

Проводимые исследования показывают, что ВСМ в ряде случаев эффективнее работают на коротких и средних маршрутах (до 1000 км), которые обычно проходят через густонаселенные центры с высокой плотностью населения. Однако некоторые исследователи ставят под сомнение рациональность планируемых значительных инвестиций в инфраструктуру ВСМ из-за сдерживающих социальных норм (сохранение пригородного движения, кратковременность остановок на станциях в пути следования для пассажиров с ограниченными физическими возможностями). Логичным доводом в пользу дальнейшего использования пассажирами автомобильного и воздушного транспорта является устоявшаяся привычка и достаточный комфорт, когда у пассажиров просто отсутствует мотивация в поисках альтернативных вариантов совершаемых поездок.

Однако в последние годы появляются новые возможности для расширения услуг ВСМ благодаря быстрой урбанизации, изменению ритмов мобильности и достигаемым экологическим преимуществам. Например, за последние 10 лет темпы роста городов составили 11 %. Отчасти основу успеха ВСМ обеспечивает повышение междугородней мобильности пожилых людей. Вторым фактором успеха является рост объема услуг, предоставляемых туристической индустрией. Удобное расположение пассажирских станций ВСМ в центре крупных городов и мегаполисов способствует увеличению доли туристов в общем объеме пассажиропотока.

Для оценки эффективности ВСМ при сравнении с воздушным транспортом определены шесть значимых факторов:

- общее время в пути;
- комфортность условий поездки;
- гендерный признак;
- доход;
- частота поездок;
- проблемы с мобильностью.

Выбор пассажирами ВСМ как альтернативы автомобильному транспорту оказался зависимым только от частоты поездок и общего времени в пути.

В целом можно отметить, что остается ряд существенных проблем, которые сдерживают дальнейшее развитие ВСМ. В настоящее время отсутствуют уверенные прогнозы роста пассажиропотока, который обеспечил бы экономический баланс высоких расходов на строительство и текущее содержание инфраструктуры. Сложными и затратными остаются проекты ВСМ в высоких и полярных географических широтах. Безусловно, определяющим фактором является обеспечение безопасности движения, которая, к сожалению, характеризуется в последние годы невысоким уровнем. С ростом скоростей движения поездов тяжесть аварий становится все более внушительной. Нерешенными проблемами остаются риски столкновения с автотранспортом на переездах и животными. Тем не менее, ВСМ обладает значительным потенциалом для своего дальнейшего роста, который может быть существенно активизирован благодаря успешному решению указанных проблем.

УДК 656.1/.5.072

КОМЬЮНИТИ-ОРИЕНТИРОВАННАЯ ИНТЕГРАЦИЯ СИСТЕМЫ «ПАССАЖИР – ТРАНСПОРТ»

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Отличительной особенностью современной цивилизации является активное использование населением различных видов транспорта, что приводит к разному уровню зависимости от него, при которой человек не может существовать без транспорта. Можно сказать, что в настоящее время появился транспортно-зависимый человек, для которого общественный транспорт или личное транспортное средство являются не только средством передвижения, но средой «обитания», где соединены воедино социальное и конструкторско-технологическое пространство. При этом, как отмечает

Березовская И. П., «Величина социальности пространства и уровень развития транспорта во многом связаны. Социальное пространство представляет собой сложную систему центров и ареалов, а формирование центров – это во многом результат развитости транспорта и многообразия видов транспортных средств. Развитость транспорта определяется плотностью коммуникаций. Территории, которые находятся далеко от системы магистральных линий современного транспорта, обречены на провинциальное положение, сказывающееся на экономической и социально-культурной сфере этих территорий. ... Транспорт не только во многом определяет уровень социальности пространства, он выступает также фактором, обуславливающим уровень материально-производственной сферы общества и формирование специфических хозяйственно-культурных типов человечества» [1].

Именно благодаря специфическим хозяйственно-культурным типам человечества сегодня происходит комьюнити-ориентированная интеграция системы «пассажир – транспорт», отличительные особенности которой приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Особенности комьюнити-ориентированной интеграции системы «пассажир–транспорт»

Классификационный признак	Направления комьюнити-ориентированной интеграции
Социокультурные отношения на транспорте (культурное взаимодействие)	Взаимное уважение пассажиров, «пассажирское братство»
	Оказание помощи (в случае необходимости)
	Соблюдение культуры и этических норм поведения на транспорте («этика пассажира»)
	Арт-инициативы
Взаимодействие с персоналом	Доброжелательное общение
	Быстрая и вежливая помощь
Информационная поддержка пассажиров с использованием современных технологий на транспорте	Информирование пассажиров (мобильные приложения, форумы и блоги)
	Формирование сообществ в социальных сетях, онлайн-платформах и мессенджерах (например, группа)
	Информационные каналы и платформы для оценок и отзывов
	Рекомендации по маршрутам
Чистота и комфорт	Обеспечение и соблюдение гигиенических требований на объектах транспорта и транспортных средствах
	Создание комфортной обстановки
Инклюзивность и доступность	Забота о пассажирах с особыми потребностями
	Приветствие культурного и языкового разнообразия
Позитивное вовлечение пассажиров в социально-значимую общественную деятельность	Скидки и специальные предложения (события или акции)
	Программы лояльности
	Тематические мероприятия для пассажиров

Комьюнити-ориентированная интеграция системы «пассажир – транспорт» делает транспорт для пассажиров более привлекательным, снижает транспортную усталость и уменьшает возможные негативные последствия от поездки, так как позволяет обеспечить общение и коммуникационное взаимодействие в процессе поездки, ибо положительные комьюнити-сообщества пассажиров рассчитывают на проведение мероприятий или маршрутов и создают поддержку, взаимодействие и позитивный опыт поездок. Такое сообщество может принимать разные формы и включать в себя новые элементы. Транспортные комьюнити становятся частью социальной среды, усиливая ее через взаимопомощь, информированность и уважительное отношение к каждому участнику. Они помогают создать комфортное и поддерживающее пространство, где каждый пассажир может ощущать себя частью общества, что делает поездку не простым способом передвижения.

Таким образом, транспортно-зависимость – это критический фактор, который требует особого внимания. Формирование комьюнити-сообщества пассажиров является эффективным способом повышения общей коммуникативности как между индивидуальными пассажирами, так и между ними и транспортными компаниями.

Современный пассажир ищет транспорт, который соответствует его образу жизни: он хочет, не тратя лишние усилия на планирование, чтобы поездка была быстрой, недорогой и комфортной. Для того чтобы минимизировать или предотвратить возникновение транспортных проблем для пассажиров, необходимо использовать комплексный подход к организации транспортной системы, обеспечению высокого уровня комфорта, доступности и надежности.

Список литературы

1 Березовская, И. П. Транспорт как социальное и культурное явление / И. П. Березовская, М. В. Иванов // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. – 2017. – Т. 8, № 4. – С. 47–55. DOI: 10.18721/JHSS.8405.

УДК 004.9:656.2

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ УСЛУГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. А. ВЛАСЮК, А. Н. БЕЛОУС, В. Е. МИНИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЦЗЭН СЯНЬФЭН

Гуанчжоуский профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта, Китайская Народная Республика

Железнодорожный транспорт XXI века невозможно представить без информационных услуг, которые оказываются пассажирам на вокзалах и в поездах. При этом особое внимание уделяется доступу в сеть «Интернет» внутри подвижных составов по технологии Wi-Fi. По статистике в среднем пользователь проводит в сети 48 мин. Общий объем потребленного трафика за год составляет более 120 терабайт и в топ-5 железнодорожных вокзалов, где пассажиры активнее всего пользовались беспроводным интернетом, входят Минск, Брест, Гомель, Орша и Жлобин [1]. Например, зона покрытия Wi-Fi (сеть BelRW_ Wi-Fi) вокзала Минск включает зал ожидания, конкорс, привокзальную площадь, гостиницу «Экспресс».

В течение последних пяти лет услуга свободного подключения к Wi-Fi предоставляется 160 точками доступа на 19 вокзалах, среди которых Жодино, Смолевичи, Сморгонь, Пуховичи, Горынь, Слоним, Городея, Ганцевичи, Жабинка, Ивацевичи, Кобрин, Житковичи, Речица и другие, а также 33 остановочными пунктами. Доступ к интернету имеется на 18 электропоездах серии ЭП. Пассажиры на железнодорожных вокзалах помимо бесплатного Wi-Fi имеют возможность зарядить мобильные телефоны в пути следования. Это особенно важно для людей, которые работают во время поездки.

Следует отметить, что для пассажиров железнодорожного транспорта разработано мобильное приложение «БЧ. Мой поезд», где представлена актуальная информация о поездке (рисунок 1).

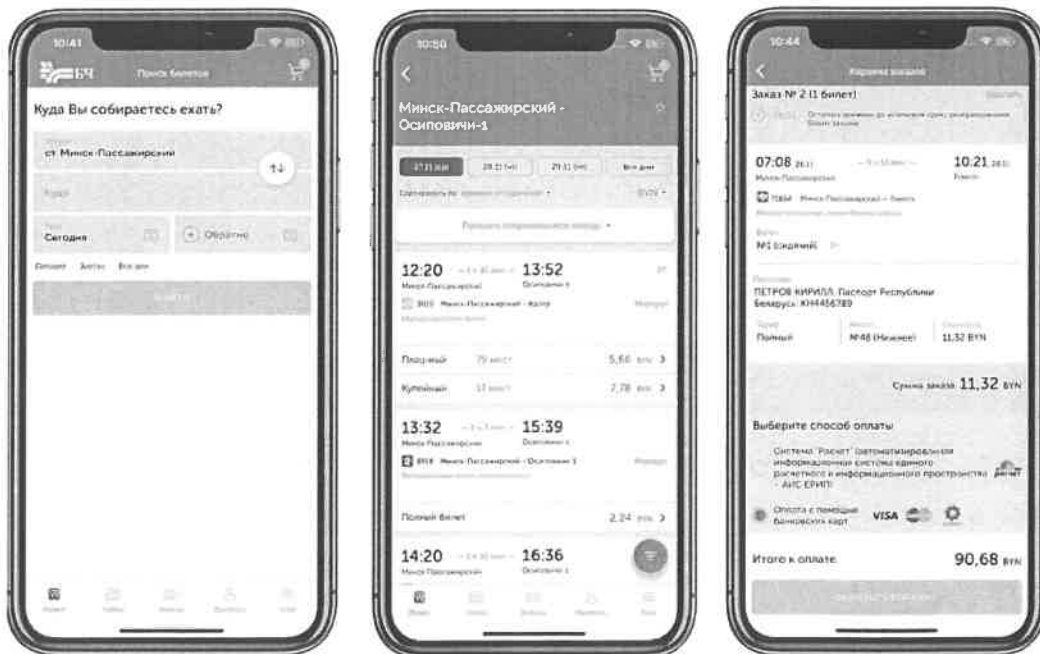


Рисунок 1 – Мобильное приложение «БЧ. Мой поезд»