

Комфорт и стоимость при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом: мировой опыт

Comfort and cost when transporting passengers by rail: world experience

Вахрушева Д.И.

Студент 2 курса, специальность «Операционная деятельность в логистике»
Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I» в г. Ярославле, г. Ярославль
e-mail: koba.ru71@mail.ru

Vakhrusheva D.I.

2nd year Student, Specialty “Operational Activities in Logistics”, Yaroslavl Branch of Emperor Alexander I St. Petersburg State University of Railways, Yaroslavl
e-mail: koba.ru71@mail.ru

Петрова Л.А.

Преподаватель, Филиал ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I» в г. Ярославле, г. Ярославль
e-mail: koba.ru71@mail.ru

Petrova L.A.

Lecturer, Special Disciplines, Yaroslavl Branch of Emperor Alexander I St. Petersburg State University of Railways, Yaroslavl
e-mail: koba.ru71@mail.ru

Аннотация

Объём перевозки пассажиров был и остаётся одним из важнейших показателей состояния мировой и любой национальной экономики. В 2019 г. в России перевозки пассажиров выросли до 1,2 млрд пассажиров. Дальнейшее увеличение объёмов перевозки пассажиров возможно при оптимальном для них сочетании комфорта и цены за этот комфорт. В статье сопоставляется опыт создания комфортных условий для пассажиров железнодорожными компаниями в крупнейших странах Азии.

Ключевые слова: перевозка пассажиров железнодорожным транспортом, стоимость перевозки пассажиров.

Abstract

The volume of passenger transportation has been and remains one of the most important so far of the state of the world and any national economy. In 2019, in Russia, passenger travel increased to 1.2 billion passengers. Further increase of passenger transportation volume is possible at optimal combination of comfort and price for this comfort. The article compares the experience of creating comfortable conditions for passengers by railway companies in the largest countries of Asia.

Keywords: carriage of passengers by rail, cost of carriage of passengers

Объём перевозки пассажиров был и остаётся одним из важнейших показателей состояния мировой и любой национальной экономики. Эти интегральные показатели

являются следствием огромного количества ежедневно принимаемых пассажирами решений о выборе способа и маршрута транспортирования. Во многом такой выбор делается с учётом стоимости поездки и уровня предоставляемого (создаваемого) перевозчиком комфорта. Следует также помнить, что количество перевезенных пассажиров свидетельствует о степени развития социальных связей и косвенно об уровне качества жизни в определенной стране.

Перевозки пассажиров на инфраструктуре ОАО «Российские железные дороги» в 2019 г. выросли на 3,4%, до 1,2 млрд пассажиров. Об этом сообщил пресс-центр компании. Результат 2019 г. – наивысший за последние 11 лет. «В основе достигнутых результатов три основных фактора – сервис, обновление парка и скорость», – отмечал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» в декабре... «Пассажирооборот на сети ОАО "РЖД" в 2019 г. вырос на 3,2% к уровню предыдущего года и достиг 133,5 млрд пасс-км, в том числе в дальнем следовании – 99,2 млрд пасс-км (рост на 3,1%), в пригородном сообщении – 34,2 млрд. пасс-км (рост на 3,4%)» [1].

Дальнейшее увеличение объёмов перевозки пассажиров возможно при оптимальном для них сочетании комфорта и цены за этот комфорт. «Комфортабельность пассажирского вагона рассматривается как единство конструкции кузова, планировки, дизайна и внутреннего оборудования, предназначенного для улучшения условий проезда пассажиров» [2, с.11]. «К началу 1990-х гг. пассажирские вагоны по уровню комфорта подразделялись на следующие типы: жесткие и мягкие; купейные, некупейные и открытого типа. Установлено, что 86% вагонов пассажирского парка предназначались для перевозки пассажиров и 14% парка вагонов имели вспомогательное назначение (вагоны – рестораны, багажные, почтовые, почтово-багажные и служебные)» [2, с. 9]. В целом, такая классификация пассажирских вагонов в России сохранилась и сегодня.

С момента открытия Царскосельской железной дороги и до сегодняшнего дня вагонный парк в нашей стране претерпел существенные, принципиальные изменения, в том числе, благодаря учету или заимствованию опыта других стран. Изучение международного современного опыта предоставления услуг по перевозке пассажиров является актуальным. Россия имеет многовековой опыт железнодорожного сотрудничества со странами Западной Европы, однако за всё это время не создано ни одной общеевропейской скоростной дороги, например: Москва – Минск – Варшава – Прага – Берн – Тулуза – Мадрид или Санкт-Петербург – Псков – Вильнюс – Берлин – Париж. Вместе с тем, Россия активно развивает международные связи со странами Азии, в том числе в рамках международных объединений (ЕАС, ШОС, БРИКС и др.). Поскольку развитие кооперации со странами Азии является для Российской Федерации одним из стратегических приоритетов, то важным является изучение опыта стран по перевозке пассажиров этого региона планеты.

Целью статьи является сопоставление опыта создания комфортных условий для пассажиров железнодорожными компаниями в крупнейших странах Азии.

Япония, как известно, является страной, в которой массово стали эксплуатироваться высокоскоростные поезда. В 1964 г. здесь стала использоваться сеть высокоскоростных железнодорожных линий, полностью изолированных от остальной железнодорожной сети страны, получившей название «Синкансен». Первой стала магистраль «Нью-Токайдо» между Токио и Осакой (515 км). Сегодня рекорд скорости на магистралях этой сети составляет более 600 км/ч. «На линиях системы "Синкансен" курсируют три экспресса – "Кодама", "Хикари" и "Нозоми". Например, когда время в пути между городами Токио и Осака сократилось до 30 минут, многие бизнесмены вместо самолета стали пользоваться поездом. В результате этого авиакомпания "Japan Airlines"

сократила число авиарейсов из Токио в Осаку с семи до шести в день. Одновременно из-за такой конкуренции начали дорожать тарифы на скоростные поезда» [3, с. 164].

В Стране восходящего солнца оказываются услуги по перевозке пассажиров различного уровня комфорта. В поездах имеются вагоны нескольких классов:

- одноместное купе «Делюкс»;
- одно- или двухместное купе;
- плацкарт («нобиноби»);
- с местами для сидения (2+3 в ряду и 2+2 в ряду).

«Стандартная цена проезда напрямую зависит от двух факторов: расстояния и категории поезда. Сейчас добраться из Токио в Осаку (530 км) на супер экспрессе обходится примерно в 135 долларов (10 тыс. руб.), билет из Токио в Саппоро (830 км), расположенный на северном острове Хоккайдо, будет стоить около 205 долларов (15 тыс. руб.)» [4].

Республика Индия. «Транспортно-транзитная система Индии характеризуется следующими свойствами. 1. Значительная протяженность железнодорожных путей (64 тыс. км), наличие путей разной ширины колеи. Большой износ железнодорожной инфраструктуры. 2. Проблемы безопасности. Состояние железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава снижают уровень безопасности перевозок, порой до критического. Так, в 2015 г. в результате железнодорожных крушений погибло более 25 тыс. пассажиров, при этом около 17,5 тыс. человек погибли в результате выпадения из поезда во время движения. В настоящее время более 80% вагонов являются небезопасными. 3. Согласно исследованию, проведенному по заказу Министерства железных дорог в 2015 г., показатель доходности пассажирских перевозок в Индии является одним из самых низких в мире – 0,01 долл. США за пассажира за километр. Для сравнения в Китае этот показатель равен 0,027 долл., в России – 0,067 долл., в Японии – 0,094 долл., в Германии – 0,062 долл.» [5, с. 49].

Пассажирские вагоны в Индии разделены на несколько классов:

- 1А – самые дорогие и комфортабельные купе-вагоны;
- 2А – комфортабельные плацкартные вагоны для лежания;
- 3А – плацкартные вагоны для лежания;
- FC – плацкартные вагоны для сидения;
- CC – вагон премиум-класса для сидения с самолетными креслами;
- SL – плацкартные вагоны для лежания с тремя спальными полками;
- 2S – общий вагон.

«В Индии железные дороги – один из наиболее удобных способов знакомства туристов со страной. Наряду с обычными рейсовыми поездами здесь курсируют и настоящие дворцы на колесах, такие как Royal Orient Express. Этот шикарный поезд в стиле "Восточного экспресса" возит туристов по провинции Раджастан – штату дворцов и магараджей. Российские туристы чаще перемещаются по Индии на рейсовых поездах. Среди основных причин – высокая стоимость "королевских" путешествий (около 300 дол. в сутки) и невозможность сократить их продолжительность» [3, с.183].

«На популярном длинном отрезке Дели - Гоа (через Мумбаи):

- самый быстрый поезд № 12432 TRIVNDRM RJDHNI идет 25 часов и стоит, как и все Раджани дорого: класс / цена в рупиях (1 индийская рупия (INR) = 1 российский рубль (RUB)): 1А / 5045; 2А / 3630; 3А / 2605;

- проходящий поезд №12218 KERLA S KRANTI идет до Мадгаона 31 ч.: класс /цена: 1А / 6075; 2А / 2920; 3А / 1990; SL / 765; GN / 435» [6].

Китайская Народная Республика. В Китае эксплуатируются обычные поезда и высокоскоростные поезда. «Обычными поездами (Z, T, K) в Китае путешествуют дольше, чем высокоскоростными; к сожалению, они не так хорошо оснащены, и путе-

шествие будет не столь комфортным. Но и стоимость поездки намного ниже, чем в более современных типах поездов G, D или C. Большинство поездов оборудовано кондиционерами» [7].

«Экспресс-линии можно разделить на три категории: со скоростью свыше 160 км/ч до 200 км/ч, со скоростью 200-350 км/ч и со скоростью выше 350 км/ч. Третья категория – это сверхскоростные линии, на которых поезда могут развивать скорость 380-400 км/ч и выше. Интегрированная модель, по данным «Двенадцатого пятилетнего плана железных дорог Китая», включает эксплуатацию 120 тысяч километров железнодорожного полотна, 40 тысяч километров которых, в китайской интерпретации, относятся к экспресс-линиям. Строительство высокоскоростных дорог оказалось настолько эффективнее что стало локомотивом для развития регионов Китая и вывело страну в лидеры по количеству километров высокоскоростных магистралей (ВСМ)» [8, с. 229].

«Комплекс услуг, предоставляемых высокоскоростными дорогами Китая, можно сформулировать следующим образом.

1. Прежде всего, это скорость передвижения и сокращение времени в пути. Так, например, продолжительность поездки из Пекина в Шанхай сократилась в три раза и в 2015 году составила 5 часов. Это сопоставимо с временными затратами при использовании авиационного транспорта.

2. Соответствие планирования и получения услуги перемещения – высокая пунктуальность высокоскоростного движения, которая обусловлена меньшим влиянием погодных условий.

3. Удобная частота движения высокоскоростных поездов, которая увеличивает степень свободы планирования поездки.

4. Интеграция высокоскоростных железных дорог с городским наземным транспортом и метрополитеном. Интеграция с метрополитеном поставлена пассажирами на первое место при определении степени удобства.

5. Цена, стимулирующая воспользоваться поездкой на поезде ВСМ. Билет в вагоне высокоскоростного поезда между Пекином и Шанхаем второго класса стоит всего на 100 юаней больше (553), чем в мягком вагоне (купе, 476), и в два раза дешевле, чем билет на самолете (1000).

6. Комфорт путешествия – возможность воспользоваться в пути мобильной связью, интернетом, услугой подзарядки мобильных устройств, всем тем, что составляет устойчивую потребность современного человека.

7. Повышенная безопасность поездки обеспечена современными методиками и технологиями, позволяющими эффективно эксплуатировать высокоскоростные поезда» [8, с.230].

«Популярные ж/д маршруты в Китае:

- Гонконг – Гуанчжоу, 180 км, от 2000 руб.;
- Шанхай – Ханчжоу, от 1189 км, 6375 руб.;
- Пекин – Шанхай, 1318 км, от 3262 руб.;
- Шанхай – Сучжоу, 97 км, от 262 руб.;
- Пекин – Сиань, 912 км, от 6150 руб.;
- Гуанчжоу – Шэньчжэнь, 139 км, от 795 руб.» [9].

Рассматривая опыт перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в крупнейших странах Азии, можно отметить значительную дифференциацию по комфорту и цене. Основное направление развития организации перевозки пассажиров – уменьшение времени в пути, но если поездка является длительной, то важным становится увеличение комфорта. Следовательно, для России перспективным является строительство высокоскоростных магистралей, связывающих регионы нашей страны с перспективной соединения с такими же магистральями Японии, КНР и Индии. Также необ-

ходимо развивать высокоскоростные поезда регионального значения (например, поезд Москва-Вологда с одной остановкой в Ярославле и общей длительностью поездки не более 4-х часов) и создавать туристические поезда повышенной комфортабельности – «дворцы на колесах» (например, для курсирования по Золотому кольцу России).

Выводы:

1. В зависимости от экономического благополучия страны, плотности населения и традиций перевозки пассажиров существуют разные виды вагонов. Во всем мире есть значительный разброс и по комфорту и по цене.

2. Основное направление развития железнодорожного транспорта – увеличение скорости перевозки пассажиров при обеспечении достаточного уровня комфорта. При этом цены на проезд в вагонах различного уровня комфорта сопоставимы в России, Индии и Китае.

Литература

1. Новости / Пассажиры перевозки | Четверг | 09.01.2020 | 14:28 / Перевозки пассажиров на инфраструктуре РЖД в 2019 году выросли на 3%, до 1,2 млрд. –URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1489551>

2. *Ефимова, Г.Н.* История создания и перспективы модернизации пассажирского вагона в России: автореферат дис. ... кандидата технических наук: 07.00.10 / Ефимова Галина Николаевна; [Место защиты: Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2007. – 24 с.

3. *Кусков А.С.* Транспортное обеспечение в туризме: учебник / А.С. Кусков, Ю.А. Джаладян. – Москва: КНОРУС, 2015. –356 с.

4. Все о железных дорогах Японии.–URL: <https://travelask.ru/japan/passazhirskie-zheleznye-dorogi-yaonii>

5. *Зоидов, К.Х.* Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана / Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. // Проблемы рыночной экономики. – 2018. – № 2. – С. 46-56.

6. Индия по-русски ~ живой путеводитель / Цены на поезда в Индии, achadidi Пт, 03/04/2015, 17:43. –URL: <https://indonet.ru/travelguide/India-info/transport-indii/poezda-Indii/TSeny-na-poezda-v-Indii>

7. Категории поездов и типы вагонов в Китае. Как разобраться в китайских поездах? –URL: <https://www.chinahighlights.ru/china-train/choose-china-train-types-and-seat.htm>

8. *Бердышева, Ю.А.* Особенности предоставления транспортных услуг населению на высокоскоростных магистралях / Ю.А. Бердышева // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – №1 (60). – С. 227–232.

9. Популярные ж/д маршруты в Китае. –URL: <https://ru.trip.com/trains/china/>