

**ОБОСНОВАНИЕ СХЕМ ВЫПОЛНЕНИЯ
МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ПАССАЖИРОВ В РЕГУЛЯРНОМ СООБЩЕНИИ**

студенты гр. 101141-15 Медушевская Н.А., Шибеко Ю.В.

Научный руководитель – канд. техн. наук, доцент Седюкевич В.Н.

Междугородные перевозки пассажиров автобусами в регулярном сообщении могут выполняться по следующим схемам: 1) перевозки на маршруте по жесткому расписанию; 2) перевозки на маршруте по дополнительным рейсам, которые выполняются по необходимости; 3) перевозки по установленному интервалу движения автобусов. Перевозки по 3-й схеме применяются при высокой интенсивности пассажиропотоков, например при городских перевозках.

1-я схема предусматривает перевозки на маршруте автобусами различной вместимости, движущимися строго по расписанию, установленному по дням недели. При этой схеме провозная способность на маршруте за период времени является фиксированной. Поэтому из-за случайности интенсивности пассажиропотока при этой схеме в некоторые дни провозная способность оказывается недостаточной, а в другие – излишней. При недостаточной провозной способности пассажиры вынуждены пользоваться или другими видами перевозок или другими видами транспорта (автомобилями-такси, железнодорожным транспортом и т.п.), или откладывать поездку на более поздний срок этого или другого дня. При излишней провозной способности снижается использование вместимости автобусов и, как следствие, увеличиваются удельные на единицу транспортной работы экономические затраты и выбросы вредных веществ и диоксида углерода CO_2 . Для снижения влияния случайности величины интенсивности пассажиропотока на маршруте дополнительно применяется 2-я схема перевозок, когда возросший пассажиропоток обеспечивается выполнением дополнительных рейсов.

В работе рассматривается принятие оптимальных решений о доле соотношении совместного применения 1-й и 2-й схем перевозок на основе принятой целевой функции и с учетом вероятностного характера суточной интенсивности пассажиропотоков по каждому дню недели.