

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті визначено вплив економічних, соціальних та інших результатів на формування ефективної системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури України

Ключові слова: система стратегічного планування, розвиток транспортної інфраструктури, управління транспортною інфраструктурою

Постановка проблеми

Економічні й соціальні результати, витрати, здійснені в процесі функціонування системи стратегічного планування, у своїх співвідношеннях можуть відображати такі різні рівні ефективності використання розміщених ресурсів, як: загальна, що всебічно враховує споживання всіх видів ресурсів; окремі показники ефективності, що визначають ефективність використання окремих видів ресурсів, наприклад, трудових, основних виробничих фондів (фондовіддача), матеріальних елементів оборотних коштів (матеріаловіддача); показники ефективності тільки кількох видів ресурсоспоживання (рентабельність функціонування транспортної інфраструктури або системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури).

Однак для визначення економічних, соціальних та інших результатів системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури необхідно не тільки сконцентрувати основні структурні складові даної системи, визначити їхній взаємозв'язок і функціональну спрямованість на виконання свого структурного призначення, але й визначити процесорний склад взаємодіючих один з одним елементів відповідно до накресленої перед системою стратегічного планування мети — досягати на ресурсозабезпечувальній основі найбільших економічних результатів і витрат за умов значного й раптового впливу факторів зовнішньої й внутрішньої середовища.

Вхід системи стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури характеризується не тільки необхідними витратами на використання трудових і матеріально-технічних ресурсів, але й ретроспективною інформацією про виробничо-господарську діяльність окремих структурних складових, суб'єктів транспортної інфраструк-

тури, про сформовані тенденції впливу факторів зовнішнього середовища на динаміку транспортної інфраструктури, про методи, способи поточного, перспективного й стратегічного планово-розрахункового обґрунтування досягнення встановлених або необхідних економічних і соціальних результатів, витрат на споживання наявних ресурсів [1].

Вхідна інформація системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, на нашу думку, має містити встановлені рівні об'єктивності, що відбулися раніше від змін зовнішнього середовища, які вплинули на темпи економічного зростання, на загальний і окремі рівні ефективності транспортного виробництва, дані про тривалість часу адаптації транспортної інфраструктури, її структурних складових і суб'єктів господарювання до впливу факторів зовнішнього середовища.

Аналіз публікацій

Зважаючи на те що система стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури свою елементну взаємодію здійснює на основі використання таких ресурсів, як кваліфіковані фахівці — менеджери у сфері аналізу й планування поточного функціонування, перспективного й стратегічного розвитку транспортної інфраструктури, основні фонди, необхідні для визначення менеджерами напрямків довгострокового розвитку об'єктів планово-розрахункових обґрунтувань досягнення необхідних економічних, соціальних та інших результатів транспортної інфраструктури, матеріальні елементи оборотних коштів, що беруть участь у процесі функціонування системи стратегічного планування, її необхідно виокремлювати із загального складу взаємодіючих ресурсних елементів соціально-економічної системи транспортного виробництва й у кількісній і якісній формі виділяти в

ній на прямій і опосередкованій основі трудові, матеріально-технічні й інформаційні ресурси [3–5].

Так, наприклад, вхідна характеристика досліджуваної системи, що визначає трудові ресурси і їх використання в процесі стратегічного планування, має відображати різномірний склад кваліфікованих фахівців державного й регіонального управління транспортною інфраструктурою, а також окремих суб'єктів господарювання і корпорацій [6]. При цьому необхідно враховувати те, що безпосередньо в процесі стратегічного планування бере участь відносно невелика кількість менеджерів вищої й середньої ланок, тимчасом як у опосередковану участь бере основна частина персоналу, інформована про реалізацію стратегій соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури на державному, регіональному рівнях, а також у рамках суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури [7; 8].

Немаловажним також є те, що використання трудових ресурсів прямо й опосередковано враховується у стратегічному плануванні, яке має ідентифікуватися з вартісним обсягом їх використання, що виражається в оплаті праці фахівців-менеджерів і персоналу, що безпосередньо реалізують загальну й функціональні стратегії розвитку транспортної інфраструктури [9; 10].

Що ж стосується використання основних фондів на вході системи стратегічного планування, то їх загальний вартісний обсяг має визначатися за допомогою встановлених норм амортизації від балансової або залишкової вартості основного капіталу з метою планового погашення їх зношеної частини й відновлення виходячи з рівня їх фізичного й морального старіння [11; 12].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Тому визначення в процесі стратегічного планування фахівцями планово-розрахункових обґрунтувань річного загального вартісного використання активної й пасивної частин основних виробничих фондів, перспективного й стратегічного досягнення встановлених або необхідних (бажаних) економічних і соціальних результатів, рівнів ефективності транспортного виробництва, на наш погляд, має враховувати річні процентні норми амортизації від балансової або залишкової вартості основних фондів (будинки, спорудження,

транспорт, організаційна техніка, прилади й технічні пристрої для здійснення операцій із прогнозування, імітаційного, аналітичного й оптимального моделювання в процесі стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури). При цьому важливо враховувати не тільки сумарну норму необхідних амортизаційних відрахувань, але й вартість принципово нової техніки, для підвищення рівня об'єктивності планування й реальності досягнення поставлених (необхідних) орієнтирів результативності й ефективності транспортної інфраструктури.

Витратами на оборотні кошти, що беруть участь у процесі різномірного стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, доцільно вважати сумарну величину вартості таких матеріальних елементів оборотних фондів, як енергія, паливо, швидкозношувані й малоцінні предмети, реманент, ліквідні цінні папери, короткострокова заборгованість інших суб'єктів господарювання, усі види матеріалів, використаних у процесі стратегічного планування.

Інформаційна складова витрат на вході системи стратегічного планування включає всі види видатків, пов'язаних із придбанням, узагальненням, нагромадженням, аналізом, обробкою й систематизацією зовнішньої інформації про діяльність конкурентів, про зміни кон'юнктури ринку, нормативно-правового регулювання, концептуальних і стратегічних положень щодо розвитку транспортної інфраструктури. У цілому ж інформаційний ресурс є одним з елементів системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, а витрати, здійснювані на його якісне поліпшення й кількісне зростання, є окремим видом використовуваного ресурсу, який в остаточному підсумку визначає сумарну вартість інформаційного забезпечення досліджуваної системи стратегічного планування.

Метою даної роботи є визначення шляхів підвищення ефективності функціонування системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу

У комплекс основних взаємодіючих елементів процесора системи стратегічного планування входять як усі види наведених раніше використовуваних ресурсів, так і елементний склад у формі процедур, правил, заходів і дій з забезпечення стратегічного планування й

функціональних стратегій соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури.

Раціональне поєднання елементного складу, за винятком ресурсних складових, у системі стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури забезпечує запропонований автором механізм (див. рис. 4.3). Однак основою досягнення необхідних соціальних і економічних результатів у системі стратегічного планування є взаємодія: кваліфікованих фахівців – менеджерів на державному, регіональному рівнях планування, а також на рівні окремих індивідуальних і корпоративних інвесторів транспортної інфраструктури; тієї частини основних і оборотних фондів транспортної інфраструктури, які беруть участь у процесі стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, її структурних складових, окремих об'єктів [13].

Раціоналізації взаємодії всіх видів ресурсів у процесі стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, на наш погляд, сприяє комплекс факторів структурно-організаційного й технологічного характеру, що визначають можливості різнорівневих суб'єктів планування не тільки протидії істотному впливу зовнішнього середовища в невизначеному часі, але й досягати за цих умов найбільших (необхідних) результатів і рівнів ефективності транспортного виробництва.

Взаємодія всіх елементів процесора системи стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури (рис. 1) значною мірою забезпечується виробництвом кваліфікованими фахівцями транспортної інфраструктури процедур і реалізацією основних положень стратегічного планування в рамках тієї організаційної структури регіональної, державної й локальної спрямованості, яка в умовах впливу зовнішнього і внутрішнього середовища зберігає й підвищує потенційні можливості досягати необхідних економічних і соціальних результатів транспортної інфраструктури.

Так, наприклад, прийняття рішення в процесі стратегічного планування про збереження функціональної структури індивідуального суб'єкта господарювання транспортної інфраструктури виходячи з наявного контролю за результативністю здійснюваних стратегій, можливості прямого і якісного керування технологічним процесом транспортного виробництва може суттєво вплинути на досягнення економічних результатів, ефективність ресурсо-

споживання через складність узгодження й координації діяльності різних чи лінійних і функціональних підрозділів, зростання рівнів спеціалізації управління, обмеження рамок науково-інноваційної діяльності [14].

Слід також зазначити, що створення регіональної організаційної структури перспективного й стратегічного управління транспортною інфраструктурою у складі органів виконавчої влади регіону в цілому вирішує основні соціально-економічні завдання розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням особливостей адміністративно-територіального утворення, його кліматичних, транспортних і географічних умов, сприяючи адаптації функціональних стратегій до наявних регіональних умов, підвищуючи активність суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури щодо досягнення насамперед високих економічних результатів (обсягів прибутку, реалізації послуг, продукції).

Однак регіональна організаційна структура системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури може мати недоліки, що суттєво обмежують досягнення стратегічної мети й необхідних (бажаних) орієнтирів економічної результативності через звуження рамок координації надання транспортних послуг різними об'єктами стратегічного планування.

Формування менеджерами транспортної інфраструктури організаційної структури стратегічних груп відповідно до диверсифікованості видів підприємницької діяльності, де на чолі кожної диверсифікованої групи підприємства стоїть керівник, підпорядкований головному менеджеру транспортної групи стратегічного розвитку, на нашу думку, найбільш доцільне під час створення корпоративних об'єднань. При цьому в рамках сформованої організаційної структури стратегічних груп розвитку транспортного виробництва можливий раціональний розподіл і виконання повноважень різних органів управління і планування, ефективне використання ресурсів на базі синергетичних ефектів, що виникають.

Одними з важливих неформальних процедур досягнення економічних і соціальних результатів розвитку транспортної інфраструктури є складові корпоративної культури, обумовлені методами й змістом взаємин між персоналом і менеджерами (керівниками), прийняттям управлінських рішень, культивуванням серед персоналу позитивного ставлення до призначення й цільової орієнтації розвитку транс-

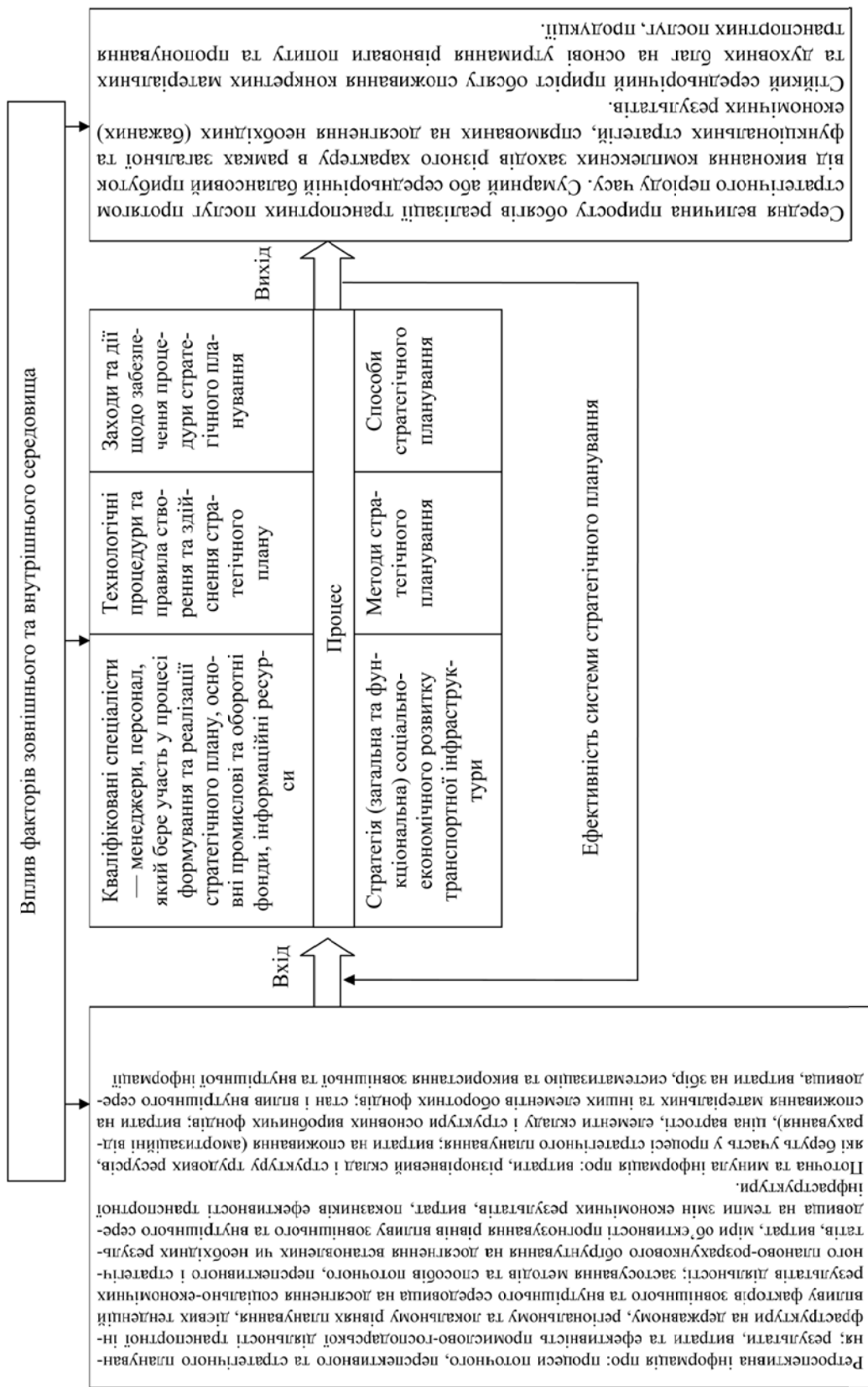


Рис. 1. Схема взаємодій елементних і структурних складових системи стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури (авторська розробка)

портної інфраструктури, додержанням етичних стандартів, здійсненням структурно-організаційних, соціально-економічних, науково-інноваційних і фінансово-інвестиційних змін у суб'єктах господарювання й у цілому в транспортній інфраструктурі.

Напрямок, що сприяє підвищенню економічних і соціальних результатів розвитку транспортної інфраструктури, є раціоналізація технологічних процесів планування змін у суб'єктах господарювання, структурних складових транспортної інфраструктури під час ухвалення й реалізації стратегічного плану.

Потреба у змінах поточної діяльності, у перспективному й стратегічному розвитку транспортної інфраструктури пов'язана із вжиттям у рамках стратегій комплексу заходів щодо досягнення стратегічної мети. При цьому раціоналізація взаємодії персоналу в системі стратегічного планування (рис. 1) з усіма іншими елементними складовими даної системи, на наш погляд, може бути досягнута на базі нейтралізації й усунення опору з боку окремих працівників процесу стратегічного планування і економічних інтересів у процесі структурно-організаційних, інноваційних і економічних змін у транспортній інфраструктурі. Необхідні заходи щодо підготовки персоналу до прийняття і здійснення процедур стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури можуть полягати в тому, щоб підвищити низький рівень готовності персоналу до змін у рамках стратегічного планування за допомогою соціально-психологічної підготовки, доведення в повному обсязі об'єктивної інформації про мету і стратегії транспортної інфраструктури, підвищення рівня довіри персоналу до здійснюваних суб'єктом стратегічного планування заходів щодо досягнення необхідних (бажаних) результатів і ефективності транспортного виробництва.

Вважаємо, що формування в персоналу усвідомленого ставлення до неминучих заходів зі здійснення стратегічного планування суб'єктом планово-розрахункових обґрунтувань досягнення стратегічної мети можливе на основі культивування стійкої довіри до майбутніх змін за допомогою порівняння наявної динаміки зміни результатів діяльності з економічним зростанням у стратегічному періоді часу, залучення до майбутніх і поточних змін фахівців середньої й вищої ланок транспортної ін-

фраструктури, складання і здійснення конкретних заходів персональної мотивації змін на об'єктах транспортної інфраструктури.

Досягнення встановлених або необхідних результатів у процесі стратегічного планування можливе також на основі раціоналізації його методів. При цьому доцільно використовувати на диференційованій основі не тільки балансовий, оптимальний, імітаційний, нормативний і еталонний методи, застосовувані в поточному й перспективному плануванні, але й кластерний метод, спрямований на підвищення ефективності використання інтелектуальної праці менеджерів різних рівнів стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури. Їхній вплив на вихідні результати функціонування системи стратегічного планування в сукупності з раціоналізацією взаємодії інших елементних складових системи стратегічного планування (рис. 1) у своїй змістовній основі орієнтує персонал на необхідність підвищення рівнів корпоративної культури, технології прийняття планово-розрахункових і інших управлінських рішень, на раціоналізацію організаційної структури, використання управлінським персоналом свого робочого часу. Так, кластерний метод у системі стратегічного планування застосовується з метою [6]:

- зміни етичних стандартів і віри персоналу в основні постулати стратегічного планування, що виражаються стратегічним баченням, призначенням транспортної інфраструктури, її цільовою орієнтацією на досягнення необхідних орієнтирів результативності;
- додавання суб'єктам господарювання, структурним складовим і в цілому транспортній інфраструктурі необхідної мобільності й здатності до оперативної реакції на базі підвищення корпоративної культури, раціоналізації технології прийняття нових рішень;
- здійснення комплексу заходів для забезпечення транспарентності послідовних етапів досягнення орієнтирів соціальної й економічної результативності, ефективності транспортного виробництва;
- удосконалення й розвитку соціально-психологічних методів впливу на персонал, підвищення рівня його мотивації до активної участі в процесі стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури;

- підвищення якості відбору керівників на регіональному і державному рівнях стратегічного планування, їх професійної підготовки й перепідготовки в рамках безперервного навчання.

Зазначимо, що кластерний метод стратегічного планування досягнення необхідних (бажаних) соціальних і економічних результатів у довгочасному періоді за умов істотного впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища на розвиток транспортної інфраструктури у своїй основі має бути орієнтований на участь у даному процесі професійної й спеціалізованої в управлінні групи (кластера) менеджерів, суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури, що мають високий рівень корпоративної культури, професійної майстерності, уміють оперативно вживати необхідних заходів за значних змін зовнішнього і внутрішнього середовища, а також тоді, коли менеджери інших (нижчих) рівнів планування через свої інтелектуальні й інші можливості не можуть прийняти об'єктивні рішення самостійно або не готові взяти на себе відповідальність за планові, управлінські рішення.

Так, кластер менеджерів у процесі стратегічного планування повинен володіти навичками консультування з проблем стратегічного планування й управління, створювати умови для прийняття підлеглими працівниками самостійних рішень з метою забезпечення зростання економічної й соціальної результативності розвитку транспортної інфраструктури, забезпечувати самостійність прийняття й реалізації планово-розрахункових заходів у рамках своєї компетенції без виходу на більш високий рівень узгодження прийнятих рішень.

Кластер менеджерів певного рівня (регіонального, державного, локального) планово-розрахункових обґрунтувань досягнення необхідних економічних і соціальних результатів у стратегічному періоді часу визначає правила взаємин з підлеглими працівниками, відповідно до яких кожний із працівників, що брав участь у процесі стратегічного планування, вирішує всі поставлені перед ним або його підрозділом завдання в рамках своєї посадової інструкції й компетенції свого безпосереднього керівника. Поряд із цим, конкретизація й систематизація делегування повноважень на кожний з рівнів стратегічного планування соціально-економі-

чного розвитку транспортної інфраструктури дозволяють підвищити рівень використання висококваліфікованої праці менеджерів у рамках суб'єкта стратегічного планування, сприяють реалізації принципу транспарентності (прозорості, відкритості, очевидності, показовості), на основі застосування якого норма керованості на підприємствах транспортної інфраструктури може збільшуватися в кілька разів (у два-три рази).

Кластерний метод у системі стратегічного планування повинен бути тісно пов'язаний з матеріальним стимулюванням персоналу за кінцевими результатами його діяльності, з навчанням менеджерів, що підвищує їхній професійний рівень та сприяє поліпшенню якості праці працівників, які беруть участь у процесі реалізації стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури.

Досягнення необхідних (бажаних) орієнтирів результативності розвитку транспортної інфраструктури можливе також у процесі раціоналізації взаємодії стратегій, технологічних процедур, заходів і дій з забезпечення успішної реалізації стратегічного планування (рис. 1).

Здійснення таких заходів у рамках різнорівневого стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, як економічні, фінансово-інвестиційні, соціальні, структурно-організаційні, науково-інноваційні, маркетингові, на думку автора, необхідне як у рамках реалізації стратегічного плану, так і в процесі оперативної реакції суб'єкта планування на зміни зовнішнього й внутрішнього середовища. Використання способів прогностичного, логіко-вербального характеру, порівняльного й кореляційно-регресійного аналізу в системі стратегічного планування є ключовим інструментарієм планово-розрахункових обґрунтувань досягнення економічних і соціальних результатів розвитку транспортної інфраструктури в довгостроковому періоді часу (рис. 1).

Взаємодія способів і методів у рамках системи стратегічного планування, на наш погляд, повинна мати диференційований за індивідуальністю застосування характер і передбачати комплексне їх використання для визначення міри об'єктивності досягнення необхідних економічних і соціальних результатів у процесі взаємодії всього елементного складу досліджуваної системи (рис. 1).

Основними вихідними економічними ідентифікаторами результатів системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури, на наш погляд, можуть бути: середня величина приросту обсягу реалізації транспортних послуг і продукції за умов потенційних і реальних істотних змін стану зовнішнього і внутрішнього середовища протягом стратегічного періоду часу; сумарний або середньорічний балансовий прибуток від виконання комплексу заходів соціально-економічного, фінансово-інвестиційного, науково-інноваційного, структурно-організаційного, маркетингового й іншого характеру в рамках реалізації загальної (базової) і функціональних (окремих) стратегій, спрямованих на досягнення поставленої мети в процесі розвитку транспортної інфраструктури.

Поряд з економічними, як соціальний загальний результат функціонування системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури може виступати стійкий середньорічний приріст обсягу споживання конкретних матеріальних і духовних благ на основі додержання рівності попиту та пропонування транспортних послуг і продукції в стратегічний період часу (рис. 1).

Що стосується вихідних результативних ідентифікаторів функціонування системи стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, то, на наш погляд, слід уточнити, що величини економічних і соціальних результатів можуть розглядатись і як середньорічні прирости протягом усього встановленого періоду часу розвитку транспортної інфраструктури, і як їхні сумарні значення за планово-розрахунковий період.

Так, наприклад, відношення середньорічної величини приросту обсягу реалізації транспортних послуг, продукції (ΔP_{π}), де середньооблікову чисельність менеджерів і персоналу, зайнятих у системі стратегічного планування протягом року ($Ч_{\pi\pi}$), можна ідентифікувати з ефективністю використання праці персоналу й керівників (Π_{π}), що формували й реалізують стратегічний план соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, розраховується за формулою:

$$\Pi_{\pi} = \Delta P_{\pi} / Ч_{\pi\pi} . \quad (1)$$

Показник фондівіддачі ($\Phi_{\text{в}}$) як економічна характеристика використання основних виробничих фондів у системі стратегічного плану-

вання визначається відношенням результативної величини ΔP_{π} на виході системи до середньорічної величини основних виробничих фондів, що беруть участь у процесі стратегічного планування ($O_{\text{вф}}$):

$$\Phi_{\text{в}} = \Delta P_{\pi} / O_{\text{вф}} . \quad (2)$$

Величина матеріаловіддачі ($M_{\text{в}}$) у системі стратегічного планування соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури, що характеризує ефективність використання матеріальних елементів оборотних коштів, може бути встановлена відношенням величини ΔP_{π} до середньорічної вартості всіх видів матеріальних ресурсів, спожитих у процесі стратегічного планування ($M_{\text{сп}}$):

$$M_{\text{в}} = \Delta P_{\pi} / M_{\text{сп}} . \quad (3)$$

Установлювані окремі показники ефективності використання кожного з основних видів ресурсів, що беруть участь у процесі стратегічного планування (Π_{π} , $\Phi_{\text{в}}$ і $M_{\text{в}}$), на наш погляд, поряд з однобічним вимірюванням рівня ефективності, що свідчить про динаміку стратегічного періоду, про зростання або зниження ефективності використання відповідного ресурсу, можна застосовувати у системі взаємодіючих показників у рамках економіко-математичних моделей (наприклад, регресійних), визначаючи тим самим кількісний взаємний вплив.

Водночас такі загальні показники ефективності використання ресурсів, як рентабельність функціонування системи стратегічного планування розвитку транспортного виробництва ($P_{\text{тв}}$), рівень загальної ефективності ресурсоспоживання ($E_{\text{рс}}$), можуть бути визначені за формулами:

$$P_{\text{тв}} = \Delta \Pi \times 100 / (O_{\text{вф}} + O_{\text{оф}});$$

$$E_{\text{рс}} = \Delta \Pi / V_{\text{св}} , \quad (4)$$

де $\Delta \Pi$ – середньорічний приріст балансового прибутку в процесі реалізації стратегічного плану соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури;

$O_{\text{оф}}$ – середньорічна вартість оборотних фондів, що беруть участь у процесі стратегічного планування;

$V_{\text{св}}$ — середньорічна сумарна величина витрат, що припадають на споживання всіх видів ресурсів, які беруть участь у процесі стратегічного планування.

У цьому зв'язку слід зазначити, що рентабельність функціонування системи стратегічного планування розвитку транспортного виробництва, будучи загальним показником ефективності, як витрати вміщує тільки вартість, що бере участь у стратегічному плануванні середньорічних значень основних і оборотних фондів. При цьому витрат на використання праці в даній формулі (Ртв) немає.

Крім того, у розрахунках рентабельності функціонування системи стратегічного планування підсумовуються одноразові (основні фонди) і поточні (оборотні фонди) витрати, що, на наш погляд, знижує рівень об'єктивності ефективності використання всіх видів ресурсів.

Тому загальний показник ефективності E_{pc} є більш точним і значущим у визначенні ефективності споживання ресурсів, що беруть участь у стратегічному плануванні розвитку транспортної інфраструктури, тому що загальні річні витрати V_{cv} охоплюють основні види видатків на оплату праці менеджерів і персоналу, що здійснюють стратегічне планування, річну величину амортизаційних відрахувань і вартість використаних протягом року елементів оборотних коштів.

Висновки

Отже, підсумовуючи, зазначимо, що відношення економічних і соціальних результатів на виході системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури до витрат на її вході являють собою різні рівні ефективності, що є загальними, які всебічно враховують сумарне споживання ресурсів, і окремими, які характеризують рівень індивідуального використання трудових ресурсів, основних фондів і матеріальних елементів оборотних коштів у рамках системи стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури.

Перспективи подальших досліджень

У додатковому визначенні результативні показники системи стратегічного планування, для встановлення результативності кількісної взаємодії елементів даної системи, ефективності її функціонування, обумовленої загальними й окремими показниками використання ресурсів, що беруть участь у стратегічному плануванні розвитку транспортної інфраструктури України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкин, Л. И. Логика экономического роста [Текст] / Л. И. Абалкин. – М.: Ин-т экономики РАН, 2002. – 228 с.
2. Аакер, Д. Стратегічне ринкове управління [Текст] / Д. Аакер : [пер. з англ.]; за ред. Ю. Н. Каптуревського. – Львів: Світ історії, 2003. – С. 544.
3. Артамонов, Б. В. Авиатранспортный маркетинг [Текст] / Б. В. Артамонов, М. Л. Мамонова. – М.: МИИГА, 1990. – 456 с.
4. Шафиркин, Б. И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта [Текст] / Б. И. Шафиркин. – М.: Высш. шк., 1983. – 238 с.
5. Резер, С. М. Комплексное управление перевозочным процессом в транспортных узлах [Текст] / С. М. Резер. – М.: Транспорт, 1982. – 159 с.
6. Портер, М. Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів [Текст] / М. Портер : [пер. з англ. А. Олійник, Р. Скільський]. – К.: Основа, 1998. – 390 с.
7. Правдин, Н. В. Прогнозирование пассажирских потоков [Текст] / Н. В. Правдин, В. Я. Негрей. – М.: Транспорт, 1980. – С. 221.
8. Ганкин, М. Х. Методические вопросы перспективного планирования грузовых и пассажирских перевозок и пути его дальнейшего совершенствования [Текст] / М. Х. Ганкин, В. М. Фомин, В. А. Саболин // Тр. ИКТП. – 1979. – Вып. 75. – С. 22–46.
9. Ложачевська, О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону [Текст] / О. М. Ложачевська. – К.: НАУ, 2002. – 248 с.
10. Громов, Н. Н. Управление на транспорте [Текст] / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. – М., 1990. – 336 с.
11. Садловська, І. П. Напрями та завдання розвитку підприємств транспортно-дорожнього комплексу України [Текст] / І. П. Садловська, Г. В. Жаворонкова // Заліз. трансп. України. – 2009. – Вип. 2. – С. 31–35.
12. Bayliss, B. Transport Policy and Planning: An Integrated Analytical Approach (Edi Technical Materials) [Text] / B. Bayliss // World Bank. – April 1992. – 68 p.
13. Jimenez, G. C. Export-Import Basics: The Legal, Financial & Transport Aspects of International Trade (ICC publication) [Text] / G. C. Jimenez // ICC Pub. – July 1997. – 240 p.
14. Jaiswal, N. K. Scientific Management of Transport Systems [Text] / N. K. Jaiswal // Revised and Edited Version of Selected Papers Presented at the Int'l Conf. on Transportation. – Elsevier Science Ltd.: August 1981. – 388 p.

Надійшла до редколегії 22.11.2011.

Прийнята до друку 25.11.2011.

И. П. САДЛОВСКАЯ

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В статье определено влияние экономических, социальных и других результатов на формирование эффективной системы стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры Украины.

Ключевые слова: система стратегического планирования, развитие транспортной инфраструктуры, управление транспортной инфраструктурой

I. P. SADLOVS'KA

IMPROVING THE EFFICIENCY OF FUNCTIONING OF SYSTEM OF STRATEGIC PLANNING ON DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

In the article an influence of economic, social and other results on formation of effective system of strategic planning of development of transport infrastructure in Ukraine is defined.

Keywords: system of strategic planning, development of transport infrastructure, management of transport infrastructure