

Приложения для отслеживания поездок, приобретения билетов и планирования маршрутов делают использование железной дороги более удобным за счет экономии времени на приобретение проездных документов, оформление багажа и живности (в случае необходимости), получения актуальной информации в режиме реального времени о наличии свободных мест, стоимости билетов, расписание движения поездов и др.).

По данным Белорусской железной дороги, на сайте pass.rw.by с помощью мобильного приложения «БЧ. Мой поезд» пассажиры купили более 9 млн электронных билетов. Ежедневно мобильное приложение Белорусской железной дороги используют тысячи жителей нашей страны. В настоящее время мобильное приложение «БЧ. Мой поезд» на свои смартфоны и планшеты установили более 180 тыс. пользователей. Ежегодно более 80 % билетов с нумерованными местами и более 70 % с нумерованными местами оформляется через рассматриваемое приложение. При этом количество оформляемых ежемесячно билетов на региональные поезда экономкласса и городских линий постоянно возрастает.

Белорусская железная дорога отмечает, что при покупке билетов на региональные (пригородные) поезда пассажиры все чаще используют терминалы самообслуживания, через которые в настоящее время продано более 6 млн проездных документов (рисунок 2).

Таким образом, применение современных информационных технологий по оказанию услуг пассажирам на железнодорожном транспорте позволяет обеспечить:

- экономию времени на приобретение проездных документов, оформление багажа и живности (в случае необходимости);
- экономию денежных средств при покупке проездных документов на поезда с нумерованными местами, так как тариф за их оформление не взимается (т. е. билет с электронной регистрацией будет обходиться пассажирам дешевле, чем при покупке в кассе);
- дистанционный канал связи по приобретению проездных документов в любое время суток независимо от места нахождения пассажира (в помещении или на открытом воздухе);
- совместимость с большинством платежных систем;
- использование различных способов оплаты (банковские карты, купюры, монеты и др.).

Современные информационные технологии – это удобная альтернатива железнодорожным билетным кассам, которая востребована у пассажиров. Например, по сравнению с прошлым годом число проездных документов, оформленных через терминалы самообслуживания, выросло на 18 %.



Рисунок 2 – Терминалы самообслуживания на железнодорожном вокзале Минск-Пассажирский

Список литературы

1 Wi-Fi в пассажирских поездах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mpt.gov.by/ru/news/08-08-2018-3369>. – Дата доступа : 14.09.2024.

УДК 656.211:338.488.1

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКО-ЭКСКУРСИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА, Я. В. ЖИТНИКОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В Республике Беларусь туристско-экскурсионные перевозки на железнодорожном транспорте осуществляются с 2007 года и представляют собой одно-, двухдневные обзорные экскурсии по Республике Беларусь с целью посещения историко-культурных центров нашей страны, что требует формирования и развития соответствующей инфраструктуры на железнодорожных станциях. Следует отметить, что туризм является важной отраслью экономики Республики Беларусь, где в насто-

ящее время работает более 1000 организаций и занято 4,5 % работающего населения. С каждым годом все более популярным становится внутренний туризм. Так, в 2023 году более 1,7 млн человек отправились изучать родную страну только в составе организованных групп. При этом наиболее популярны среди белорусов однодневные экскурсионные поездки, которые выбирали в 92,1 % случаев. В 2023 году внутренний туристический поток вырос на 15,6 % [1]. Однако для туристско-экскурсионных перевозок население чаще всего использует автомобильный транспорт, что определяется объективными и субъективными причинами.

Анализ работы железнодорожных станций, расположенных в областных центрах Республики Беларусь, показал, что не имеется специализированных путей, оборудованных соответствующими устройствами для стоянки и обслуживания туристических поездов, которые сегодня размещаются на второстепенных путях железнодорожных станций, часто удаленных на значительное расстояние от центра города. Это вынуждает пассажиров-туристов совершать сложные утомительные маршруты к туристическим поездам, что снижает уровень качества и комфорта от поездки по туристическому маршруту. Помимо вышеизложенного следует отметить, что отсутствие специализированных путей, оборудованных соответствующими устройствами для стоянки и обслуживания туристических поездов, усложняет проведение технологических операций на железнодорожной станции, увеличивает затраты на маневровую работу и вызывает задержки в подготовке состава в рейс [2, 3].

В связи с этим для развития туристско-экскурсионных перевозок на железнодорожном транспорте и повышения их эффективности целесообразно рассмотреть возможность:

1) организации туристических туров в период спада основного пассажиропотока, который наблюдается в зимние месяцы года;

2) организации мест для стоянки туристических поездов на одной из ближайших станций железнодорожного узла, расположенной на незначительном расстоянии от города, например, Гомель-Северный (рисунок 1);

3) специализации путей для туристических поездов на железнодорожных станциях, которые должны находиться, непосредственно примыкая к городскому массиву, что обеспечит удобное передвижение пассажиров в пределах города, например, на станции Гомель-Пассажирский это пути № 15 и 16. При таком подходе отпадает необходимость сооружения для пассажиров дополнительных выходов в город, а также сокращаются затраты на создание необходимых коммуникаций для



Рисунок 1 – Схема размещения на железнодорожных станциях Гомельского железнодорожного узла

полного развития группы путей отстоя туристических поездов (рисунок 2).

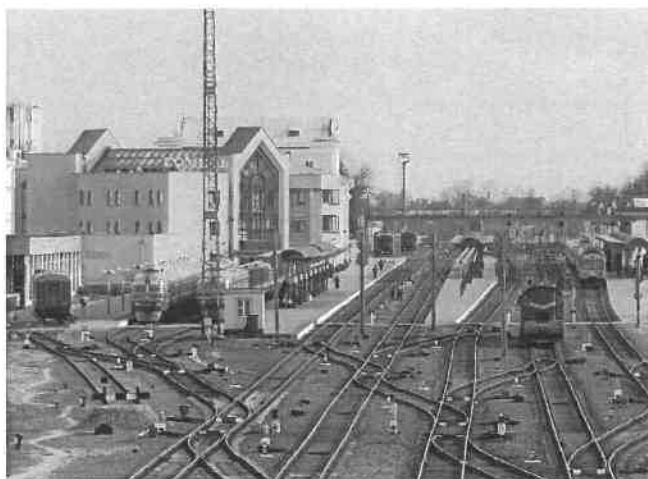


Рисунок 2 – Схема размещения путей № 15 и 16 на железнодорожной станции Гомель-Пассажирский

Таким образом, развитие туристско-экскурсионных перевозок на железнодорожном транспорте способствует улучшению использования парка пассажирских вагонов и снижает неравномерность загрузки проводников в течение года, а также позволяет формировать туристические пассажиропотоки и повышать конкурентоспособность железной дороги.

Список литературы

- 1 В Беларуси заметно вырос туристический поток [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://1prof.by/news/v-strane/v-belarusi-zametno-vyros-turisticheskij-potok>. – Дата доступа : 14.09.2024.
- 2 Правдин, Н. В. Технология работы вокзалов и пассажирских станций / Н. В. Правдин, Л. С. Рябуха, В. И. Лукашев. – М. : Транспорт, 1990. – С. 319.
- 3 Правдин, Н. В. Пассажирские станции / Н. В. Правдин. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1973. – 272 с.

УДК 656.21:004.9

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННЫЕ КИБЕРФИЗИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ НА ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЯХ

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожные станции для пассажиров – это всего лишь промежуточные пункты, с которыми приходится иметь дело при совершении поездки. Целью любого потенциального пассажира является малозатратное по времени, максимально недорогое и комфортное путешествие. Ему, как правило, безразлично, каким способом и с помощью какого вида транспорта такая поездка будет совершена (исключая достаточно редкие случаи частных пристрастий к определенному транспорту). Если бы можно было начинать поездку прямо со своей квартиры, любой пассажир, безусловно, с радостью такой возможностью воспользовался. Но нужно купить проездной билет (т. е. заключить договор с предоставляющей транспортные услуги компанией), ознакомиться с дополнительной информацией, имеющей отношение к поездке, которая может оказаться критичной и повлиять на первоначальные целевые установки пассажира. Всё это сформировало определенные нормы в наших отношениях к транспорту, сводящиеся к целому ряду традиционных правил, которые должен соблюдать человек, решившийся влиться в стройные ряды огромной армии пассажиров, миллиарды которых ежедневно перемешаются по безбрежным просторам нашей планеты.

Однако безудержное развитие информационных технологий повсеместно оказывает своё проникающее воздействие, которое начинает сказываться и на нашей транспортной жизни. Интернет-коммуникационная среда обладает достаточно привлекательными ресурсами, позволяющими уменьшить риски и неопределенности планируемой поездки, предоставляя конкретную информацию относительно рационализации маршрута с полным или частичным удовлетворением райдера пассажира. В настоящее время активно формируется виртуальная среда метавселенной, которая благодаря иммерсивному интерфейсу полного погружения пользователя в высокореалистичные динамичные образы моделирует предстоящую поездку по всем элементам транспортного процесса.

Первой компанией, которая стала использовать онлайн-миры, где пользователи среди виртуальных объектов могли контактировать друг с другом посредством своих аватаров, стала Meta (поэтому и созданные таким образом виртуальные миры стали называться метавселенными). Этимологически этот термин восходит к идее американского писателя-фантаста Нила Стивенсона, который в 1992 году опубликовал роман «Лавина», относимый критиками к жанру киберпанка. В этом романе метавселенная – натуралистичное подобие действительности, переносящее в виртуальную жизнь весь бытийный мир реальности.

Модельная реконструкция, создаваемая возможностями настоящего уровня развития информационных технологий, практически стирает различие между реальным и виртуальным, так как пользователь не только может ассоциировать себя с аватаром, но и переносить на него свои интересы, пристрастия, выражающиеся в конструируемом поведении аватара и формировании психологически сложных отношений с другими окружающими персонажами виртуального мира метавселенной.