

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМУ
СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЦИОНАЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА
СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**THE SOUND FUNCTIONING OF THE STRATEGIC
PLANNING TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

Анотація. У статті визначена проблема відсутності системного підходу до стратегічного планування транспортної інфраструктури в умовах ринкового господарювання. Розриті методологічні засади формування механізму стратегічного планування з урахуванням раціонального використання ресурсів та впливу факторів зовнішнього середовища.

Аннотация. В статье определена проблема отсутствия системного подхода к стратегическому планированию транспортной инфраструктуры в условиях рыночного хозяйствования. Разрыты методологические основы формирования механизма стратегического планирования с учетом рационального использования ресурсов и влияния факторов внешней среды.

Summary. In this article the problem of lack of a systematic approach to strategic planning of transport infrastructure in a market economy. Plundered methodological principles of formation mechanism of strategic planning based on sustainable use of resources and the influence of environmental factors.

Механізм стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури вміщує технологічні процедури та правила формування стратегічного плану, а також ті основні елементи, які своєю взаємодією виражають як сутність планово-розрахункових обґрунтувань досягнення необхідної (бажаної) економічної й соціальної результативності у стратегічному періоді часу, так і можливість протистояти досить істотним негативним впливам, насамперед факторів зовнішнього середовища, на соціально-економічний розвиток транспортної інфраструктури. Такими елементами механізму стратегічного планування є загальна (базова) й окремі (функціональні) стратегії досягнення поставленої мети перед транспортною інфраструктурою, що вживає заходів для їх реалізації в період часу впливу факторів нестабільного зовнішнього середовища.

Основними факторами впливу макросередовища на розвиток транспортної інфраструктури в невизначеному часі можуть бути не тільки істотні зміни кон'юнктури ринку транспортних послуг і спеціалізованих її видів, але й нормативно-правове регламентування функціонування об'єктів і в цілому транспортної інфраструктури в умовах посткризової економіки, а також глобалізації й прискорення перебігу світових економічних процесів під впливом створюваних нововведень та їх впровадження у виробництво й сферу послуг [1].

Формування й раціоналізація взаємодії елементного складу механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури необхідні, тому що екстраполяційним способом неможливо передбачити в конкретний період часу істотний і нерідко раптовий негативний вплив факторів зовнішнього середовища [2...4]. Разом із цим елементна взаємодія в рамках створюваного механізму стратегічного планування за умов значних змін зовнішнього та внутрішнього середовища має забезпечувати: одержання найбільшої величини балансового прибутку, що відповідає як інтересам транспортної інфраструктури, так і національного господарства в цілому; установа рівності та збалансованості розвитку; підвищення рівня конкурентоспроможності послуг, продукції й усієї транспортної інфраструктури; підвищення рівня об'єктивності планово-розрахункових обґрунтувань, ресурсних і організаційних можливостей досягати необхідних економічних і соціальних результатів за значного негативного впливу факторів зовнішнього середовища, а також внутрішніх економічних і структурно-організаційних змін під впливом зростання рівня інноваційності поточного функціонування й майбутнього розвитку транспортної інфраструктури [5...8].

Разом із цим технологічні процедури створення стратегічного плану соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури мають і таку особливість, як високий рівень інноваційності, що потребує обґрунтованого формулювання конкретних положень і етапів стратегічного розвитку транспортної інфраструктури на основі всебічної інформації про функціонування транспортної системи, визначення найбільш імовірних (очікуваних) і необхідних економічних і соціальних результатів у процесі досягнення стратегічної мети [9].

Наявність особливостей у здійсненні технологічних процедур формування стратегічного плану, як ми вважаємо, визначає доцільність внесення відповідних змін (коригувань) у розміри ресурсного забезпечення, цільову спрямованість і часову етапність досягнення орієнтирів результативності соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури. При цьому можливі зміни у формулюванні місії, мети, стратегій розвитку транспортної інфраструктури.

Метою даної роботи є визначення та прогнозування шляхів розвитку транспортної інфраструктури України в умовах посткризової економіки.

Рационалізація взаємодії елементів механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури (рис. 1), на нашу думку, може бути забезпечена логіко-вербальним, аналітичним обґрунтуванням, системним аналізом у процесі формування елементів і включення кількісних параметрів їх взаємодії в цільову орієнтацію транспортної інфраструктури на досягнення необхідних (бажаних) економічних і соціальних результатів розвитку, ефективності транспортного виробництва у стратегічному періоді часу.



Рисунок 1 – Схема взаємодії елементів досягнення економічних і соціальних результатів механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури (авторська розробка)

Додержання традиційних технологічних процедур і правил формування стратегічного плану розвитку транспортної інфраструктури (блок 1, рис. 1) і реалізація його основних розділів як один з елементних складових механізму стратегічного планування є не тільки необхідним початково-підготовчим етапом, але й постійно діючим інструментарієм урахування особливостей використання процедур і коригування традиційних правил формування й реалізації стратегічного плану (блок 1.3, рис. 1).

Вважаємо, що основними традиційними правилами й вимогами до формування стратегічного плану є:

- експертне подання менеджерами суб'єкта господарювання, національного комплексу прогнозування соціального й економічного розвитку на середньо- і довгостроковий періоди часу;
- переконаність менеджерів (керівників) і персоналу транспортної інфраструктури в доцільності стратегічного планування й реальності його реалізації за умов раптових та істотних впливів зовнішнього та внутрішнього середовищ;
- бажання персоналу й менеджерів досягати в перспективному (стратегічному) періоді часу високих економічних і соціальних результатів, ефективності ресурсоспоживання в процесі здійснення стратегій розвитку транспортної інфраструктури;
- складання й додержання послідовності формування розділів стратегічного плану і їх здійснення у стратегічному періоді часу;
- регулярний моніторинг та аналіз стану зовнішнього й внутрішнього середовища, урахування їх результатів у реалізованих базовій (загальній) і окремих (функціональних) стратегіях розвитку транспортної інфраструктури;
- перевірка відповідності фактичного досягнення економічних і соціальних результатів з планованими орієнтирами й здійснення конкретних ресурсозабезпечувальних заходів у рамках стратегій для приведення у відповідність фактичних і планових результатів, ефективності розвитку суб'єкта господарювання, галузей і комплексів і в цілому національної економіки [10,11];
- визначення й досягнення стратегічної мети соціально-економічного розвитку на основі системного аналізу необхідного ресурсозабезпечення й використання наявних трудових, інформаційних, природних, фінансових ресурсів, основних фондів, матеріальних елементів оборотних коштів.

На думку автора, технологічна послідовність складання стратегічного плану розвитку транспортної інфраструктури має передбачати в ранжованому порядку:

- визначення стратегічного бачення розвитку транспортної інфраструктури на основі логіко-вербальних і експертно-прогностичних звітів про національний транспортний комплекс у стратегічному періоді, концептуально виходячи з оптимістичних сценарних розрахунків експертів-фахівців, що спираються на свій практичний досвід у даній сфері й на інтуїтивні передчуття;
- формулювання призначення (місії) транспортної інфраструктури, що являє собою виконання її соціальної й економічної ролі відповідно до власних інтересів у процесі підприємницької діяльності й інтересів учасників ринку, що формують попит та пропонування на транспортні послуги й товари;
- визначення стратегічної мети, досягнення якої можливе на ресурсозабезпечувальній основі за допомогою здійснення комплексу заходів різної спрямованості в умовах найбільш імовірного й значного впливу факторів зовнішнього середовища на поточне функціонування, перспективний і стратегічний розвиток окремих суб'єктів господарювання, структурних складових і в цілому національної транспортної інфраструктури;
- аналіз впливу факторів зовнішнього й внутрішнього середовища на поточне функціонування й середньостроковий розвиток транспортної інфраструктури, за результатами аналізу уточнюється цільова орієнтація розвитку транспортної інфраструктури, коригується комплекс заходів різного характеру в рамках реалізованих стратегій для усунення або локалізації наявних негативних тенденцій;
- формування загальної й окремих (функціональних) стратегій (блок 3.1 і 3.2, рис. 1), що визначають відповідно загальний характер розвитку і його економічну, соціальну, структурно-організаційну, науково-інноваційну, фінансово-інвестиційну, маркетингову спрямованість;
- реалізацію стратегії соціально-економічного розвитку структурних складових і в цілому транспортної інфраструктури з метою досягнення необхідних (бажаних) економічних і соціальних

результатів рівня ефективності використання всіх видів ресурсів, збереження наявного або посідання лідерського місця на ринку транспортних послуг;

– здійснення контролю над реалізацією стратегій і прийняттям рішень про зміну або коригування загальної (базової) й окремих (функціональних) стратегій розвитку транспортної інфраструктури в умовах впливу факторів макро- і мікросередовища у невизначеному часі.

Послідовність формування елементного складу механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури має бути тісно пов'язана з додержанням технології їх змістового наповнення й раціоналізації взаємодії один з одним. Так, наприклад, змістова наповненість такого елемента, як стратегічне бачення (блок 1.1, рис. 1), має реалізовуватись у процесі генерування пропозицій провідними менеджерами транспортної інфраструктури, що репрезентують державний рівень управління. При цьому об'єктивне формування стратегічного бачення, на наш погляд, можливе на основі: експертного встановлення перспективних напрямів діяльності, необхідного рівня якості, вартісних обсягів надання транспортних послуг, визначення розмірів ресурсозабезпечувальної і науково-інноваційної бази соціально-економічного розвитку, що дозволяє успішно конкурувати на відповідних сегментах ринку транспортних послуг, конкретизації наявних і нових видів послуг, продукції в рамках транспортної інфраструктури, її структурних складових і окремих суб'єктів господарювання у стратегічному періоді часу, обґрунтування реальних можливостей ефективно використовувати всі складові ресурсного потенціалу в період реалізації стратегічного плану.

Формулювання призначення (місії) транспортної інфраструктури (блок 1.2, рис. 1) переважно відображає причинно-наслідковий взаємозв'язок його економічних і соціальних інтересів із зовнішнім і внутрішнім середовищем у процесі поточного функціонування й перспективного соціально-економічного розвитку. На нашу думку, воно може впливати на сприйняття й засвоєння персоналом транспортної інфраструктури встановлюваної цільової стратегічної орієнтації розвитку в довгостроковому періоді часу, на підготовку до досягнення необхідних економічних і соціальних результатів розвитку відповідно до наявного рівня кваліфікації персоналу.

Тому вважаємо, що раціональна елементна взаємодія сформульованої й адаптованої персоналом місії стосовно до стратегічної мети розвитку транспортної інфраструктури можлива на основі: урахування особливостей транспортної інфраструктури економічного, маркетингового, фінансового, соціального характеру; наявного ресурсного потенціалу, що забезпечує балансову відповідність розв'язуваних соціально-економічних завдань зі стратегічною метою розвитку транспортної інфраструктури; застосування обґрунтованих методів управління транспортною інфраструктурою; використання результатів аналізу зовнішнього середовища.

Запропонована автором основа раціоналізації взаємозв'язків і взаємодії призначення (місії) з усіма іншими елементами механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури пояснюється тим, що такого роду взаємообумовленість сприяє: конкретизації видів діяльності; підвищенню міри об'єктивності досягнення необхідних економічних і соціальних результатів у довгостроковому періоді часу; уточненню займаного сегмента на ринку послуг, товарів і місця серед професійних учасників ринку послуг; підвищенню міри інноваційності технологій виробничо-господарської діяльності транспортної інфраструктури; обґрунтованості стійких видів діяльності, напрямів розвитку транспортної інфраструктури.

Слід також зазначити, що процедури і правила об'єктивного формування стратегічного бачення, змістового наповнення, формулювання і сприйняття у стратегічному плані призначення (місії) транспортної інфраструктури нерозривно пов'язані з урахуванням особливостей застосування технологічних процедур (блок 1.3, рис. 1). Ці особливості полягають у тому, що їх здійснюють кваліфіковані фахівці, управлінський персонал стратегічної перспективи, що визначають не тільки розвиток транспортної інфраструктури, але й ресурсні можливості досягати накреслених або необхідних результативних меж соціально-економічного розвитку згідно зі сформульованими ними стратегічним баченням і призначенням транспортної інфраструктури на експертно-прогностичній основі.

Раціональне використання елементної взаємодії механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури значною мірою залежить від реалізованої стратегічної її мети (блок 2.1, рис. 1), що орієнтує об'єкт планування на досягнення необхідної соціальної й економічної результативності, на підвищення темпів економічного зростання в майбутньому (середньостроковому) періоді часу.

Стратегічна мета розвитку транспортної інфраструктури, що виражається в логіко-вербальній формі як перетворення транспортної інфраструктури протягом 2011—2020 років за темпами

економічного зростання на лідера серед інших структурних складників виробничої й соціальної інфраструктур, має бути конкретизована кількісною формою результативності розвитку [12].

Так, наприклад, раціоналізації елементної взаємодії сформованого механізму стратегічного планування, підвищенню ефективності використання ресурсів транспортного комплексу може сприяти обґрунтоване й ресурсозабезпечене установаження щорічних приростів від 8 до 10 % вартості реалізованих послуг і продукції. При цьому орган планування розвитку транспортного комплексу у своїх обґрунтуваннях реального досягнення результативності може виходити не тільки з наявних розмірів свого ресурсного потенціалу, але й з можливості додаткового залучення необхідних ресурсів матеріально-технічного й фінансово-інвестиційного забезпечення, підвищення ефективності транспортного виробництва.

У складі здійснених суб'єктом управління транспортною інфраструктурою заходів і дій з забезпечення економічної й соціальної результативності стратегічного планування домінантним за значенням є аналіз впливу зовнішніх і внутрішніх факторів (блок 2.2, рис. 1) на соціально-економічний розвиток транспортної інфраструктури.

Зовнішніми факторами впливу на поточне функціонування й стратегічний розвиток транспортної інфраструктури є:

— високі темпи зростання обсягів зовнішньої торгівлі, що викликають необхідність модернізації й будівництва нових автомобільних, залізничних, аеродромних, морських та річкових комунікацій;

— інтеграційні та глобалізаційні процеси щодо активізації участі національного господарства України у світовій економіці виражаються у створенні й забезпеченні діяльності міжнародних транспортних коридорів, у здійсненні транзитних перевезень, підвищенні рівня конкурентоспроможності транспортних послуг;

— виникнення загроз для національної безпеки вимагає розвитку транспортного господарства з урахуванням пріоритетів національної безпеки, підвищення рівня антитерористичної безпеки на всіх видах транспорту.

Зовнішні фактори впливу на стратегічний розвиток транспортного комплексу можуть діяти як потенційні з високою мірою ймовірності їх настання в невизначеному часі, які істотно знижують ресурсні, організаційні й фінансово-інвестиційні можливості досягати необхідних (бажаних) або обґрунтовано встановлюваних економічних і соціальних результатів у довгостроковому періоді часу.

Вплив факторів макросередовища також може виявлятися й на ринку транспортних послуг, де значні зміни кон'юнктури можливі за рахунок іноземних професійних учасників даного ринку, що надають транспортні послуги більш високої якості й прийнятної ціни для різних груп споживачів.

Вплив зовнішніх факторів на розвиток транспортного комплексу України, що виражається в кількісній формі споживання всіх видів ресурсів, змінах загального й окремих рівнів ефективності транспортного виробництва, має враховуватися під час формування стратегічних планів розвитку транспортної інфраструктури на державному рівні, включаючи рівень муніципальних утворень. При цьому розвиток транспортної інфраструктури в середньо- і довгостроковій перспективі має відображатись не тільки у формулюванні й практичній спрямованості концептуальних положень досягнення високих економічних і соціальних результатів проектного інвестування в основний капітал, але й у рамках державних цільових програм модернізації, відновленні окремих об'єктів і в цілому транспортної інфраструктури країни.

Вплив внутрішніх факторів на стратегічне планування розвитку транспортної інфраструктури, на думку автора, значною мірою може виявлятися у процесі:

— забезпечення адміністративної й соціальної єдності країни, розвитку ринку праці, що вимагають відновлення й модернізації магістрального пасажирського транспорту;

— формування єдиного економічного простору на основі усунення зайвих адміністративних регламентацій у системі транспортних комунікацій;

— збільшення рівня рухливості громадян і рівня їх автомобілізації, що диктують необхідність випереджального розвитку автодорожньої мережі;

— зростання рівня урбанізації й пов'язаної з ним необхідності розвитку суспільного пасажирського транспорту;

— екстенсивного використання природних ресурсів, що визначають рівні екологічності й енергозбереження – пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури;

- розвитку транспортної інфраструктури й продуктивних сил для створення рівних умов доступності для всіх учасників ринку – споживачів транспортних послуг;
- підвищення рівня інноваційності транспортних технологій і транспортної техніки;
- реалізації запропонованих вимог власників транспортних засобів до підвищення безпеки дорожнього руху.

Кожний з установлених зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на результативність стратегічного планування управління транспортною інфраструктурою, на наш погляд, має бути ранжований з метою визначення пріоритетності здійснення комплексу необхідних ресурсозабезпечувальних заходів у рамках ухвалених стратегій, цільових програм або в індивідуальному порядку для приведення у стан рівноваги зростаючих попиту та пропонування транспортних послуг, усунення наявних і запобігання виникненню негативних тенденцій і факторів впливу мікро- та макросередовища в поточному і стратегічному періодах часу.

Разом із цим вплив зовнішніх і внутрішніх факторів на розвиток транспортної інфраструктури (блок 2.2, рис. 1) потрібно встановлювати в кількісних формах економіко-математичними способами за наявності звітних даних про розвиток транспортної інфраструктури, її окремих суб'єктів господарювання і структурних складових, а також методами експертних оцінок, що визначають міру впливу того чи іншого фактора зовнішнього та внутрішнього середовища на зміну основних економічних результатів діяльності транспортної інфраструктури. За підсумками економічного аналізу потрібно сформулювати й реалізовувати комплекс заходів економічної, фінансової, інноваційної, структурно-організаційної, маркетингової спрямованості, які сприяють позитивним і усувають або локалізують негативні тенденції поточного функціонування й соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури.

Отже, аналіз внутрішнього середовища транспортної інфраструктури України свідчить про необхідність зростання пасажирообороту, кількості перевезених пасажирів, сумарних доходів, про зниження витрат з перевезення вантажів і пасажирів усіма видами транспорту. При цьому в середньостроковому періоді з метою підвищення рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури необхідно суттєво підвищити рівень ефективності (рентабельності) основних і оборотних фондів як через зниження вартості основних і оборотних фондів, їх модернізацію й відновлення, так і через усунення збитків від перевезень вантажів і пасажирів транспортом за допомогою підвищення темпів зростання доходів і зниження загальних витрат на споживані ресурси в процесі перевезень вантажів і пасажирів.

Реалізація загальної й індивідуальних (функціональних) стратегій, що входять до комплексу заходів і дій з забезпечення стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, на думку автора, має супроводжуватися:

- вивченням конкретних груп споживачів транспортних послуг з різними вимогами до їхньої якості й обсягів споживання;
- наявністю ресурсних можливостей до диверсифікованості послуг, їх диференціації за ціною надання;
- інтенсифікацією використання наявного науково-інноваційного потенціалу, створенням нововведень та їх впровадженням у транспортну інфраструктуру;
- наявністю й своєчасним використанням інформації про конкурентів на ринку транспортних послуг з метою досягнення переваги над конкурентами за якістю й ціною послуг, продукції, обсягами прибутку, зробленими витратами, ефективністю використання всіх видів ресурсів.

Контроль над реалізацією стратегій і їх коригування (блок 2.4, рис. 1) мають бути постійними й спиратися на додержання цільової орієнтації транспортної інфраструктури на досягнення необхідної (запланованої) соціальної й економічної результативності. У разі виникнення тих чи інших відхилень від стратегічної мети потрібно вносити відповідні коригування, насамперед у функціональні (окремі) стратегії. При цьому можливі їхні модифіковані варіанти, усунення й заміна новими, що задовольняють вимоги загальної (базової) стратегії й цільову спрямованість соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури.

Можливі й такі радикальні варіанти розвитку транспортної інфраструктури, як зміна складу заходів і методів у процесі цільової орієнтації на досягнення економічних і соціальних результатів, пов'язаних з концентрацією ресурсів і управлінських впливів: на відновлення прибутковості збиткових об'єктів і структурних складових (наприклад, у сфері перевезень пасажирів); впровадження

режиму економії, насамперед, у використанні матеріально-технічних ресурсів; заміну одних, безперспективних в економічному плані, видів діяльності на інші, більш вигідні, у суміжних або супутніх галузях транспортної інфраструктури; відновлення складу корпоративних менеджерів, а також керівників державного рівня.

Вхідними елементами механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури є загальна (базова) й окремі (функціональні) стратегії (блоки 3.1 і 3.2, рис. 1), що являють собою виконання встановлених технологічних процедур і правил, конкретних дій і заходів, спрямованих на приведення у відповідність перебігу у стратегічному періоді основних економічних і соціальних процесів, явищ, подій із цільовою орієнтацією на досягнення необхідних результатів, ефективності транспортної інфраструктури.

Загальна стратегія соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури (блок 3.1, рис. 1), на наш погляд, може вміщувати, поряд з економічним, такі цільові напрями досягнення результативності, як соціальний, інноваційний, маркетинговий, структурно-організаційний, міжрегіональний. При цьому визначення в узагальненому вигляді дій, заходів і технологічних процедур суб'єкта стратегічного планування можливе в тому разі, коли основні взаємодії механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури виражаються кількісно й якісно.

У цьому зв'язку маємо зазначити, що загальна стратегія розвитку транспортної інфраструктури може бути репрезентована комплексом різних дій, процедур, правил і ресурсозабезпечувальних заходів щодо цільової орієнтації на досягнення необхідних кількісних і якісних економічних і соціальних результатів.

Як загальна стратегія розвитку транспортної інфраструктури в механізмі стратегічного планування (блок 3.1, рис. 1), на нашу думку, може братися досягнення найбільшого розміру доходу від перевезень вантажів і пасажирів усіма видами транспорту загального користування, наданих послуг і реалізованої продукції організаційно-правовими структурами транспортної інфраструктури за знижуваних темпів, зростання здійснених витрат за умов нормативно-правової забезпеченості, інвестиційної привабливості об'єктів, структурних складових і в цілому транспортної інфраструктури.

Загальна стратегія розвитку транспортної інфраструктури може бути деталізована за конкретними напрямками досягнення результативності, наприклад соціальним, інноваційним, маркетинговим, за допомогою здійснення функціональних (окремих) стратегій аналогічної спрямованості. У цьому разі загальна стратегія являє собою цільовий орієнтир досягнення інноваційного, соціального, маркетингового результату у стратегічному плануванні розвитку транспортної інфраструктури.

Водночас визначити спрямованість і реальну можливість досягнення кількісного результату загальної стратегії, як ми вважаємо, можна за допомогою однієї або кількох функціональних (окремих) стратегій (блок 3.2, рис. 1).

Для транспортної інфраструктури функціональною (окремою) стратегією економічного характеру може бути забезпечення підвищення ефективності використання трудових, природних, інформаційних ресурсів, основних виробничих і оборотних фондів на основі здійснення комплексу заходів і конкретних дій, у цільовій орієнтації досягти найбільшого вартісного обсягу наданих транспортних послуг за зниження темпів зростання витрат на споживання всіх видів ресурсів, що беруть участь у транспортному виробництві.

Здійснення в рамках механізму стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури функціональних стратегій структурно-організаційного характеру може виявлятися в інтегруванні, корпоративному об'єднанні суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури в рамках стратегії диверсифікованості видів діяльності в процесі інтеграції організаційно-правових структур.

Результативність функціональної стратегії втілюється у синергетичних ефектах, тобто у зниженні корпоративних витрат на основі багатофункціонального використання трудових, матеріально-технічних й інформаційних ресурсів у процесі інтегрованої діяльності. Конкретно синергетичні ефекти можуть значною мірою виявлятися завдяки користуванню єдиними каналами збуту транспортних послуг, результатами рекламної кампанії, торговельними марками, виробничими потужностями, нововведеннями, створеними й реалізованими на підприємствах транспорту, системами управління поточним функціонуванням, перспективним і стратегічним соціально-економічним розвитком.

Диверсифікованість видів діяльності інтегрованих підприємств транспортної інфраструктури можлива й результативна в таких організаційно-правових формах, як фінансово-промислова група на державному рівні стратегічного планування, що передбачає об'єднання юридично незалежних фінансово-кредитних, інвестиційних, промислових підприємств або суб'єктів господарювання соціально-культурної сфери, що інтегрують свої матеріально-технічні й інші ресурси для досягнення спільно поставлених цілей соціально-економічного розвитку.

Разом із цим функціональна стратегія диверсифікованості видів діяльності, надання транспортних послуг інтегрованих підприємств транспортної інфраструктури може реалізовуватись і в рамках холдингу, що поєднує багатопрофільні й економічні інтереси засновників, які ефективно використовують ресурсні потенціали кожної юридичної особи, що входять у холдинг. Дана функціональна стратегія також може бути здійснена в рамках регіональної асоціації, що поєднує на добровільних засадах підприємства транспортної інфраструктури з метою взаємного співробітництва, за збереження юридичної самостійності в умовах мінімального рівня централізації управління.

Розвиток транспортних корпорацій, інших форм об'єднання й інтеграції підприємств може привести до виходу їх за економічні, науково-інноваційні й організаційно-правові межі регіону — на міжрегіональний і міжнародний рівні. При цьому міжнародні форми співробітництва державних корпорацій транспортної інфраструктури можуть сформуватись у рамках диверсифікованих міжнародних корпорацій, що мають такі економічні переваги, як посідання ними значної ринкової частки в інших країнах за допомогою реалізації транспортних послуг і товарів протягом нетривалого періоду часу за демпінговими цінами, з покриттям наявних збитків за рахунок прибутку, одержуваного корпораціями на належних їм сегментах ринку транспортних послуг і товарів.

Складність розроблення функціональних стратегій розвитку корпорацій у складі транспортної інфраструктури полягає в тому, що загальна корпоративна стратегія має: постійно враховувати зміни стратегічних планів окремих підприємств в умовах впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовищ у невизначеному часі; бути орієнтована на усунення економічно безперспективних видів діяльності; запроваджувати практику створення альянсів із групами споживачів транспортних послуг, товарів, постачальників, з суспільними союзами; передбачати механізм стратегічної координації різних видів підприємницької діяльності учасників корпоративного об'єднання.

Функціональна стратегія фокусування у соціально-економічному розвитку транспортної інфраструктури спрямована на обслуговування обмеженого кола споживачів транспортних послуг і продукції зі специфічними запитами.

Стратегію фокусування доцільно використовувати в тому разі, коли потреби в послугах, товарах із заданими характеристиками функціонального призначення значною мірою відрізняються від середньостатистичних, а основні види ресурсів суб'єктів господарювання, структурних складових і в цілому транспортної інфраструктури за обсягами незначні й не дозволяють задовольнити запити в послугах, товарах транспортної інфраструктури більших груп споживачів транспортних послуг і товарів традиційної якості.

Суб'єкт господарювання транспортної інфраструктури у процесі реалізації стратегії інноваційних змін надає можливість одержувати додатковий прибуток завдяки впровадженню інновації за умов високого рівня ризику, компенсувати який можна за допомогою здійснення венчурного інвестування, розподіляючи ризик вкладання коштів у створення інновацій між різними проектами інноваційного інвестування, сумарний прибуток від здійснення якого покриває збиток вкладання коштів у деякі проекти, що не здійснилися.

Отже, раціонально функціонуючий механізм стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури охоплює технологічні процедури, правила формування стратегічного плану, що передбачає загальну (базову) і окремі (функціональні) стратегії досягнення мети, поставленої перед національною транспортною інфраструктурою. Для цього вживаються заходи для реалізації стратегії, яка взаємодією своїх елементів виражає сутність планово-розрахункових обґрунтувань досягнення необхідної економічної й соціальної результативності, а також можливість протистояти негативним впливам факторів зовнішнього і внутрішнього середовищ на соціально-економічний розвиток транспортної інфраструктури.

При подальших дослідженнях функціональної стратегії інноваційних змін, доцільно цільову спрямованість передбачати при створенні конкурентних переваг на основі нововведень, що сприятиме підвищенню якості транспортних послуг і товарів з метою задоволення неусвідомлених потреб різних груп населення.

Література

1. *Аксенов И. Я.* Единая транспортная система / Аксенов И. Я. – М. : Транспорт, 1980. – 213 с.
2. *Акофф Р.* Планирование будущего корпорации / Акофф Р.; пер. с англ. [под. общ. ред. и предисл. д-ра экон. наук В. И. Данилова-Данильяна]. – М. : Прогресс, 1995. – С. 328.
3. *Котлубай М.* Финансовый механизм транспортного комплекса Украины / М. Котлубай, Е. Парубец // Тр. ИКТП-Центр. – 2001. – Вып. 9–10. – С. 43–52.
4. *OECD.* Transport Infrastructure Investment: Options for Efficiency. OECD publishing; February 29, 2008. – 236 p.
5. *Садловська І. П.* Методичні рекомендації з формування стратегії розвитку авіатранспортних підприємств / І. П. Садловська // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України. – 2005. – Вип. 6. – С. 12–14.
6. *Gine de Rus, Antonio Estache.* Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators (WISD Development Studies). World Bank Publications; First Edition edition June 28, 2000. – 328 p.
7. *Richard M. Gutkowski, Jan Kmita.* Transportation Infrastructure: Environmental Challenges in Poland and Neighboring Countries (NATO ASI Series / Partnership Sub-Series/ 2. Environment). Springer; 1 edition February 22, 1996. – 472 p.
8. *Jonathan Cowie.* The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective. Routledge; 1 edition November 1 1, 2009. – 400 p.
9. *Кулаев Ю. Ф.* Повышение эффективности работы транспорта Украины / Кулаев Ю. Ф. – К. : Наук. думка, 1970. – 234 с.
10. *Цветов Ю. М.* Развитие инвестиционного процесса на транспорте Украины / Ю. М. Цветов // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие : сб. науч. тр. ИКТП-Центр. – 1998. – Вып. 6. – С. 25–41.
11. *Hugo Priemus, Peter Nijkamp, Rob Konings.* The Future of Intermodal Freight Transport: Operations, Design and Policy (Transport Economics, Management, and Policy). Edward Elgar Pub.; July 8, 2008. – 343 p.
12. *Economic Research Centre.* Privatization of Railways: Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics Held in Paris on 4Th-5Th February 1993. Organization for Economic; December 1993. – 162 p.