

В настоящее время продолжается совершенствование и оптимизация производственных процессов деятельности РЦТО и других подразделений отделения дороги в соответствии с их функциями. Поставленные руководством дороги цели при создании РЦТО в Барановичском отделении железной дороги в рамках пилотного проекта будут выполнены, что послужит отправной точкой для создания подобных центров на всей Белорусской железной дороге.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Вербилко Александр Владимирович, г. Барановичи, УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги», начальник регионального центра транспортного обслуживания, averbilo@bk.ru;
- Петран Юрий Олегович, г. Барановичи, УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги», начальник отдела грузовой работы, petran@brnv.rw.by.

УДК 656.1.035

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСКОНДУКТОРНОЙ СИСТЕМЫ «НА ДОВЕРИИ» ПРИ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА НА ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. А. ВЛАСЮК

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

С 70-х до 90-х годов прошлого века в СССР во многих городах практиковалась бескондукторная система «на доверии» при оплате проезда на городском общественном транспорте, в которой акцент ставился на совесть пассажиров и на контроль со стороны сознательных граждан. Для этого в общественном транспорте



Рисунок 1 – Кассовый аппарат по оплате проезда в салоне трамвая

покупка билетов осуществлялась самостоятельно с помощью кассового аппарата, установленного в салоне автобуса, трамвая или троллейбуса. Пассажир опускал монеты в кассу, расположенную в салоне трамвая или автобуса (как правило, имелось две кассы – по одной у каждой двери) и, предварительно повернув специальную рукоятку кассового аппарата, приобретал билет на проезд. В конструкции кассового аппарата был предусмотрен прозрачный верх, что обеспечивало хороший просмотр со стороны пассажиров, находящихся в салоне, оплаты проезда вновь зашедших пассажиров (рисунок 1).

Бескондукторная система «на доверии» предполагала, что контроль должны осуществлять сознательные пассажиры, находящиеся в салоне общественного транспорта, который всегда был заполнен. Поэтому остаться один на один с такой кассой было трудно, а также необходимо учесть, что монеты для оплаты передавались пассажирами из рук в руки, и все видели, сколько монет передано на билет, а через прозрачную поверхность кассового аппарата можно было и сосчитать их (рисунок 2).

Данная система не исключала возможность у безответственных и несознательных граждан проехать «зайцем», но риск быть опозоренным и получить общественное порицание со стороны бдительных пассажиров являлся защитным барьером на пути соблазна. Помимо этого, зная о такой практике, контролёры часто стояли вблизи кассы и следили за тем, кто опускает деньги, а кто нет.



Рисунок 2 – Конструкционные особенности кассового аппарата общественного транспорта

Следует отметить, что в правилах проезда в общественном транспорте в тот период было записано о необходимости обязательного предъявления проездного билета «окружающим тебя пассажирам» при входе в салон автобуса, трамвая или троллейбуса. В дополнение к кассам появился еще один вариант «оплаты» – компостер, который вскоре вытеснил кассы из транспорта. Пассажир покупал билеты заранее и по мере необходимости производил гашение с помощью компостера. Такой вид оплаты билетов назывался «абонементные талоны». Талоны можно было купить у водителя или в специализированном киоске.

Сегодня в салоне общественного транспорта установлены специальные считывающие устройства, к которым пассажир прикладывает транспортную карту и получает квитанцию об оплате, содержащую все реквизиты билета. Для успешной оплаты необходимо приложить карту к установленному в салоне трамвая, автобуса или троллейбуса терминалу, если при этом раздается короткий звуковой сигнал, то оплата произведена успешно. Реализация бескондукторной системы оплаты позволит пассажирам быстро и удобно рассчитываться за проезд. Пассажиру не нужно будет готовить мелочь на проезд, а при её отсутствии ждать от кондуктора или водителя сдачи.

Таким образом, выполненный анализ показал, что бескондукторная система «на доверии» получила дальнейшее развитие в XXI в. путем модернизации транспортной инфраструктуры с использованием не только новейшего оборудования, но и программного обеспечения. Так, установка внутри салона валидаторов для приема бескондукторной оплаты делает возможным производить оплату проезда наиболее удобным для пассажиров способом (банковская, транспортная или социальная карта).

Список литературы

1 Кетле, А. Социальная система и законы, ею управляющие / А. Кетле ; пер. с фр. Л. Н. Шаховского. – 2-е изд. – М. : Либроком, 2012. – 311 с.

2 Назад в СССР. Вспоминаем наше советское прошлое [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://back-in-ussr.com/2019/01/peredayte-za-proezd-zabytye-sposoby-oplaty-proezda-v-obschestvennom-transporte.html>. – Дата доступа : 10.10.2022.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Власюк Татьяна Аркадьевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», декан факультета обучения иностранных граждан, канд. техн. наук, доцент, vlasjuk.ta@gmail.com.

УДК 656.2.07

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ И УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТОЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

К. И. ГЕДРИС, К. М. ШКУРИН
ГО «Белорусская железная дорога», г. Минск

В. Г. КУЗНЕЦОВ
УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Устойчивость перевозочного процесса в значительной степени зависит от соответствия применяемых в технологии способов и методов оперативного управления на железнодорожных станциях прогнозным объемам перевозки, а также выбора рационального распределения маневровой и поездной работы между техническими станциями Белорусской железной дороги (БЧ), организации местной работы на участках и узлах [1].

Разработка и реализация системы мер по интенсификации эксплуатационной работы на железнодорожных станциях определяется целевыми показателями работы железнодорожного транспорта и оценки возможностей станций по переработки заявленных вагонопотоков [1–4].

В целях ускорения продвижения вагонопотоков на Белорусской железной дороге, повышения сохранности вагонного парка и эффективного использования сортировочных комплексов обеспечена *концентрация переработки вагонов на автоматизированных и механизированных сортировочных горках*. На станциях Минск-Сортировочный, Молодечно, Барановичи-Центральные, Брест-Восточный, Гомель, Калинковичи, Могилев формируется 78 % сквозных назначений. На 10 автоматизированных и механизированных сортировочных горках из 25, имеющихся на БЧ, переработка вагонов составляет