

полагал, что такой подвижной состав будет перемещаться по закрытым трубам, лишенным воздуха. Таким образом, поезда не будут претерпевать воздействия давления, способного уменьшить скорость движения. Готтард также предложил использовать в качестве движущей силы магнитную левитацию для увеличения скорости до 1600 км/ч.

Этот проект и другие разработки в области использования пассажирских трубопроводов вдохновили футуристическое искусство. Тем не менее, никто не попытался построить прототип готтардской машины, поскольку долгое время считалось невозможным сохранение вакуума в тонне длинной протяженности. В таком случае направляющий агрегат должен оказывать силу, преодолевающую давление, чтобы уменьшить эффект действия даже небольшого количества молекул воздуха, так или иначе остающихся в трубе. И даже самая маленькая щель способна серьезным образом сказаться на движении «вакуумного поезда».

Сочинения Роберта Готтарда о новом виде транспорта лежали под сукном примерно 30 лет и были обнаружены только после его кончины в 1945 году. В патенте, который он получил посмертно, описываются фактически принципы работы Hyperloop (однако он предлагал использовать реактивные, а не электрические моторы) и специальный аппарат для минимизации негативных последствий давления воздуха вокруг транспортных капсул. Готтард также писал о возможном использовании «воздушных подшипников», однако данная идея кардинальным образом отличается от Hyperloop.

Захватывающие истории в художественной литературе описывают удивительный мир будущего так, словно писатель сам побывал там или пришел из того времени. Его уникальная пророческая мысль помогла ему создать устройства, которые в наше время являются частью привычных технологий. Подводная лодка, ракета на Луну и даже метро появилось в историях задолго до своего создания в реальности.

Говорят, что человечество готовится к научным открытиям литературные прототипы. В этом убеждаешься, читая произведения писателей-фантастов. Их воображение, тонко улавливая происходящие изменения, рисует невероятные для своего времени проекты.

УДК 338.47.629.45

Т. С. МЕЛЬНИК

АО «Украинская железная дорога», г. Киев

КЛАССИФИКАЦИЯ ВАГОНОВ: ВСЕГДА ЛИ «НОВОЕ – ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ?»

Тенденции развития рынка пассажирских перевозок в Украине приводят к соответствующим изменениям принципов ведения хозяйственной дея-

тельности, побуждают перевозчиков к поиску новых подходов в управлении качеством предоставляемых услуг, пересмотру действующих и разработке новых стандартов услуг, что дало бы возможность транспортным организациям адаптироваться в современных условиях.

Выбор потребителями вида транспорта для поездки при наличии альтернативных вариантов осуществляется после предварительной оценки параметров сравниваемых услуг. К основным таким параметрам традиционно относят цену и качество услуги по перевозке: удовлетворение от услуги выступает следствием удачного соединения этих параметров. Следует обратить внимание на то, что на пассажирском транспорте, курсирующем за пределы города, наряду с основной услугой предлагаются дополнительные, количество которых может достигать нескольких десятков (например, украинский железнодорожный транспорт дальнего сообщения предлагает более 160 дополнительных услуг на вокзалах и в поездах). При этом пассажиры, обращаясь к услугам определенного вида транспорта, воспринимают и оценивают качество обслуживания в целом, потребив основную и дополнительные услуги.

Комфортность условий проезда и набор предоставляемых услуг зависят от класса поезда. В свою очередь класс поезда определяет его составность, т. е. типы и группы вагонов, из которых он формируется. Учитывая это, каждый пассажир выбирает наиболее приемлемый для него вариант проезда, воспользовавшись которым он ожидает получить оптимальное соотношение «цена – качество». Однако, как показывают систематические маркетинговые исследования, в большинстве случаев выбор пассажиров определяется величиной необходимых затрат, связанных с поездкой. Тем не менее существует минимальный уровень сервиса, комфортности, безопасности и прочих характеристик транспортного обслуживания, которые должны быть гарантированы пассажиру в вагоне того или иного типа и поезде данного класса.

Сегодня в Украине действует классификация пассажирских поездов, утвержденная Министерством инфраструктуры в 2011 г. Ее разработка была вызвана подготовкой к проведению Чемпионата Европы по футболу «Евро-2012», в период прохождения которого ожидалось активное развитие железнодорожного пассажирского движения в международном сообщении. Кроме того, новая классификация должна была обеспечить соответствие классификациям поездов в ЕС (лингвистическую и семантическую идентичность, четкость и понятность классификационных признаков на уровне восприятия пассажирами, возможность отражения на пиктограммах и рисунках, возможность интеграции разных видов коммуникации, лаконичность). Наконец, разработка новой классификации была продиктована необходимостью информировать потребителя относительно уровня качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в зависимости от класса поезда и типа вагона. Ожидалось, что раз-

рабочая классификация, в отличие от старой, будет базироваться на принципиально новых, прогрессивных принципах и станет основой обновления тарифной, продуктовой, коммуникационной политики «Укрзалізниці», что позволит строить взаимовыгодные долгосрочные отношения с потребителями услуг – пассажирами.

Согласно принятой в Украине в 2011 г. классификации, пассажирские поезда разделяются на международные, межрегиональные, региональные, скорые и пассажирские, пригородные. От класса поезда и типа вагона зависит комфортность поездки и уровень предоставляемого пассажирам сервиса.

Несмотря на необходимость обеспечения соответствия в классификациях, понятного всем пассажирам, в каждой стране действует своя классификация, отражающая особенности отечественного подвижного состава, работы операторов (государственных и частных), местных условий. При этом во всех странах Европы поезда делятся на дневные и ночные, причем каждая группа поездов курсирует в строго соответствующее название группы время суток; дневные поезда имеют только сидячие места, а ночные могут включать сидячие вагоны 2-го класса.

Обобщая европейские классификации, можно выделить четыре типа дневных поездов: пригородные, региональные, скорые и высокоскоростные. Пригородные в каждой стране имеют свое название и конструкцию по типу электричек. Региональные поезда в большинстве случаев называются «Regio», «Regional» или «RegiExpress» с частым добавлением локального названия. Скорые поезда также имеют разные названия: в основном просто «Express», более высокого класса обслуживания – «InterCity» (внутренние) и «EuroCity» (международные). Высокоскоростные поезда представляют собой самые современные комфортабельные экспрессы, развивающие высокие скорости, и их названия отличаются по странам [1, 2].

Ночные поезда делятся на скорые (более низкий класс комфорта, делают в пути все остановки) и спальные (высокий класс комфорта, производят в пути две-три остановки) и, как правило, формируются из трех типов вагонов: сидячие 2-го класса, кушеточные (аналог купейных с количеством мест от 4-х до 6-ти), спальные (имеют одно- и двухместное размещение пассажиров и дополнительные, индивидуальные удобства для комфортной поездки).

От класса поезда и типа вагона зависит класс обслуживания, т. е. количество соседствующих мест (разделенных в вагоне на отсеки, купе или без такого деления), оборудование салона, наличие дополнительных устройств и приспособлений, дополнительные услуги.

Тип вагона принято обозначать маркировкой на внешнем борту, иногда такая маркировка имеется и в салоне вагона. Эта же информация, дополненная обозначением набора предусмотренных или оплаченных пассажиром услуг, содержится в проездном документе.

Очевидно, что принятые классификации пассажирских поездов, вагонов и наборов сервисных услуг, какими бы удачными они ни были, периодически должны обновляться в соответствии с изменившимися условиями и требованиями времени. Так, примерно в 2010–2012 гг. дополнение местных классификаций произошло в Польше, Чехии, Румынии и других странах Европы, а также в России, которая, по нашему мнению, при обновлении классификации пошла в некоторой мере ошибочным путем, введя понятия «люкс», «бизнес», «эконом» для обозначения уровня обслуживания пассажиров. Определенные слабые места имеются и в других классификациях, что подтверждает необходимость их пересмотра с течением времени: в частности, такая потребность достаточно остро встала в настоящее время перед АО «Укрзалізниця». Однако если потребность и периодичность внесения изменений в классификации пассажирских поездов является вопросом дискуссионным, то относительно внешних обозначений (маркировки, пиктограмм), определяющих класс поезда, тип вагона, комфортность, на наш взгляд, не может вызывать сомнений.

По нашему четкому убеждению, такая информация не должна подчеркиваться, выпячиваться: в противном случае перевозчик изначально разделяет пассажиров на сегменты по социальному признаку и как бы обозначает подход к обслуживанию выделенных сегментов.

В подтверждение своего мнения обратимся к литературным произведениям. В нашем случае сошлемся на роман «Не прощайся» современного русского писателя, ученого-япониста, литературоведа, переводчика и общественного деятеля Григория Чхартишвили, известного как Борис Акунин: «Скоро, пытаясь сизым паром, к платформе подкатился поезд, недлинный, но зато не теплушечный, а с настоящими пассажирскими вагонами: впереди синий, первого класса, за ним второклассный желтый и три простецких зеленых. У входа в каждый вагон немедленно образовалась давка, и больше всего, конечно, у синего... Милиционер с красной лентой на рукаве и еще одной на шапке стукнул прикладом винтовки о перрон: – В очередь, граждане! Предъявляй билеты! Но вместо очереди вышло по Чарльзу Дарвину – более сильные и ловкие распахали и оттерли остальных» [3].

Безусловно, желание пассажиров попасть в синий вагон обусловлено стремлением ехать в более комфортных условиях – это характерно для любой эпохи. Однако в наше время социальный статус для людей играет очень важную роль, не смотря на присущую каждому потребителю склонность к экономии или необходимость в таковой вследствие ограниченности бюджета. Исходя из этого, придерживаемся мнения, что класс комфортности и уровень сервиса в вагоне не должны быть обозначены очевидно, уже на перроне, разделяя пассажиров на «высшую» и «низшую» категорию. Поэтому недавно принятое, но пока не реализованное решение АО

«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 прощайся : 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-