

M. Zos'-Kior

USE OF ARABLE LAND AND TRANSFORMATION PROCESSES IN THE AGRARIAN SECTOR OF UKRAINIAN ECONOMY

The article explored the question most rational approaches to the use of arable land cultivated with crops while using modern technologies in crop production, allocation of normalized area under the net and engaged fallows, and further transformation of arable land to some extent in hayfields and pasture, based on advanced experience in this regard.

Key words: agrarian sector of economy, agrarian enterprises, arable land, land transformation, rational approaches, manufacturing technology.

© М. Зось-Кіор

Надійшла до редакції 22.06.2012

УДК 336.144

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПТУАЛЬНОЇ МОДЕЛІ СЦЕНАРНОГО ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ Й ПРОГНОЗУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

ОЛЬГА КРАВЧЕНКО,

кандидат економічних наук, доцент кафедри "Фінанси і кредит"

Державного економіко-технологічного університету транспорту, м. Київ

У статті розглянуто передумови розробки концептуальної моделі фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті, заснованої на сценарному підході. Запропоновано підхід до визначення структури концептуальної моделі, який передбачає відображення процесів як підготовки й розробки сценарних фінансових планів і прогнозів, так і моніторингу їх виконання і внесення необхідних корегувань.

Ключові слова: фінансове планування й прогнозування, сценарний підхід, концептуальна модель, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Основним призначенням фінансового планування в будь-якій економічній системі є ув'язка видатків, необхідних для здійснення операційної, інвестиційної й фінансової діяльності, та очікуваних доходів, а також інших джерел фінансування для реалізації стратегічних цілей розвитку системи. При цьому спосіб отримання верифікованих фінансових планів і прогнозів залежить від того, який зміст вкладається в них, а також від очікувань, із ними пов'язаних. Це є справедливим і для залізничного транспорту, який є складною виробничо-економічною системою, що генерує як вхідні, так і вихідні фінансові потоки. У процесі реалізації цього завдання фінансове планування й прогнозування на залізничному транспорті можна розглядати як динамічний процес, що здійснюється в складних умовах і передбачає необхідність урахування взаємодії множини технічних, технологічних, політичних, економічних, фінансових, соціальних та екологічних факторів, які впливають на функціонування галузі.

Труднощі опису такого процесу можуть бути значно знижені шляхом розробки адекватної концептуальної моделі реалізації сценарного фінансового планування, яка дозволить коректно описувати його властивості й спростить розуміння притаманних йому закономірностей, які є істотними для визначених цілей застосування. Крім цього, однією з найбільш корисних функцій концептуальної моделі є те, що за її допомогою можна виділяти й аналізувати параметри, які піддаються й не піддаються кількісному вимірюванню [1, р. 139].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика, пов'язана з фінансовим плануванням і прогнозуванням, знаходиться в центрі уваги провідних зарубіжних та вітчизняних учених: І. Т. Балабанова, О. М. Бандурки, І. А. Бланка, М. Д. Білик, А. Н. Жилкіної, В. В. Ковальова, Л. Н. Павлової, А. М. Поддєрьогіна, О. І. Бородіної, Р. Брейлі, Е. Грінолла, Є. Бріггема, Ч. Ф. Лі, С. Майєрса, Д. І. Фіннерті, Дж. К. Хорна та багатьох інших.

Особливий інтерес викликає поява публікацій, присвячених упровадженню бюджетування й фінансового планування в практику управління залізничним транспортом України, таких фахівців, як Л. М. Твардовська, Ю. В. Півняк, Ю. П. Труханов, В. О. Мельник, О. М. Козир та ін. У той же час необхідно відмітити, що, незважаючи на достатньо широке коло питань, яке розглянуте й уже вирішене науковцями, проблема формування концептуальної моделі фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті в умовах ринкової економіки майже не була висвітлена. Але якщо модель не розробляється, то буде майже неможливим створення в галузі ефективно системи фінансового планування й прогнозування, спроможної адекватно реагувати на виклики нестационарного й динамічного зовнішнього середовища. Тому формування концептуальної моделі фінансового планування й прогнозування є особливо актуальним в умовах реформування галузі.

Метою статті є визначення передумов розробки концептуальної моделі фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті, заснованої на сценарному підході.

Виклад основного матеріалу. Розробка концептуальної моделі повинна здійснюватися з урахуванням вимог до фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті, тобто:

1) передбачати зміни в зовнішньому середовищі, які матимуть істотний вплив на систему управління, тобто на галузь;

2) урахувати внутрішні можливості галузі змінювати свою структуру в процесі реформування або впливати на параметри зовнішнього середовища для нівелювання дестабілізуючих впливів;

3) забезпечувати вироблення адекватних фінансових планів, які, з одного боку, сприятимуть нормальному здійсненню операційної, інвестиційної та фінансової діяльності галузі, а з іншого боку, дозволять зводити до мінімуму дію дестабілізуючих чинників;

4) адекватно реагувати на зміни в зовнішньому або внутрішньому середовищі галузі шляхом своєчасного внесення змін до фінансових планів як окремих структурних підрозділів, так і галузі в цілому.

Розробку концептуальної моделі сценарного фінансового планування необхідно засновувати на виділенні її предметної області. У науковій літературі пропонуються й описуються різні підходи до виділення предметної області (*scope conditions* - SC) сценарного планування, яку можна визначити як частину реального світу, на яку поширюватиметься дія сценарного фінансового планування й прогнозування. Перш за все, відмінності в підходах виникають через різну спрямованість сценарного аналізу, яка впливає із цілей вивчення майбутнього. При здійсненні сценарного планування завжди чітко визначається його "орієнтація", тобто предметна область: зовнішнє чи внутрішнє середовище організації або галузі як визначальний чинник підвищення ефективності функціонування в умовах невизначеного майбутнього.

Фінансові плани й прогнози на залізничному транспорті є відображенням стратегії розвитку галузі й виступають інструментом управління її фінансово-економічною діяльністю в умовах реформування як системи управління окремими структурними підроз-

ділами й галуззю в цілому, так і взаємовідносин із зовнішнім середовищем, що призводить до необхідності врахування потенційно можливих змін, тому що процес реформування передбачає зміни як в існуючій системі управління галуззю, так і у взаєминах з інституціональним середовищем, яке визначає умови здійснення її діяльності. Отже, одназначна орієнтація на зовнішнє чи внутрішнє середовище галузі при здійсненні сценарного фінансового планування й прогнозування може призводити до значних прорахунків і втрат у майбутньому. У той же час, як було показано в [2], визначальні чинники для системи фінансового планування й прогнозування формуються в основному особливостями здійснення виробничої та фінансово-економічної діяльності галузі.

Наслідком цього є двоїстий характер предметної області сценарного фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті, яка може розглядатися як область, що є об'єктом:

1) управління (галузь і сукупність її структурних підрозділів);

2) дослідження (галузь як сукупність фінансово-економічних і виробничих процесів і зовнішнє середовище, що впливає на функціонування галузі через множини інститутів).

Двоїстість предметної області сценарного фінансового планування й прогнозування, а також його специфіка на залізничному транспорті визначають і характер його реалізації. Залежно від мети і завдань дослідження можна розрізнити пасивне й активне сценарне планування [3, 4]. У результаті реалізації пасивного сценарного планування будуть формуватися сценарії, що описують майбутнє без урахування можливості впливу економічної системи на стан зовнішнього середовища, тобто розробляються сценарії, що моделюють зміну поведінки системи як відповідь на зміни в зовнішньому оточенні.

Активне сценарне планування передбачає врахування можливостей впливу економічної системи на зовнішнє середовище. При цьому активні сценарії можуть розглядатися як привабливі, тобто такі, що характеризують поведінку системи відповідно до застосованих "розумних" управляючих впливів, які визначаються як поточним станом системи, так і її зовнішнім середовищем, а також особами, що приймають рішення.

З точки зору реалізації фінансового планування й прогнозування сценарії можуть використовуватися як інструменти аналізу альтернативних варіантів розвитку ситуації при заданих цільових умовах в умовах невизначеності. Крім цього, фінансові плани й прогнози не можуть виступати "активними" інструментами управління як виробничою й фінансово-економічною діяльністю галузі, так і зовнішнім середовищем. Це можна пояснити такими причинами:

1) фінансове планування й прогнозування здійснюється на основі розробленої стратегії розвитку галузі й може розглядатися як один з інструментів, що забезпечують її реалізацію в майбутньому;

2) специфічність продукції залізничного транспорту, яка є послугою з переміщення вантажів і пасажирів, отже, інтенсивність пасажирообігу, вантажообігу і, як наслідок, генерування вхідних і вихідних фінансових потоків галузі практично повністю визначається, з одного боку, ефективністю функціону-

вання інших галузей національної економіки, а з іншого боку, їх бажанням і можливістю використувувати залізничний транспорт в якості перевізника своєї продукції;

3) специфіка взаємодії залізничного транспорту із зовнішнім середовищем: більшість аспектів, що визначають його фінансово-економічну діяльність (тарифи, порядок використання нерозподіленого прибутку, податки, надання соціальних пільг тощо), визначаються інституційним середовищем із застосуванням державного регулювання.

Отже, при формуванні концептуальної моделі сценарного фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті необхідно орієнтуватися на пасивний підхід до сценарного планування. Тоді предметну область сценарного планування й прогнозування необхідно розглядати як об'єкт дослідження. Ґрунтуючись на принципі сценарного підходу "майбутнє через минуле", який передбачає, що еволюція об'єкта дослідження (як галузі, так і зовнішнього середовища) у будь-який момент часу значною мірою визначається передісторією їх розвитку та взаємовідносинами між окремими елементами [5], можна описати модель предметної області фінансового планування й прогнозування через таку сукупність параметрів:

$$SC(t) = \langle V(t-2), E(t), C(t-1), y, u, h, t \rangle, (1)$$

де $V(t-2) = \{v_i(t-2)\}$ - множина вхідних параметрів предметної області, що формуються внутрішнім і зовнішнім середовищем галузі; $E(t) = \{e_j(t)\}$ - множина вихідних параметрів предметної області (показників виробничої й фінансово-економічної діяльності галузі та окремих структурних підрозділів, а також параметрів зовнішнього середовища), на основі яких будуть розроблятися фінансові прогнози й плани для залізничного транспорту; $C(t-1) = \{c_j(t-1)\}$ - множина можливих станів предметної області, тобто множина сценаріїв, що розробляються для здійснення фінансового планування й прогнозування; y - сімейство реакцій предметної області на вхідні параметри; u - сімейство функцій переходу станів предметної області; h - сімейство функцій, що характеризують реакцію одного елемента предметної області залежно від зміни іншого, тобто зміни на залізничному транспорті як реакція на виклики зовнішнього середовища й навапи; t - період часу.

Множина вхідних параметрів предметної області сценарного планування й прогнозування $V(t-2)$ повинна формуватися на основі розробленої та затвердженої стратегії розвитку галузі, контрольно-аналітичних даних про її функціонування в попередні періоди часу, інформації про доступні джерела фінансових ресурсів, обмеження й умови, що накладаються зовнішнім середовищем та ін.

Предметна область сценарного планування й прогнозування повинна реалізовувати відображення множини $V(t-2)$ у множину $E(t)$ через розробку певної кількості сценаріїв $C(t-1)$, формування яких можна подати як функціонал такого вигляду:

$$C(t-1) = f(V(t-2), S_z(t-1), Y_z(t-1), Y_e(t-1), t), (2)$$

де $S_z(t-1)$ - параметри функціонування залізничного транспорту, що відображають особливості кругообігу ресурсів у системі (склад і структура активів \Rightarrow генерування вхідних і вихідних фінансових потоків \Rightarrow фінансові результати \Rightarrow обсяги та напрями інвестиційної діяльності); $Y_z(t-1)$ - сукупність існуючих тенденцій зміни виробничих і фінансово-економічних аспектів функціонування залізничного транспорту; $Y_e(t-1)$ - сукупність виявлених тенденцій зміни параметрів зовнішнього середовища, які є ключовими факторами для розвитку галузі.

Оскільки розробка системи сценарного фінансового планування й прогнозування ґрунтується на постулаті про еволюційний розвиток зовнішнього середовища та залізничного транспорту, то предметну область необхідно розглядати як таку динамічну систему, що $SC(t) \subset V(t-2) \times E(t)$, для якої будуть існувати три сімейства відображень:

1) сімейство реакцій предметної області на вхідні параметри:

$$y = f(V(t-2), C(t-1), t) = [y(t): V(t-2) \times C(t-1) \rightarrow E(t)]$$

2) сімейство функцій переходу станів системи:

$$u = f(C(t), V(t+1), t) = [u(t, t+1): C(t) \times V(t+1) \rightarrow C'(t+1)]$$

де $C'(t+1)$ - відкоригований сценарій майбутнього;

3) сімейство функцій, що характеризують реакцію одного елемента предметної області залежно від зміни іншого:

$$h = f(y(t), u(t+1), t) = [h(t, t+1) = y(t) \times u(t+1) \rightarrow y(t+1)]$$

Сімейства відображень y , u і h будуть повністю описувати тенденції та взаємодії, що існують у внутрішньому й зовнішньому середовищі галузі, які знайдуть своє відображення в розроблених сценаріях і, згодом, у прогнозах, на основі яких буде здійснюватися фінансове планування.

Дослідження предметної області при сценарному аналізі та подальша побудова фінансових планів і прогнозів передбачає реалізацію певної групи дій із загальним фокусом для отримання необхідного результату. При цьому процес сценарного планування може бути деталізований тією мірою, якою це необхідно й доцільно. У літературі, присвяченій теорії й практиці сценарного планування, виділяють від 3 до 12 етапів реалізації сценарного планування, які можна розглядати як перелік певних контрольних питань або дій, що необхідно здійснювати при розробці сценаріїв майбутнього [6-9 та ін.].

Існує інший підхід до сценарного планування, який пропонує реалізацію трьох послідовних етапів сценарного аналізу: передмодельного, модельного й постмодельного [10 та ін.]. Здійснення передмодельного етапу передбачає формування масиви даних, необхідних для подальшої розробки сценаріїв, і включає підготовку теоретичної та інформаційно-аналітичної бази сценарного планування, отриманої в процесі змістовного й формального дослідження виробничо-економічної системи та її оточення. Метою здійснення модельного етапу є ство-

рення моделі, яка дозволить виробляти достовірні й реалістичні прогнози, що характеризують можливі варіанти розвитку майбутнього, тобто сценарії. Змістовна інтерпретація отриманих результатів сценарного планування й вироблення адекватних управлінських рішень повинна здійснюватися на постмодельному етапі.

Основним недоліком названих підходів до здійснення сценарного планування є те, що вони розглядають його у відриві від власне процесу планування й прогнозування в корпораціях і не пропонують механізмів урахування результатів реалізації сценаріїв при розробці стратегічних, довгострокових або оперативних планів.

Однак сценарне фінансове планування й прогнозування на залізничному транспорті повинне охоплювати весь комплекс дій від формування обліково-аналітичної та прогнозовної інформації до моніторингу реалізації та подальшого корегування розроблених сценарних фінансових планів і прогнозів. Тому видається доцільним виділення трьох модулів у моделі сценарного фінансового планування й прогнозування на залізничному транспорті.

Модуль 1. Теоретична підготовка до сценарного фінансового планування й прогнозування, яка повинна включати вивчення внутрішнього й зовнішнього середовища галузі, формування множини "рушійних" сил, формування множини сценаріїв майбутнього й розробку фінансової стратегії галузі як відображення стратегії розвитку залізничного транспорту.

Модуль 2. Здійснення фінансового планування й прогнозування, яке буде передбачати побудову множини прогнозів показників виробничої й фінансово-економічної діяльності галузі, розробку, узгодження й упровадження фінансових планів як для структурних підрозділів, так і галузі в цілому.

Модуль 3. Моніторинг та оцінка реалізації фінансових планів, які будуть включати як відстеження й діагностику виникнення відхилень показників фінансових планів і прогнозів, основних індикаторів зовнішнього середовища, так і розробку практичних заходів щодо корегування фінансових планів галузі або самого процесу фінансового планування й прогнозування.

Висновок

На основі проведеного дослідження можна зробити висновки.

1. Розробка концептуальної моделі сценарного

фінансового планування на залізничному транспорті повинна ґрунтуватися на його цілях особливостях організації та необхідному й очікуваному результаті.

2. Концептуальна модель сценарного фінансового планування й прогнозування повинна включати три модулі, у яких має бути відображений процес підготовки, розробки, упровадження, моніторингу і внесення за необхідністю корегувань у відповідну частину фінансового плану або в сам процес фінансового планування, що дозволить використовувати його як технологію планування й прогнозування фінансової діяльності галузі і як механізм своєчасної реакції на виклики зовнішнього й внутрішнього середовища.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Margoluis R. Using conceptual models as a planning and evaluation tool in conservation / R. Margoluis, C. Stem, N. Salafsky, M. Brown // *Evaluation and Program Planning*. - 2009. - № 32. - P. 138-147.
2. Кравченко О. О. Системний підхід до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Зб. наук. праць ДЕУТ, серія "Економіка і управління". - 2012. - Вип. 19. - С. 107-117.
3. Гейман О. А. Теоретические аспекты сценарного моделирования развития регионов / О. А. Гейман // *Економіка промисловості*. - 2009. - № 48 (5). - С. 14-18.
4. Теоретические основы и модели долгосрочного макроэкономического прогнозирования / [под ред. Ю. В. Яковца]. - М. : МФК, 2004. - 296 с.
5. Кравченко О. О. Принципы сценарного фінансового планування на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. - 2012. - № 38. - С. 313-319.
6. 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.
7. 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.
8. Рингланд Дж. Сценарное планирование для разработки бизнес-стратегии / Дж. Рингланд. - М. : Диалектика, 2008. - 560 с.
9. Hodgson A. Strategic Thinking with Scenarios / A. Hodgson [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://tony@decisionintegrity.co.uk>.
10. Механизмы и модели управления кризисными ситуациями : [монография] / [под ред. Т. С. Клебановой]. - Харьков : ИД "ИНЖЭК", 2007. - 200 с.

О. Kravchenko

PREREQUISITES OF CREATION CONCEPTUAL MODEL OF SCENARIO FINANCIAL PLANNING AND FORECASTING IN RAILROADS

The article deals with the prerequisites of development conceptual model of financial planning and forecasting in railroads based in scenario approach. Is offered an approach to determining the structure of the conceptual model, which involves mapping processes as training and development scenario financial plans and forecasts, and so monitoring their performance and make necessary adjustments.

Key words: financial planning and forecasting, scenario approach, conceptual model, railroads.

© О. Кравченко

Надійшла до редакції 25.06.2012