

Анотація. Рассмотрен вопрос оценки имущественных прав пользования недвижимостью, используемой для размещения оборудования связи, но специально не назначенной для этого. Разработан методический подход к оценке таких имущественных прав, который является комбинацией доходного и затратного методических подходов к оценке. Подход заключается в капитализации предельного дохода, генерируемого таким имущественным правом, который определяется из условия равенства текущей стоимости денежных потоков при использовании объекта оценки и собственном строительстве сооружения для размещения оборудования связи.

Ключевые слова: оценка имущества, имущественные права, недвижимость, доходный методический подход, затратный методический подход, аренда.

Summary. The question of assessment of property rights to use property that is used to house communications equipment, but not specifically designated for this purpose. Developed a methodical approach to assessing such property rights, which is a combination of income and costly technical approaches to the assessment. The approach is to limit the capitalization of income generated by such a property right, which is determined by equating the present value of cash flows using the object's own assessment and construction of buildings to house communication equipment.

Keywords: property appraisal, property rights, property, income methodical approach, cost methodical approach, hire.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ ім.ак.Лазаряна Бараш Ю.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*

УДК 332.32

РЕГІОНАЛЬНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ЗАВДАННЯ РЕГУЛЮВАННЯ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Розкрито системне бачення проблем функціонування та завдань регулювання регіонального ринку транспортних послуг в аспекті забезпечення економічного розвитку регіонів країни.

Ключові слова: послуга, регіон, етапи, завдання, транспорт, система.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розвиток транспортної інфраструктури та формування ринку транспортних послуг в Україні є найважливішими завданнями найближчого майбутнього. Від їх рішення багато в чому залежить розвиток всієї економіки та її окремих галузей.

Транспортні послуги, зберігаючи загальні властивості послуг, приймають специфічний вид відносин обміну з урахуванням особливостей діяльності по переміщенню в просторі і часі вантажів і пасажирів, виконанню операцій по їх підготовці до переміщення та здачі одержувачу. Асортимент транспортних послуг надзвичайно широкий і зростає разом з попитом. Однак попит на послуги багато в чому визначається властивостями послуги, кон'юнктурою ринку, і обумовлює специфічні особливості процесів виробництва та реалізації послуг. Транспортні послуги, як і інші види послуг, володіють основними властивостями: нематеріальні, неподільні, неоднакові, нетривалі в часі і просторі, нерівномірні.

Дослідження регіонального ринку транспортних послуг і розробка методів управління його розвитком важливі не тільки для

вивчення пропонованих на ринку транспортних послуг, їх властивостей, кількості, якості та інших параметрів. Більш важливими для дослідження є загальні закони, закономірності, тенденції, особливості, пропорції формування ринкового середовища, процеси функціонування і розвитку ринку, його кон'юнктури, структура, фактори, які визначають стійкість ринкових процесів і відносин. Особливо актуальними подібні дослідження є для територіальних утворень.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження ринку транспортних послуг достатньо розповсюджені і пов'язані з виникненням ринкових відносин на транспорті. Серед наукових праць в цьому напрямку можна відзначити роботи Бережного В. І., Бойко О.В., Чернявської Т.А., Фатюха Н.Г. та інших [1-4]. Поважно ставлячись до результатів наукового пошуку цих авторів, все ж таки автор статті бажає висловити власну точку зору на питання вирішення проблем функціонування та розвитку регіонального ринку транспортних послуг.

Метою статті є розкриття системного бачення проблем функціонування та завдань регулювання регіонального ринку транспортних послуг в аспекті забезпечення економічного

розвитку регіонів країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок транспортних послуг має особливу сутність, зумовлену приналежністю особливого кінцевого об'єкта ринкових відносин – транспортної послуги, яка відрізняється від інших об'єктів ринкових відносин (товарів чи послуг) інших ринків за такою системою ознак, як: нематеріальний характер, неможливість накопичення і зберігання, унікальністю за своїм місцем та роллю в суспільному виробництві, особливою технологією виробництва тощо [2]. Транспортні послуги можуть належати як до сфери виробничого споживання (послуги вантажного транспорту), так і до сфери особистого споживання (послуги пасажирського транспорту). На думку Бойко О.В., ринок транспортних послуг – це регульована сукупність економічних відносин між фізичними та юридичними особами – суб'єктами різних типів і форм власності та господарювання в межах окремих країн і світового господарства з приводу організації та купівлі-продажу транспортних послуг, де остаточно визначається їх ціна, співвідношення попиту й пропозиції. Це галузевий ринок, який також відображає специфічні техніко-економічні відносини (транспортна специфіка ринку) в окремих регіонах, пов'язану з різними формами суспільного поділу праці та підсистему організаційно-економічних відносин – дослідження ринку та організацію процесу купівлі транспортної послуги, яка є особливим об'єктом ринкових відносин відмінним від інших об'єктів за системою ознак – нематеріальний характер, нерозривність процесів виробництва і споживання, неможливість накопичення і зберігання, унікальний за своїм місцем та роллю в суспільному виробництві, притаманні господарюючим суб'єктам лише даного ринку засоби виробництва та предмети праці, унікальна технологія виробництва.

Як стверджує Чернявська Т.А., ринок транспортних послуг, як і будь-який інший ринок, є економічною системою, має механізм саморегулювання; є досконалою моделлю ранніх етапів розвитку ринку і його рушійною силою є конкуренція; формою існування – рівновага. Такий ринок необхідно розглядати не просто як систему, а як складну систему, що постійно розвивається та схильна до впливу оточення. Ринок транспортних послуг, який має механізм саморегулювання, повинен регулюватися, і виконавцем цієї функції є держава; регулювання ринку транспортних послуг має здійснюватися при вирішенні проблеми рівноваги, стійкості і саморегуляції ринку на підставі досліджень його економічної динаміки [3].

В. І. Бережної та В. А. Фурсов говорять про необхідність формування цивілізаційного ринку транспортних послуг, який є сучасним ефективно працюючим ринком транспортних

послуг, механізмом товароруку, який представляє собою систему узгоджених дій учасників ринку, яка забезпечує переміщення товару від виробника до споживача [1]. Вченими запропонована синергетична концепція формування і розвитку ринку, яка базується на принципах спрямованої самоорганізації складних нелінійних динамічних систем. У цій концепції розвиток ринку розглядається як еволюційний перехід від одного нестійкого стану до іншого з можливим виникненням динамічного хаосу, а ринкові структури виникають як результат самоорганізації з хаотичних нерівноважних станів. Функціонування ринку транспортних послуг як складної відкритої нелінійної системи, на думку В. І. Бережної та В. А. Фурсова, має наступні ознаки і властивості: неравновесність, наявність зворотних зв'язків, перехідних явищ та дисипативних процесів, еволюцію. В межах синергетичних уявлень, розвиток регіонального ринку транспортних послуг являє собою якісну зміну його структури та функціонування за рахунок кооперативної взаємодії вхідних у нього компонентів. Цей ринок являє собою певну цілісність, у якій періоди спокійного розвитку, коли відбувається поступове накопичення незначних змін, перериваються різкими якісними стрибками, періодом біфуркацій, які суттєво змінюють як властивості, так і структуру ринкової системи, і вона переходить з однієї траєкторії розвитку на іншу [1]. Як стверджує Фатюха Н.Г., ця траєкторія визначається такими показниками, як: 1) показники перевезення вантажів та пасажирів; 2) показники експлуатаційної діяльності транспорту та використання рухомого складу; 3) показники наявності, стану, руху та використання основних засобів транспортних підприємств; 4) показники наявності, стану, руху та робочої сили та використання робочого часу; 5) показники наявності, стану, руху та використання матеріально-технічних ресурсів; фінансові показники [4].

Враховуючи достатньо велику кількість досліджень стосовно проблем розвитку регіонального ринку транспортних послуг, вважаємо за необхідне висловити авторську позицію з цього приводу.

Ринок - це механізм взаємодії покупців, заснований на дії ринкових законів і принципів. Основні ознаки ринку транспортних послуг у якості економічної системи:

1) система ринку складається з елементів: виробників транспортних послуг, клієнтів, постачальників, посередників, держави та ін.;

2) елементи системи ринку взаємопов'язані і взаємозалежні, система зв'язків перебуває в постійному динамічному русі. Основні групи зв'язків: матеріальні (поставки матеріальних ресурсів і техніки); фінансові (операції з

грошовими ресурсами); комерційні (продаж послуг); інформаційні (передача відомостей, обмін даними);

3) система ринку має складну структуру - учасники ринку кількісно різноманітні;

4) система ринку проявляє основні властивості систем: прямого і зворотного зв'язку, стабільності, адаптації, самоорганізації, ієрархічності, різноманітності, нестаціонарності.

Формування ефективного регіонального ринку транспортних послуг стає одним з найважливіших напрямків регіонального економічного прогресу. В останні роки відбувається трансформація механізму управління транспортною галуззю, змінюються вимоги до інструментів і методів управління регіональним ринком транспортних послуг, зростає роль транспорту (транспортних витрат) в економіці країни та її регіонів, здійсненні структурної перебудови, оптимізації територіального поділу праці та розміщенні виробництва. Саме тому регіональний ринок транспортних послуг як складну просторову відкриту соціально-економічну систему можна уявити в складі трьох підсистем:

1) просторова система, що включає сукупність локальних, регіональних і загальнонаціональних ринків, на яких надаються послуги різних видів транспорту;

2) сфера господарської діяльності, що об'єднує підприємства галузі, вертикально інтегрованої за стадіями відтворювального процесу - переміщення вантажів і пасажирів у регіоні;

3) підсистеми (елемент) системи територіальних ринків, що складається з ринку праці, капіталу, засобів виробництва і споживчого ринку.

Сукупність цих підсистем дозволяє визначити регіональний ринок транспортних послуг у вигляді складної та динамічної системи, яка ієрархічно та просторово організована, функціонує в межах певної території, де взаємодіють суб'єкти ринку з урахуванням характерних територіальних особливостей розвитку економіки в цілому та різних видів транспорту, зокрема.

Метою створення, функціонування і розвитку регіонального ринку транспортних послуг є найбільш повне задоволення транспортних потреб регіону при гармонійному розвитку транспорту та ефективності економіки регіону в загальній структурі економіки. Регіональні ринки транспортних послуг можуть стати каталізатором динаміки економічного розвитку певної території та національної економіки, потужним, надійним джерелом фінансування, основою розвитку інших сфер і видів господарської діяльності, так як забезпечують переміщення товарних мас і

прискорюють оборот фінансових ресурсів.

Системний підхід до розуміння регіонального ринку транспортних послуг дозволяє виокремити у її складі певні елементи, якими є суб'єкти господарювання, що здійснюють транспортні, експедиційні, логістичні та інші послуги, між якими встановлюються стійкі зв'язки. Системними ознаками такого ринку є: 1) цілеспрямованість (забезпечення, сприяння успішному функціонуванню регіональної економіки); 2) ієрархічність (наявність підсистем, елементів взаємозв'язків і взаємозалежностей між ними); 3) різноманітність (різноманітність структурного складу і функціональних елементів); 4) відкритість (можливість входу і виходу структурних одиниць); 5) унікальність (оригінальність, відмінність від інших аналогічних ринкових систем); 6) певна самостійність окремих структурних елементів (суб'єктів господарювання, учасників ринку); 7) багатоаспектність функціонування і результатів (безліч видів послуг і різноманітний ефект); 8) динамічність (висока ступінь кількісних і якісних змін); 9) здатність до самоорганізації та саморозвитку (здатність змінювати свій склад і властивості під впливом змін у навколишньому середовищі, схильність до нововведень); 10) багатокритеріальність оцінок ефективності.

Еволюція ринку транспортних послуг охоплює три етапи:

1) формування, тобто надання необхідної форми економічним взаємовідносинам між учасниками ринку, а також між державою і учасниками ринку, що дозволяє досягти поставленої мети;

2) функціонування, тобто стабільне відтворення процесів ринку транспортних послуг і забезпечення умов їх нормального перебігу. Функціонування забезпечує економічний результат при сформованій формі і визначає: статику ринку, його стан в момент часу і динаміку, зміну станів і форми за період часу. Як процес, функціонування сильно залежить від особливостей виробництва транспортних послуг і початкових умов формування ринкових відносин;

3) розвиток, тобто необоротна, спрямована, закономірна зміна, в результаті якої виникає новий якісний стан ринку транспортних послуг. Як етап, розвиток характеризується нестабільністю умов і зміною форм ринку транспортних послуг. Як процес являє собою накопичення потенціалу більш високої якості ринкових відносин і має деяку циклічність. Урахування цих моментів дозволяє правильно визначити напрями й пріоритети розвитку, мобілізувати і максимально використовувати можливості і ресурси не тільки організації, але і самоорганізації, прораховуючи ефекти, наслідки й результати прийнятих рішень.

На сьогоднішній час проблеми економічний, організаційно-управлінський та регіонального ринку транспортних послуг мають техніко-технологічний характер (табл. 1).

Таблиця 1

Проблеми функціонування регіонального ринку транспортних послуг

Група	Проблема
Економічні	недостатньо швидке оновлення основних фондів всіх видів транспорту
	високі темпи зростання цін на паливо та інші матеріально-технічні ресурси
	недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, стимулюючих виділення інвестицій на розвиток транспорту
	високий рівень податкового навантаження суб'єктів ринку транспортних послуг
	низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному та внутрішньому ринках транспортних послуг
	спад виробництва в вантажоформуючих галузях економіки
Організаційно-управлінські	низький рівень міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку ринку транспортних послуг
	слабкий ступінь використання вигоди географічного положення і можливостей транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів
	нерациональне використання ресурсів і низька ефективність транспортних засобів
	низька швидкість руху товару і вантажообігу на ринку транспортних послуг
	низький рівень підготовки менеджменту до роботи в умовах жорсткої конкуренції
	втрачені функції держави по управлінню суб'єктами транспорту у сфері формування ринку транспортних послуг
Технічно-технологічні	низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки
	повільне вдосконалення транспортних технологій і недостатня їх ув'язка з виробничими, торговими, складськими технологіями
	істотне перевищення міжнародних екологічних стандартів негативного впливу транспорту на оточуюче середовище
	технічний рівень стану транспортної інфраструктури і виробничо-технічної бази транспорту не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг

Метою регулювання на етапі формування регіонального ринку транспортних послуг стає найбільш повне задоволення транспортних потреб території при створенні рівних і сприятливих умов для здійснення торгівлі транспортними послугами в географічних межах регіону, створення його єдиного транспортного простору, динамічної інтеграції ринку регіону в національний та світовий ринки транспортних послуг, за умови досягнення значущих соціально-економічних результатів. Реалізація і досягнення поставленої мети регулювання регіонального ринку транспортних послуг потребує вирішення наступних завдань:

- формування умов і передумов функціонування ринку на основі регулювання прав власності;
- регулювання структури регіонального ринку транспортних послуг відповідно до регіональної економічної політики, метою якої є сприяння розвитку потенціалу учасників, зростання їх доходів, забезпечення найкращого використання існуючих технологій і свободи для користувачів у виборі бажаних видів транспортних послуг за кількістю та якістю;
- формування і вдосконалення механізму регулювання регіонального ринку транспортних послуг, заснованого на використанні найбільш дієвих економічних важелів: приватної власності, цін, доходів, податків, інвестицій, державного та інших

видів фінансування, (бюджетне і кредитно-грошове регулювання);

- формування і розвиток організаційного механізму управління галуззю в регіоні, що дозволяє здійснювати державне регулювання транспортної діяльності, умов виробництва, просування і продажу транспортних послуг, заснованого на створенні відповідної правової бази. Забезпечення виконання всіма учасниками ринку встановлених «правил гри» при збереженні умов високої ділової активності;
- формування набору і гнучка адаптація методів державного регулювання до мінливих умов ринку, серед яких: ліцензування, сертифікація, контроль якості, кредитування, часткове фінансування, державне замовлення, регулювання ціноутворення та конкуренції, інституційна підтримка малого бізнесу, фінансовий контроль;
- формування і розвиток системи регіонального маркетингу та моніторингу регіонального ринку транспортних послуг як елемента процесу регулювання попиту на транспортні послуги;
- розробка регіональної політики розвитку регіонального ринку транспортних послуг, спрямованої на збалансований розвиток і економічне зростання, фінансову стабілізацію і стабілізацію цін, забезпечення всіх видів безпеки учасників ринку;
- розробка системи показників діагностики, аналізу стану і мінливості поведінки

регіонального ринку транспортних послуг, умов і закономірностей формування та зміни кон'юнктури. Обґрунтування критерію та показників результативності ринку і використання його синергетичного потенціалу;

– визначення специфіки економіки регіону, її впливу на регулювання і розвиток регіонального ринку транспортних послуг;

– регулювання основних процесів регіонального ринку транспортних послуг, що мають характер рушійних сил розвитку;

– формування регіональних баз даних, інтегрованих в державну та міждержавну інформаційну систему, які містять інформацію про учасників ринку, кількість та структуру транспортних засобів тощо;

– координація зусиль учасників по забезпеченню розвитку єдиного інформаційного простору регіону та впровадженню сучасних телекомунікаційних технологій;

– розробка цільових програм і системи заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання матеріально-технічного, технологічного, інноваційного, інформаційного, кадрового потенціалу учасників ринку, прискорення науково-технічного, технологічного, інноваційного прогресу, умов покращення діяльності учасників ринку;

– узгодження дій і координації діяльності учасників ринку для підвищення взаємодії видів транспорту, регулювання стабільності транспортної системи регіону та забезпечення мобільності потоків вантажів і пасажирів тощо.

Метою регулювання регіонального ринку транспортних послуг на етапі функціонування та розвитку має стати створення «цивілізованого ринку транспортних послуг», основними критеріями якого можуть бути: висока якість надаваних послуг, кооперація ресурсів і дій учасників ринку, співпраця, а не боротьба між ними; висока інформативність та результативність ринку, як системи, яка прискорює економічні процеси в регіоні. Безумовно, цивілізований ринок неможливий без створення високотехнологічної матеріальної основи у вигляді транспортної мережі регіону, парку транспортних засобів, механізмів та обладнання, а також необхідних для цього інвестицій. Особливу роль у формуванні цивілізаційного ринку мають зіграти транспортно-логістичні комплекси (табл. 2). Етапами реалізації регіональних програм розвитку цих комплексів мають бути:

1) розробка цільових програм, фінансування яких має бути здійснено як з регіональних бюджетів, так і коштів господарюючих суб'єктів, які реалізують транспортні та логістичні послуги в регіонах з урахуванням своїх інтересів;

2) інтеграція програм розвитку регіональних систем транспорту та логістики в профільні державні програми. Їх фінансування має здійснюватися як з регіональних, так і державного бюджетів;

3) інтеграція регіональних програм в міжнародні програми та проекти, які передбачають розвиток транспорту і логістики.

Таблиця 2

Класифікація типів транспортно-логістичних комплексів

Типи транспортно-логістичних комплексів	Пакети, що надаються транспортних послуг
1. Логістичні центри крупних транспортних компаній	Орієнтовані на формування комплексних пакетів транспортно-логістичних послуг на базі своїх власних транспортних послуг з метою їх більш ефективного просування на ринку за рахунок прямої взаємодії з постачальниками товарів
2. Сітові транспортно-логістичні центри крупних компаній	Орієнтовані на формування комплексних пакетів транспортно-логістичних послуг на базі контрактації зовнішніх постачальників транспортних, логістичних і супутніх послуг, необхідних для здійснення поставок товарів на умовах «від дверей до дверей», «все включено» і «точно в строк», шляхом відбору найбільш конкурентноздатних постачальників на оптимальних маршрутах
3. Територіальні транспортно-логістичні комплекси	Орієнтовані на створення конкурентноздатних умов транспортно-логістичного обслуговування поставок товарів на конкретній території для залучення товарних потоків на маршрути через вказану територію
4. Регіональний синергетичний транспортно-логістичний комплекс	Орієнтований на формування інтегрованих пакетів транспортних послуг. Створення єдиної регіональної інформаційно-довідкової транспортно-логістичної системи за видами діяльності з урахуванням синергетичного ефекту. Моніторинг реалізації регіональної транспортно-логістичної системи.

Висновки. Таким чином, основою економічного розвитку економіки регіонів України є формування та цивілізаційне функціонування регіонального ринку транспортних послуг.

Різноманітність, масштабність проблем, які мають місце та негативно впливають на економічні, організаційно-управлінські та технічні аспекти його функціонування дозволили автору визначитися з

основними напрямками їх усунення, які визначено в даній статті.

Режим доступу:
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.,