

Габдулхаков Альберт Альмазович

бакалавр экон. наук, магистрант

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

***Аннотация:** в статье актуализируется необходимость формирования современных транспортно-логистических систем. Автором подчеркивается клиентоориентированность современных пассажирских перевозок.*

***Ключевые слова:** клиентоориентированность, пассажирские перевозки, единая логистическая система.*

В наше время успешной составляющей является клиентоориентированность пассажирских перевозок. Использование логистики и логистических схем в организации пассажирских перевозок особенно актуально и исследуется в работах [1–2]. В течении многих лет городские сети проектировались и создавались только для перевозки пассажиров из дома в рабочие места и их роль ограничивалась их транспортной функцией. Они не приняли во внимание ожидания пассажиров и интеграцию системы в окружающую среду. Этот период определенно позади, и высокая пропускная способность больше не является единственным критерием оценки эффективности городской транспортной системы. Таким образом, модели мобильности меняются в зависимости от городов с их многочисленным населением и создают все более и более разнообразные требования к мобильности [2].

Для построения единой логистической системы и единой системы координации пассажирского транспорта необходима интеграция независимых операторов, которые реализуют пассажирские перевозки. Для сбалансированной логистической системы, необходимо чтобы пассажирские предприятия, независимо от формы собственности, представляли собой неразделённых, а

взаимодополняющих операторов рынка пассажирских перевозок. Смысл системы в том, чтобы оптимизировать как городскую транспортную сеть в сфере пассажирских перевозок инфраструктуры города, так и материальные, информационные и финансовые ресурсы каждого звена единой логистической системы городского пассажирского транспорта [1].

Процесс планирования городской транспортной системы состоит в первую очередь в расчете теоретического планирования, и различные расписания описывают поездки в соответствии с линиями, частотами, потребностями транспорта и временем прохождения в транспортной сети. Но возникают случайные события, которые вызывают помехи и изменяют прогнозное планирование. Следовательно, для уменьшения влияния помех необходимо выполнить задачи регулирования, чтобы адаптировать прогнозное планирование к реальному состоянию сети. Этот процесс состоит в создании новых графиков, вытекающих из решений, принимаемых регулятором, и в зависимости от нескольких параметров (местоположение, тип нарушения, время возникновения нарушения...). Регулирование городской общей транспортной сети в режиме реального времени является очень сложной проблемой, особенно в случае одновременных помех, которые часто перегружают регуляторной многочисленной информацией. Принятие эффективных решений требует: глобальный и значительный обзор сети, быстро получать доступ к имеющейся информации, связанной с помехами, анализировать характеристики помех с целью выявления наиболее подходящих корректирующих действий, оценивать и сравнивать влияние этих действий, чтобы решить, какой из них должен быть выбран. Роль каждого программного пакета как компонента интегрированной архитектуры можно определить следующим образом:

1. Система поддержки эксплуатации – основная информационная система TRSS, взаимодействующая с TRSS со всеми источниками сетевой информации (датчиками, GPS, телефон, радиолокатор...).

2. Система поддержки принятия решений состоит из трех компонентов: база данных регулирования, содержащая всю информацию, необходимую для

регулирования (местоположение помех, номер линии, составленные модели регулирования). Из всех методов регулирования регулятор может использовать или комбинировать разработку принудительных действий: алгоритмы, мясная эвристика, монитор RSS, который поддерживает манипулирование данными, обеспечивает интерактивную навигацию по системе регулирования и позволяет регулятору управлять процессом регулирования путем выбора моделей регулирования, среди которых он хочет найти решение.

3. Система информационной поддержки: она используется операторами для отправки соответствующей информации пользователям сети.

4. Географическая информационная система (ГИС) – это модули картографической информации о сети (улицы и транспортные сети, места измерений, контурные линии и т. д.) и описательные данные (названия улиц, измерения, статистика). Это может помочь регулятору предоставлять пространственное представление о сети, определять местонахождение и отображать зоны помех.

Существующая система организации городских пассажирских перевозок, основанная на увеличении плотности маршрутной сети и обеспечении регулярного движения, перестала удовлетворять растущий спрос на пассажирские перевозки, особенно в час пик. Поэтому организация работы современных транспортных предприятий становится актуальной [2].

Список литературы

1. Красникова Д.А. Логистические принципы организации пассажирских перевозок с нестабильными характеристиками: дис. ... канд. экон. наук. – Саратов, 2005. – 163 с.
2. Вдовиченко В.А. Эффективность функционирования городской пассажирской транспортной сети: дис. ... канд. техн. наук. – Харьков, 2004. – 192 с.