

одинаковую структуру населения по возрастному составу, не зависящую от общей численности проживающих и являющихся основой внутренней миграции (сезонной и маятниковой).

Таким образом, количество населения, концентрированный или рассредоточенный характер его распределения по территории агломерации, а также демографический состав могут выступать факторами, способствующими развитию или торможению того или иного производства, а также железнодорожного транспорта и его инфраструктуры. Можно предположить, что маятниковой миграции из города-спутника в город центр и обратно подвержено население моложе трудоспособного возраста, отличающегося мобильностью передвижения, а сезонной – старше трудоспособного возраста.

Список литературы

- 1 **Моисеенко, В. М.** Внутренняя миграция населения / В. М. Моисеенко. – М. : ТЭИС, 2004. – 285 с.
- 2 **Рыбаковский, Л. Л.** Миграция населения. Три стадии миграционного процесса. (Очерки теории и методов исследования) / Л. Л. Рыбаковский. – М. : Экон-информ, 2019. – 218 с.
- 3 **Рыбаковский, Л. Л.** История и теория миграции населения. Кн. 2 : Миграция населения: явление, понятие, детерминанты / Л. Л. Рыбаковский. – М. : Экон-Информ, 2017. – 234 с.
- 4 **Козловская Л. В.** Социально-экономическая география Беларуси: Курс лекций. В 3 ч. Ч. 3: Экономико-географическое районирование и характеристика регионов Беларуси / Л. В. Козловская. – Минск : БГУ, 2004. – 100 с.

УДК 656.224.072.4:325.1

ЭПИЗОДИЧЕСКАЯ МИГРАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРОПОТОКОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Эпизодические миграции представляют собой деловые, рекреационные и иные поездки, совершающиеся не только нерегулярно по времени, но и необязательно по одним и тем же направлениям. При этом, если в деловых поездках участвует трудоспособное население, то в рекреационных – остальная его часть. Поэтому состав участников эпизодической миграции очень разнообразен и многообразен, что позволяет данному виду миграции по своим масштабам превосходить все остальные. Однако эпизодическая миграция и, как следствие, эпизодические поездки населения на железнодорожном транспорте, изучены не достаточно, особенно это актуально для поездок в рамках паломничества, оздоровления и т. п., благодаря которым величина регионального пассажиропотока может увеличиваться или уменьшаться. При этом региональный пассажиропоток не всегда будет одинаков как в одну, так и в другую сторону, как это чаще всего наблюдается при маятниковых или сезонных миграциях.

Паломничество, как один из видов внутренней эпизодической миграции, исходя из целей поездок вообще не рассматривается на железнодорожном транспорте, и сегодня эту нишу занимает автомобильный транспорт, где в настоящее время сформированы и действуют такие паломнические маршруты как «Светытыни родного края», а также к Чудотворным и святым местам Гомельщины и Туровщины. Например, в Петро-Павловский кафедральный собор Гомеля в 2019 году прибыли паломники со всей Беларуси, чтобы поклониться частице мощей святой Матроны Московской. По данным миссионерского отдела Гомельской епархии в течение 13 марта святыне поклонились свыше 100 тыс. верующих. С 17 по 24 января 2019 года храм праведного Иова Многострадального г. Минска, где находились Дары волхвов, посетило более 520 тыс. паломников согласно данным официального сайта БПЦ. При этом для паломнических туров чаще используется автомобильный транспорт (микроавтобусы и автобусы вместимостью до 40 человек в зависимости от численности группы паломников). Беларусь – многоконфессиональное государство. В стране насчитывается 25 религиозных конфессий, из которых наиболее распространённой является христианство (православие, католицизм, униатство и протестантизм), население также исповедует иудаизм и ислам. При этом с каждым годом количество верующих различных конфессий и число храмов постоянно возрастает. Помимо новых и современных монастырей в Республике Беларусь сохранились и уникальные древние храмы и монастыри, которые также являются зоной тяготения пассажиропотока (рисунок 1).

Рисунок 1 – Экскурсионные маршруты
«Святыни Беларуси»:

1 – Храм Нерукотворного образа Господня, а. г. Рубель;
2 – костел Преображения Господня в Германовичах; 3 – храм святого Иосифа (Оршанский район); 4 – Спасо-Евфросиниевский монастырь г. Полоцк; 5 – костел Святого Антония, г. Рогачёв;
6 – Свято-Покровский храм, г. Хойники; 7 – Домовая церковь Святителя Николая Чудотворца г. Гродно; 8 – костел Вознесения Девы Марии, г. Скидель; 9 – храм Святителя Дмитрия Ростовского (а. г. Михановичи, Минский район); 10 – Ляденский Свято-Благовещенский мужской монастырь (д. Малые Ляды, Минский район); 11 – костел Пресвятой Девы Марии помощницы христиан (п. Лесной, Минский район); 12 – Криница (д. Студенец, Горецкий район); 13 – Свято-Троицкий храм, г. Мстиславль; 14 – Кермилицкий костел города г. Мстиславль; 15 – Минский Свято-Духовный Кафедральный собор, г. Минск; 16 – Архикафедральный собор Святого имени Пресвятой Девы Марии, г. Минск; 17 – храм-памятник в честь Всех Святых и в память о жертвах, спасению Отечества нашего послуживших, г. Минск



В связи с этим целесообразно рассмотреть возможность организации паломнических маршрутов на железнодорожном транспорте в региональном сообщении с учетом их специфики, что определяется следующими причинами:

- небольшие стартовые инвестиции;
- развитие паломничества в Республике Беларусь;
- высокий уровень рентабельности;
- минимальный срок окупаемости затрат.

Следует отметить, что наличие разветвленной сети Белорусской железной дороги по территории страны позволяет организовать такие маршруты в виде кратковременных (часовых) длительностью от 3 до 10 ч, а также однодневных, длительностью от 10 до 14 ч. При этом паломнические маршруты в зависимости от назначения и спроса могут быть регулярными, периодическими и разовыми, и их прокладывать на графике движения поездов целесообразно в пакетах с пассажирскими поездами, максимально используя съемные нитки графика сборных поездов.

Список литературы

- 1 Печерица, Е. В. Паломнический туризм: сущностные аспекты / Е. В. Печерица, Е. Е. Шарафанова // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 6.
- 2 Шейбак, В. В. Эволюция традиций паломничества в православные монастыри у белорусов (1950–1980-е гг.) / В. В. Шейбак // Традицыі і сучасны стан культуры і мастацтваў : зб. дакладаў і тэзісаў VII Міжнар. навук.-практ. канф. Мінск, Беларусь, 24–25 лістапада 2016 года : у 2 т. / рэдкал. : А. І. Лакотка (галоўны рэдактар) [і інш.]. – Мінск, 2017. – Т. 2. – С. 655–658.
- 3 Дорогами православной Беларуси. – Минск : Белорусский Экзархат, 2010. – 272 с.

УДК 656.211.5.072.6

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ НАПОЛЬНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПассаЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ

Т. А. ВЛАСЮК, А. Н. БЕЛОУС, Л. А. ГОНЧАРОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время информационная поддержка пассажиров является неотъемлемым атрибутом всех видов транспорта, включая железнодорожный, который является зоной повышенной опасности. Поэтому одной из важнейших функций современного информационного обеспечения является своевременное отображение нужной для пассажиров информации, как на вокзале, так и прилегающих к нему территорий, а также пассажирских платформ. При этом особую актуальность приобретает контент их наполняемости и его «подача» пассажирам. Например, сегодня на железнодорожных вокзалах СНГ и Республики Беларусь чаще всего имеются несколько больших информационных табло, возле которых скапливается *n*-е количество пассажиров, иногда перекрывающих проходы к билетным кассам или создающих заторы для входящих или выходящих пассажиров. Можно сказать, что существующая практика развешивания нескольких больших информационных табло на вокзалах, которая была приемлема в XX веке, сегодня является устаревшей и требует со-