

billa.com/designing-for-a-cross-cultural-user-experience-part1. — Date of access: 02.04.2018.

5. Ilder, S. How to design for a cross-cultural user experience (part 2/2) [Electronic resource] / S. Ilder // Usabilla. — Mode of access: <http://blog.usabilla.com/designing-for-a-cross-cultural-user-experience-part2>. — Date of access: 02.04.2018.

А. Касымов, А. Турганова

*Научный руководитель — Г.С. Мухамеджанова
Университет «Нархоз» (Алматы, Республика Казахстан)*

АНАЛИЗ ВЫЯВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ МАРШРУТА И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЭТИХ ПРОБЛЕМ С ПОМОЩЬЮ ПРОГРАММНОЙ СРЕДЫ R STUDIO

«Высокий уровень транспортной загруженности снижает комфорт и ухудшает социально-экономические условия для проживания в Алматы. В частности, из-за высокой загрузки улично-дорожной сети снижается скорость передвижения по городу, соответственно растут непродуктивные потери времени населения и транспортные издержки в экономическом секторе. Уменьшение количества личного автотранспорта возможно лишь при прогрессивном инновационном развитии системы пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры», — говорится в пресс-релизе городского управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог [1].

В статье рассмотрено количество маршрутов по движению маршрута 59 автобуса (прямое и обратное направления движения). С помощью программной среды R Studio выведена сеть пути данного маршрута. Данный маршрут охватывает большую протяженность города от микрорайона Орбита до рынка Жетысу (Кульжинка). Автобусы старые, заправляются дизельным топливом, что загрязняет климат города, а также останавливает работу в холодные периоды года. Посадочных мест 24, но, как правило, в часы пик автобусы забиваются до отказа, а интервалы между прибытием автобусов 15–20, а то и 30–40 мин.

Цель выявить основные проблемы маршрута и представить рекомендации для их решения.

Собраны данные по маршруту 59 автобуса с сайтов 2gis.kz, <https://wikiroutes.info/>, которые позволят выявить наиболее загруженные участки в сети (рис. 1) [2].

Строим по данным график, который потребуется нам для анализа и выявления решения (рис. 2).

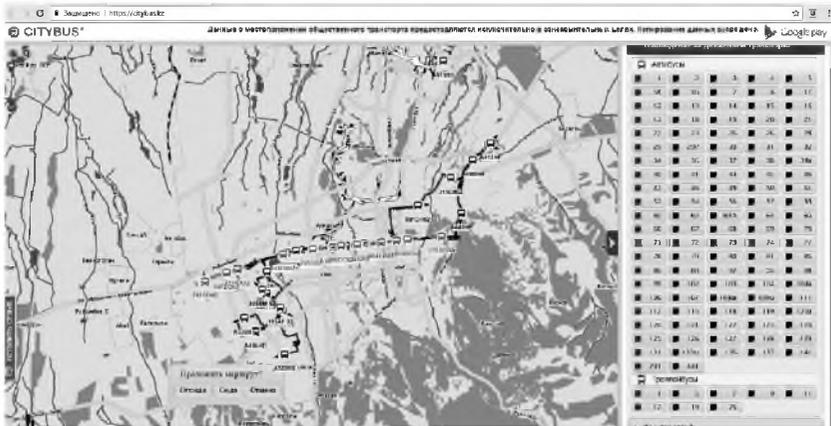


Рис. 1. Схема движения автобусов сети

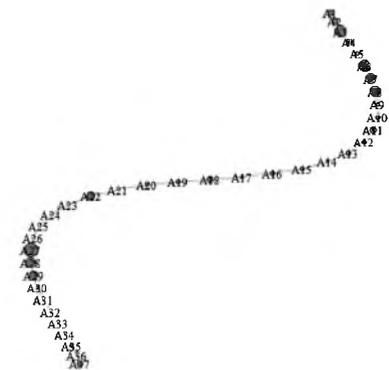


Рис 2. Анализ маршрута № 59

По полученному изображению видно, что распределение маршрутов данной сети абсолютно неравномерно, на некоторых участках только один маршрут, на некоторых 6–7 маршрутов. Возникает острая необходимость в пересмотре данного маршрута: разгрузка перегруженных участков (Торайгырова, Токтабаева, Энерготехникум, Автовокзал Сайран, Розыбакиева, проспект Гагарина, Автовокзал Саяхат) и запуск дополнительных малогабаритных автобусов в часы пик на недостающих участках.

В качестве решения мы хотим предложить передать руководство маршрутами вне города центральному органу по автобусным маршрутам города Алматы, так как именно они могут сделать оптимальный маршрут, который не пересекается с другими маршрутами.

Литература

1. Состояние автобусов в Алматы раскритиковали в акимате [Электронный ресурс] // TENGRI NEWS. — Режим доступа: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/sostoyanie-avtobusov-v-almaty-raskritikovali-v-akimate-336988. — Дата доступа: 15.04.2018.

2. Официальный сайт Справочника по транспорту всего мира [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://wikiroutes.info>. — Дата доступа: 15.04.2018.

К.В. Крылова

*Научный руководитель — доктор экономических наук В.Я. Асанович
БГЭУ (Минск)*

ВЛИЯНИЕ ЭМОЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ В ЭКОНОМИКЕ

Эмоции — важнейшая составляющая человеческой природы, они сопровождают все проявления жизнедеятельности человека и выполняют важные функции в регулировании его поведения и деятельности. Порой индивид совершает тот или иной поступок, принимает то или иное решение под воздействием его эмоционального состояния, при этом он не способен оценить ситуацию и принять правильное, рациональное решение. Возникают вопросы — можно ли учесть такой фактор, как изменение состояния и как не допустить ошибку при принятии решений и избежать доминирования эмоций над разумом? Под эмоцией подразумеваем переживание человека в данный момент своего отношения к чему-либо.

Вопрос об учете эмоционального состояния был рассмотрен в работах Ю.Т. Глазунова, в частности, в работе «Эмоциональное переживание в системе целеполагания человека», а также была разработана математическая модель эмоционального переживания [1]:

$$J(\tau) = \begin{cases} 0 & \text{для } \tau < \tau_0 \\ C \exp\left\{\frac{k_1}{k_2} P[k_2 I_P(\tau - \tau_0) + I_{S0}(1 - e^{k_2(\tau - \tau_0)})]\right\} & \text{для } \tau \geq \tau_0 \end{cases}, \quad (1)$$

где $J(\tau)$ — текущая интенсивность эмоции; $C = p(I_P - I_{S0})$ — эмоциональный скачок; k_1, k_2 — коэффициенты стимулирования эмоционального переживания; P — величина потребности; I_P — информация о всех средствах, необходимых для удовлетворения потребности; I_{S0} — информация о средствах, которыми субъект располагает в данный момент времени.

Подставим данные, характеризующие различные эмоциональные состояния субъекта (см. рисунок).