

ПОДСИСТЕМА ЛОГИСТИКИ ТУРИСТИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА

Туристическому оператору каждый день приходится решать задачи предоставления туристам трансферов и обеспечения экскурсий транспортом, если он необходим. Эффективное решение этих задач позволяет увеличить прибыль оператора, уменьшить расходы на содержание транспорта и штата водителей.

ВВЕДЕНИЕ

Входными данными для решения логистических задач является список заявок туристов. Заявки могут включать в себя разные сервисы, но нас в данном случае интересуют только трансферы и экскурсии. Трансферы и экскурсии могут быть двух типов: индивидуальные и групповые. В индивидуальных сервисах турист платит за весь сервис, поэтому им выделяется отдельный транспорт/гид. В групповых сервисах турист платит за место, поэтому туристический оператор вправе объединять туристов в группы, для более удобной доставки/экскурсии.

Выходными данными являются группы туристов, для которых назначен транспорт, водитель (для трансферов) и гид (для экскурсий).

I. РАЗБИЕНИЕ ТУРИСТОВ НА ГРУППЫ

Для организации трансфера туриста, необходимо решить несколько задач:

- разбить туристов по группам;
- выбрать для группы транспорт;
- назначить на транспорт водителя.

В транспортной логистике в туризме есть такое важное понятие[1]:

Gateway (ворота, входная ворота) – многоотраслевой (мультимодальные) транспортный центр, через который осуществляется основной въезд туристов в страну. Например, для Великобритании – Лондон (аэропорты Хитроу, Гэтвик).

Трансферы в/из «Входных ворот» составляют основную часть заявок на трансферы. Рассмотрим подробнее этот случай. Решим задачу разбиения туристов на группы из аэропорта в город этого аэропорта. Рассмотрим только групповые трансферы (т.к. на каждый индивидуальный трансфер надо предоставлять отдельную машину, что не позволяет их объединять в группы с другими туристами, чтобы уменьшить количество используемого транспорта).

Самое простое решение – это на каждый прилетающий рейс предоставлять транспорт, который будет развозить туристов по городу.

Но *Третьяков Сергей Александрович*, магистрант кафедры информационных технологий автоматизированных систем БГУИР, serblt@tut.by.

Научный руководитель: Никольшин Борис Викторович, проректор по учебной работе и информатизации БГУИР, кандидат технических наук, доцент, nik@bsuir.by.

оно потребует много транспорта (значит водителей) и туристы могут жить в противоположных концах города (излишние затраты на бензин).

Для эффективного распределения по группам можно применить следующие шаги:

- Ввести понятие «Ожидание после прибытия рейса» (максимальное время ожидания туристом туристов, с других рейсов, после прибытия). Это позволит объединять туристов, прилетающих с небольшим интервалом, объединять в одну группу.
- Выделить основные направления трансферов. Проанализировав существующие заявки можно выявить наиболее распространенные пункты развоза туристов, назовем это множество А. После этого надо необходимо объединить пункта развоза в кластеры. Для этого берем из множества А самый отдаленный от аэропорта пункт, смотрим, можно ли проложить туда маршрут, проходящий возле других пунктов из множества А, если можно, то добавляем их в текущий кластер. Далее удаляем из множества А все пункты, которые входят в текущий кластер. И опять выделяем кластер из множества А, по стратегии, описанной выше. Выделив таким образом кластеры, мы получим основные маршруты развоза туристов. Далее в эти кластеры можно добавлять менее популярные пункты развоза, которые не попали во множество А, если эти пункты расположены недалеко от выделенных маршрутов.

Вывод

Путем кластеризации пунктов развоза туристов можно либо снизить необходимое количество транспорта, либо уменьшить расстояние проходимое транспортом, при развозе туристов. Это приведет к сокращению расходов и повышению эффективности трансферов.

Список литературы

1. Смирнов, И.Г. Логистика туризма / И. Г. Смирнов // Учеб. пособие. – Киев, 2009. – 444 с.