

«Укрзалізниця» о покраске вагонов по изложенному принципу считаем ошибочным и даже вредным.

С нашей точки зрения, для информирования пассажиров вполне достаточным и понятным будет: маркировки вагонов, информирующей о типе вагона (плацкарт, купе, спальный, салон) или его классе (1, 2, 3); нанесения пиктограмм на внешней стороне салона, содержащих самую краткую и важную информацию о дополнительных сервисах (кондиционирование, ресторан, буфет); обозначений в проездном документе, указывающих на тип, класс вагона и соответствующий им пакет обязательных или приобретенных пассажиром за дополнительную плату сервисных услуг, которые могут отличаться даже для пассажиров, проезжающих на соседних местах.

Использование предлагаемого подхода к информационному сопровождению пассажиров обеспечит их внешнее равенство в правах, социальном положении и отношении к ним как к потребителям со стороны перевозчика. Пассажиры должны быть убеждены, что железная дорога дорожит каждым из них, понимает и уважает потребности каждого клиента, стараясь удовлетворить их наилучшим образом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 TBN company [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : https://www.tbncom.com/publ/zh_d_perevozki_railway_transport/zh_d_perevozki_railway_transport/poezda_v_evrope/6-1-0-155. – Дата доступа : 19.03.2021.

2 Польская Туристическая Организация» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.poland.travel/ru/kak-puteshestvovat/na-poezde/kategorii-poezdov>. – Дата доступа : 19.03.2021.

3 Акунин, Б. Не прощаюсь : роман / Б. Акунин. – М. : Изд-во «Захаров», 2018. – 414 с.

УДК (140.8+82.01):656.2

Е. Е. МИЗГИРЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

РЕФЛЕКСИЯ РОЛИ ТРАНСПОРТА В ФИЛОСОФСКИХ И ЛИТЕРАТУРНЫХ ВОЗЗРЕНИЯХ ЧЕЛОВЕКА

Технологические инновации являются неотъемлемой движущей силой развития человеческого общества. Именно научно-технический прогресс качественно повысил уровень жизни населения: освоение новых территорий, расширение влияния социума на всех континентах, концентрация предприятий и производств. Начиная с древних времен даже самые незначительные изменения и нововведения (изобретение колеса, лыж, весла, па-

руса и т. д.) неизменно улучшали жизнь человечества. Чем больше возникало новых изобретений, тем лучше решались транспортные проблемы, время в пути уменьшалось, количество и качество перевозок увеличивалось. В современном мире инновации продолжают, так как решение проблем транспорта, а именно повышение скорости и эффективности перевозок, снижение себестоимости, являются актуальными: сооружение высокоскоростных магистралей, вакуумный и магнито-левитационный транспорт.

Известно, что торговые связи всегда были и остаются основным катализатором развития перевозок товаров в современном мире. Уже «...с 1500 года существовала единая глобальная мировая экономика с всемирным разделением труда и многосторонней торговлей» [1]. На территории Афро-Азии, а затем в Новом Свете торговые пути как на воде, так и на суше развивались за счет перевозки специй, золота, текстиля, рабов и предметов роскоши.

Каждый вид транспорта обладает своим особым онтологическим статусом, специфическими функциями, имеет свои особенные закономерности развития. Это говорит о необходимости философского осмысления его роли в обществе. Геродот, Архимед, О. Шпенглер, А. Бергсон, Г. Уэллс, Л. Н. Толстой, И. А. Ефремов, К. Маркс, Э. Фромм, С. Лем, Г. А. Гольц, И. В. Агиенко и др. авторы коснулись темы роли и проблем транспорта.

Бытие транспорта прослеживается во всех жизненных сферах. Например, как важнейший элемент функционирования инфраструктуры хозяйственной системы, транспорт рассматривается в экономике. Экстраполируя эту мысль на бытие в целом, можно сказать, что транспорт является элементом инфраструктуры бытия.

С развитием транспорта связана вся история человечества. Так высказывался И. А. Ефремов о значении транспорта в современном мире: «...каждый колоссальный город – Париж, Токио, Нью-Йорк, Лондон, – как водоворот, вбирает в себя массы воды, пищи, топлива в количествах, какие мы с вами даже не представим. И если хоть маленький, совсем короткий перебой, разруха в транспорте, работе коммуникаций, тогда город станет исполинской ловушкой голодной смерти. Или гибели от жажды более верной, чем в пустыне... И если мы не решим задачи с городами и транспортом, то вся наша цивилизация полетит к черту» [2]. Политическая целостность любого государства, возможность оперативно организовать защиту границ (вспомним, что захват транспортных предприятий способствует полной дестабилизации государства, как это было во время Русско-Японской войны 1904–1905 гг., когда единственная артерия связывающая место военных действий с центром была обрезана), перемещение сырья и топлива, готовой продукции, пассажиров напрямую зависят от уровня развития транспорта. Как в отдельно взятой стране, так и во всем мире транспорт формирует и структурирует экономику.

Однако, развитие транспорта порождает и ряд проблем. Проблема транспортных происшествий в современном технократическом обществе стала едва ли не важнейшей. Необходимо отметить, что особую опасность представляют аварии на трубопроводном транспорте, последствия которых бывают катастрофическими как для экономики, так и для экологии. Писатель Л. Н. Толстой в романе «Анна Каренина» рассуждает о «новых» (на то время, конец XIX в.) проблемах, появившихся вместе с промышленным скачком: "Очевидно, я заснул, и меня забыли", – думал про себя Степан Аркадьич. И он стал прислушиваться, приглядываться и к концу зимы высмотрел место очень хорошее и повел на него атаку... Это было место члена от комиссии соединенного агентства кредитно-взаимного баланса южно-железных дорог и банковых учреждений. Место это, как и все такие места, требовало таких огромных знаний и деятельности, которые трудно было соединить в одном человеке. А так как человека, соединяющего эти качества, не было, то все-таки лучше было, чтобы место это занимал честный, чем нечестный человек» [3]. Здесь герой романа осознает и задумывается, как он мал и незначителен в масштабности и скорости роста транспортных сетей, а автор рассуждает, как внедрение железных дорог влияет на жизнь человека.

Доступ в Новый Свет через бескрайние океаны открыло изобретение компаса, и, хотя человечество было ограничено ожиданием попутного ветра, нескольких десятилетий хватило, чтобы стереть с лица земли коренные народы (майя, ацтеки, инки) этого континента, потеснить индейцев и создать совершенно новый «свободный» мир, всемирную колониальную систему. Хотя ещё значительно раньше европейцы предпринимали попытки колонизировать Новый Свет (известно, что Лейф Эрикссон, скандинав-викинг, первым вступил на берег Америки и около 1000 г. н. э. он посетил регионы, названные им Хеллуланд – «страна валунов», теперь – Баффинова Земля, Маркланд – «лесная страна», полуостров Лабрадор), однако это было не так организованно, и существенного освоения новых земель не произошло. Далее изобретение парового двигателя открывает новые возможности и провоцирует новую научно-техническую революцию, перевернувшую весь мир. Анри Бергсон приводит в «Творческой эволюции» анализ изобретению П. Лакомбо паровой машины: «Прошел целый век со времени изобретения паровой машины, а мы только начинаем ощущать то глубокое потрясение, которое она произвела. Она вызвала революцию не только в промышленности, но и в отношениях между людьми. Возникают новые идеи, начинают развиваться новые чувства. Когда пройдут тысячелетия и от прошлого останутся только крупные черты, наши войны и революции покажутся очень маловажными, если вообще будут вспоминать о них; о паровой же машине и всевозможных изобретениях, составляющих её спутников, бу-

дут говорить, быть может, так, как мы говорим о бронзе и о тесаных камнях; она будет определять целую эру» [4].

Тема «Человек и транспорт» еще очень далека от того, чтобы быть исчерпанной. Особый интерес представляют темы: транспорт и моральный кодекс пешехода и водителя; транспорт и человеческие экзистенциалы: власть (над пространством и временем), страсть, страх, риск, любовь, смысл, мечта, смерть; транспорт и психология восприятия пространства и времени.

Поскольку транспорт имеет свою специфическую онтологию, то изучение закономерностей его развития могут привнести что-то новое в развитие фундаментальных наук. В отзыве на докторскую диссертацию С. А. Тархова «Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей» Г. А. Гольц приводит следующие рассуждения: «Впервые во всей мировой литературе по транспорту и общественной географии открыто явление топологического (фрактального) подобия или изоморфизма развития всех сетей сухопутного транспорта (за исключением трубопроводного и электронного); подход к совмещению научного прогнозирования на основе выявленных фундаментальных феноменов и рациональной практической деятельности имеет значение не только для транспортной деятельности, но и любой другой сферы практики, где имеет место трудно прогнозируемая нелинейная обратная связь и процессы территориальной самоорганизации» [5].

Изучение истории развития транспортных сетей может предоставить эмпирический материал для осмысления и выявления фундаментальных синергетических (тектологических) закономерностей. Таким образом, философия, литература и культура в целом всегда были зеркалом человеческих переживаний, и транспортные проблемы не являются исключением.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, НТУ «Сириус», ОАО «РЖД» и Образовательного Фонда «Талант и успех» в рамках научного проекта № 20-38-51014.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кассон, Л. Древняя торговля и общество / Л. Кассон. – Детройт : Изд-во гос. ун-та Уэйна, 1984. – 362 с.
- 2 Баленко, В. В. Разработка методики определения этапности освоения растущего объема перевозок грузов / В. В. Баленко, Т. Н. Каликина // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2018. – Т. 1. – С. 73–79.
- 3 Толстой, Л. Н. Анна Каренина / Л. Н. Толстой. Собрание сочинений в 22-х т. – М., 1978. – Т. 9. – С. 58.
- 4 Бергсон, А. Два источника морали и религии / А. Бергсон. – М. : Канон, 1994. – С. 336–337.
- 5 Гольц, Г. А. О философии транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rada.dp.ua/innovat/transport/dosvid>. – Дата доступа : 24.01.2021.