

ВОЗМОЖНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК СМЕШАННОГО ТИПА

Н. Ю. ГОНЧАРОВА, Р. С. БОЛЬШАКОВ, Н. В. ДАВЫДОВА

Иркутский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

В условиях жесткой конкуренции с другими видами транспорта в сфере как грузовых, так и пассажирских перевозок железнодорожному транспорту необходимо достигать поставленных стратегических целей в области улучшения качества представляемых транспортно-логистических услуг. Также необходимо отметить внимание на направление по развитию внутреннего туризма, что связано с повышением мультимодальной составляющей пассажирских перевозок, а также с налаживанием взаимодействия со смежными видами туристического транспорта [1–3]. Решение этого вопроса соотносится, с применением маркетинговых технологий для повышения привлекательности существующих маршрутов, а также с формированием новых. В частности, необходимо отметить, что создание новых маршрутов связано с использованием методов имитационного моделирования [4, 5], позволяющих на начальных этапах оценить потенциальный пассажиропоток. В этом случае необходимо также учитывать качество предоставляемых сервисных услуг и расширение их набора за счет развития мультимодальных туристических пассажирских перевозок.

В предлагаемом докладе оценивается эффективность реализации смешанных пассажирских перевозок.

В контексте повышения привлекательности пассажирских перевозок в туристическом сегменте локальные региональные маршруты могут привлечь своей новизной, которая, в свою очередь, должна быть подкреплена соответствующим транспортным обеспечением предлагаемых вариантов и сервисным обслуживанием достаточного уровня, что необходимо для формирования устойчивого пассажиропотока. В организации мультимодальных грузовых и пассажирских потоков много сходств и различий. Основное различие состоит в том, что пассажир одновременно является не только объектом перемещения, но и потребителем транспортных услуг. У каждой группы пассажиров имеются свои предпочтения, основываясь на которых они выбирают маршрут, время поездки, вид транспорта, место пересадки, способ оплаты.

Ежегодно в летний сезон добавляются сотни стандартных нефирменных маршрутов, следующих по направлению курортов Краснодарского Края, Крыма, Северного Кавказа, Москвы и Санкт-Петербурга из самых разных регионов России. Каждый сезон количество поездов возрастает в 3 раза благодаря именно таким сезонным маршрутам. Стандартные купейные и плацкартные вагоны, как правило, старого образца и без удобств. Существует также множество круглогодичных маршрутов, включая фирменные (комфортабельные поезда с новыми вагонами и увеличенным набором услуг, преимущественно связывающие Москву и Санкт-Петербург друг с другом и другими крупными городами России), следующие в пределах России, стран СНГ и Прибалтики; туристические поезда. ОАО РЖД в настоящее время активно занимается развитием железнодорожного туризма. Эти поезда следуют по уже определённым туристическим маршрутам и располагают всеми стандартами качества. Следует отметить, что эти поезда рассчитаны на более состоятельную целевую аудиторию, поскольку имеют в своём составе преимущественно вагоны классов СВ и VIP.

В число основных направлений железнодорожного туризма на поездах РЖД входит также Кругобайкальская железная дорога, обладающая рядом перспективных факторов для развития: туристские ресурсы, степень развитости туристской инфраструктуры, наличие необходимого уровня знаний у потенциальных туристов о туристском объекте, его имидже, который также формируют туристскую привлекательность. Туристская ценность КБЖД еще и в том, что она позволяет турфирмам показывать своим клиентам Байкал в любое время года. Соответственно алгоритмы применяемых программных комплексов должны учитывать факторы, влияющие на величину пропускной способности линии, а также принимать во внимание организационно-технические мероприятия, направленные на ее повышение, что в итоге должно стать основой для построения эффективных вариантных графиков движения по пропуску грузовых поездов.

Применительно к рассматриваемой Круго-Байкальской железной дороге наиболее предпочтительной для решения задачи с точки зрения функциональных возможностей выглядит среда моделирования AnyLogic [5]. Перемещение пассажирского потока на туристическом маршруте КБЖД происходит при взаимодействии автомобильного, железнодорожного и речного транспорта. Схема маршрута представлена на рисунк 2.



Рисунок 2 – Схема туристического маршрута КБЖД

Для исследуемого объекта КБЖД «узким местом» является участок станции Порт Байкал – посёлок Листвянка. Следует отметить неудобства для пассажиров, возникающие при стыковании маршрутов поездов КБЖД и рейсов парома. Разработка имитационной модели движения пассажирского потока на данном участке проводилась с целью определения временных и количественных характеристик процесса перевозки туристов железнодорожным и автомобильным транспортом, что позволило сформировать рациональные варианты организации перевозочного процесса в заданных условиях. Разработка модели в среде AnyLogic осуществлялась на основе агентного, дискретно-событийного и системного подходов.

Таким образом, анализ современного состояния развития железнодорожных туристических перевозок показывает одновременно и увеличение интереса к ним со стороны различных группы пассажиров, и необходимость обновления спектра представляемых услуг. Применение существующих специализированных программных комплексов позволяет оценивать эффективность формируемых маршрутов, однако вопросы, связанные с увеличением мультимодальности перевозок за счет взаимодействия с другими видами транспорта, мало изучены и будут анализироваться при проведении дальнейших исследований.

Список литературы

- 1 Гончарова, Н. Ю. Организация пассажирских перевозок смешанного типа. Мультимодальные туристические перевозки / Н. Ю. Гончарова, Р. С. Большаков, Н. В. Давыдова // Известия Транссиба. – 2023. – № 2 (54). – С. 68–79.
- 2 Принципы транспортно-логистического обслуживания в сфере туристического бизнеса / Н. В. Давыдова [и др.] // Транспортная структура Сибирского региона. – 2014. – Т. 1. – С. 135–141.
- 3 Кроть, Н. В. К вопросу организации мультимодальных пассажирских перевозок как основы туристического бизнеса в восточной Сибири / Н. В. Кроть, Р. Ю. Упырь, Н. В. Давыдова // Транспорт-2015 : тр. Междунар. науч.-практ. конф., Ростов-на-Дону, 21–24 апреля 2015 года. Ч. 1. – Ростов н/Д : РГУПС, 2015. – С. 135–137.
- 4 Супруновский, А. В. К вопросу о построении имитационных моделей перевозочных процессов в программной среде ANYLOGIC / А. В. Супруновский, Р. С. Большаков // Т-Сотм: Телекоммуникации и транспорт. – 2022. – Т. 16, № 3. – С. 31–35. – DOI : 10.36724/2072-8735-2022-16-3-31-35.
- 5 Гончарова, Н. Ю. Использование методов имитационного моделирования в железнодорожном транспорте / Н. Ю. Гончарова, Р. Ю. Упырь, А. В. Дудакова // Мировые научные парадигмы в цифровую эпоху: взгляд в будущее : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф., Ростов-на-Дону, 30 октября 2022 года. Ч. 2. – Ростов н/Д : Манускрипт, 2022. – С. 72–75.