

ОГБПОУ «Рязанский железнодорожный колледж»

**Презентация к дипломной работе
на тему**

**«Организация транспортных услуг в
сфере туризма»**

Выполнила : Артемова Юлия, гр.87

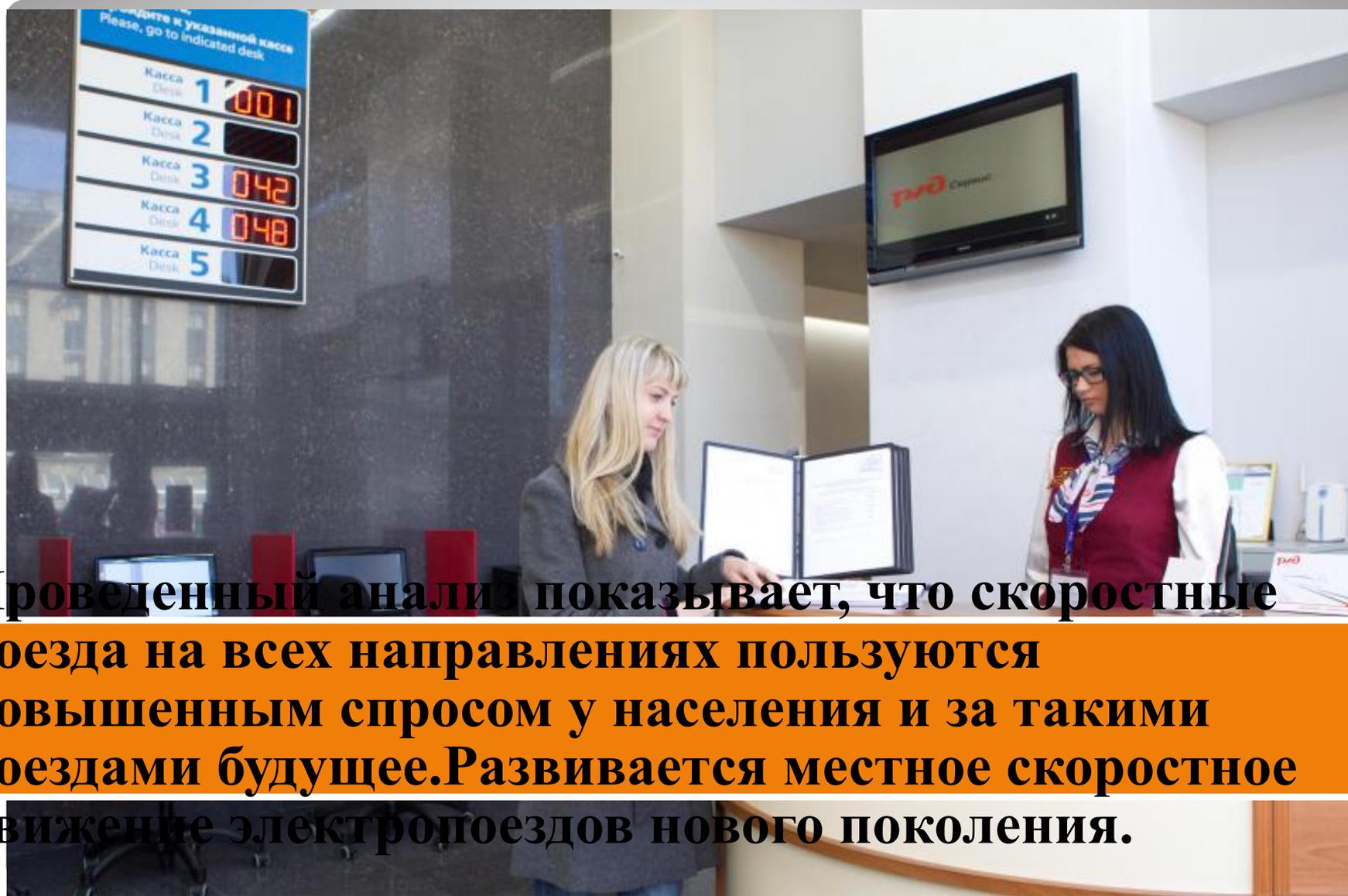
Руководитель по дипломной работе:

Стерликова Е.В.

Транспортные услуги - один из основных видов услуг в туризме.

Преимуществом железнодорожных перевозок являются более низкие тарифы и разветвленная система скидок, проездных билетов и т. п., позволяющих путешествовать по значительно более низким ценам.





Проведенный анализ показывает, что скоростные поезда на всех направлениях пользуются повышенным спросом у населения и за такими поездами будущее. Развивается местное скоростное движение электропоездов нового поколения.



КАССА 1

Реформирование системы управления пассажирскими перевозками позволяет более оперативно и эффективно принимать управленческие решения, а

пассажирам

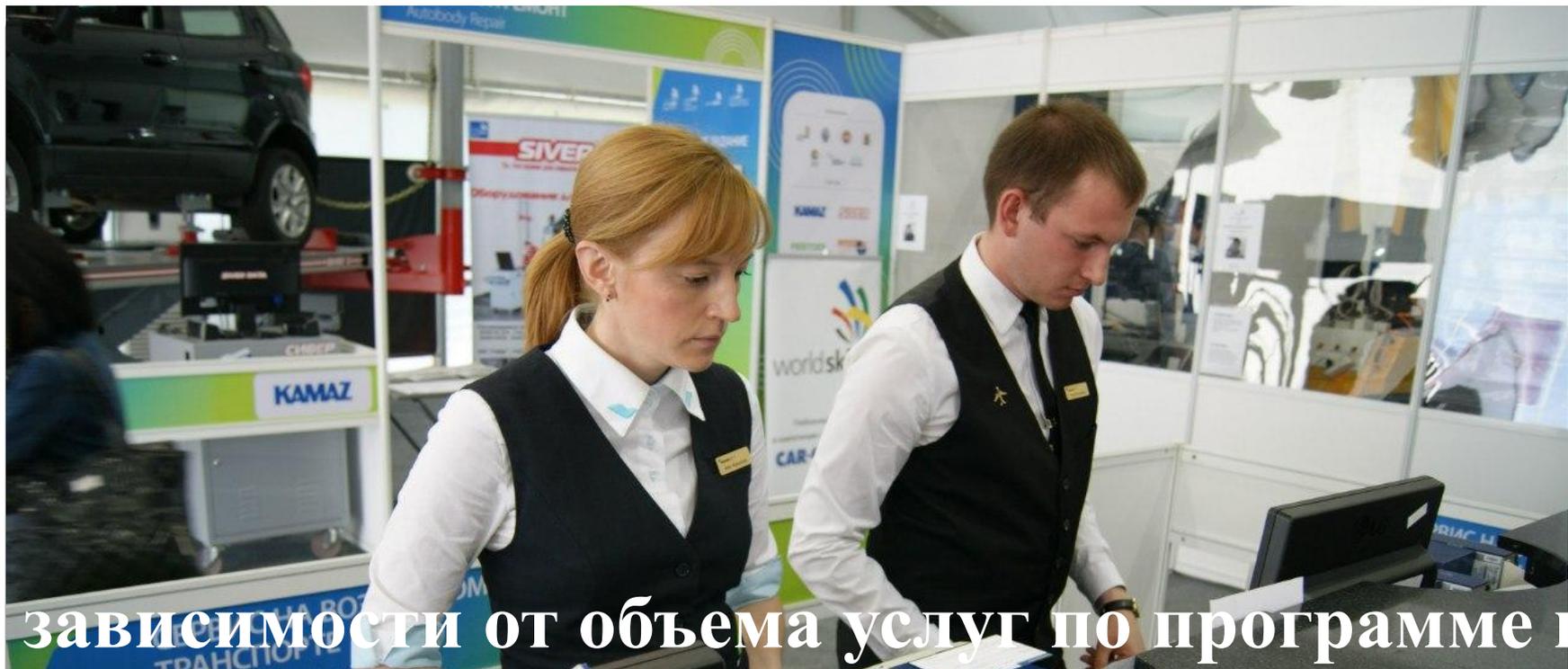




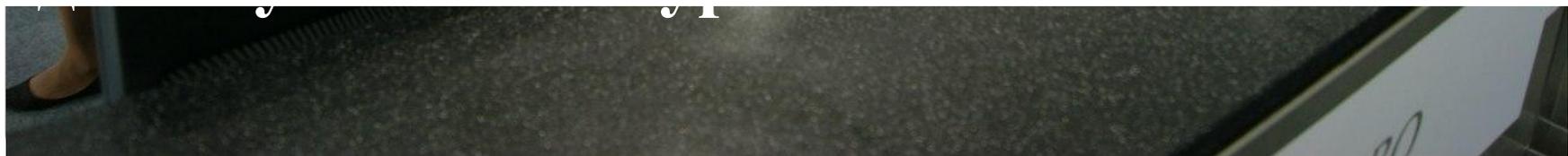
Для улучшения качества обслуживания пассажиров на вокзалах и сокращения времени на оформление проездных документов в билетных кассах на летний период, проведены мероприятия по открытию дополнительных билетных касс, принято и подготовлено необходимое количество работников для работы в них, включены в работу дополнительные прямые каналы связи между вычислительными центрами дорог.



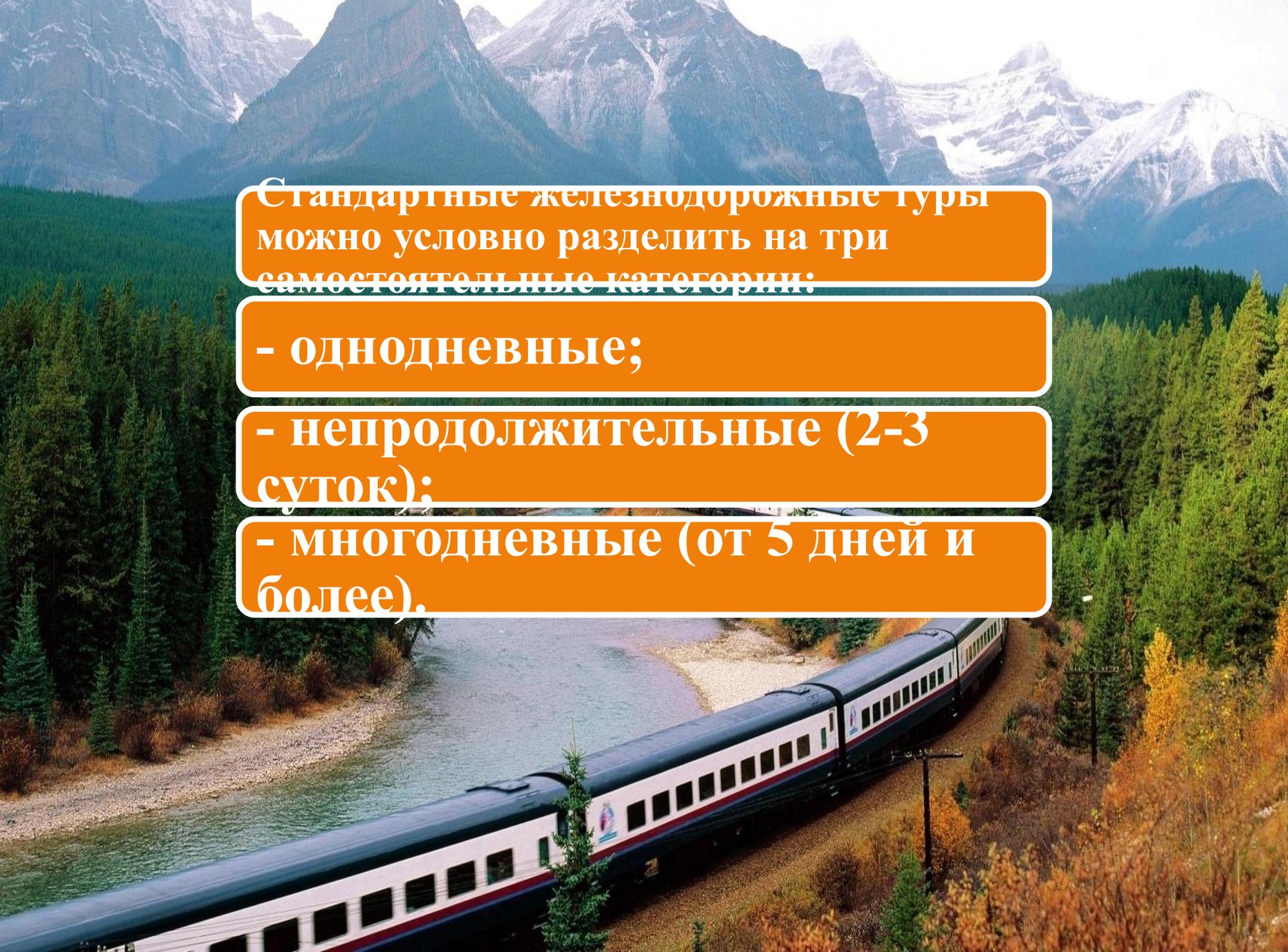
В настоящее время отечественная вагоностроительная промышленность приступила к производству пассажирских вагонов нового поколения. Однако из-за недостатка финансирования их закупка в требуемых объемах в течение последних лет не обеспечивается. В результате, старение парка вагонов происходит значительно быстрее, чем обновление. Особенно это относится к фирменным поездам и вагонам повышенной комфортности.



В зависимости от объема услуг по программе и протяженности маршрута тура транспортная составляющая в пакете тура может включать 3 вида обслуживания туристов:



- 1. групповая перевозка туристов в начальный пункт тура и из тура обратно (экскурсионная поездка, программа выходного дня);**
- 2. переезд туристов между отдельными пунктами маршрута или самостоятельный железнодорожный тур в прицепных пассажирских вагонах;**
- 3. продолжительное путешествие в вагонах специального поезда по эксклюзивному маршруту.**

A scenic landscape featuring a train traveling along a riverbank. The train is white with a dark blue and red stripe. The river is clear and flows through a lush green forest. In the background, there are majestic, snow-capped mountains under a clear sky. The overall scene is peaceful and picturesque.

Стандартные железнодорожные туры можно условно разделить на три самостоятельные категории:

- однодневные;

- непродолжительные (2-3 суток);

- многодневные (от 5 дней и более).

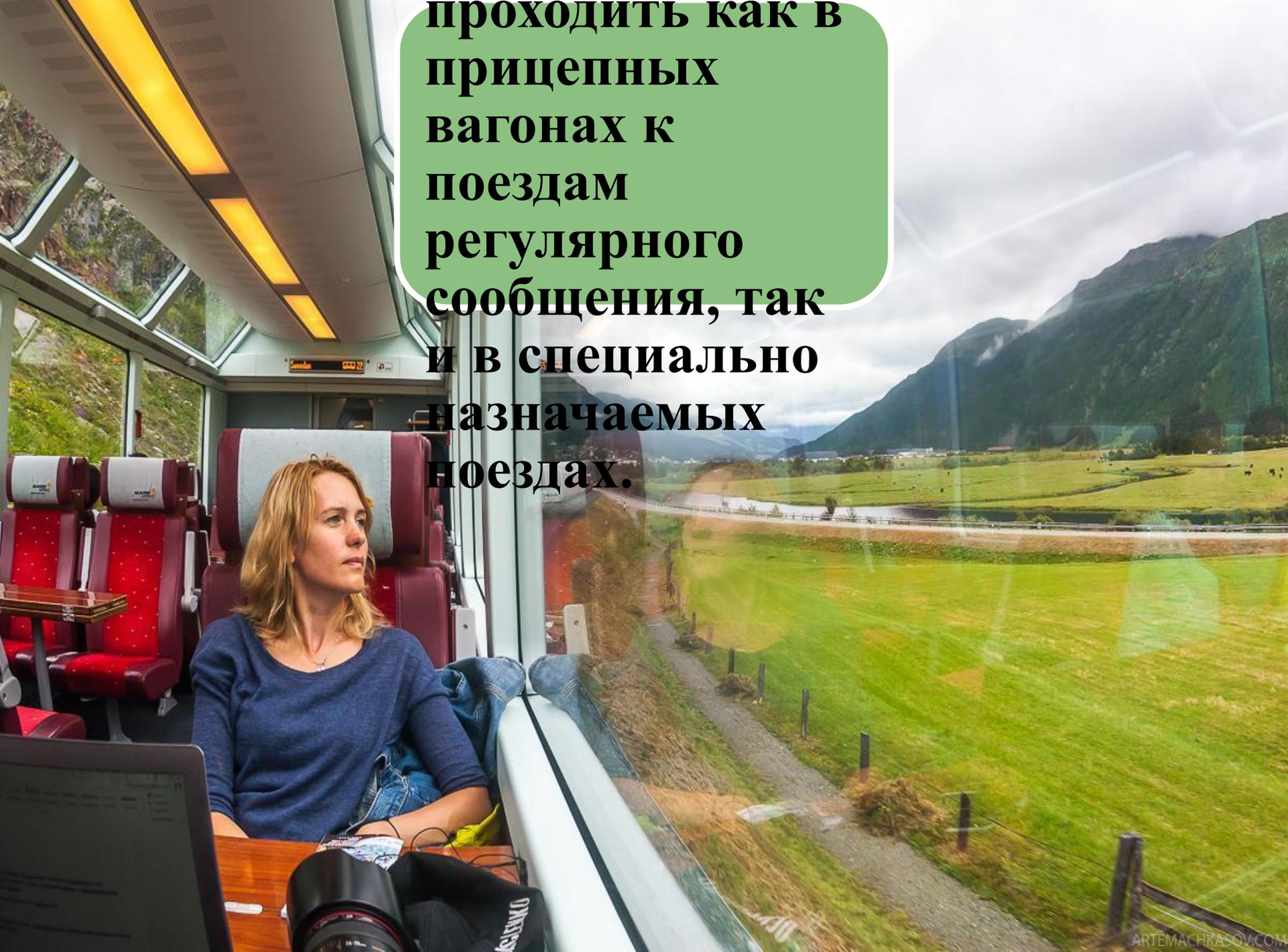
Однодневные туры начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня. В дороге туристы располагаются за столиками вагонов-ресторанов. По пути они могут не только лишний раз перекусить, но и посмотреть выступления эстрадных и цирковых артистов. Туристов довозят до какой-то конкретной станции, где для них подготовлена специальная программа. Это может быть экскурсионная поездка или же пикник на природе.

Непродолжительные туры. Во время двух-трехсуточных железнодорожных туров пассажиры проживают в отдельных купе. Поездки традиционно составлены с таким расчетом, чтобы ночью, когда все спят, поезд находился в пути. Днем же туристы заняты на всевозможных экскурсионных мероприятиях.



Многодневные туры. График движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. В зависимости от маршрута и экскурсионной программы туристы часто находятся в пути и в дневное время. Как показывает практика, чтобы путешественники не утомились, безостановочно между двумя пунктами турпоезд должен идти не более полутора суток. Продолжительные дневные переходы планируются, как правило, в тех случаях, когда по пути следования открываются интересные виды и ландшафты.

**проходить как в
прицепных
вагонах к
поездам
регулярного
сообщения, так
и в специально
назначаемых
поездах.**





Туристы размещаются по 2-4 человека в купе. Отдельные купе предоставляются: директору маршрута, штабу турпоезда, врачу (под изолятор). В каждом вагоне должна быть программа обслуживания туристов, ФИО директора поезда, проводников, инструкторов, врача и т.д.

проверяется комиссией в составе представителя пассажирской службы отделения дороги, санитарного врача, представителя фирмы - организатора путешествия или арендатора поезда, представителя службы вагонов-ресторанов. Готовность к приемке поезда оформляется актом.



При организации специальных железнодорожных туров между железной дорогой и турфирмой заключается договор на выделение поездов и вагонов. Предметом соглашения является предоставление арендатору (турфирме) специального поезда на определенное количество мест. В общее количество мест включаются места для дирекции турпоезда, поездной бригады и работников вагонов-ресторанов. В договоре определяется порядок сдачи-приема поезда. Передача поезда арендатору и его возвращение осуществляется на основе акта. В договоре оговариваются стоимость аренды и порядок расчетов.

**специализированного
туристического поезда**
**- маршрут поездки и
сроки путешествия с
указанием дат и
продолжительности остановок**
**- количество вагонов-
ресторанов:**
услуги в поезде (напитки,
чайная продукция, завтраки в
купе и пр.).



При возврате приобретенных организациями по предварительным заявкам проездных документов (билетов) в ж/д билетные кассы менее чем за 7 суток до отправления поезда и не позднее чем за 3 суток до отправления поезда собственнику билета возвращается полностью стоимость билета и плацкарты, а при возврате таких проездных документов позже, чем за трое суток до отправления поезда, стоимость плацкарты удерживается полностью.



А если менее трех суток, но не позднее, чем за 3 часа после отправления поезда, только стоимость билета.



Главной целью работы вагона – ресторана является не получение сверхприбылей, а привлечение пассажиров на железнодорожный транспорт за счет комфорта и увеличения услуг.

в своей дипломной работе я произвела расчет пассажирооборота пригородного сообщения.

Пассажирооборот:

$$36053 \times 2 = 72106 \text{ (пасс./сут.)}$$

Пассажиро-километры устанавливаются следующим образом:

$$S A_n L_n = 2 \times (A_1 L_1 + A_2 L_2 + \dots + A_n L_n),$$

Где A_n – густота пригородного пассажиропотока на перегонах;

L_n - длина перегонов, км;

$$S A_n L_n = 2 \times$$

$$(36053 \times 9,5 + 34155 \times 14,25 + 24415 \times 19 + 15813 \times 19 + 12271 \times 23,7$$

5 +

$$8476 \times 19) = 4092049 \text{ (пасс.-км)}$$

Поездные пробеги

$$SN_n l_n = 2 \times (N_1 l_1 + N_2 l_2 + \dots + N_n l_n),$$

Где N_n - количество пригородных поездов четного или нечетного направлений;

$$SN_n l_n = 2 \times (17 \times 23,75 + 7 \times 61,75 + 9 \times 104,5) = 3553 \text{ п-км}$$

Участковая скорость:

$$V_y = SN_n \times l_n / SN_n \times T_{уч},$$

Где $SN_n l_n$ - суммарные поездо-километры пробега пригородных поездов;

$SN_n T_{уч}$ - суммарные поездо-часы пробега пригородных поездов;

$$V_y = 3553 / 102 = 34,84 = 35 \text{ (км/ч)}$$

Среднесуточный пробег пригородных составов:

$$S_{\text{српр}} = S N_n \times L_n / N_{\text{обпр}},$$

Где $N_{\text{об}}$ – количество пригородных составов в обороте (равно количеству маршрутов); 17 маршрутов.

$$S_{\text{српр}} = 3553 / 17 = 209 \text{ (км/сут.)}$$

Средняя населенность состава пригородного поезда. Определяется отношением пассажиро-километров к поездо-километрам: $4092049 / 3553 = 1152$ (пассажира).



Я производила расчет времени пассажирооборота пригородного сообщения и сопоставив все формулы получилось, что в сутки населенность состава пригородного поезда составляет 1152 пассажира.

Безопасность на транспорте

Не повторяй чужих ошибок!



[http://www.metronews.ru/_internal/gxml!0/r0dc21o2f3vste5s7ez ej9x3a10rp3w\\$3hvre6gq2v5c639r5p8ehg7ocaxzqmw/Screen-shot-2011-10-18-at-7.jpg](http://www.metronews.ru/_internal/gxml!0/r0dc21o2f3vste5s7ez ej9x3a10rp3w$3hvre6gq2v5c639r5p8ehg7ocaxzqmw/Screen-shot-2011-10-18-at-7.jpg)

Для пассажиров истории путешествий начинаются и заканчиваются на вокзале или на станции. Скопление людей и вещей, шум, суета и многочисленные табло, магазины, ларьки, переходы и залы – большой вокзал или станция сами по себе являются приключением. Но как бы ни кружила вас вокзальная суета, необходимо помнить и соблюдать основные правила безопасности:

Не подходите к движущемуся составу ближе, чем на 2 метра, даже если скорость его небольшая.

Не заходите за ограничительную линию на платформе.

Не входите в вагон и не выходите из него, пока поезд движется. Выход разрешается только на сторону посадочной платформы при полной остановке состава.

Не переходите пути, подлезая под вагонами стоящего поезда. Транспорт может тронуться в любой момент.

Не теряйте из вида детей. Держите ребенка за руку все время, пока находитесь на вокзале или до того момента, пока не сядете в поезд. В сутолоке вокзальной жизни дети могут потеряться мгновенно.

- Не играйте на посадочной платформе.
- Забудьте о мячах, самокатах, гироскутерах, роликах и велосипедах на посадочной платформе.

Не прыгайте с пассажирской платформы на ж/д пути.

Не отвлекайтесь.

Не стоит листать ленту друзей в телефоне, читать переписку, слушать музыку или беседовать по телефону, когда вы входите в вагон или выходите из него. На несколько минут сосредоточьтесь только на своих действиях.



Не фотографируйте и не делайте селфи с выходом на железнодорожные пути.

Не теряйте вещи, документы и деньги.

Не разговаривайте с незнакомыми, тем более не пейте с ними спиртные напитки и не рассказывайте о том, что вчера получили полугодовую премию. О подозрительных людях, бесхозных сумках и странных пакетах сразу же сообщайте сотрудникам вокзала или правоохранительных органов. Лучше проявить излишнюю бдительность, чем роковую беспечность.

Снабдите детей и престарелых членов семьи контактной информацией. Можно положить им в карманы записки с именами и вашим номером телефона. Для домашних питомцев тоже сделайте информационную капсулу и вложите ее в ошейник или клетку.

Не переходите и не пересекайте пути в неустановленных местах. Для этого существуют специально оборудованные переходы, мосты и настилы.

Не пытайтесь перебежать через пути перед проходящим поездом, даже если состав движется медленно. Тормозной путь поезда от 30 до 1 000 метров.

Не пересекайте пути через стрелочный переход. Стрелка может сработать в любой момент.

Не переходите пути при запрещающем сигнале семафора – остановитесь, даже если шлагбаум открыт.

Не залезайте на крыши вагонов, чтобы не получить поражения электрическим током.

Не забирайтесь на железнодорожные опоры и другие служебные конструкции. Не трогайте токоведущее оборудование под вагонами.

Никогда не подлезайте под вагонами и платформами стоящих поездов.

Не надевайте наушники и не разговаривайте по телефону, если идете вдоль железнодорожного полотна. Будьте внимательны к звуковым и световым сигналам. Держитесь на расстоянии не менее 5 м от ближнего к вам рельса.

Не ходите рядом с железнодорожными путями в состоянии алкогольного опьянения. В этом состоянии человек не может адекватно оценить уровень опасности и быстро отреагировать.

Не ходите по путям.



ПРИ АВАРИИ РАЗБИТЬ
СТЕКЛО МОЛОТКОМ

ЗАПАСНЫЙ
ВЫХОД

С точки зрения безопасности самые лучшие места поезда - в центральных вагонах, в купе с аварийным выходом-"окном" или расположенном ближе к тамбуру, на нижних полках, спиной по ходу движения.

При столкновении пострадают в первую очередь головные вагоны, ибо на их разрушение уходит основная сила инерции. Когда поезд сойдет с рельсов, центральные вагоны скорее удержатся на колесах, даже если переворачиваются и отрываются хвостовые. Так что мягкие вагоны (СВ) традиционно тяготеют к центру поезда не только потому, что там расположен ресторан.

Спасибо за внимание!