

УДК 656.2

*Т. Г. ПОТЁМКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Рассмотрены организация перевозок после введения нового формата деления пассажирских перевозок, необходимость повышения скоростей движения поездов. Приведены основные критерии и показатели оценки качества обслуживания пассажиров.

В социально-экономической жизни любого современного государства пассажирский транспорт занимает значительное место. Транспорт является неотъемлемым звеном в организации культурных и экономических связей между государствами и внутри страны, обеспечивает проезд по производственным и личным надобностям, объединяет регионы Республики Беларусь, способствует развитию научно-технического прогресса. Транспорт удовлетворяет одну из самых главных потребностей человека – потребность в перемещении. Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь во взаимодействии с другими видами транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребность физических, юридических лиц и государства в перевозках, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечивать единство экономического пространства на территории страны.

Железнодорожный транспорт и железнодорожные пассажирские перевозки занимают ведущее место в системе путей и сообщения Республики Беларусь, а в некоторых районах железнодорожный транспорт является единственным видом перевозок.

Стратегия развития железнодорожного транспорта направлена на полное и качественное обеспечение спроса платежеспособного населения в перевозках. На долю железной дороги приходится более 70 % всех выполняемых в республике и пассажирских перевозок.

Услуги железнодорожного транспорта для населения должны быть своевременными, качественными и способными полностью удовлетворить потребности, имеющиеся у населения. Уровень развития пассажирского транспорта сказывается на многих сферах жизнедеятельности общества. Разграничить выполняемые им экономические и социальные функции можно условно – в ре-

альных условиях конкретный результат деятельности транспорта обычно имеют одновременно и социальный, и экономический эффекты [1, с. 127].

Основная задача организации пассажирских перевозок состоит в удовлетворении потребностей населения в передвижении при условии обеспечения безопасности и высококачественного обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах.

Согласно Белорусскому национальному статистическому комитету пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в Беларуси занимают второе место по количеству пассажирооборота среди всего транспорта, уступая место только автомобильному при перевозке на малые расстояния. Автомобильный транспорт уступает железнодорожному на расстояниях выше среднего, на дальних же расстояниях доминирует авиатранспорт, который в последнее время увеличил пассажирооборот [7].

Как показывает опыт, система организации перевозок достаточно сложна для восприятия. Раньше поезда делились на прямое, местное, пригородное сообщение, отдельно выделялись дальние и скорые поезда – в такой системе было легко запутаться. Поэтому в начале этого десятилетия было решено реформировать организацию перевозок для большего удобства ориентации пассажиров. Работа по внедрению нового формата пассажирских перевозок проводилась в рамках Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы. Результатом программы стало введение нового формата деления пассажирских перевозок. Новый формат представляет собой комплексную систему организации пассажирских перевозок, направленную на эффективное удовлетворение потребностей пассажиров в транспортном обслуживании с использованием новых технологических решений и современного подвижного состава, ориентированную на усиление транспортных связей между регионами. С введением нового формата перевозок всё железнодорожное сообщение делится на несколько типов перевозок. Рассмотрим их подробнее.

**Международные линии** обеспечивают связь Минска, а также областных центров со столицами и другими городами зарубежных государств. Поезда этих линий в зависимости от протяженности маршрута по-прежнему формируются из спальных вагонов, но уже повышенной комфортности в ночном сообщении или скоростном подвижном составе, в котором предусмотрены только места для сидения в дневном сообщении.

Коммерческие линии предназначены для перевозок, осуществляемых по заявкам юридических и физических лиц с предоставлением подвижного состава по разработанным графикам (туристические, специальные, арендованные и т. д.).

**Межрегиональные линии бизнес-класса** обеспечивают транспортное сообщение как между областными центрами, так и между областными центрами и столицей. Межрегиональные линии бизнес-класса призваны стать самым быстрым и комфортабельным способом передвижения по стране.

Эксплуатируется на данных направлениях мотор-вагонный подвижной состав современного уровня, передвигающийся на большой скорости. Главным отличием их от эконом-класса является отсутствие остановок и большая скорость в пути следования. Сейчас поезд Минск – Гомель довозит пассажиров менее чем за четыре часа, при этом в составе этого поезда преобладают комфортные сидячие вагоны.

**Межрегиональные линии эконом-класса** обеспечивают сообщение между областными центрами республики по радиальным и круговым маршрутам. Поезда межрегиональных линий эконом-класса останавливаются на основных пассажирообразующих станциях. Эксплуатируется на данных направлениях также мотор-вагонный подвижной состав современного уровня в дневном сообщении, но уже менее скоростной, с большим количеством остановок в пути следования либо поезда со спальными вагонами при следовании в ночном сообщении. Подобное сообщение удобно для более гибких маршрутов, а не только для передвижения между областными центрами, что для большого количества белорусов весьма удобно.

**Региональные линии бизнес-класса** обеспечивают скоростные перевозки пассажиров в рамках территорий, прилегающих к региональным центрам (со станций максимального, т. е. сгущенного, пассажиропотока). Например, участок Минск – Борисов пролегает через населенные пункты Смолевичи, Жодино и Борисов, общая численность населения которых составляет около 225 тысяч человек. Сегодня перевозки пассажиров производятся на данном участке, протяженность которого 80 км, с маршрутной скоростью около 55 км/ч и 19 остановками в пути следования примерно за 1,5 часа. За период введения нового формата пассажирских перевозок перевозка поездами региональных линий бизнес-класса заметно ускорена. С двумя остановками в пути следования и маршрутной скоростью около 100 км/ч время доставки пассажиров из Борисова в центр столицы сокращено до 38–46 минут. Всё это достижимо после введения совершенно нового европейского подвижного состава с новым уровнем комфорта и обслуживания.

**Региональные линии эконом-класса** как и прежде, обеспечивают подвоз и вывоз населения к местам работы, учебы и т. д. Они следуют по установленным станциям маршрута. Основными подходами к реализации программы развития региональных линий является скорость, комфорт, а также переформирование маршрутов для большего удобства пассажиров.

**Городские линии** предназначены для перевозки сгущенного пассажиропотока в зоне тяготения крупных городов, больших агломераций и т. д. Отличительной их особенностью является использование современного мотор-вагонного подвижного состава, курсирующего с заданным интервалом между поездами в пределах города и ближайшей пригородной зоны.

На рисунке 1 представлена современная маркировка пассажирских линий разного типа.

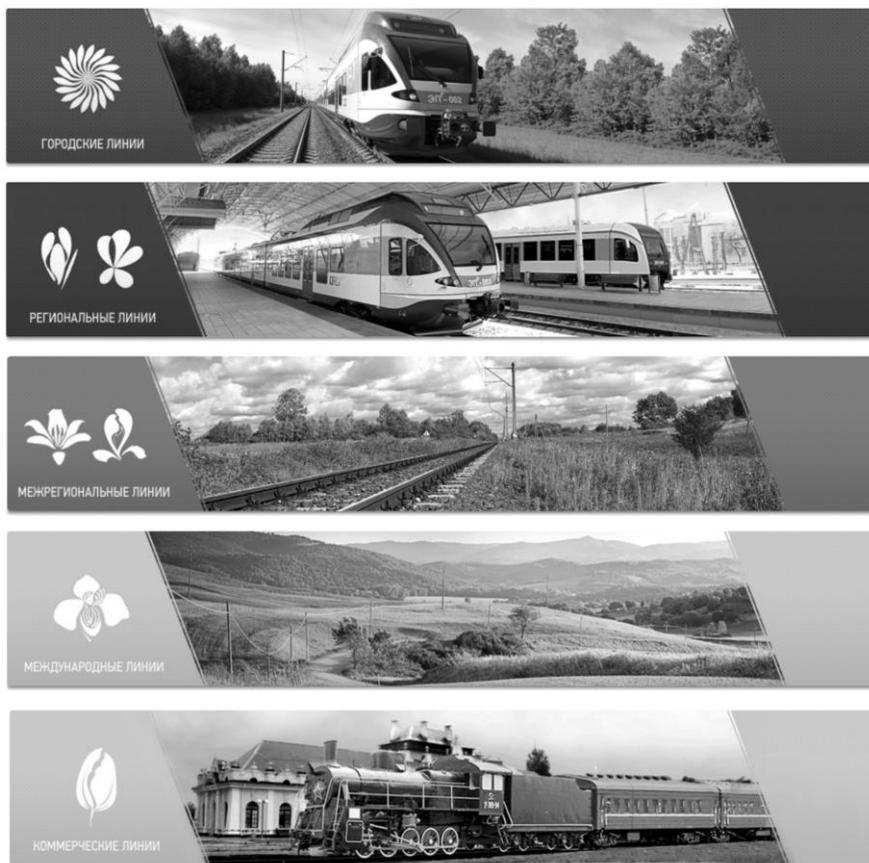


Рисунок 1 – Маркировка пассажирских линий на Белорусской железной дороге

Для удобства ориентирования каждому типу сообщения соответствует графический символ и цвет. Изображение соответствующего знака обслуживания каждой линии теперь размещается в расписании отправления и прибытия пассажирских поездов после номера поезда. Так, для городских линий таким знаком является астра на красном фоне, для региональных линий эконом-класса – фиалка на синем фоне, региональных линий бизнес-класса – крокус на синем фоне и т. д. [6].

Новая система позволяет пассажирам лучше ориентироваться и отличать одни поезда от других просто по маркировке вида сообщения. Например, он знает, что выбирая поезд межрегиональных линий бизнес-класса, доберется в нужную точку за максимально быстрое время.

Согласно отчету Белорусской железной дороги в 2015 году в динамике перевозок наблюдается устойчивая тенденция роста популярности поездов региональных и межрегиональных линий бизнес-класса, курсирующих с максимальной скоростью и минимальным количеством остановок. В поездах межрегиональных линий бизнес-класса за месяц в среднем перевозятся более 90 тыс. пассажиров, что превысило уровень прошлого года более чем на 10 % [6]. В настоящее время по Белорусской железной дороге курсирует 4 пары поездов межрегиональных линий бизнес-класса – Минск – Брест, Минск – Витебск, и два поезда по маршруту Гомель – Минск. При этом при организации движения по маршруту Брест – Минск задействованы новые электропоезда швейцарского производства с повышенным уровнем комфорта.

В настоящее время утверждена программа «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь до 2020 года». В ходе ее реализации продолжится работа по повышению скоростей движения поездов, оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов и пассажиров. Увеличится протяженность электрифицированных железнодорожных участков по основным направлениям межрегиональных и международных перевозок. В сообщении между Минском и областными центрами для перевозки пассажиров планируется использовать современный моторвагонный подвижной состав повышенной комфортности.

Анализируя работу железнодорожного транспорта в Беларуси, можно сказать, что условия, сформировавшиеся в последние годы, достаточно благоприятны для населения. Сеть железнодорожных путей покрывает почти все более или менее крупные населенные пункты, а график позволяет вне зависимости от времени найти доступный способ попасть в нужную точку страны.

Уровень качества перевозок пассажиров определяется системой показателей, характеризующих степень удовлетворенности пассажиров транспортным обслуживанием.

Основные критерии и показатели оценки качества сервисного обслуживания пассажиров представлены на рисунке 2.

Показатели качества сервисного обслуживания разделены на три группы:

1 – качество обслуживания на железнодорожных вокзалах до отправления поезда и по прибытии к месту назначения;

2 – качество услуг по перевозке багажа и грузобагажа;

3 – качество услуг по перевозкам пассажиров и в пути следования в поездах.

За последние годы не только значительно улучшилось качество обслуживания в поездах, но также появилась возможность покупки билетов онлайн и возврата денег без физического взаимодействия с кассами. Сотрудники вокзалов также могут дать консультацию по необходимым вопросам по телефону или в справочных пунктах на вокзалах.



Рисунок 2 – Критерии оценки качества сервисного обслуживания пассажиров

Белорусская железная дорога постоянно развивает и улучшает качество пассажирских перевозок. На данный момент руководство признало необходимость капитальной реформации. После изменения структуры организации пассажирских перевозок решено реформировать техническую часть. Благодаря этому за последние годы качество обслуживания не только приблизилось к мировым стандартам, но и стало выше, чем во многих странах СНГ.

Говоря о перспективах развития, невозможно упустить из внимания зарубежный опыт перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.

В Европе поезда считаются одним из самых удобных и экономичных видов транспорта, и европейцы очень часто ими пользуются. Хорошо развитое железнодорожное сообщение позволяет им легко путешествовать не только в пределах родной страны, но и за границу.

Поезда в европейском союзе строго делятся на дневные и ночные. В отличие от наших поездов дневные поезда в Европе предусматривают только сидячие места. Различают вагоны первого и второго класса. В вагонах первого класса по три сиденья в каждом ряду, в вагонах второго класса – по четыре. Класс вагона обозначается большой цифрой либо у входной двери, либо внутри вагона. Изредка встречаются вагоны, состоящие сразу из двух отсеков: первого и второго класса. Значительным отличием является билетная система в таких поездах. На дневные поезда можно купить как многоразовый проездной, так и простой билет – в обоих случаях определенное место для сидения указано не будет. Как и в метро, пассажир просто может занять любое свободное сиденье [2].

Дневные поезда принято делить на несколько видов: пригородные, региональные, скоростные, высокоскоростные, ночные и пр.

*Пригородные поезда* – почти то же самое, что и Белорусские городские линии, только с более высоким уровнем комфорта.

*Региональные поезда* ходят практически по всем направлениям, делают частые остановки почти в каждом населенном пункте и отличаются своими непродолжительными рейсами (до 2–3 часов). В некоторых странах для удобства существуют региональные экспрессы, которые значительно реже останавливаются. Здесь можно провести параллель с нашими региональными линиями, но класс определяет не количество остановок, а уровень комфорта. А составы составляются из вагонов разного класса.

Во многих странах Западной Европы создана сеть межрегиональных *скорых поездов*. Все скорые поезда делают остановки только в средних и крупных городах и ездят на относительно большое расстояние. В состав скорых поездов входит вагон-ресторан или буфет, вагоны поделены на купе по шесть-восемь мест. Отдельно принято выделять высококачественные скорые внутренние поезда и международные, отличающиеся показателями скорости и комфорта.

*Высокоскоростные поезда* – это ракетобразные комфортабельные экспрессы, способные развивать скорость до 200–300 км/ч и даже выше. По уровню комфорта они сравнимы с самолетами, оборудованы телевизорами, телефонами и розетками для цифровых устройств.

*Ночные поезда* сравнительно редки в Европе. Как правило, по каждому направлению пускают не более одного-двух составов. Здесь легко проводятся параллели с привычной организацией перевозок в Республике Беларусь. Каждый вагон сопровождает проводник, который проверяет билеты, следит за порядком, при пересечении границы другого государства собирает паспорта. Ночные составы состоят из трех типов вагонов: сидячих, кушеточных и спальных.

Сидячие вагоны бывают лишь в поездах второго класса. Они представляют собой стандартные вагоны с открытыми салонами либо разделенные на купе по 6–8 мест.

Кушеточные вагоны являются аналогами наших купейных вагонов. Отличие в количестве полок. В Европе в купе чаще шесть полок, а не четыре. Бронировать кушетку в подобном вагоне необходимо заранее, за бронь предусмотрена доплата.

Спальные вагоны разбиты на одноместные и двухместные спальни. Редко можно встретить трехместную. Спальни-купе оборудованы полками с мягкими спинками, лампами для чтения, телевизорами и умывальниками. Ночные поезда делят на спальные и скорые. Спальные ночные поезда отличаются от скорых более высоким уровнем комфорта, количеством остановок и временем пребывания в пути. Спальные поезда отправляются вечером и прибывают в пункт назначения утром: в дневное время суток они не курсируют.

В ночное время спальный поезд остановок не делает. Остановки совершаются только вечером и утром, для входа и выхода соответственно. В спальном поезде могут отсутствовать как сидячие, так и кушеточные вагоны. Цена билета не зависит от расстояния и обычных тарифов на линии и, как правило, выше, чем на скорый поезд. Для пассажиров вагонов первого класса в стоимость билета кроме прочего включен завтрак.

Скорые ночные поезда останавливаются на всех остановках, включенных в маршрут, даже ночью, поэтому зайти в них либо сойти можно на любой станции. В этих поездах присутствуют все типы ночных вагонов. Используются обычные тарифы, и пассажиры могут ехать по обычным билетам и проездным [8].

Важным отличием организации перевозок пассажиров в Европе является билетная система. Глобально все железнодорожные билеты можно разделить на 2 категории: билеты с предварительной резервацией и билеты с открытой датой.

Билеты с предварительной регистрацией, в свою очередь, также могут быть двух типов:

- единый документ, в котором содержится информация о направлении, номере поезда, времени, вагоне и конкретном месте в вагоне.
- два документа: билет с открытой датой + резервация в которой указаны дата поездки, данные поезда, вагон, место и т. п.

Билеты с открытой датой не требуют резервации. Например, вы купили билет на поезд Париж – Милан. Это значит, что вы можете сесть в любой поезд в любое время, который следует в данном направлении и на который не требуется предварительная резервация. В этом случае у вас нет конкретного вагона или места, вы занимаете любое свободное.

Не во всех поездах нужна резервация, кое-где она рекомендуется, т. е. можно либо забронировать понравившееся место или дату поездки, либо просто сесть на поезд и занять любое свободное место.

В Европе достаточно широко распространены скидки на билеты. От социально-демографического статуса пассажира напрямую зависит размер

скидки. Максимальную скидку получают дети: в возрасте до 4–5 лет они могут ехать бесплатно, до 12 лет (в некоторых странах – до 16) положен детский билет с 50-процентной скидкой. Скидка 25–30 % от тарифа предоставляется студентам и молодым людям до 26 лет, а также лицам пенсионного возраста (старше 60 лет).

Выделяются еще маршрутные, или экскурсионные, скидки: покупая билет туда-обратно по одному маршруту, предоставляется скидка 15–30 %. С целью стимулировать поездки в будние дни некоторые страны вводят также временные скидки: на поездки с понедельника по четверг стоимость билетов падает и можно сэкономить до 30 %. Обычно количество скидочных билетов ограничено и их разбирают заблаговременно. В некоторых странах скидки могут суммироваться, но это необходимо уточнять до приобретения билетов [2].

В настоящее время в Республике Беларусь ведутся работы по модернизации и обновлению путей, локомотивов и вагонов, но ввиду малого количества свободных финансовых ресурсов, улучшать качество обслуживания пассажиров необходимо, используя наследие прошлого.

Таким образом, первым этапом реформации работы Белорусской железной дороги стало изменение формата перевозок и введение более логичного и понятного для пассажиров разделения маршрутов на типы. При организации межрегиональных линий основной акцент сделан на совершенно новом подвижном составе со скоростями движения, позволяющими максимально сократить время нахождения пассажира в пути.

Белорусская железная дорога держит правильный курс, заимствуя проверенные практики более развитых государств, и правильно адаптирует их под современные белорусские реалии и социальные особенности. Развитие пассажирского сообщения должно включать равномерное введение и совершенствование услуг во всех областях пассажирского сообщения от реформации подвижного состава и технологической части до придорожного сервиса и сервиса в пути следования.

В связи с растущей популярностью межрегиональных линий логичным решением является повышение эффективности именно за счет улучшения работы этого вида сообщения. Уровень пассажирских перевозок в Беларуси сейчас является одним из лучших среди стран СНГ, а сервис в пути следования и на вокзалах вызывает у пользователей железной дороги положительные эмоции. Но при этом нашей железной дороге есть куда расти и развиваться.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Абрамов, А. П.** Маркетинг на транспорте / А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда, Е. А. Иванова. – М. : Желдориздат, 2001. – 329 с.

2 Белорусская железная дорога собирается конкурировать с личными автомобилями [Электронный ресурс] : Белорусский экономический портал. – Режим доступа : <http://ekonomika.by/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

3 На поезде по Европе [Электронный ресурс] : Интернет-система поиска туров. – Режим доступа : <http://www.poiskturov.by/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

4 Какими будут новые поезда «Штадлер» для межрегиональных линий в Беларуси [Электронный ресурс] : Информационно-новостной портал. – Режим доступа : <https://kraj.by/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

5 Международное общественное объединение по научно-исследовательским и информационно-образовательным программам «Развитие» // Белорусский журнал международного права и международных отношений [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://evolutio.info/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

6 Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rw.by/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

7 Пассажирооборот по видам транспорта за 1995–2014 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 25.01.2016.

8 Путешествуем на поездах по Европе. Тонкости покупки билетов на поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://blog.kupibilet.ru/> – Дата доступа : 25.01.2016.

*T. POTYOMKINA*

*Belarusian State University of Transport*

## **DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF BELARUS**

Consider the organization of transport after the introduction of the new format of dividing passenger transport; the need to increase train speeds. The main criteria for evaluation of performance and quality of passenger service.

Получено 01.11.2016