

# Підприємництво, інфраструктура, ринки інновацій, товарів і послуг

УДК 303.722.4(477); JEL classification: L91; O18  
DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2019-4-1>

МАШКАНЦЕВА Світлана Олександрівна  
кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0002-3936-9812

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ РЕГІОНУ

*Машканцева С. О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в транспортній системі регіону.*

Транспортно-логістичні кластери спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у регіональних ланцюгах постачання й концентрують в собі транспортно-логістичну інфраструктуру території, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства.

Мета статті полягає у вивченні структури, факторів і умов створення транспортно-логістичних кластерів на регіональному рівні відповідно даному підходу.

Розглянуто приклад транспортно-логістичного кластеру Німеччини «Франкфурт-на-Майні». Розглянуто зміст кластерного підходу. Надано переваги кластеру. Розглянуто основних учасників транспортно-логістичного кластера. Представлена модель формування транспортно-логістичного кластера на регіональному рівні. Визначено основні завдання формування транспортно-логістичного кластера. Узагальнено фактори впливу на формування транспортно-логістичних кластерів: послідовна державна економічна політика, глобалізація транспортно-логістичної інфраструктури, горизонтальна інтеграція логістичного інфраструктурного комплексу й компаній, які його обслуговують, аутсорсинг транспортно-логістичних послуг, прогнозування і мінімізація кількості й рівня небезпеки чинників економічного ризику. Визначено напрями проведення аналізу для розуміння слабких і сильних сторін регіону для формування кластерних структур. Розглянуто перспективи створення транспортно-логістичного кластеру в Херсонській області і визначено його структурні елементи. Розглянуто зміст кластеру.

Діяльність транспортно-логістичного кластеру регіону сприяє використанню інноваційного потенціалу через створення ефективного транспортного комплексу. Кластер максимально враховує дію ринкового механізму. Кластерний підхід є однією з самих вдосконалених технологій управління галуззю.

**Ключові слова:** транспортно-логістична система; транспортно-логістичний кластер; регіон; транспортна інфраструктура; кластерний підхід.

**Постановка проблеми.** Транспортно-логістична система є важливою детермінантою економіки регіону, що пояснюється значним її впливом на інші галузі. Головним завданням її функціонування є якісне обслуговування споживачів у транспортній галузі при врахуванні їх інтересів, формуванні взаємовідносин, які сприяють ефективній роботі підприємств транспорту й логістики, підвищуючи їх конкурентоспроможність і високий рівень задоволення покупців отриманими послугами [4, с. 64].

Створення транспортно-логістичних кластерів є пріоритетним завданням в розвитку транспортно-логістичної системи регіону. Цей процес визначається рівнем інноваційної активності підприємств, загальною протяжністю доріг, обсягами вантажу й транзитних перевезень. Транспортно-

логістичний кластер представляє собою об'єднання окремих регіональних, функціональних і економічно пов'язаних між собою логістичних ланцюгів: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-логістичних центрів, доріг і магістралей в єдину систему, яка має можливість забезпечити якісний транспортно-логістичний сервіс при мінімальних витратах. Відтак, питання створення і розвитку транспортно-логістичних кластерів в регіонах набуває актуальності у зв'язку з необхідністю ефективного використання ресурсного потенціалу регіонів і забезпеченню їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання функціонування транспортно-логістичних систем знайшли своє

відображення в працях Л. Болдиревої, В. Перейноса, О. Помаза й інших. Проблемам формування та функціонування кластерів присвячені праці П. Віленського, В. Галабурди, А. Гранберга, М. Кизима тощо. Науковий арсенал досліджень науковців зосереджений на питаннях регіональної економіки, ідентифікації і оцінки діяльності регіональних кластерів, моніторингу ситуації в регіонах тощо. Однак, питання функціонування транспортно-логістичних кластерів на регіональному рівні потребує подальшого розвитку.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є вивчення структури, факторів і умов створення транспортно-логістичних кластерів на регіональному рівні відповідно до даного підходу.

**Основні результати дослідження.** Транспортно-логістичні кластери мають обмеження по наблизенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до транспортних коридорів. Вони спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в регіональних ланцюгах постачання й концентрують в собі транспортно-логістичну інфраструктуру території, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення транспортно-логістичного кластеру базується на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств [1, 3].

Світовий досвід свідчить, що прикладом транспортно-логістичного кластера регіону в Німеччині є транспортно-логістичний кластер «Франкфурт-на-Майні», який

створився на базі транспортної системи міста Франкфурт-на-Майні. В силу територіальної близькості основних економічних центрів і розвинутих транспортних комунікацій, регіон Рейн-Майн представляє собою соціально-економічно інтегровану високо урбанізовану поліцентричну агломерацію.

Кластерний підхід змінює принципи й механізми регіональної політики, потребує нових підходів до реалізації управлінських функцій, переформатування інформаційної бази, є підґрунтям для розвитку інноваційної і інвестиційної діяльності транспортних підприємств, вимагає створення чіткої взаємодії держави, бізнесу, науки й освіти на підставі розробки й впровадження стратегії інноваційного розвитку.

Відповідно до кластерного підходу він має такі переваги:

- просувається ринком, зосереджуючись на сукупності попиту й пропозиції для ефективної роботи;
- залучає до участі в кластері великі та малі компанії, а також постачальників і економічні установи;
- об'єднує своїх учасників, які керуються власними інтересами, методом спільного вирішення регіональних проблем;
- створює цінності, які поглиблюють і поширюють базу збільшення доходності регіону [5, с. 89, 7].

Транспортно-логістичний кластер об'єднує регіональні автотранспортні підприємства, підприємства інших видів транспорту, органи місцевої влади, науково-дослідні інститути, мережу сучасних комунікаційних зв'язків, які посилюють взаємодію й конкурентні переваги регіону (рис. 1).



**Рис. 1. Модель формування транспортно-логістичного кластера на регіональному рівні\***

*Джерело: розроблено автором*

Основними завданнями формування транспортно-логістичного кластера є:

- використання геоеконімічного положення регіону для розвитку транзитного потенціалу;
- розвиток можливостей транспортно-логістичної системи для використання у

просуванні продукції на ринки;

- зниження частки транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті;
- розвиток контейнерних і мультимодальних перевезень;
- підвищення валового доходу від транзитних перевезень;

- активізація взаємодії наукових і освітніх закладів з ядром кластера;
- підвищення ефективності транспортних коридорів, терміналів, дорожньої інфраструктури;
- створення конкурентоспроможних контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних логістичних центрів.

В. М. Гончарова виділяє такі фактори впливу на формування транспортно-логістичних кластерів:

1. Послідовна державна економічна політика щодо створення кластерів в Україні, постійний процес удосконалення нормативно-правового поля, узгодження, координація зусиль законодавчої, виконавчої влади й менеджерів структурних підрозділів транспортно-логістичних кластерів щодо реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні шляхом формування та виконання державних цільових програм, державного замовлення, регіональних, місцевих інноваційних програм і окремих інноваційних проектів; стимулювання використання науково-технічного потенціалу транспортно-логістичних кластерів, забезпечення державно-приватного партнерства і їх економічної безпеки.

2. Глобалізація транспортно-логістичної інфраструктури. Як складова виробничої інфраструктури вона веде до встановлення ідентичних норм і умов транспортування вантажів і пасажирів, забезпечує реалізацію, функціонування й розвиток форм міжнародного науково-технічного співробітництва, удосконалення елементів інфраструктури. Для розвитку регіональних транспортно-логістичних кластерів актуальним є впровадження інтермодальних (змішаних) перевезень, в яких задіяні різні види транспорту.

3. Горизонтальна інтеграція логістичного інфраструктурного комплексу й компаній, які його обслуговують, спеціалізуються на зберіганні, переробці, супроводженні та доставці вантажів і пасажирів. Горизонтальна інтеграція транспортно-логістичних кластерів налагоджує тісну взаємодію об'єднання господарюючих суб'єктів для використання ринкових можливостей, сприяє: відмові від ієрархії; самоаналізу, відповідальності, самоосвіті працівників, адаптивності, дієвості, інноваційності, екологічності, економічності, оперативності транспортної системи.

4. Аутсорсинг транспортно-логістичних послуг. Не обов'язково суб'єкти кооперування транспортно-логістичного кластера повинні мати повний перелік основних і допоміжних функцій. Функції делегуються,

перехресчуються, координуються серед учасників угруповання згідно з їхніми високопрофесійними можливостями за допомоги довірливого перерозподілу ресурсів в мережі, що призведе до послідовного вирішення проблем оптимізації процесів і мінімізації логістичних витрат у матричній організаційній структурі управління.

5. Прогнозування і мінімізація кількості й рівня небезпеки чинників економічного ризику для транспортно-логістичних кластерів в умовах невизначеності, інтенсифікації науково-технічного й інноваційного розвитку регіону. Під час проведення логістичних операцій відбувається складний процес руху значної маси інформаційних, фінансових, матеріальних потоків, сервісних послуг, обіг юридичних документів, взаємодія різнопланових інтересів сторін, що потребує відповідного застосування теорії економічних ризиків у системі логістичного управління. Транспортно-логістичні кластери в повній мірі будуть сприяти науково-технічному розвитку регіону тільки тоді, коли передбачені можливі ризики, що знижують результативність їх діяльності, та сформовані необхідні заходи щодо управління ними [6, с. 92].

З метою більш повного розуміння слабких і сильних сторін регіону для формування кластерних структур, необхідно провести аналіз за такими напрямками:

- з'ясувати кількість працівників і установ, що беруть участь в даному секторі прогнозованого кластера;
- виявити питому вагу локальних секторів у кластері і їх питому вагу в регіоні, країні;
- визначити співвідношення витрат і доходів по всьому ланцюгу технологічного процесу, тобто від постачання сировини до реалізації продукції;
- визначити темпи зростання кластера.

Підхід до розвитку транспортно-логістичних кластерів має бути системний, тобто передбачати розвиток транспортної системи регіону. Так, в Херсонській області перспективним було визнано утворення транспортно-логістичного кластера, який мав об'єднувати 106 підприємств і організацій, серед яких 3 морських торговельних порти, 7 річкових портів, 5 суднових компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного й автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства [2, с. 30].

**Висновки.** Діяльність транспортно-логістичного кластеру регіону сприяє використанню інноваційного потенціалу через створення ефективного транспортного комплексу. Кластер максимально враховує

дію ринкового механізму. Кластерний підхід є однією з самих вдосконалених технологій управління галуззю. В структурованому виді кластер – це мережа постачальників, виробників, споживачів, елементів транспортної інфраструктури, науково-дослідницьких інститутів, взаємопов'язаних в процесі створення додаткової вартості, однак кластер

– це ще й інструмент управління розвитком транспортної галузі регіону, тому в подальшому необхідно досліджувати питання практичної реалізації сформованого кластерного підходу, що дасть можливість підвищити конкуренто-спроможність територій і галузевих комплексів.

#### Література.

1. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. *Державне управління: теорія і практика*. 2011. № 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
2. Кислий В., Жарик Т. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине. *Економика України*. 2010. № 12 (581). С. 28-37.
3. Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. №275. С. 207-210.
4. Попова Н.В. Кластери як основа інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи регіону. *Бізнесінформ*. 2013. № 8. С. 63-67.
5. Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці: Монографія. Київ : Логос. 2004. 848 с.
6. Управління ризиками в логістиці: навч. посіб. / за заг. ред. В. М. Гончарова. Львів: «Магнолія 2006». 2012. 253 с.
7. Ужва А. М. Кластеризація як ефективний інструмент управління розвитком регіонального аграрного бізнесу. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2016. Випуск 19. Частина 2. С. 110-113.
8. Bondarenko, S. and Lagodienko, V., Sedikova, I., and Kalaman, O. (2018). Application of Project Analysis Software in Project Management in the PreInvestment Phase, *Journal of Mechanical Engineering and Technology*, 9(13), pp. 676-684.

#### References.

1. Brahins'kyj, V.V. (2011). Rozvytok transportno-lohistrychnoi systemy iak forma realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy. [Development of transport and logistics system as a form of realization of Ukraine's transit potential]. *Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka*. Public administration: theory and practice. (electronic journal). № 2. Available at: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
2. Kisl'ij, V., Zharik, T. (2010). «Development of transport and logistics clusters in Ukraine». *Jekonomika Ukrainy*. № 12 (581). pp. 28-37.
3. Lahodiienko, V. V. and Korniiets'kyj, O. V. (2014). «Logistics in Japanese: Increasing Business Efficiency». *Kul'tura narodiv Prychernomor'ia*. No. 275, pp. 207-210.
4. Popova, N.V. (2013). «Clusters as a basis for innovative development of the transport and logistics system in the region». *Biznesinform*. № 8. pp. 63-67.
5. Sokolenko, S.I. (2012). Klasteri v hlobal'nij ekonomitsi. [Clusters in the Global Economy]. Lohos. Kyiv. Ukraine.
6. *Upravlinnia ryzykamy v lohistrytsi*. [Logistics Risk Management]. (2012). In *Honcharova, V. M.* (ed.). «Mahnoliia 2006». Lviv. Ukraine.
7. Uzhva, A. M. (2016). «Clustering as an effective tool for managing the development of regional agrarian business». *Naukovyj visnyk Kherson's'koho derzhavnogo universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky»*. Issue 19. Part 2. pp. 110-113.
8. Bondarenko S., Lagodienko V., Sedikova I., Kalaman O. Application of Project Analysis Software in Project Management in the PreInvestment Phase, *Journal of Mechanical Engineering and Technology*, 9(13). 2018. pp. 676-684.

#### Abstract

**Mashkantseva S. Development of transport and logistics clusters in the region transport system.**

**Abstract.** Transport and logistics clusters are aimed at optimizing the movement of freight flow in regional supply chains and concentrate the transport and logistics infrastructure of the territory, transport and logistics companies, manufacturing enterprises.

The purpose of the article is to study the structure, factors and conditions of creation of transport and logistics clusters at the regional level in accordance with this approach.

An example of Germany's transport and logistics cluster «Frankfurt am Main» is considered. The content of the cluster approach is considered. Cluster benefits are provided. The main participants of the transport and logistics cluster are considered. The model of formation of transport and logistics cluster at regional level is presented. The main tasks of forming a transport and logistic cluster are determined. Influence factors on the formation of transport and logistics clusters are generalized: consistent state economic policy, globalization of transport and logistics infrastructure, horizontal integration of the logistics infrastructure complex and the companies that serve it, outsourcing of transport and logistics services, forecasting and minimizing the level of risk. The directions of the analysis for understanding the weaknesses and strengths of the region for the formation of cluster structures are determined. Prospects of creation of transport and logistics cluster in Kherson region are considered and its structural elements are defined. The content of the cluster is considered.

The activity of the transport and logistics cluster of the region promotes the use of innovative potential through the creation of an efficient transport complex. The cluster maximally takes into account the effect of the market mechanism. The cluster approach is one of the most advanced industry management technologies.

**Keywords:** transport and logistics system; transport and logistics cluster; region; transport infrastructure; cluster approach.

Стаття надійшла до редакції 15.04.2019 р.

**Бібліографічний опис статті:**

Машканцева С. О. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в транспортній системі регіону. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 4. С. 5-9.

Mashkantseva S. Development of transport and logistics clusters in the region transport system. Actual problems of innovative economy. 2019. No. 4, pp. 5-9.



УДК 339; JEL classification: F13; O24  
DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2019-4-2>

ПОДСОХА Анна Сергіївна  
заступник начальника відділу Головного управління Державної фіскальної служби  
в Харківській області

**ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ВИКОРИСТАННЯ ТОРГОВИХ СТРАТЕГІЙ НА  
ТОВАРНОМУ БІРЖОВОМУ РИНКУ**

Подсоха А. С. Економічна оцінка використання торгових стратегій на товарному біржовому ринку.

**Вступ.** Розвиток вітчизняного господарства у значній мірі залежить від біржового сектору. Біржі є одним із ключових елементів ринкового механізму. Їх роль полягає у встановленні зв'язків між виробником і кінцевим споживачем. Біржі сприяють визначенню об'єктивної ринкової вартості продукції, підвищенню її конкурентоспроможності.

**Метою** наукового дослідження є узагальнення теоретичних аспектів оцінювання використання торгових стратегій на товарному біржовому ринку.

**Результати.** Виділено основні недоліки розроблених стратегій трейдерів. Встановлено, що вплив торговця є найбільш непередбачуваним фактором у процесі формування та реалізації стратегій. Відзначено важливість ведення щоденника трейдера. Виявлено, що в процесі ведення щоденника трейдер відображає не зовсім реальну ситуацію. Це знижує рівень об'єктивності інформації. Охарактеризовано структуру та розглянуто методику заповнення щоденника трейдера. Обґрунтовано роль ведення журналу операцій для торговця. Відзначено важливість управління ризиками у процесі біржової торгівлі. Охарактеризовано роль механізму прийняття рішень на товарному біржовому ринку в умовах невизначеності. Визначено сутність та етапи стратегії управління ризиком. Охарактеризовано цінові види ризиків. Систематизовано методи оцінки ризиків. Наведено основні методи управління ризиками. Охарактеризовано способи ухилення від ризику, методи зниження ризику, методи поглинання та фінансування ризику, методи передачі ризику. Наголошено на доцільності послідовного використання наведених методів. Визначено заходи мінімізації ступеня ризику (диверсифікація активів, хеджування та страхування ризиків, створення резервів для покриття ризиків).

**Висновки.** Розроблення стратегій трейдерів повинне забезпечувати зниження ризиків у біржовій діяльності. Формування такої стратегії відбувається з урахуванням багатьох факторів. Доведено, що використання методів управління ризиками є запорукою ефективної діяльності торговців. Охарактеризовано можливі результати від впровадження таких методів.

**Ключові слова:** товарна біржа, трейдер, торгова стратегія, управління ризиком, економічна оцінка.

**Постановка проблеми.** Зростання національної економіки й підприємницької діяльності зокрема, породжує становлення і розвиток фінансових інститутів, серед яких