

УДК 339.13:656:658.012.4

ПОБУДОВА СТРАТЕГІЇ КЛАСТЕРНОГО ФОРМУВАННЯ РИНКУ КОМПЛЕКСНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ ТА ШЛЯХИ ЙОГО РОЗВИТКУ

О.Л. Ляшук, проф., д-р. техн. наук,
В.З. Гудь, проф., д-р. техн. наук,
Р.М. Рогатинський, проф., д-р. техн. наук,
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя, м. Тернопіль
В.В. Аулін, проф., д-р. техн. наук,
Д.О. Кульова, ст. викл., д-р. філософ,
С.В. Лисенко, доц., канд. техн. наук,
Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький

Розвиток кластерів - багатоетапний і складний процес, що формується не тільки з точки зору вдосконалення виробничих процесів і підвищення якості задоволення споживчого попиту, але й з погляду соціально-економічного розвитку суспільства, оскільки структурування та динаміка зростання суспільного середовища безпосередньо залежать від рівня результативності економічних процесів .

Управління виробничим та соціально-економічним розвитком кластерів у сучасних ринкових відносинах – це знаходження оптимальних цілей розвитку, спрямованих на середньо- і довгострокову програми підвищення ефективності і на формування сприятливих умов вдосконалення і розвитку .

Організація процесів та управління ними при ринковому формуванні транспортних та виробничих послуг знаходяться в галузі координаційних впливів регуляторів (регіональної, міжрегіональної і державної влади) суб'єкти транспортно-виробничої діяльності, соціальної і економічної діяльності. Вплив регуляторів спрямований на залучення більшої кількості суб'єктів в соціально-економічне простір, а також на ефективне використання наявних ресурсів для поетапного та планомірного розвитку регіональних та міжрегіональних взаємин та економічних зв'язків, які забезпечують досягнення найвищого рівня розвитку регіонів – суб'єктів України та держави в цілому через призму підвищення зростання життєдіяльності населення країни .

Вплив регуляторів ґрунтуються на нормативно-правовій діяльності, реструктуризуючих функціях, методах та механізмах управління при дотриманні цільових умов факторів, що впливають (рис. 1).

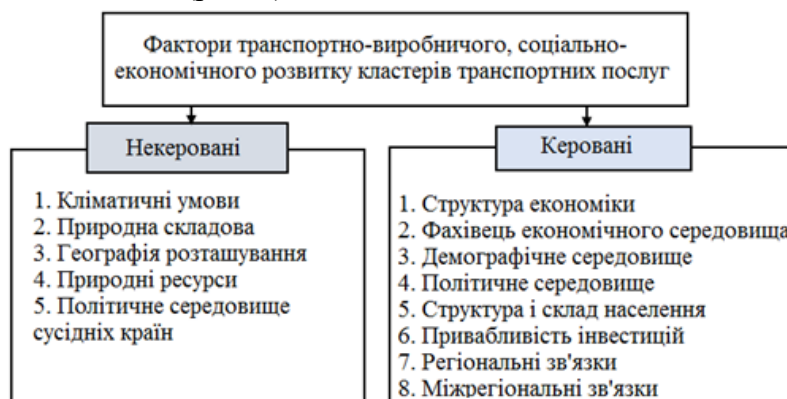


Рисунок 1 – Фактори, що впливають на транспортно-виробничі та соціально-економічні процеси при формуванні кластерів комплексної транспортної послуги

Зазначимо, що в ефективності управління транспортно-виробничими процесами та соціально-економічними процесами при розвитку кластерів комплексної транспортної послуги дуже важлива побудова стратегії.

Стандарт стратегії, побудови спрямований на підвищення ефективності взаємодії та узгодженості галузевих та міжгалузевих пріоритетів політики держави у взаємозв'язку концепції розвитку суб'єктів України та держави в цілому. Розробка стратегії ґрунтується на визначенні головних проблем виробничого та соціально-економічного розвитку, оцінки ризиків, оцінки ресурсних можливостей. Стратегія представляє дотримання балансу інтересів суб'єктів процесів виробництва, соціальних і економічних суб'єктів і регуляторів, щоб знизити ризик виникнення конфліктів та забезпечити комфортні умови для бізнес-об'єднань.

У стратегію розвитку входять цілі, під час аналізу яких визначається оптимальний стратегічний пріоритет. Пошук мети здійснюється на базі знань, навичок, досвіду, а також сил і впливів. Ціль стратегії розвитку точно обґрунтовується і може бути трансформована з урахуванням зміни обставин. Запропонована наступна класифікація цілей:

–комерційні, параметрами яких є: величина споживання транспортних та виробничих послуг, величина продукції, що випускається;

–фінансово-економічні, параметрами яких є:прибуток, бюджет, приріст активів, рентабельність ;

–соціально-економічні, параметрами яких є: життєздатність населення, наявність та рівень якості медичного забезпечення, доступність та рівень якості освіти і т.д.;

–екологічні, параметрами яких є: рівень екологічних показників території, регіону, стан природоохоронних умов.

При розбудові стратегії розвитку кластерів транспортних послуг відображається місія діяльності на регіональному і міжрегіональному рівнях побудови, а саме, задоволення споживчого попиту в готовій продукції та наданих комплексних транспортних послуг. У розвитку кластерів визначається класичний (стандартний) комплекс цілей, у якому відображено існуючі способи та підходи вирішення проблемних питань транспортно-виробничого та соціально-економічного розвитку. Тому цілі, розташовані на верхньому рівні, виділяються без великих коригувань. Цілі коригуються під час формування завдань нижчого рівня. Ідентичність головних цілей стратегії є рівністю в ідентичності стратегічних шарів, тому що пріоритетність і цінність цих цілей мають відмінності між різними за своєю суттю кластерами.

Однією з вимог узгоджених взаємодій незалежних один від одного суб'єктів, які реалізують спільну діяльність на різних етапах управління та координації, є консолідоване стратегічне планування. Яке забезпечує та зберігає цілісність функціоналу. Для досягнення цього необхідно ефективно визначити напрямки та реперні точки діяльності підприємства.

Стратегія розвитку кластерів комплексної транспортної послуги – це комплекс параметрів і критеріїв, відображають пріоритети і вектори діяльності для ефективного, якісного та повного задоволення попиту на послуги, а також це комплекс необхідних способів, спрямованих на реалізацію виробничої та транспортної діяльності. Головні цілі стратегії: самопідтримка і самоадаптація взаємодіючих суб'єктів на регіональному та міжрегіональному рівнях, аналіз та постійний моніторинг наявності ресурсів для розвитку, аналіз інформаційних даних про взаємодіючих суб'єктів, у тому числі аналіз та побудову організації та структури функціонування, необхідну для формування стратегії та подальшої її реалізації.

Рівні побудови консолідованої стратегії розвитку кластерів комплексної транспортної послуги, соціально-економічного регіонального та міжрегіонального розвитку суб'єктів України представлені в таблиці 1.

Таблиця 1 - Рівні побудови стратегії та основні заходи її реалізації

Рівень	Заходи
Аналіз та проведення оціночних дій щодо визначення початкових ресурсних можливостей для розвитку кластера комплексної транспортної послуги, соціально-економічного регіонального міжрегіонального розвитку суб'єктів України.	Аналіз і оцінка розвитку в поточному тимчасовому періоді. Визначення проблемних факторів. Проведення оціночних дій у відношенні факторів і параметрів розвитку, а також ресурсних можливостей суб'єкта України.
Визначення і побудова варіантів розвитку.	Формування можливих варіантів розвитку. Аналіз варіантів. Визначення оптимального варіанту.
Обґрунтування стратегічного визначення та вибору суб'єкта України.	Побудова стратегічних цілей розвитку цілей в контексті наявних ресурсних можливостей. Обґрунтування пріоритетів розвитку суб'єкта України.
Побудова способів впровадження та реалізації стратегії.	Нормативно-технічне забезпечення. Нормативно-правове забезпечення. Координаційне забезпечення. Організаційне забезпечення. Ресурсне забезпечення. Техніко-технологічне забезпечення.
Формалізація вибору суб'єкта України для формування кластера комплексної транспортної послуги	Підготовка нормативно-технічного проекту. Узгодження із регуляторними суб'єктами. Затвердження стратегії розвитку.

Основна методологічна робота при реалізації стратегії розвитку полягає в оціночних діях по визначенню ефективності цією стратегії, що відображає як досягнуті позитивні результати, так і величину необхідних її реалізації витрат.

Основне питання щодо ефективності стратегії – вибір та побудова структури критеріїв та показників ефективності. Позитивні результати реалізації цілей стратегії мають як економічні, так і соціальні параметри, отже, оціночні дії проводяться по всім складовим параметрів. Такий підхід до оціночних дій щодо визначення ефективності стратегії розвитку кластера комплексної транспортної послуги в контексті розвитку суб'єкта України формує економічний, інноваційний, ресурсний, бюджетний, соціальний та суб'єктного стратегічного управління критеріями оціночних дій. Таким чином, консолідована стратегія розвитку є головним механізмом державної політики та основним інструментом її структурування.

Насьогодні на макроекономічному рівні відбувається трансформація конкурентного середовища. Процеси конкуренції міждержавного рівня трансформуються у процеси конкуренцій регіонів та територій внутрішньодержавного рівня. Трансформація та підвищення конкуренції, відбувається у взаємозв'язку з підвищенням економічного та соціального зростання суб'єктів України. Зміцнення суб'єктів України призводить до підвищення рівня конкурентоспроможності країни на міждержавному рівні.

Збільшення ресурсних можливостей конкретного сегмента економіки підвищує економічний рівень суб'єктів України. Сучасні глобальні економічні процеси показують, що поділ економіки на сегменти, області або галузі нераціонально. Набагато ефективнішим є розвиток та формування кластерів – спільнот, узгоджено взаємодіючих економічних та соціальних суб'єктів. Від якості розвитку кластера залежить якість розвитку суб'єкта України.

Розвиток одного кластера впливає на розвиток наступних кластерів, а прибуток розподіляється за всіма комунікуючими векторами розвитку:

- вдосконалення та оптимізація структуруючих в кластерах виробників товарів та послуг;
- збільшення інформаційних потоків, формування процесів їх квотування та обміну;

- розвиток узгоджених комунікацій між взаємодіючими суб'єктами формують досконалі і раціональні процеси і способи конкурентного ведення бізнесу;
- вдосконалення кадрового потенціалу.

Розглядаючи потенціальні можливості кластерів, можливо сформулювати наступні принципи:

- комплексне і взаємопов'язане вдосконалення конкуруючих суб'єктів призводить до підвищення рівня суб'єктів економічних ринків та їх домінування над зовнішніми;
- стабільність економічних комунікацій у горизонтальній площині збільшує кількість договірних взаємовідносин, що робить економічні зв'язки стабільними;
- підвищення споживчого попиту на суб'єктному (регіональному, територіальному) рівні не залежить від споживчого попиту на міжрегіональному рівні;
- формування суб'єктними і федеральними регуляторами соціально-економічних процесів комплексного розвитку як регіонального, так і міжрегіонального рівня.

В даний час активно розвиваються промислові кластери, які включають в себе учасників основного виробничого процесу, необхідні для виробництва ресурси, набори підпроцесів діяльності. Такі кластери пов'язані між собою єдиними цілями і завданнями вдосконалення, побудови комплексного технологічного процесу та єдиного захисту від факторів конкуренцією. Розвиток промислових кластерів створює передумови для формування регіональних кластерів, зокрема кластерів комплексної транспортної послуги, оскільки виробництво/доставка продукції невід'ємно пов'язане із споживанням видів транспортних послуг .

Кластер комплексної транспортної послуги – це спільнота розподілених суб'єктів транспортно-виробничих процесів, які фокусуються на всіх рівнях категорії вантажних перевезень.

Сильна сторона кластерів комплексної транспортної послуги: стійкість структури кластерів до внутрішніх та зовнішніх впливаючих факторів; конкурентоспроможність; формування умов для розвитку супутніх регіональних кластерів. Слабка сторона кластерів комплексної транспортної послуги: децентралізація управління, технологічна відокремленість, територіальний (масштабний) розподіл суб'єктів; відсутність єдиних ключових показників діяльності суб'єктів.

Ефективність використання кластера комплексної транспортної послуги безпосередньо залежить від регуляторних впливів влади різних рівнів на процеси кластера та стимулювання розвитку його майбутніх процесів .

Кластер комплексної транспортної послуги – це економічно раціональний напрямок розвитку промислового та транспортного сегментів економіки країни, підвищення життєздатності її населення. Основне джерело розвитку транспортних кластерів - це інтеграція виробничих і транспортних процесів, на основі якого відбувається побудова стабільних економічних взаємовідносин між суб'єктами виробництва, суб'єктами транспортних послуг та соціально-економічними суб'єктами .

Таким чином, цільовим механізмом у політиці суб'єктів Україна у сегменті економіки регіону служить стратегія інтеграції з такими завданнями:

- зниження доданої вартості готової продукції за допомогою зниження транспортних витрат;
- досягнення мінімального порогового розриву між соціально-економічним розвитком суб'єктів на всій території країни;
- підвищення темпу зростання економіки суб'єкта України і країни загалом;
- підвищення рівня життєдіяльності населення країни та соціальної захищеності.

У сучасному світі інформаційно-технологічного суспільства вдосконалення принципів інтеграції у кластері комплексної транспортної послуги можливе шляхом розвитку віртуальною середовища, яке повинна бути спрямована на максимально ефективне

використання всіх наявних ресурсних можливостей, що, в свою черга, дозволяє масштабувати діяльність кластера і збільшити його можливості на регіональних і міжрегіональних рівнях економічного розвитку.

Для формування стратегії інтеграції необхідно провести наступне:

- аналіз діючих умов;
- проведення оціночних дій щодо визначення наявних інтеграційних ресурсів;
- сформулювати комплекс заходів реалізації стратегії.

Конкурентоспроможність суб'єктів кластера комплексної транспортної послуги розширює види послуг та їх обсяги, знижує транзакційні витрати.

Виробничі та промислові підприємства, підприємства транспортної галузі взаємозалежні та мають між собою єдині технологічні процеси, що впливають на їх економічні показники.

Метою процесу інтеграції служить досягнення позитивних економічних результатів від реалізації виробництва, транспортних послуг за видами діяльності. Механізмом для досягнення даної цілі є незалежність економічних взаємозв'язків. Практика показує, що при дотриманні цих умов відбувається масштабування ринку виробничих і транспортних послуг суб'єктами кластера, погоджене та взаємовигідне їх інвестування у проекти розвитку та ефективна інтеграція сфер виробництва по галузях (табл. 2).

Таблиця 2 - Комплекс заходів, проведених суб'єктами кластера для вирішення проблемних питань інтеграції

Дія	Суб'єкт кластера
Структурування норм, правил, процесів інтеграції виробництв і транспортних послуг	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти-регулятори.
Консолідація виробничих, транспортних, фінансових ресурсів	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти комерційних та фінансових процесів.
Консолідація інвестицій, залучення суб'єктів-інвесторів	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти-інвестори.
Оптимізація потоків фінансування, оподаткування	Суб'єкти комерційних та фінансових процесів. Суб'єкти-регулятори.
Підвищення ступеня міцності процесів кредитування	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти комерційних та фінансових процесів. Суб'єкти-регулятори.
Підвищення ступеня міцності фінансової дисципліни	Суб'єкти комерційних і фінансових процесів.
Збільшення обміну інформаційних потоків, використання і розширення довіреноінформаційного середовища	Усі суб'єкти кластера.
Стимулювання інвестиційного розвитку	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти-регулятори.
Оптимізація потоків фінансування, оподаткування	Суб'єкти комерційних та фінансових процесів. Суб'єкти-регулятори.
Підвищення ступеня міцності процесів кредитування	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти комерційних та фінансових процесів. Суб'єкти-регулятори.
Підвищення ступеня міцності фінансової дисципліни	Суб'єкти комерційних і фінансових процесів.
Збільшення обміну інформаційних потоків, впровадження та розширення довіреноінформаційного середовища	Усі суб'єкти кластера.
Стимулювання інвестиційного розвитку	Суб'єкти виробництва. Суб'єкти транспортних послуг. Суб'єкти-регулятори.

Ефективність стратегії інтеграції в кластерах полягає не в концентрації суб'єктів виробництва і транспортних послуг, а в консолідації ресурсних можливостей відокремлених і незалежних суб'єктів кластера, спрямованих на досягнення єдиного взаємовигідного позитивного результату при реалізації транспортно-виробничих процесів та оптимальне вирішення цільових проблемних питань організації та управління.

У кластерах комплексної транспортної послуги процеси інтеграції у технологічному сегменті консолідуєть весь транспортно-виробничий цикл доставка сировини – виробництво готової продукції – накопичення партій готової продукції – зберігання – транспортування на всіх етапах життєвого циклу – реалізація готовою продукції. Економічна складова процесів інтеграції відображається на кожному етапі транспортно-виробничого циклу від формування доходів до їх розподілу. Організаційна та координаційна складові інтеграції реалізуються на базі єдиної нормативно-правової форми транспортно-виробничої діяльності, договірних відносин між суб'єктами кластера .

У процесах економічної і інформаційної інтеграції найважливішу роль виконує інфраструктура, призначена для обслуговування транспортно-виробничих процесів (технологічна, транспортна, інформаційна), тобто те, що забезпечує виведення кластера на рівень комплексного розвитку.

Процеси інтеграції на рівні виробничих підприємств стабільні та стійкі, оскільки фокусуються на підвищенні економічної результативності їх діяльності. Інтеграція процесів регіонального і міжрегіонального рівнів відображається «гнучкою» формою. Керуюча (координаційна) та функціональна структури інтегруючих суб'єктів не видозмінюються, при цьому процеси узгодженої взаємодії суб'єктів кластера формують структуру спільних дій, створює умови для розвитку як кластерів і суб'єктів України, і регіональних і міжрегіональних соціально-економічних суб'єктів.

Список використаних джерел

1. Аулін В.В., Гриньків А.В., Лисенко С.В., Головатий А.О., Голуб Д.В. Теоретичні і методологічні основи логістики транспортних і виробничих систем / монографія під заг. ред. д.т.н., проф. Ауліна В.В. - Кропивницький: Видавець Лисенко В.Ф., 2021. - 503 с.
2. Методологічні основи проектування та функціонування інтелектуальних транспортних і виробничих систем : монографія / В. В. Аулін, А. В. Гриньків, А. О. Головатий [та ін.] ; під заг. ред. В. В. Ауліна. - Кропивницький : Лисенко В. Ф., 2020. - 428с.
3. Аулін В. В., Голуб Д. В., Лисенко С. В., Гриньків А. В., Цьонь О. П..Формування логістичних проектно-орієнтованих кластерів у регіональних ланцюгах постачань продукції.Зб. тез доповідей XII Міжнар. наук.-техн. конф. «Крамаровські читання» 20-21 лют. 2025 р., м. Київ. МОН України, НУБіП. К.: Видавничий центр НУБіП України, 2025. С.155-156.
4. Аулін В.В., Великодний Д.О., Довгий А.О., Галінський Є.С..Стратегія сталої логістики для України на період до 2030 року. загальні вимоги до транспортної логістики.Матеріали 1ої Міжнародної науково-практичної конференції "Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability",17-19 квітня 2019 р. - Кропивницький : ЦНТУ, 2019. - С.282-284.
5. Аулін В.В., Великодний Д.О., Голуб Д.В., Дьяченко В.О., Головатий А.О..Стан та стратегічні цілі логістики автомобільного транспорту України.Матеріали 1ої Міжнародної науково-практичної конференції "Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability",17-19 квітня 2019 р. - Кропивницький : ЦНТУ, 2019. - С.285-288.
6. Плекан У.М., Ляшук О.Л., Аулін В.В., Цьонь О.П., Матвіїшин А.Й. Логістична стратегія автотранспортного підприємства. Організаційні аспекти формування.Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. 2022. Вип. 6(37) ч.ІІ. С.75-82.
7. Сергійчук А. А., Аулін В. В., Гриньків А. В., Сергійчук А. В. Забезпечення належного рівня якості надання послуг підприємствами технічного сервісу колісних транспортних засобів проведенням їх акредитації.Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки : зб. наук. пр. Кропивницький : ЦНТУ, 2025. Вип. 11(42). Ч. 2. С. 348-363.