

пов'язано з великими фінансовими витратами. Так, за даними проведених УкрДАЗТ досліджень, для відновлення залізничної галузі (колії, електромережі, локомотиви та вагони, тягові підстанції) потрібно не менше 250 млрд грн.

Актуальним є питання використання потужностей національних

підприємств для побудови швидкісних пасажирських поїздів, організація швидкісного пасажирського руху на напрямках «Схід-Захід», «Північ-Південь» та розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів.

УДК 658.7:656.2.003.1(477)

*Є.С. Альошинський, Є.І. Балака,  
Г.О. Сіваконева, С.О. Світлична  
E.S. Aloshynsky, E.I. Balaka,  
G.O. Sivakoneva, S.O. Svitlichna*

## РОЗРОБЛЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРИНЦИПІВ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ

### DEVELOPMENT STRATEGIC PRINCIPLES OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS CLUSTER KHARKIV REGION

Важливим фактором економічного росту країн та регіонів у світовій практиці став процес формування різнопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починаючи з місцевих та регіональних рівнів з подальшою інтеграцією в транснаціональні системи.

Стратегічне положення як транскордонного з Росією регіону, де розподіляються потоки Європа-Азія, Північ – Південь, високий рівень розвитку промислово-індустріального комплексу, розвинена мережа транспортних комунікацій виділяють Харківську область серед інших областей країни як регіон, дуже перспективний для формування транспортно-логістичного кластера (ТЛК) з обслуговування внутрішніх та міжнародних транзитних транспортних потоків.

Таким чином, основним завданням стає формування та розвиток ефективної транспортно-логістичної системи регіону, що дасть можливість забезпечити раціоналізацію пасажиропотоків та оптимізації руху вантажного потоку «від

дверей до дверей» (транспортних потоків); яка об'єднає в собі діяльність з виробництва, формування, розподілу та оптимізації транспортних потоків на основі взаємодії місцевих, регіональних, національних економічних систем, включаючи підприємства, торгівлю і транспорт; яка дозволить зайняти регіону конкурентоспроможну позицію на державному та міждержавному ринку транспортно-логістичних послуг, включаючи ринок транзитних перевезень у сполученні Європа-Азія.

В основі запропонованої моделі ТЛК лежить прагнення до зниження транспортно-логістичних витрат за рахунок реалізації комплексної послуги від «дверей до дверей» за участю всіх видів транспорту з будівництвом термінальних комплексів, міжнародних і регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу (логістичного оператора) для обслуговування цієї системи.

Реалізація Стратегії розвитку регіональної транспортної системи на базі формування ТЛК створить умови для

зростання іміджу Харківського регіону, буде сприяти вирішенню багатьох важливих на даний час питань: вступ в Європейський Союз, створення Єдиного

економічного простору країн СНД, позитивно вплине на багато процесів в Україні, що мають загальнонаціональний характер.

УДК 656.21.56

*Н.Ю. Шраменко*  
*N.Y. Shramenko*

## РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ПІДСИСТЕМ ТЕРМІНАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ ТА РИЗИКУ

### THE INTERACTION SUBSYSTEMS TERMINAL IN UNDER UNCERTAINTY AND RISK

Термінальний комплекс розглядається як система, елементами якої виступають окремі склади.

Для раціонального розподілу рухомого складу між пунктами навантаження-розвантаження пропонується застосування ігрового підходу із застосуванням безкоаліційних ігор, в основу яких покладене визначення рівноважного стану системи, що моделюється (рішення Неша). Для забезпечення збіжності системи в рівноважну точку елементи системи повинні визначити напрямок і «рухатися до рівноважної точки» (з метою збільшення «виграшу») малими кроками.

На великих вантажоутворюючих пунктах (терміналах, регіональних розподільних складах, вантажних комплексах) автомобілі, що прибувають під навантаження-розвантаження, розподіляються диспетчером (оператором) по окремих ідентичних складах, що мають різну продуктивність.

Основним критерієм вибору раціональної кількості ресурсів транспортно-складського комплексу, а саме продуктивності і кількості навантажувально-розвантажувальних механізмів, є досягнення такого мінімуму витрат за робочу зміну, при якому доходи за зміну будуть повністю їх покривати.

Множина значень доходів та витрат складської системи отримана в результаті наявності ризику збоїв і відмов у роботі складу, що характеризує умови невизначеності при встановленні фактичної переробної спроможності складу.

Проведено моделювання планування роботи складської системи за умов невизначеності та ризику та отримано залежності витрат від запланованого обсягу НРР для всіх складів, що розглядаються.

Використовуючи графоаналітичний підхід, визначено зону доцільного розміру продуктивності кожного складу терміналу, а також величину максимально можливого прибутку.