

ФИНАНСОВОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ ИЗУЧЕНИЯ БУДУЩЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Кравченко О.А., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)

В статті розглянуто фінансове прогнозування як ключовий елемент вивчення майбутнього залізничного транспорту, обґрунтовано застосування адаптивного підходу до прогнозування в умовах підвищення рівня нестационарності його внутрішнього і зовнішнього середовища, а також запропоновано підхід до прогнозування обсягів фінансових потоків галузі.

Ключові слова: фінансове прогнозування, прогноз, фінансовий потік, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. В условиях повышения нестационарности и динамичности экономической среды, оказывающей крайне негативное воздействие на функционирование всех отраслей национальной экономики, в том числе и железнодорожного транспорта, проблема текущей и долгосрочной управляемости как производственных, так и финансово-экономических процессов приобретает особое значение. Кроме этого, следствием реализации программы реформирования отрасли, а также осуществления связываемых с ней дополнительных финансовых вложений является повышение требований к управляемости процессов генерирования финансовых потоков, что свидетельствует о необходимости углубленного изучения будущего отрасли для его дальнейшего учета и отображения при определении стратегических направлений развития железнодорожного транспорта. Таким образом, прогнозирование, в частности финансовое прогнозирование, является одним из факторов, позволяющих повысить уровень определенности будущего как внешней, так и внутренней среды отрасли и, тем самым, способствующих ее поступательному и целенаправленному развитию.

Анализ последних исследований и публикаций. Анализ публикаций отечественных и зарубежных ученых (А. М. Поддерегина, М. Д. Билык, А. Н. Жилкиной, И. Г. Балабанова, М. А. Поукока, А. Х. Тейлора, П. Маккоена и др.), посвященных теории и практике финансового менеджмента, показал, что финансовое прогнозирование чаще всего рассматривается как один из этапов осуществления финансового планирования [1-5]. При этом исследователи не акцентируют внимание на определяющем влиянии получаемых финансовых прогнозов на потенциальную реализуемость финансовых планов в будущем, а рассматривают их как некую данность, не зависящую от уровня стационарности внешней и внутренней среды производственно-экономической системы (предприятия или отрасли), а также применяемых методов прогнозирования. Такой подход к пониманию финансового прогнозирования представляется не совсем корректным, так как

качество прогнозов будет определять и возможность планирования и управления будущим любого объекта. Следовательно, проблема реализации финансового прогнозирования является очень актуальной.

Поэтому *целью данной статьи* является рассмотрение финансового прогнозирования как фактора, определяющего степень познаваемости будущего в условиях повышения нестационарности и динамичности внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта.

Изложение основного материала.

Финансовое прогнозирование представляет собой процесс выявления новых тенденций и возможных проблем в будущем, а также определения их последствий для оценки будущих финансовых событий (финансового состояния) или условий функционирования производственно-экономической системы.

Значимость финансового прогнозирования значительно возрастает с увеличением нестационарности и динамичности экономической среды, что характерно для функционирования железнодорожного транспорта в Украине. Применение эффективного финансового прогнозирования в условиях реформирования отрасли позволит:

- 1) количественно «измерить» показатели, которые будут характеризовать финансово-экономическое состояние железнодорожного транспорта в будущем, что позволит на их основе осуществлять финансовое планирование (разрабатывать реально реализуемые финансовые планы);
- 2) обеспечить эталонными значениями для измерения будущих состояний внешней и внутренней среды отрасли для проведения мониторинга процессов генерирования ее финансовых потоков и внесения в них своевременных корректив;
- 3) построить модель финансово-экономической деятельности отрасли для изучения различных сценариев будущего и разработать мероприятия по предотвращению негативных последствий их реализации;
- 4) определять потенциальные риски,

связываемые с возможностью повышения неравномерности генерирования финансовых потоков в результате реформирования железнодорожного транспорта, следствием которых будет снижение эффективности его финансово-экономической деятельности;

5) осуществлять оценку будущих потребностей в привлечении дополнительных финансовых ресурсов из внешних источников, что является очень важным в условиях недостаточности собственных финансовых ресурсов и необходимости значительных инвестиций в обновление инфраструктуры и подвижного состава отрасли;

6) анализировать в долгосрочной перспективе изменение платежеспособности и финансовой устойчивости отрасли в результате реализации программы реформирования железнодорожного транспорта, что может способствовать повышению его инвестиционной привлекательности для кредитно-финансовых учреждений.

Таким образом, финансовое прогнозирование можно рассматривать как ключевой элемент изучения и формирования будущего финансово-экономического положения железнодорожного транспорта.

Финансовое прогнозирование в условиях повышения нестационарности и динамичности внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта должно предусматривать реализацию четырех последовательных этапов:

1) выявление показателей, которые будут оказывать наибольшее влияние на производственные и финансово-экономические показатели отрасли в будущем;

2) выбор приемлемого метода финансового прогнозирования;

3) осуществление прогнозирования и проведение проверки предположений, используемых при прогнозировании;

4) прогнозирование объемов финансовых потоков отрасли.

Этап 1. Выявление показателей, которые будут оказывать наибольшее влияние на производственные и финансово-экономические показатели отрасли в будущем, является задачей, решение которой будет иметь достаточно высокую степень субъективности и должно предусматривать структурирование изучаемой проблемы. При этом, как отмечает Дж. С. Армстронг, проблема должна быть структурирована таким образом, что, с одной стороны, прогнозист мог использовать полученные знания эффективно, а с другой стороны, результаты – использованы для принятия решений [6].

Для анализа влияния внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта и выделения наиболее значимых факторов представляется целесообразным и достаточно эффективным

использование методик мозгового штурма и SWOT-анализа, позволяющих получать данные, характеризующие как текущее состояние, так и потенциально возможное будущее отрасли [7].

Этап 2. Выбор приемлемого метода финансового прогнозирования должен определяться как используемыми допущениями и отобранными данными, так и уровнем неопределенности экономической среды. При этом представляется очевидным, что получение прогнозных значений отобранных факторов даже в условиях повышения нестационарности и динамичности внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта необходимо осуществлять на основе формальных экономико-статистических методов, так как на основе субъективных оценок финансовые планы разрабатывать невозможно. Кроме этого, субъективные оценки могут быть связаны с сознательным или бессознательным искажением действительности, поэтому использование таких прогнозов представляется целесообразным только в случае полного отсутствия ретроспективных данных о значениях факторов или в случае внезапного и кардинального изменения закономерностей их развития.

Тогда выбор методики прогнозирования необходимо осуществлять с учетом следующих требований:

1) непрерывный учет эволюции динамических характеристик изучаемых процессов;

2) способность подстраиваться под эту динамику, присваивая разную информационную ценность значениям, относящимся к различным моментам времени;

3) учет накопления количественных изменений процесса для выявления качественных «скачков»;

4) возможность обновления прогнозов с минимальной задержкой и относительно несложных математических процедур.

Реализация подхода, удовлетворяющего данным требованиям, будет подразумевать использование адаптивных методов прогнозирования, позволяющих в большей степени учитывать текущую информацию и в меньшей степени – относящуюся к более отдаленным моментам времени. Лукашин Ю. П. отмечает, что данный подход позволяет получать самообучающиеся модели прогнозирования [8], так как предполагает изменение ее основных параметров в течение периода упреждения при поступлении новой информации, что можно рассматривать как реализацию механизма ее адаптации к изменениям характеристик временных рядов. Это будет положительно сказываться на прогнозных оценках факторов, влияющих на развитие железнодорожного транспорта, построение эффективных сценариев будущего и, в дальнейшем, осуществление финансового планирования в отрасли.

Кроме этого, модели адаптивного прогнозирования дают наилучший результат для эволюционных процессов, которые имеют или предполагают возможность изменения тенденции, что представляется особенно ценным в условиях реформирования отрасли, которое предполагает изменение производственно-экономических процессов, что должно находить отражение как в прогнозах, так и сценариях будущего.

Однако методы адаптивного прогнозирования являются наиболее эффективными при построении краткосрочных прогнозов, а сценарное финансовое планирование и прогнозирование предполагает разработку долгосрочных прогнозов изменения ключевых факторов для обеспечения как реализации финансовой стратегии отрасли, так и поддержания необходимого уровня финансовой устойчивости и платежеспособности. Следовательно, методика адаптивного прогнозирования может быть применена для разработки долгосрочных прогнозов только при условии ее модификации с сохранением возможности своевременной «реакции» прогнозов на возникающие отклонения.

Этап 3. Осуществление прогнозирования и проведение проверки предположений, используемых при прогнозировании. В качестве подхода к формированию модифицированной методики адаптивного долгосрочного прогнозирования можно использовать разбиение всего горизонта прогнозирования на определенное количество моментов времени, в которые будет осуществляться анализ фактической реализуемости прогнозируемого процесса, то есть отклонений прогнозных значений от фактически полученных, для своевременного внесения необходимых корректив как в саму модель прогнозирования, так и прогнозные оценки. Тогда модифицированная методика адаптивного прогнозирования значений факторов, формирующих предопределенные элементы и ключевые неопределенности, будет предполагать последовательную реализацию трех блоков операций.

При реализации блока 1 должно осуществляться определение исходных параметров модели прогнозирования значений выделенных факторов, а именно:

1) определение горизонта прогнозирования: Основываясь на особенностях проведения стратегической диагностики функционирования железнодорожного транспорта Украины, а также практики, сложившейся в отрасли, представляется целесообразным горизонт прогнозирования принять на уровне 10 лет ($T = 10$);

2) определение временных этапов прогнозирования и проведения мониторинга ($t = \{t_n\}, n = \overline{1, T}$). При осуществлении долгосрочного и стратегического финансового планирования и прогнозирования наиболее

эффективным будет установление периода прогнозирования и проведения мониторинга равным 1 году, так как такая продолжительность временных этапов, с одной стороны, позволит сохранить рациональность при корректировке сценариев будущего и учитывать выявленные тенденции при осуществлении краткосрочного финансового планирования и прогнозирования и бюджетирования, а, с другой стороны, «не реагировать» на случайные возмущения и отклонения параметров внешней и внутренней среды отрасли. Кроме этого, использование таких временных этапов прогнозирования представляется наиболее эффективной с учетом реализации процесса реформирования железнодорожного транспорта, который характеризуется повышенной неопределенностью возможных как действий, так и результатов;

3) формирование критерия появления критических отклонений фактических значений от прогнозных оценок. Разрабатываемые прогнозы будут представлять собой основу для конструирования сценариев будущего и, в дальнейшем, финансового планирования, поэтому представляется нерациональным принимать в качестве допустимого излишне большое отклонение, так как следствием этого будет чрезмерный разброс значений параметров финансовых планов, что негативно скажется на их качестве и фактической реализуемости. Тогда в качестве критерия появления критических отклонений может быть использовано следующее выражение:

$$|y(t) - \hat{y}(t)| = \varepsilon(t) \leq \sigma, \text{ для } \forall t \in \overline{1, T}, \quad (1)$$

где $y(t), \hat{y}(t)$ – фактическое и прогнозное значение показателя в момент времени t , соответственно;

$\varepsilon(t)$ – отклонение фактического значения от прогнозного в момент времени t ;

σ – среднеквадратическое отклонение.

Кроме этого, с помощью выражения (1) будет осуществляться достаточно жесткий контроль за фактической реализацией прогнозных значений факторов, что позволит не только своевременно изменять структуру будущих финансовых потоков, но и выявлять признаки появления качественных изменений как во внешней, так и внутренней среде железнодорожного транспорта.

Определение множества прогнозных значений показателей, определяющих изменения ключевых неопределенностей будущего, (блок 2) должно основываться на определении типа адаптивной модели в зависимости от характеристик изучаемого процесса. Для корректного представления процессы как внешней, так и внутренней среды железнодорожного транспорта необходимо рассматривать как необратимые и имеющие

выраженные тенденции развития. В тоже время в будущем эти тенденции будут меняться вследствие реформирования и изменений во внешней среде, что приведет как к количественным, так и качественным изменениям процессов, протекающих в отрасли. Тогда представляется наиболее эффективным использование модели Хольта, применение которой позволит учитывать в прогнозах проявления нарушения стационарности во внешней и внутренней среде железнодорожного транспорта. Существенным недостатком модели Хольта является сложность подбора конкретных значений постоянных сглаживания, также коэффициентов исходной линейной модели. Однако в современных условиях задача подбора значительно упрощается вследствие использования пакетов прикладных программ, что также повышает адекватность получаемых прогнозов.

Прогнозные значения, полученные с помощью модели Хольта, являются точечными оценками, фактическая реализация которых будет маловероятной, поэтому существует необходимость их дополнения интервальной для устранения возможных погрешностей прогнозирования, возникающих в результате действия различных факторов;

4) определение доверительного интервала, представляющего собой интервальный прогноз изменений фактора в будущем. Необходимость определения доверительного интервала для каждого из отобранных факторов позволит рассчитывать количественные характеристики различных сценариев будущего, следствием чего будет повышение как эффективности изучения будущего железнодорожного транспорта, так и качества финансового планирования и прогнозирования в отрасли.

Для проверки корректности построенных прогнозных моделей и статистической достоверности полученных прогнозных оценок можно использовать критерии Стьюдента и Фишера.

Мониторинг соответствия прогнозов фактическим значениям (блок 3) реализуется в заранее определенные временные этапы прогнозирования ($t = \{t_n\}, n = \overline{1, T}$), заданные при определении исходных параметров модели прогнозирования (блок 1). Процедуры мониторинга предполагают сравнение фактических значений анализируемого показателя с разработанным прогнозом в соответствии с выбранным критерием появления критических отклонений (1). Если выражение (1) в момент времени t будет выполняться, это будет свидетельствовать о сохранении закономерностей развития анализируемого показателя и, как следствие, об отсутствии необходимости корректировать прогнозную модель, разрабатывать новые прогнозы, а также внесения изменений в разработанные сценарии будущего и финансовые планы отрасли.

Если величина отклонений фактических значений от прогнозных в момент времени t будет превышать $\pm \sigma$ (в соответствии с выражением (1)), то это может свидетельствовать либо о появлении случайных отклонений, которые могут не оказывать существенного влияния на динамику анализируемого показателя в последующие временные периоды, либо о возникновении качественного «скачка», что в последующие временные периоды может привести к изменениям закономерностей развития отрасли. Однако представляется очевидным, что учитывать возникшие отклонения путем корректировки прогнозной модели будет необходимо как в случае случайных отклонений, так и появления качественного «скачка». Это можно объяснить тем, что железнодорожный транспорт, являясь сложной производственно-экономической системой, обладает очень высокой инерционностью в силу его специфичности, поэтому возникшие изменения (даже случайные) будут оказывать влияние на функционирование отрасли и в последующие периоды времени. Тогда при выявлении критического отклонения в момент времени t ($t = \overline{2, T}$) необходимо проводить корректировку всей прогнозной модели путем определения новых параметров (блок 2) и определения новых прогнозных значений показателя для последующих периодов времени $t \in [t + 1; T]$. Кроме этого, выражение (1) можно рассматривать как индикатор реалистичности разработанных финансовых планов и прогнозов.

Этап 4. Прогнозирование объемов финансовых потоков отрасли должно осуществляться с учетом стратегии развития отрасли и основываться на следующих положениях:

1) отражать доходы и расходы, связанные с различными видами деятельности, осуществляемыми в отрасли;

2) основываться на особенностях производственного процесса отрасли и учитывать цикл движения денежных средств в отрасли;

3) формировать три варианта финансовых прогнозов для их отражения в сценариях будущего и при финансовом планировании на железнодорожном транспорте.

Тогда осуществление финансового прогнозирования должно предполагать последовательную реализацию следующих этапов:

1) прогнозирование доступных объемов оборотного и необоротного капитала отрасли. Осуществление производственной и финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта предполагает наличие и использование как оборотного и необоротного капитала, что определяет, прежде всего, возможность осуществления операционной деятельности, связанной с перевозкой грузов и пассажиров. При этом доступные объемы капитала не будут подвергаться резким изменениям вследствие как

большой стоимости используемых основных фондов, так и недостаточности финансовых ресурсов в отрасли для осуществления значительной вложений в них, способных кардинально повлиять на их объемы. В тоже время в результате осуществления программы реформирования могут произойти существенные изменения в структуре и объеме капитала, которые станут следствием выведения значительной части активов в конкурентный сектор;

2) прогнозирование финансовых результатов от грузовых и пассажирских перевозок. Основой генерирования финансовых потоков железнодорожного транспорта будет выступать операционный финансовый поток, в котором будут отражаться расходы и доходы от перевозочной деятельности, то есть финансовые результаты от осуществления грузовых и пассажирских перевозок. Определение прогнозных оценок финансовых результатов отрасли должно основываться на

$$FP(t) = FP_o(t) + FP_i(t) + FP_f(t) = (D_o(t) - R_o(t)) + (D_i(t) - R_i(t)) + (D_f(t) - R_f(t)), \quad (2)$$

где $FP_o(t), FP_i(t), FP_f(t)$ – финансовые потоки, связанные с операционной, инвестиционной и финансовой деятельностью отрасли, в момент времени t соответственно;

$D_o(t), D_i(t), D_f(t), R_o(t), R_i(t), R_f(t)$ – доходная и расходная части операционного, инвестиционного и финансового потоков соответственно.

Так как финансовые потоки включают не только формируемые денежные потоки, но и капитал, задействованный в процесс производства, то прогнозирование доходной и расходной частей операционного финансового потока для каждого периода времени t необходимо осуществлять, основываясь на стоимости используемого оборотного и необоротного капитала и объемах генерируемых денежных потоков.

Прогнозирование инвестиционного финансового потока должно осуществляться с учетом прогнозов как финансового результата, полученного от осуществления инвестиционной деятельности, так и потребностей в необоротном и оборотном капитале. В силу особенностей финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта (недостаточность финансовых ресурсов для ускоренного обновления необоротного капитала, невозможность осуществления финансовых инвестиций и др.) инвестиционный финансовый поток будет генерироваться только по расходам.

При прогнозировании финансового потока, связанного с финансовой деятельностью, необходимо основываться на том, что на железнодорожном транспорте он будет генерироваться только при привлечении внешних финансовых ресурсов и включать в себе как доходную (полученные ссуды и займы), так и расходную части (возврат и обслуживание ранее полученных кредитов).

Выводы и рекомендации. На основе

прогнозах, полученных на этапе 3, и предполагать формирование трех возможных сценариев их реализации: оптимистического, пессимистического и наиболее вероятного;

3) определение потребности в дополнительных финансовых ресурсах для осуществления капитальных инвестиций и инноваций должно основываться на прогнозе перевозок основных видов грузов и категорий пассажиров железнодорожным транспортом. Так как объемы перевозок зависят от спроса (объемов производства основных видов грузов и количества потенциальных пассажиров) и существующих тарифов

4) прогнозирование состава и объема финансовых потоков. Суммарный финансовый поток отрасли в каждый момент времени t ($t \in [1, T]$) будет представлять собой сумму трех его составляющих:

проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

1) финансовое прогнозирование, предшествуя финансовому планированию, является ключевым элементом изучения будущего железнодорожного транспорта в условиях повышения нестационарности и динамичности как внутренней, так и внешней его среды;

2) в условиях повышения неопределенности функционирования отрасли финансовое прогнозирование целесообразно осуществлять на основе адаптивного подхода к прогнозированию;

3) финансовое прогнозирование должно предусматривать прогнозирование финансовых потоков железнодорожного транспорта, которое целесообразно осуществлять отдельно по доходной и расходной частям. Это позволит более эффективно использовать полученные финансовые прогнозы при построении и анализе сценариев будущего, а также своевременно выявлять возникновение несбалансированности итогового финансового потока отрасли.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Финанси підприємств: Підручник / А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк та ін.; кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. – К.: КНЕУ, 2004. – 546 с.
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. Маккоен П. Финансы и бюджетирование для нефинансовых менеджеров: Практический инструментарий по построению системы бюджетирования и управлению финансами / П. Маккоен. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005 – 680 с.

6. Principles of forecasting: a handbook for researchers and practitioners / Ed. by J. Scott Armstrong. – Kluwer Academic Publishers, 2002. – 849 p.

7. Кравченко О. О. Формування інформаційної аналітичної бази при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Економічний форум. – № 4. – Луцьк: Вид-во ЛНТУ, 2012. – С. 319-329.

8. Лукашин Ю. П. Адаптивные методы краткосрочного прогнозирования временных рядов / Ю. П. Лукашин. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 416 с.: ил.

Анотация. В статье рассмотрено финансовое прогнозирование как ключевой элемент изучения будущего железнодорожного транспорта, обосновано применение адаптивного подхода к прогнозированию в условиях повышения уровня нестационарности его внутренней и внешней среды, а также предложен подход к прогнозированию финансовых потоков отрасли.

Ключевые слова: финансовое прогнозирование, прогноз, финансовый поток, железнодорожный транспорт.

Summary. The article considers the financial forecasting as a key element of railroads future exploring, is substantiated the use of an adaptive approach to forecasting in increasing unsteadiness its internal and external environment and is proposed an approach to forecasting of financial flows.

Keywords: financial forecasting, forecast, financial flow, railroads.

Рецензент д.э.н., профессор ГЭГУТ Бакаев Л.О.

Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Уткина Ю.Н.

УДК 656.2.078.8

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОДУКЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті обґрунтована необхідність постійного підвищення конкурентоспроможності продукції транспортних підприємств. Розглянуті фактори, що впливають на конкурентоспроможність, а також якість продукції, як основний напрям підвищення конкурентоспроможності транспортної продукції.

Ключові слова: конкуренція, конкурентоспроможність, транспортний ринок, транспортна продукція.

Постановка проблеми. В умовах ринкових відносин конкурентоспроможність і ефективність характеризує ступінь розвитку суспільства. Чим вище конкурентоспроможність країни, тим вище економічний ріст та життєвий рівень населення і вище економічна стабільність.

Транспортне виробництво є фундаментом ринкової економіки, від ефективної діяльності якого, залежить стійке функціонування і розвиток всіх галузей господарства, їх об'єднань та підприємств, які обслуговуються транспортом.

В умовах ринкових відносин, де існує постійна конкуренція на транспортному ринку, залізничний транспорт повинен швидко реагувати на зміну попиту на перевезення і підвищувати конкурентоспроможність шляхом покращення якості вантажних перевезень і підвищення ефективності обслуговування виробництва і населення.

Дослідженню питань розвитку конкуренції та підвищенню рівня конкурентоспроможності залізничних перевезень приділяється увага вже

багато десятиліть і є особливо актуальним в сучасній економіці.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій.

Проблемам та особливостям підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту присвячені роботи таких авторів, як Абрамова А.П., Галабурди В.Г., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Ришкова А.В., Терьошиной Н.П. [1-3].

Метою статті є обґрунтування необхідності підвищення конкурентоспроможності підприємств транспорту, що працюють в умовах ринкової економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Конкуренція на транспорті – це змагання транспортних підприємств за найкращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень і отримання максимальної вигоди, яка може бути досягнута на основі застосування сучасних більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності і швидкості переміщення вантажів та пасажирів.