

*ФОРМИРОВАНИЕ ПОЗИТИВНОГО ИМИДЖА ГОРОДСКОГО ТРАМВАЯ***Ю. С. МЕРИНЮК, Н.А. ЧУГУНЦОВА**

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2.
электронная почта: feel@inbox.ru*

В статье дается определение транспорта, приводится классификация по назначению видов городского транспорта. Рассматривается трамвай, как вид пассажирского общественного транспорта, его преимущества, выделяемые специалистами и определенные в результате исследования общественного мнения. В статье приводятся данные о дорожной ситуации в Краснодаре, о мерах по её улучшению, принимаемых властями города; рассматривается опыт решения транспортного вопроса в странах Запада, и выводы о роли легкорельсового транспорта. Приведены статистические данные о предпочтениях жителей Краснодара в выборе видов транспорта, свидетельствующие о низкой популярности муниципального общественного транспорта. В качестве важнейшего фактора, влияющего на популярность трамвая, рассмотрен имидж трамвая. Обозначены три направления деятельности по связям с общественностью, реализация которых будет способствовать формированию позитивного образа городского трамвая в сознании населения.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, трамвай, автомобилизация, дорожные заторы, имидж, информация, графический символ, мероприятия, популяризация.

Транспорт (от лат. *transporto* – перемещаю) – отрасль производства, обеспечивающая жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров [7, С. 5]. В определенной мере, уровень цивилизации в стране определен уровнем развития в ней транспорта. Он оказывает существенное влияние на экономику, торговлю и уровень жизни. Развитие транспорта способствует повышению производительности труда, сокращению времени доставки грузов или пассажиров, персонала до места работы.

Транспорт, как отрасль производства, представляет собой совокупность средств и путей сообщения, деятельность которых обеспечивается различными техническими устройствами и сооружениями. Также в понятие «транспорт» входят отдельные элементы (подвижной состав, дороги, терминалы и др.), взаимодействующие между собой для выполнения определенных работ, поэтому необходимо рассматривать транспорт как систему [7, С. 5].

Единая транспортная система представляет собой комплекс всех видов транспорта и составляющих их элементов, объединенных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми отношениями. Каждый вид транспорта имеет свою сферу эффективного использования [7, С. 20].

В Российской Федерации разнообразие видов транспорта обусловлено её обширной территорией, разнообразным ландшафтом, большим количеством водных путей, регионов с неблагоприятными климатическими зонами и т.п.

Современный городской транспорт по своему назначению подразделяется на следующие категории:

- а) пассажирский – электрифицированные железные дороги, метрополитен, трамвай, монорельсовый транспорт, троллейбус, автобус, конвейерный транспорт, легковые автомобили, мотороллеры, мотоциклы, велосипеды, речной трамвай, вертолеты;
- б) грузовой – грузовые автомобили, составы, мотороллеры;
- в) специальный – санитарные и пожарные автомобили, автомобили для уборки улиц и домовладений и т. п. [6, С. 133].

Трамвай это – электрический, рельсовый, муниципальный, городской, пассажирский, общественный массовый транспорт общего пользования.

В России городские пассажирские перевозки выполняются всеми видами современного транспорта. Распределение между ними следующее: автобус – 42%; троллейбус – 12,5%; трамвай – 10,2%; метрополитен – 6 %; такси, ведомственный и частный автотранспорт – 29 % [6, С. 134].

По результатам исследования, проведенного Финансовым Университетом при Правительстве РФ, в 2015 году Краснодар занимает четвертое место по качеству жизни среди 38 крупных российских городов. На 1 января 2016 года население Краснодара составило 853848 человек. При этом, как сообщает интернет-издание «Югополис», – на 1 тысячу краснодарцев приходится 437 автомобилей. По этому показателю кубанская столица обошла даже Москву (417 авто на 1000 человек) и заняла первое место среди городов РФ. Ежегодно

количество автомобилей, зарегистрированных в Краснодаре увеличивается на 15-20 тысяч, и ежедневно около 150 тысяч автомобилей въезжают в город [2].

Как «выглядят» эти цифры в реальном воплощении, в часы пик, хорошо представляет себе каждый житель Краснодара – пестрые стоячие воды прекрасных городских дорог, колеблясь в бензиновом мареве, чинно подрагивают в сторону горизонта.

С каждым годом растет продолжительность часов пик, прибавляется количество участников «движения», все разнообразнее, комфортабельнее и дороже становятся их автомобили. В рамках деятельности направленной на борьбу с дорожными заторами, краснодарские власти разрабатывают и принимают меры по организации движения и развитию дорожной инфраструктуры, такие как – реконструкция (расширение) дорог, оптимизация схем движения, автоматизированные системы управления дорожным движением, создание платных муниципальных парковок. За год Краснодар по показателю «качество дорожного хозяйства» улучшил свое место с 11 на 9 [5].

В странах Запада, где пик автомобилизации пришелся на 60-е годы XX века, давно поняли, что если каждый едет на своем автомобиле – не едет ни кто. Пройдя по пути активного создания условий для автомобилистов, таких как строительство новых дорог, расширение старых, в том числе демонтаж трамвайных рельсовых путей, власти многих европейских и американских городов, пришли к выводу, что дальнейшее развитие этих мер только усугубит проблему автомобильных заторов и качества жизни в городах. Сегодня в транспортной политике этих городов бесспорный приоритет имеет направление развития общественного транспорта. В 2000 году на конференции в Мельбурне Международный Союз Общественного Транспорта (МСОТ) принял декларацию «О важности легкорельсового транспорта в городе будущего» [4], приведя в качестве обоснования такие его преимущества как: большая провозная способность; скорость и регулярность; надежность; комфорт и простота использования; безопасность; экологичность; способность к адаптации к любой городской среде; роль в формировании положительного

имиджа города; влияние на развитие города; влияние на транспортную ситуацию в целом.

Исходя из технологических особенностей и перечисленных преимуществ, трамвай, как рельсовый транспорт на электрической тяге, является самым оптимальным видом общественного транспорта, наилучшим образом решающим главную задачу городского транспорта – обеспечению устойчивого развития городов за счёт сокращения воздействия на окружающую среду и снижения использования ресурсов [1].

Последние 15 лет в Европе наблюдается трамвайный бум. По мнению МСОТ, трамвай, как легкорельсовый транспорт, доказал свои возможности в сокращении зависимости городских жителей от личных автомобилей и обладает множеством качеств, положительно влияющих на город в целом. Это также можно отнести и к Краснодару. Проведенное нами весной 2016 года исследования общественного мнения о краснодарском трамвае, показало, что жители нашего города в первую очередь выделяют такие его преимущества как: эффективность поездки, независимость от пробок; развитая сеть маршрутов, соединяющая городской центр со спальными районами и отдаленными окраинами; предсказуемость маршрута, позволяющая не следить за дорогой и заниматься своими делами (читать, общаться и т.д.).

Но, несмотря на столь очевидные преимущества, краснодарский трамвай сегодня проигрывает по популярности личному автомобилю и коммерческому общественному транспорту. По данным Краснодарстата более 48% жителей города предпочитают поездки в личном авто, коммерческим общественным транспортом чаще всего пользуются 23% жителей, на весь муниципальный общественный транспорт приходится менее 20% респондентов жителей.

Участовавшие в нашем исследовании жители города, на вопрос о недостатках трамвая, по причинам которых они по возможности предпочли бы другой вид транспорта, называли чаще всего: давка, много пассажиров; старые, грязные, не комфортные вагоны; культура пассажиров и кондукторов; не регулярное движение, приходится подолгу ждать на остановках.

Многие из перечисленных явлений устраняются техническими и технологическими усовершенствованиями работы трамвайной системы – обновлением подвижного состава, внедрением современных систем навигации и управления, оптимизация маршрутов и т.д. За последнее время в этом направлении уже много сделано, модернизация продолжается и активно освещается в прессе. По заявлению руководителя Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления, Алексея Князева, «инфраструктура электротранспорта в Краснодаре на сегодня является одной из лучших в стране» [3].

Почему же, имея возможность сопоставить столь очевидные «плюсы» и «минусы» городского трамвая, жители по прежнему настойчиво предпочитают личный автомобиль, такси или, на худой конец, маршрутный автобус?

На наш взгляд, в большей степени эта проблема коренится в сложившемся негативном имидже трамвая. Имидже, как образе, складывающемся из впечатлений; не из набора рациональных оценок, а именно субъективных представлений, личных переживаний представителя городской общественности. Такой образ, как результат работы подсознания, характеризуется устойчивостью и доступностью для восприятия людьми. А если говорить об имидже трамвая, то важно также указать на давнюю историю его формирования.

Если взглянуть на историю трамвая, то такие явления как давка, хамство, быстро стареющие и ветшающие вагоны и т.д., сопутствовали ему со дня открытия первого маршрута. Трамвай во все времена вызывал нарекания по вопросу культуры обслуживания, различных неудобств в вагоне, стоимости и статусе пассажиров.

Исключением можно назвать советский период, когда властями прилагались значительные усилия для развития общественного транспорта в целом. Но с переходом нашей страны на рыночную экономику, уровень престижа муниципального общественного транспорта резко понизился. И в

дополнение к своим «врожденным» недостаткам трамвай приобрел статус «перевозчика для бедных».

Сегодня, как показывают исследования, сохраняются все негативные стереотипы о трамвае. Но в то же время мы имеем уже совершенно другой, даже по сравнению с 90-ми годами XX в., уровень развития техники и технологий, в том числе информационных, машиностроения, организации транспортных систем и т.д. Во многом изменилось общество, его ожидания и запросы по организации жизни в городе, коммуникациям. Получили развитие социальные науки и технологии, в том числе PR, как инструмент создания благоприятного мнения. То есть, на сегодня мы имеем очевидную необходимость и широкие возможности, чтобы начать работы по преодолению общественного пренебрежения и формированию позитивного имиджа городского трамвая.

Что может сегодня сделать PR для формирования позитивного имиджа трамвая? Обозначим три направления возможных работ:

Работа с информацией

Естественная и первоочередная задача PR – обеспечение постоянного потока позитивной информации о работе, преимуществах и возможностях трамвая, создание информационных поводов, работа со СМИ и блогерами.

Работа с визуальным образом

Быстрее и проще всего воспринимается именно визуальная информация, яркая графика, легко считываемые образы. Необходимо разработать и внедрить везде, где возможно, новый графический символ трамвая. Он должен быть ярким, простым, современным. Эта работа рассчитана на то, чтобы человек каждую секунду пребывания на улице, получал напоминание о трамвае.

Организация мероприятий

Надежнее, прочнее всего люди усваивают информацию «добытую» ими самостоятельно, сделанные выводы, открытия, полученный неожиданный опыт. Именно на закрепление образа должны быть направлены мероприятия.

Мы рассмотрели лишь некоторые из возможных векторов работы по связям с общественностью, ориентированной на решение транспортной проблемы. Кроме популяризации трамвая, решением может быть и повышение престижа общественного транспорта в целом, и развитие велосипедного движения в Краснодаре, и повышение интереса к пешим маршрутам. Кроме того, можно направить усилия на привлечение широкой общественности к участию в разработках социально-полезных программ, улучшению работы муниципальных предприятий. В частности, можно наладить работу с кубанскими вузами, чтобы привлекать студентов к рассмотрению социально-значимых вопросов в рамках их курсовых и дипломных работ.

Последний пункт будет особенно важен, если рассматривать его как инструмент в решении задач набирающего сегодня популярность направления – имидж городов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Значение городского электротранспорта // Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://mapget.ru/strategy/rol-get/>

2. Краснодар занял 1 место в России по количеству автомобилей на душу населения // Югополис. – 2015. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.yugopolis.ru/news/krasnodar-zanyal-1-mesto-v-rossii-po-kolichestvu-avtomobilej-na-dushu-naseleniya-88486>

3. КТТУ продолжает модернизировать инфраструктуру городского электротранспорта // Новости МУП «КТТУ». [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.kttu.ru/press/media/kttu-prodolzhaet-modernizirovat-infrastrukturu-gorodskogo-elektrotransporta>

4. Мельбурн, Австралия. Конференция по легкорельсовому транспорту 9-11 октября 2000 года. 2-ой Азиатско-тихоокеанский Конгресс. Выставка «Городской транспорт» // Вестник ГЭТ России. – 2000. №6 [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://tram.ruz.net/info/pub/200006vget.htm>

5. Рейтинг городов России по качеству жизни в 2015 году // Финансовый Университет при Правительстве РФ. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.fa.ru/dep/press/about-us/Pages/Otsenka-kachestva-zhizni.aspx>

6. Смородинцева Е.Е. Единая транспортная система: курс лекций. – Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2013. – 207 с.

7. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система: учебник для студ. учреждение сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2014. – 240 с.

REFERENCES

1. Znachenie gorodskogo jelektrotransporta // Mezhdunarodnaja asociacija predpriyatij gorodskogo jelektricheskogo transporta. [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: URL: <http://mapget.ru/strategy/rol-get/>

2. Krasnodar zanyal 1 mesto v Rossii po kolichestvu avtomobilej na dushu naselenija // Jugopolis. – 2015. [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: URL: <http://www.yugopolis.ru/news/krasnodar-zanyal-1-mesto-v-rossii-po-kolichestvu-avtomobilej-na-dushu-naseleniya-88486>

3. KTTU prodolzhaet modernizirovat' infrastrukturu gorodskogo jelektrotransporta // Novosti MUP «KTTU». [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: URL: <http://www.kttu.ru/press/media/kttu-prodolzhaet-modernizirovat-infrastrukturu-gorodskogo-elektrotransporta>

4. Mel'burn, Avstralija. Konferencija po legkorel'sovomu transportu 9-11 oktjabrja 2000 goda. 2-oj Aziatsko-tihookeanskij Kongress. Vystavka «Gorodskoj transport» // Vestnik GJeT Rossii. – 2000. №6 [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: URL: <http://tram.ruz.net/info/pub/200006vget.htm>

5. Rejting gorodov Rossii po kachestvu zhizni v 2015 godu // Finansovyj Universitet pri Pravitel'stve RF. [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: URL: <http://www.fa.ru/dep/press/about-us/Pages/Otsenka-kachestva-zhizni.aspx>

6. Smorodinceva E.E. Edinaja transportnaja sistema: kurs lekcij. – Ekaterinburg : Izd-vo UrGUPS, 2013. – 207 p.

7. Troickaja N.A., Chubukov A.B. Edinaja transportnaja sistema: uchebnik dlja stud. uchrezhdenie sred. prof. obrazovanija. – M.: Izdatel'skij centr «Akademija», 2014. – 240 p.

CREATING A POSITIVE IMAGE OF THE CITY TRAM

YU.S. MERINYUK, N.A. CHUGUNCOVA

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: feel@inbox.ru*

The article defines the transport, a classification for the appointment of public transport. We consider the tram, as a kind of public passenger transport, its benefits, and some specialists allocated as a result of public opinion research. The article presents data on the traffic situation in Krasnodar, on measures to improve it, the host city authorities; It examines the experience of solving the transport problem in Western countries, and conclusions about the role of light rail. The statistical data on the population of Krasnodar preferences in choosing the means of transport, indicating the low popularity of the municipal public transport. As the most important factor influencing the popularity of the tram, tram reviewed image. Outlined three areas of public relations activities, the implementation of which will contribute to a positive image of the city tram in the minds of the population.

Key words: passenger transport, tram, motorization, congestion, image, information, graphic, events, popularization.