

УДК 656.7.025

## **ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА РАБОТЫ СИСТЕМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК**

Елистратова А.А., Кольцов И.В.

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,  
e-mail: ellig\_nast@mail.ru*

Рассматривается система обслуживания перевозок пассажиров в аэровокзале крупного международного аэропорта, предназначенная для выполнения различных технологических операций, связанных с регистрацией вылетающих пассажиров и обработкой их багажа [1, 2]. Используемая в аэропорту система обработки багажа должна удовлетворять следующим требованиям:

- багаж должен перемещаться быстро, просто и с минимальным числом промежуточных операций;
- обработка багажа в здании аэровокзала должна соответствовать операциям на перроне, а также объёму и характеру перевозок;
- должна быть предусмотрена возможность обработки трансферного багажа в зонах сортировки отправляемого багажа;
- должно быть предусмотрено пространство для размещения всего объёма багажа в одном месте для контроля безопасности;

Для решения задачи повышения качества работы технической системы обработки производится расчёт интенсивности для определённого интервала времени [3]. Сутки разбиваются на временные интервалы продолжительностью 3 часа и определяется, какое количество рейсов попадает в заданный интервал. Разделив выбранный временной промежуток на такие интервалы, получаем 8 интервалов. В табл. 1 представлен фрагмент данных о времени вылета рейса, направлении, типе воздушного судна, количестве пассажиров (взрослых и детей до 12 лет) и багажа (количество мест и вес, измеряемый в килограммах), разделённые в зависимости от выбранного временного интервала.

Показатели интенсивности прибывающих заявок на обслуживание, работы оборудования и количества обрабатываемого багажа служат для оценки возможности повышения качества работы системы обслуживания перевозок.

Таблица 1. Сводные данные о количестве обслуживаемых пассажиров и их багажа

Временной интервал	Время вылета	Направление	Тип ВС	ВЗ	РБ	Всего	Кол-во мест багажа	Вес
00:30-03:30	0:30	Анталья	В-767-200	213	25	238	28	471
	1:45	Стамбул	А-319	104	3	107	20	277
	2:10	Новый Уренгой	Як-42	70	0	70	106	1572
	2:35	Анталья	А-330	174	20	194	167	1993
03:30-06:30	3:50	Анталья	А-321	193	20	213	26	222
	4:30	Анталья	А-321	189	30	219	45	573
	5:25	Москва	Superjet 100	72	0	72	46	542

Анализ показывает эффективность применения отдельных мер: перераспределение технических и людских ресурсов между подсистемами, изменение режима работы оборудования, внедрение новейших средств обслуживания и др.

#### Список использованных источников

1. Романенко, В. А. Аэродромы, аэропорты, авиакомпании: конспект лекций / В. А. Романенко – Самара: Самар. гос. аэрокосм. ун-т им. С. П. Королева (нац. исслед. ун-т), 2013. – 53 с.
2. Кропивенцева, С. А. Организация и обслуживание пассажирских и грузовых перевозок / С. А. Кропивенцева. – Самара: Самар. гос. аэрокосм. ун-т им. С.П. Королева (нац. исслед. ун-т), 2015. – 72 с.
3. Кольцов, И. В. Оценка функциональной эффективности системы обслуживания перевозок в аэровокзале регионального аэропорта / И. В. Кольцов, В. А. Романенко // Вестник Самарского университета. Аэрокосмическая техника, технологии и машиностроение. – 2017. – ISSN 2542-0453. – Т. 16. – № 3. – С. 55-64.