і зниження матеріальних, людських і, найголовніше, часових витрат, що сприятиме забезпеченню актуальності й реалістичності розроблених сценаріїв майбутнього для залізничного транспорту і, в подальшому, фінансових планів і прогнозів;

3) множинність: при формуванні аналітичної бази повинна враховуватися обмежена здатність до пізнання особливостей виробничих і фінансово-економічних процесів в галузі як об'єкта дослідження, що буде призводити до необхідності аналізу множини можливих варіантів майбутнього;

4) агрегація: використання зведених показників по кожному виду діяльності замість розгляду всіх можливих значень, що дозволить не допустити їх надмірної деталізації і ускладнення сценарного аналізу.

Відповідно виділеним вимогам ІАБФПП сприятиме формуванню реалістичної ментальної моделі функціонування залізничного транспорту і його взаємодії із зовнішнім середовищем. Як відзначає Орловський П. Н., при розгляді певної проблеми (задачі) першочергове значення набуває формування такої системи (моделі), яка буде мати можливість, ресурси та компетенцію для цього [12].

Так як ментальна модель є «...глибоко вкоріненими припущеннями, узагальненнями чи навіть картинами і образами, які впливають на розуміння світу і прийняття рішень...» [15, р. 8], то при реалізації сценарного підходу можуть виникнути три типи труднощів, які необхідно вирішити при організації збору та аналізу первинної інформації:

1) складність формування основ ментальної моделі майбутнього, тобто виділення множини рушійних сил, що будуть мати визначальний вплив на функціонування галузі, і на основі яких буде здійснюватися сценарне фінансове планування і прогнозування. М. Ліндгрєн і Х. Бандхолд відзначали: «...тримаєте ваші очі і вуха відкритими...» [15, с. 38], якщо бажаєте вловити невеликі і, може бути, неясні сигнали майбутніх змін, здатних мати значний вплив у майбутньому;

2) складнощі, пов'язані з визначенням кількості факторів, на аналізі тенденцій яких повинні будуватися прогнози, сценарії і, в подальшому, здійснюватися фінансове планування і прогнозування. П. Сенге відзначав, що формування ментальної моделі реальності необхідно засновувати на виділенні «оптимальної» кількості факторів [13], які будуть відображати існуючі взаємозв'язки як усередині галузі, так і з її зовнішнім оточенням. Це можна пояснити тим, що їх надмірна кількість буде

невиправдано ускладнювати аналіз, а занадто мала – спрощувати реальність, що також буде перешкоджати формуванню дійсної картини майбутнього;

3) складнощі, пов'язані з виділенням та описом взаємозв'язків, що існують між факторами зовнішнього і внутрішнього середовища залізничного транспорту, які виникають внаслідок їх нестаціонарності та динамічності, а також невизначеності, що їх супроводжує.

Виділені складності формування ментальної моделі залізничного транспорту, а також загальні та специфічні вимоги до змісту ІАБФПП приводять до необхідності комплексного використання якісних та кількісних методів аналізу. При цьому, основу інструментарію повинні складати методи «вже знайомі» фахівцям-плановикам на залізничному транспорті, що дозволить знизити ступінь як несприйняття їх застосування, так й недовіри до одержуваних результатів.

**Висновки.** На основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що формування ІАБФПП має бути підпорядковане основній меті її формування з урахуванням виділених вимог до її якісного і кількісного складу, що дозволить на її основі визначати множини припущень і обмежень для розробки сценаріїв майбутнього, на основі яких буде здійснюватися фінансове планування і прогнозування.

Так як в процесі розробки ІАБФПП має бути сформована ментальна модель галузі, на основі якої буде здійснюватися конструювання сценаріїв майбутнього та здійснюватися фінансове планування і прогнозування, то можна виділити чотири основних етапи її визначення:

1) аналіз минулих і сучасних тенденцій у виробничій і фінансово-економічній діяльності залізничного транспорту та його зовнішньому середовищі;

2) формування ментальної моделі залізничного транспорту шляхом виділення і класифікації факторів зовнішнього та внутрішнього середовища галузі, що впливають на ефективність її функціонування;

3) перевірка на верифікованість і узгодженість оцінок експертів;

4) формування множини припущень і обмежень сценаріїв майбутнього залізничного транспорту.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Біла О. Г. Фінансове планування і фінансова стабільність підприємств / О. Г. Біла // Фінанси України. – 2007. – № 4. – С. 112-118.
2. Білик М. Д. Фінансове планування на підприємстві в сучасних умовах / М. Д. Білик // Фінанси України. – 2006. – № 4. – С. 133-141.
3. Семенов Г. А. Фінансове планування і

управління на підприємствах / Г. А. Семенов, В. З. Бугай, А. Г. Семенов, А. В. Бугай. – К.: Центр навч. л-ри, 2007. – 432 с.

4. Жовновач Р. І. Планування діяльності підприємства / Р. І. Жовновач // *Фінанси України*. – 2004. - № 1. – С. 21-27.

5. Мойсеєнко І. Є. Фінансове планування на підприємстві / І. Є. Мойсеєнко // *Фінанси України*. – 2001. - №9. – С. 155-158.

6. Полтєва І. А. Моделирование системы финансового планирования предприятия в условиях неопределенности / И. А. Полтєва // *Модели управления в рыночной экономике* : (Сб. науч. тр.). – Донецк: ДонНУ, 2003. – Том 1. – С. 128-133.

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

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

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

10. Бакаев А. А. Математические методы и модели исследования экономических систем / А. А. Бакаев. – К.: Логос, 2005. – 252 с.

11. Томашевський В. М. Моделювання систем / В. М. Томашевський. – К.: Видавнича група ВНУ, 2005. – 352 с.

12. Орловский П. Н. Системный подход и системный анализ в экономике и управлении / П. Н. Орловский. – Одесса: АО «Пласке», 2010. – 200 с.

13. Senge P. The fifth discipline: The art and practice of the learning organization / P. Senge. – New York: Currency Doubleday, 1990. – 424 p.

14. 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.

**Анотація.** В статті розглянуто підхід до визначення методологічних аспектів формування інформаційної аналітичної бази сценарного фінансового планування та прогнозування. Як основу її формування виділено вимоги до кількості та якості інформації про зовнішню та внутрішню середовище об'єкта планування, існуючі труднощі збору та аналізу первинної інформації, а також використання доступних методів отримання та обробки даних.

**Ключевые слова:** фінансове планування та прогнозування, сценарний підхід, інформаційна аналітична база, залізничний транспорт.

**Summary.** This article describes an approach to the definition of the methodological aspects of the formation of information analytical framework for scenario financial planning and forecasting. As the basis of its formation identified requirements for the quantity and quality of information about the external and internal environment of the planning object, the difficulties of the original information collection and analysis and the use of available methods of obtaining and processing the data.

**Keywords:** financial planning and forecasting, scenario approach, information analytical framework, railroads.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 005.332.4:658.62

## ЕВОЛЮЦІЯ СТАНОВЛЕННЯ ПОНЯТТЯ «КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ» У ВІТЧИЗНЯНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ НАУЦІ

*Мисько Н.В., аспірант (ХНЕУ)*

*У статті представлено вітчизняний досвід дослідження поняття конкурентоспроможність продукції та надано авторське визначення конкурентоспроможності промислової продукції.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, промислова продукція.

**Постановка проблеми.** Конкурентоспроможність продукції, до недавнього часу була категорією мало дослідженою вітчизняною економічною наукою і на це є серйозні причини. Перш за все – це багатоаспектність проблеми. Її досліджують фахівці з маркетингу, управління якістю, товарознавства, менеджменту, макро- і мікроекономіки, при цьому ніхто з фахівців не

намагається вийти за рамки своєї спеціальності. Проте накопичений великий науковий і прикладний матеріал вимагає синтезувати міждисциплінарні підходи. По-друге дослідження конкурентоспроможності через категорію ефективності (їх часто розглядають як однопорядкові категорії), хоча перша, ґрунтуючись на останній, містить в собі більш складні