

СУР [2, с. 308], тобто необхідності оцінки кожної переміщуваної товарної партії на предмет можливого порушення митного законодавства.

Висновки. Сьогодні однозначне тлумачення митного ризику відсутнє. Наприклад, у Європейському Союзі під митним ризиком розуміють імовірність існування перепон, які перешкоджатимуть вжиттю заходів Співтовариства чи національних заходів стосовно поводження митниць із товарами. У США вважається, що митний ризик (ризик вищого ступеня) настає тоді, коли існують вантажні чи контейнерні відправки, стосовно яких або недостатньо інформації, або тактична розвідка надала дані, що свідчать про них як про відправки підвищеного ризику, у тому числі визнані такими за методикою бальної оцінки ризиків [8, с. 164].

Управління ризиками в митній службі – основний базисний принцип сучасних методів митного контролю, що дозволяє оптимально використовувати ресурси митних органів, не зменшуючи ефективності їх роботи, і звільняє більшість учасників ЗЕД від надмірного контролю.

Сьогодні в контексті активізації дій із реформування діяльності митних органів та досягнення якісно нового рівня реалізації митної політики слід зазначити, що зміщення акцентів у національній практиці митного регулювання перебуває у площині змін світового масштабу.

Одним із основних напрямів докорінної трансформації роботи митних органів, пріоритетів їх діяльності, максимального наближення митного законодавства України до

митного законодавства країн ЄС є спрощення митного контролю (але не за рахунок якості). Цього можна досягти, запровадивши у практику митного контролю системи аналізу та керування ризиками, створення списків «білих підприємств» – учасників ЗЕД, введення системи електронного декларування і перенесення акценту митного контролю та перевірки законності зовнішньоекономічної операції від моменту безпосереднього проведення на більш пізній час – застосування так званого методу «митного аудиту».

Література

1. Управління фінансовими ризиками держави [Електронний ресурс] // Віче: Журнал Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://www.viche.info/journal/921/>
2. Книшук О. О. Законодавче регулювання митного постаудиту відповідно до норм Митного кодексу України [Електронний ресурс] / О. О. Книшук, Ю. М. Білан. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/11_NPE_2012/Pravo
3. Бобрижна Г. В. Аналіз зарубіжного досвіду управління митними ризиками в системі гарантування економічної безпеки / Г.В. Бобрижна // Вісник Академії митної служби України. Серія: «Державне управління». – 2012. – № 1(6). – С. 78–83.
4. Вдосконалення системи управління ризиками в митній службі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://knowledge.allbest.ru/custom/2c0b65635a2ac68b4c53b89521216c36_2.html
5. Люнкерер Я. Нидерланды: работа на основе анализа рисков / Ян Люнкерер // Митна справа. – 2000. – № 6. – С. 66–69.
6. Standardized framework for Risk management in the customs administrations of the EU, 2007 [Electronic resource] / Access mode : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/framework_doc.pdf
7. Labuda J. Risk management and You [Electronic resource] / J. Labuda. – Access mode : <http://www.customs.gov/custoday/dec2000/risk.htm>
8. Закон Верховної Ради України № 8130-д «Про внесення змін до Митного кодексу України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2674>

Стаття надійшла до редакції 1 листопада 2012 року

УДК 336.144

О. А. Кравченко,
кандидат економічних наук, доцент кафедри «Фінанси и кредит»
Государственного экономико-технологического
университета транспорта (Киев)
Olik1973@mail.ru

КОНСТРУИРОВАНИЕ СЦЕНАРИЕВ БУДУЩЕГО КАК ОСНОВА ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ НЕСТАЦИОНАРНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СРЕДЫ

В статье рассмотрено применение сценарного подхода к изучению будущего при осуществлении финансового планирования в условиях повышения нестационарности экономической среды. Предложена и обоснована методика конструирования сценариев будущего как основы финансового планирования на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: сценарий будущего, финансовое планирование, нестационарная экономическая среда, железнодорожный транспорт.

О. О. Кравченко
КОНСТРУЮВАННЯ СЦЕНАРІЇВ МАЙБУТЬОГО
ЯК ОСНОВА ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ
В УМОВАХ НЕСТАЦІОНАРНОГО
ЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА

У статті розглянуто застосування сценарного підходу до вивчення майбутнього при здійсненні фінансового планування в умовах підвищення нестационарності економічного середовища. Запропоновано та обґрунтовано методику конструювання сценаріїв майбутнього як основи фінансового планування на залізничному транспорті.

Ключові слова: сценарій майбутнього, фінансове планування, нестационарне економічне середовище, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Лауреат Нобелевской премии М. Миллер отмечал, что только тактики для решения определенных проблем (прежде всего, планирования устойчивого развития экономических систем) недостаточно,

O. A. Kravchenko
CONSTRUCTING OF THE FUTURE SCENARIOS
AS A BASIS OF FINANCIAL PLANNING
IN UNSTEADY ECONOMIC
ENVIRONMENT

In this article the application of the scenario approach to the study of the future in the implementation of financial planning in the context of economic environment nonstationarity rising is considered. The author has also proposed and justified a method of future scenarios constructing as a basis for financial planning in railway transport.

Key words: future scenarios, financial planning, nonstationary economic environment, railway transport.

необходим инструмент, в значительной степени ориентированный на перспективу. В условиях повышения неопределенности и нестационарности экономической среды традиционные подходы и методы планирования, в том



числе финансового, основанные на уже выявленных закономерностях развития явлений и процессов, не позволяют использовать их в качестве эффективных инструментов, обеспечивающих получение реальных и практически реализуемых планов. Это является справедливым для всех видов финансовых планов: стратегических, долгосрочных, краткосрочных, а также бюджетов. Как следствие, значительно снизилась эффективность финансового планирования как инструмента управления финансово-экономической деятельностью любой производственно-экономической системы (предприятия или отрасли), в том числе и железнодорожного транспорта. Поэтому проблема разработки и внедрения инструментов финансового планирования, основанных на использовании неформальных методов анализа, является очень актуальной.

Анализ последних исследований и публикаций.

Финансовое планирование как направление научно-практических исследований находится в центре внимания ведущих отечественных ученых – А. М. Поддерегина, М. Д. Билык [1], В. С. Марцина [2], российского автора И. Т. Балабанова [3], а также зарубежных исследователей – Р. Брейли (*R. A. Brealey*), С. Майерса (*S. C. Myers*) [4], М. А. Поукока (*M. A. Pucock*), А. Х. Тейлора (*A. H. Taylor*) [5], Дж. К. Хорна (*J. C. Van Horne*) [6] и многих других.

Однако необходимо отметить, что большинство научных публикаций посвящено или общетеоретическим вопросам внедрения финансового планирования и бюджетирования в практику предприятий различных форм собственности, или методическим и организационным аспектам учета влияния рыночных факторов, что не способствует эффективности его реализации в условиях нестационарной экономической среды. Такой подход к финансовому планированию и прогнозированию представляется неправильным, поэтому необходимо дальнейшее усовершенствование инструментария, что будет способствовать повышению привлекательности финансового планирования, качества получаемых планов и прогнозов.

В качестве такого инструмента можно использовать сценарный анализ будущего (сценарное планирование), методологические основы которого были сформированы в публикациях П. Шварца (*P. Schwartz*) [7], П. Вака (*P. Wack*) [8], П. Шумейкера (*P. J. H. Schoemaker*) [9], М. Годе (*M. Godet*) [10], К. ван дер Хейдена (*K. van der Heijden*) [11] и других исследователей. Применение данного подхода позволит не только изучать будущее в условиях повышения неопределенности и динамичности внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта, но и осуществлять финансовое планирование с учетом потенциально возможных изменений объемов и интенсивности

генерирования денежных потоков отрасли в долгосрочной перспективе, совместимости различных видов неопределенностей, а также использования всевозможных комбинаций экономико-математических моделей и эвристических методов [12].

Цель статьи – рассмотрение методических вопросов конструирования сценариев будущего как основы финансового планирования на железнодорожном транспорте в условиях нестационарной экономической среды.

Основные результаты исследования. Сценарный анализ при осуществлении финансового планирования на железнодорожном транспорте необходимо рассматривать как инструмент упорядочения имеющихся представлений о возможных условиях его функционирования в будущем, при которых принятые решения окажутся правильными, то есть способствующими повышению эффективности производственной и финансово-экономической деятельности отрасли как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе. При этом конструирование сценариев будущего будет «...частью процесса саморефлексии: понимания себя и своих предубеждений, выявления того, что важно, а также восприятия того, куда надо поместить ваше внимание... Чтобы добиться этого, необходим постоянный приток богатой и разнообразной информации, дающей пищу для размышлений...» [7, р. 59]. Следовательно, конструирование сценариев будущего должно основываться на ментальной модели железнодорожного транспорта, сформированной информационной аналитической базе, а также системе допущений и ограничений, задаваемой для сценарного анализа, что позволит определить множество параметров финансового планирования на (рис. 1).

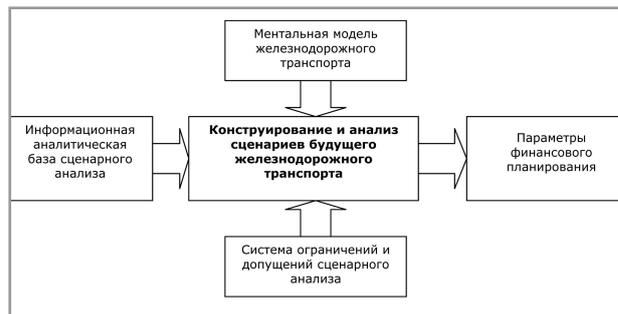


Рис. 1. Концептуальная модель сценарного анализа как основа финансового планирования

Источник: Авторская разработка

Тогда конструирование и анализ сценариев будущего железнодорожного транспорта будет предполагать последовательную реализацию трех основных этапов:

- 1) выделение и анализ множества предопределенных элементов и ключевых неопределенностей будущего отрасли;
- 2) осуществление финансового прогнозирования как ключевого элемента сценарного анализа;
- 3) конструирование сценариев будущего как основы финансового планирования.

Выделение множества предопределенных элементов и ключевых неопределенностей будущего железнодорожного транспорта (этап 1) должен основываться на анализе прошлых и текущих тенденций в производственной и финансово-экономической деятельности отрасли, а также ее внешнем окружении. Анализ, проведенный в [13], позволил определить ряд ключевых неопределенностей и предопределенных элементов для железнодорожного транспорта (табл.).

Выделенные ключевые неопределенности и предопределенные элементы характеризуются множеством факторов, которые их формируют. Данные факторы являются разнородными по своей

Таблица Ключевые неопределенности и предопределенные элементы для железнодорожного транспорта		
Среда формирования	Ключевые неопределенности	Предопределенные элементы
Внутренняя среда	<p>Реформирование железнодорожного транспорта, которое отразится на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ценообразовании на грузовые и пассажирские перевозки; 2) финансовой стратегии как ключевой составляющей стратегии развития отрасли; 3) состоянии основных фондов как отражении технических возможностей отрасли 	<p>Количественные характеристики инфраструктуры железнодорожного транспорта (совокупность ее объектов и элементов)</p>
Внешняя среда	<p>Спрос на услуги отрасли, формируемый такими факторами, как:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) объемы производства продукции, которая относится к основным видам перевозимых грузов; 2) количество потенциальных пассажиров 	Отсутствуют

Источник: Авторская разработка

природе и будут оказывать различное по направлению и силе воздействие на функционирование отрасли. Следовательно, этап 1 конструирования сценариев будущего при осуществлении финансового планирования должен предусматривать реализацию двух последовательных процедур:

1) анализа взаимного влияния факторов, формирующих ключевые неопределенности и предопределенные элементы;

2) анализа уровня неопределенности, связанного с динамикой изменений этих факторов в будущем.

Вместе с тем, сценарии будущего железнодорожного транспорта нельзя представлять в виде простой комбинации факторов, формирующих предопределенные элементы и ключевые неопределенности, так как факторы, характеризующие внешнюю и внутреннюю среду отрасли, могут оказывать как явное, так и скрытое влияние друг на друга. Игнорирование такого влияния приведет к составлению некорректных сценариев будущего, на основе которых в дальнейшем будут генерироваться нереальные финансовые потоки, разрабатываться «невыполнимые» финансовые планы и прогнозы. Как следствие, может снизиться финансовая устойчивость и платежеспособность отрасли, дестабилизироваться ее производственно-экономическая деятельность. Поэтому формирование комбинаций факторов для дальнейшей разработки сценариев должно происходить осознанно, с учетом существующего взаимодействия между ними. В качестве метода анализа такого взаимодействия можно использовать «диаграммы обратной связи» [14] или «карты системы» [15], которые будут показывать основные элементы ментальной модели железнодорожного транспорта и их соединения, то есть позволят выявить и отобразить существующие взаимосвязи между факторами, формирующими ключевые неопределенности и предопределенные элементы.

Вторая процедура анализа факторов внешней и внутренней среды отрасли предполагает их ранжирование по степени неопределенности. Реализация этой процедуры представляется не только необходимой, но и обязательной. Это можно объяснить тем, что в условиях повышения неопределенности функционирования железнодорожного транспорта, вызываемой как процессом его реформирования, так и динамичностью и нестационарностью внешней среды, ключевые неопределенности имеют различный уровень риска, что по-разному будет отражаться на достоверности разрабатываемых сценариев будущего.

Анализ и ранжирование факторов, характеризующих ключевые неопределенности и предопределенные элементы, представляется целесообразным проводить на основе определения степени неопределенности факторов [16]. Это позволит не только более четко представить степень неопределенности, соответствующую отдельным факторам, но и выделить те из них, состояния которых могут быть предсказаны и, как следствие, запланированы с достаточной степенью точности. Тогда в качестве основы для ранжирования факторов внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта могут быть использованы диаграммы неопределенностей будущего, горизонтальная ось которых будет определяться уровнем неопределенности, а вертикальная ось – уровнем его влияния на эффективность сценарного финансового планирования и прогнозирования (рис. 2).

Использование диаграмм неопределенностей будущего также позволит для каждого фактора, характеризующего ключевые неопределенности и предопределенные элементы, в зависимости от квадранта, к которому он будет отнесен, определять степень влияния уровня его неопределенности на достоверность сценариев будущего отрасли и, как следствие, на эффективность финансового планирования на железнодорожном транспорте.

Прогнозирование будущих состояний факторов, определяющих изменения ключевых неопределенностей и предопределенных элементов внешней и внутрен-

ней среды отрасли (этап 2) как в краткосрочной, так и долгосрочной перспективе, представляется не только необходимым, но и обязательным. При этом основой прогнозирования должны быть формальные экономико-статистические методы. Выбор конкретного метода прогнозирования должен основываться на требованиях к финансовому планированию в условиях нестационарной внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта. Таким образом, выбранный метод будет обеспечивать:

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, что потребует применения относительно несложных математических процедур.

Реализация подхода, удовлетворяющего данным требованиям, подразумевает использование адаптивных методов прогнозирования (например, модель Хольта).

Полученные прогнозные оценки факторов будут использоваться в качестве основы для финансового прогнозирования, предполагающего последовательную реализацию следующих этапов:

1) прогнозирование доступных объемов оборотного и необоротного капитала железнодорожного транспорта;

2) прогнозирование финансовых результатов осуществления грузовых и пассажирских перевозок;

3) определение потребности в дополнительных финансовых ресурсах для осуществления капитальных инвестиций и инноваций;

4) прогнозирование состава и объема финансовых потоков;

5) определение прогнозных показателей финансовой отчетности.

Конструирование сценариев будущего железнодорожного транспорта как основы финансового планирования (этап 3) является достаточно сложной и трудоемкой работой, поскольку они должны одновременно соответствовать таким «разнонаправленным» условиям [17, с. 254], как:

1) актуальность: в сценариях будущего должны отражаться текущие обстоятельства и проблемы, а также существующие представления об объекте сценарного анализа (железнодорожном транспорте), то есть его ментальная модель;

2) новаторство: определение неявных проблем и тенденций, а также критическое рассмотрение сложившейся ментальной модели отрасли и процессов в ней протекающих;

3) правдоподобие: сценарии будущего должны быть логичными и основываться на имеющихся данных об ос-

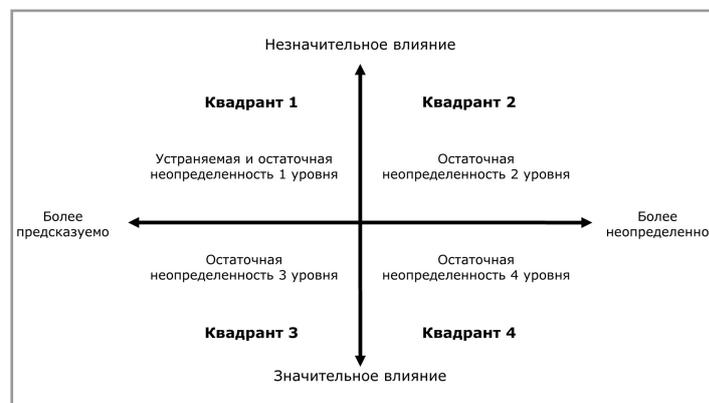


Рис. 2. Диаграмма распределения неопределенностей будущего
Источник: Авторская разработка

бенностях формирования финансовых потоков как отражении закономерностей и взаимосвязей производственной и финансово-экономической деятельности отрасли, а также влияния внешней среды. Кроме этого, они должны способствовать улучшению понимания эволюционных процессов;

4) четкость, то есть ясность, понятность, а также заповидаемость разрабатываемых сценариев будущего.

Целью реализации данного этапа является комплексное изучение будущего железнодорожного транспорта путем создания совокупности историй (сценариев) как основы последующего финансового планирования.

Конструирование сценариев будущего, удовлетворяющих описанным выше требованиям, невозможно путем наивной перспективной экстраполяции сложившихся тенденций и автоматического использования полученных прогнозных значений, характеризующих возможное изменение выделенных факторов. Поэтому представляется целесообразной реализация следующих этапов, предполагающих комплексное использование количественных и качественных методов анализа:

1) формирование множества возможных исходов ключевых переменных и предопределенных элементов с учетом влияния факторов их определяющих, что будет предполагать определение нескольких потенциально возможных альтернатив будущего;

2) комбинирование ключевых неопределенностей и конструирование сценариев будущего железнодорожного транспорта.

На основе комбинирования пессимистических и оптимистических вариантов реализации ключевых неопределенностей, характеризующих как внешнюю, так и внутреннюю среду железнодорожного транспорта, представляется возможным описание и анализ четырех вариантов будущего:

1) пессимистический: наихудший из возможных, который может стать реальностью при одновременной отрицательной реализации обеих ключевых неопределенностей, то есть при снижении спроса на перевозки и, как следствие, доходов отрасли при сохранении существующей практики управления железнодорожным транспортом;

2) текущий: сохранение существующих тенденций, то есть достаточно высокого и стабильного спроса на услуги отрасли при отсутствии действенного ее реформирования;

3) оптимистический: наилучший из возможных, который может стать реальностью при одновременной положительной реализации обеих ключевых неопределенностей;

4) конкурентный: предусматривает потерю конкурентных позиций на рынке грузовых и пассажирских перевозок при достаточно успешной реализации программы реформирования отрасли.

Для дальнейшего финансового планирования конструирование сценариев будущего должно предполагать вербальное и количественное описание возможных результатов их реализации для определения как объемов и ритмичности генерирования различных финансовых потоков отрасли, так и практической реализуемости ее финансовой стратегии, сохранения финансовой устойчивости и платежеспособности. Поэтому представляется необходимым использование инструментария имитационного моделирования для получения количественных результатов, характеризующих реализацию конкретного сценария в будущем, путем «проигрывания» разработанной модели. При этом имитационная модель отрасли должна быть отражением отраслевых потоковых схем, а также особенностей их формирования.

Выводы. Проведенное исследование показало, что конструирование сценариев будущего может использоваться как основа финансового планирования на железнодорожном транспорте в условиях нестационарной экономической среды. При этом сценарии должны основываться не только на выделении ключевых неопределенностей и предопределенных элементов, характеризую-

ющих внешнюю и внутреннюю среду отрасли, но и предполагать проведение углубленного анализа формирующих их факторов.

Применение сценарного анализа позволит также сформировать множество параметров финансового планирования, удовлетворяющих следующим требованиям:

1) в качестве ограничивающих условий могут выступать только показатели, которые будут иметь одинаковые параметры для всех разработанных тенденций, что позволит значительно уменьшить количество возможных значений показателей, формирующих финансовые потоки отрасли, то есть более четко выделить область возможных значений и, следовательно, снизить уровень неопределенности будущего;

2) в качестве оптимальной необходимо принимать такую стратегию, последствия реализации которой будут благоприятными при любом сценарии будущего отрасли, что позволит «предусмотреть» в финансовых планах возможность появления дестабилизирующих тенденций во внешней и внутренней среде отрасли.

Литература

1. Фінанси підприємств / [А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк та ін.] ; кер. кол. авт. і наук. ред. А. М. Поддєрьогін. – К. : КНЕУ, 2004. – 546 с.
2. Марцин В. С. Планування як основна складова процесу фінансової діяльності / В. С. Марцин // Фінанси України. – 2008. – № 4. – С. 23–31.
3. Балабанов И. Г. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта / И. Г. Балабанов. – 2-е изд., доп. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 208 с.
4. Брейли Р. Принципы корпоративных финансов / Р. Брейли, С. Майерс. – М. : ОЛИМП-БИЗНЕС, 1997. – 1120 с.
5. Финансовое планирование и контроль / Под ред. М. А. Поукока, А. Х. Тейлора. – 2-е изд. – М. : Инфра-М, 1996. – 480 с.
6. Хорн Дж. К. Основы управления финансами / Дж. К. Хорн. – М. : Финансы и статистика, 1996. – 383 с.
7. Schwartz P. The art of the long view / P. Schwartz. – New York : Currency Doubleday, 1991. – 274 p.
8. Wack P. Scenarios, shooting the rapids / P. Wack // Harvard Business Review. – 1985. – November/December. – P. 139–150.
9. Schoemaker P. J. H. Scenario planning: a tool for strategic thinking / P. J. H. Schoemaker // Sloan Management Review. – 1995. – Vol. 36 (2). – P. 25–40.
10. Godet M. Creating futures: scenario planning as a strategic management tool / M. Godet. – London : Economica, 2006. – 269 p.
11. Heijzen van der K. Scenarios: the art of strategic conversation / K. van der Heijzen. – New York : John Wiley & Sons Limited, 1996. – 306 p.
12. Кравченко О. О. Передумови використання сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 37 – X. : Вид-во УкрДАЗТ. – С. 140–144.
13. Кравченко О. О. Формування інформаційної аналітичної бази при сценарному фінансовому плануванні і прогнозуванні на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Економічний форум. – 2012. – № 4. – Луцьк : Вид-во ЛНТУ. – С. 319–329.
14. Sterman J. D. Business dynamics: system thinking and modeling for a complex world / J. D. Sterman. – Irwin : McGraw-Hill, 2000. – 982 p.
15. Senge P. The fifth discipline: The art and practice of the learning organization / P. Senge. – New York : Currency Doubleday, 1990. – 424 p.
16. Кравченко О. О. Аналіз ризиків фінансового планування на залізничному транспорті / О. О. Кравченко // Схід. – 2012. – № 1(115). – С. 57–61.
17. Рингланд Дж. Сценарное планирование для разработки бизнес-стратегии / Дж. Рингланд. – М. : И. Д. Вильямс, 2008. – 560 с.

Стаття надійшла до редакції 2 листопада 2012 року