

При цьому, технології пасажирських перевезень загальні як для зниження питомої ваги поїздок в індивідуальному транспорті так і у збільшенні поїздок в суспільному транспорті.

Встановлено, що загальна рухливість населення є функція від кількості жителів у місті, рівня автомобілізації, щільності транспортної та маршрутної мережі. В ході експерименту були визначені чисельні значення перелічених факторів, що визначають рухливість населення.

На підставі даних, отриманих при проведенні досліджень, стає можливим математичний опис залежності параметрів міських пасажирських перевезень та транспортної рухливості населення.

На першому етапі дослідження проводився аналіз впливу кожного з раніше визначених факторів на значення транспортної рухливості населення, методами кореляційного та регресійного аналізу.

Отримані закономірності зміни транспортної рухливості населення від параметрів міських пасажирських перевезень дозволяють з достатньою точністю визначати прогнозовані значення рухливості та використовувати їх в практичних розрахунках.

На другому етапі дослідження розробляється багатofакторна модель зміни транспортної рухливості від параметрів міських пасажирських перевезень. Для цього необхідно було провести факторний аналіз, використовуючи парні кореляції.

Аналіз отриманих результатів показав суттєву парну кореляцію між обраними факторами, що не потребує додаткових досліджень. Так визначена транспортна рухливість населення за розробленими моделями може бути використана для обґрунтування обраних заходів підвищення рівня транспортного обслуговування мешканців міста.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Д. Н. РОСЛАВЦЕВ, канд. техн. наук, **С. А. ГУБИНА**, студент

Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова

61002 Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12

E-mail: d.roslavtsev@gmail.com

Как свидетельствует мировой опыт, значительные изменения в организации производства, как на национальном так и на международном уровнях, способствуют созданию территориально-отраслевых и интеграционных объединений – кластеров. Важнейшим показателем деятельности кластеров является их высокая конкурентоспособность на мировом рынке, поэтому кластерное развитие территорий является одной из характерных черт современной инновационной экономики.

Объединения конкурентоспособных предприятий, взаимодействующих по вертикальным (покупатель – продавец) или горизонтальным (потребители, технология, каналы) связям, имеют установленное название – кластерные объединения. Объединение в кластеры формируют специфическое экономическое пространство с целью расширения сферы свободной торговли, свободного перемещения капитала и человеческих ресурсов, следовательно, выполняют функции структурообразующих элементов глобальной системы. Использование кластерных моделей, как форм рыночной централизации, обуславливает высокий динамизм, быстрые темпы привлечения инвестиций и растущий уровень конкурентоспособности товаров и услуг, предоставляет возможность быстрой цивилизованной интеграции в мировое сообщество.

Отличительной чертой кластера является целевая предпринимательская деятельность. В Украине рынок логистических услуг начал формироваться в начале 90-х годов XX в. Сейчас осуществляются организационные мероприятия для формирования транспортно-логистических кластеров. Например, в Херсонской области перспективным было создание первого в Украине транспортно-логистического кластера, который должен объединить 106 предприятий и организаций. В Закарпатской области создается трансграничный логистический кластер. В г. Захонь (Венгрия) было подписано соглашение о сотрудничестве и информационном партнерстве между Карпатским региональным центром инновационного развития и региональным логистическим кластером «Захонь». Проект комплексного развития региона Захонь предусматривает формирование около границы с Украиной логистического центра, способного играть роль моста в перевозках между Азией, Россией, Украиной и Западной Европой в объеме как минимум 16 млн. т грузов в год.

Исследование потенциальных выгод создания транспортно-логистического кластера для потенциальных участников позволили выделить следующие основные позиции:

- ✓ сведение вместе таких противоположных сторон экономики как спрос и предложение для более эффективной работы;
- ✓ совместное решения региональных проблем участниками, которые руководствуются собственными интересами;
- ✓ углубление и распространение базы для увеличения региональной прибыли;
- ✓ возможность компаний фокусироваться на основной деятельности;
- ✓ функционируя как система, компании производят больше, чем составляет сумма их индивидуальных результатов (синергетический эффект);
- ✓ повышение конкурентоспособности региона.

Среди недостатков можно отметить сложность организации, необходимость глубоких исследований региона и его экономических проблем.

Методика формирования транспортно-логистического кластера в общем виде предусматривает следующие этапы:

- 1) Идея кластера: объяснение необходимости, определение целей;

формулювання бачення кластера, визначення напрямків діяльності.

2) Агломерація: питання меж, проведення первинного огляду транспортних і інших підприємств – потенційних учасників кластера, який формується; ідентифікація і пріоритизація визначених фірм, підприємств і організацій, формування групи лідерів.

3) Виникнення кластера – об'єднання визначених підприємств і організацій, то є формування окремої економічної одиниці: визначення напрямків діяльності, розробка безпосереднього плану дій, розробка стратегічного плану.

4) Розвиток кластера: формування нових організацій, надаючих послуг декільком фірмам в ростючому кластері. Наприклад, науково-дослідницькі інститути, спеціалізовані навчальні заклади, бізнес-асоціації збільшують важливість, престиж, і привабливість кластера.

Опираючись на світовий досвід, можна сказати, що кластеризація є одним з шляхів розвитку економіки територій. Актуальним можна вважати формування транспортно-логістичного кластера на території Харківського регіону, який має вигідне економіко-географічне положення, необхідну інфраструктуру, тяготеє до існуючих і перспективних центрів ділового співробітництва.

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ

Я.В. САНЬКО, канд. техн. наук

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

e-mail: yron08@rambler.ru

Процес містобудівного проектування багато в чому визначається величиною населеного пункту. Питання розселення жителів міста стосовно місць прикладання праці, транспортного обслуговування міського населення, розвитку загальноміського центра, забезпечення зв'язку із приміською зоною й багато іншого здобувають у великих містах особливу гостроту. Саме тому норми й правила планування й забудови міст пов'язані з величиною проектуваного міста, що визначається кількістю жителів.

Територія міста по функціональному призначенню й характеру використання підрозділяється на сільбищу, виробничу, у т.ч. зовнішнього транспорту, і ландшафтно-рекреаційну.

Розглянемо наступні транспортні характеристики планувальної структури міста:

1) ступінь непрямолінійності сполучень;