

Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»

20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый номер журнала вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты мы продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад, а также воспоминания современников о наиболее значимых событиях в развитии автотранспортной отрасли. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию очерк о развитии системы оплаты проезда в общественном транспорте на примере Ленинграда и других городов в период 1961–1988 гг.

В. Чапчаев, Ф. Черноусов
(СПб ГУП «Пассажиравтотранс»)

Увеличение в послевоенное время подвижного состава городского транспорта в СССР, и в частности в Ленинграде, естественным образом требовало увеличения штата кондукторов, а укомплектовать его было нечем. Привлечь же для этой работы активную трудоспособную категорию населения и спустя 15 лет после окончания Великой Отечественной войны было непозволительной роскошью. По состоянию на конец 1950-х годов численность кондукторов на всем городском транспорте Ленинграда и так составляла около 10 тыс. человек.

Переход на обслуживание городского транспорта без кондукторов высвободил бы значительное количество персонала для других сфер деятельности, а также снизил бы себестоимость пассажирских перевозок – стоимость обслуживания единицы подвижного состава кондуктором составляла около 8 тыс. руб. в год.



Водитель и кондуктор готовы к перевозке пассажиров

Ваш билетик!

Бескондукторный метод обслуживания

1 июля 1961 года произошло важное событие в области организации перевозки пассажиров – вместо практиковавшегося до этого времени участкового тарифа, когда стоимость поездки определялась ее продолжительностью, был введен единый тариф на городских автобусных маршрутах: в Ленинграде – 5 копеек, в городах-спутниках пригородной зоны – 4 копейки. Это нововведение являлось обязательным условием на пути к бескондукторному обслуживанию пассажиров.

Во второй половине 1961 года на новую систему обслуживания было переведено 11 маршрутов, обслуживаемых 170 автобусами. В течение 1962–1965 гг. границы действия новой системы были заметно расширены: на бескондукторное обслуживание было переведено уже 650 машин (из приблизительно

1400), то есть почти половина подвижного состава городских маршрутов. К началу 1970-х годов процесс внедрения бескондукторного обслуживания был практически завершен.

Внедрению новой системы обслуживания пассажиров предшествовала серьезная подготовительная работа, проведение которой, в общей сложности, потребовало более 3-х лет. Первопричина, заставившая задуматься о необходимости перехода от векового присутствия кондуктора на общественном транспорте к более современной системе оплаты проезда, заключалась в быстро увеличивающихся пассажиропотоках. Рост численности пассажиров требовал увеличения количества автобусов, для каждого из которых требовались бы кондукторы.

В 1958 году группой Ленинградского научно-технического общества городского хозяйства и автомобильного

транспорта была разработана бескондукторная система обслуживания городского пассажирского транспорта. В мае 1959 г. разработка была продемонстрирована на Первом всесоюзном съезде этого общества в Риге.

Идея бескондукторного обслуживания, предложенная ленинградскими специалистами, не являлась новой. Ранее неоднократно предлагалось нечто подобное, но в иных формах: например, вообще отказаться от платы за проезд, заменив ее единым транспортным налогом, взимаемым с населения; в 1931–1932 гг. предлагалось организовать предварительную продажу талонов с последующим их гашением по одному за поездку в специальных компостерах; в 1958 году в Москве на нескольких троллейбусах взамен кондукторов были установлены кассы-копилки, не предусматривавшие продажу билетов.

Ленинградскими специалистами предлагалось установить в салоне билетную кассу, выдающую проездные билеты, отрываемые от единой катушки каждым оплатившим проезд пассажиром самостоятельно. Прозрачная крышка кассы позволяла контролировать оплату проезда другими пассажирами.

Первые эксперименты по введению бескондукторного обслуживания на автобусном транспорте по ленинградской системе выявили неожиданный результат – при тщательной и правильной организации мероприятия выручка от реализации билетной продукции, по сравнению с традиционной системой, увеличивается! Так, в г. Иваново средняя выручка за одну машино-смену с момента начала эксперимента возросла на 27,6%.

Централизованному введению бескондукторного обслуживания пассажиров должна была предшествовать масштабная подготовительная работа: подготовка и оборудование автобусов кассами-копилками, разъяснительная работа среди населения через средства массовой информации, объявления в автобусах и на остановках.

Автобусам, работающим без кондуктора, предстояло находиться под пристальным вниманием контрольно-ревизорской службы.



Касса-полуавтомат образца 1960–1970 гг.

Для удобства расчетов пассажиров за проезд и провоз багажа были разработаны специальные абонементные талоны, сшитые в книжки по 10 штук. Эта форма оплаты предполагала предварительную покупку пассажиром такой абонементной книжки и постепенное расходование ее путем обмена одного талона на один контрольный билет через кассу-копилку, как и при наличном расчете. Выручка от перевозки пассажиров и багажа собиралась в специальных кассетах, устанавливаемых внутри касс-копилки до начала работы автобуса и изымаемых после возвращения автобуса в парк.

Новая система обслуживания требовала дополнительной подготовки водителей, от которых теперь требовалось знать обязанности кондуктора и уметь применять их на практике: знать наименование всех остановок, предприятий и учреждений (театров, кинотеатров, парков, вокзалов, портов и т.п.), а также места пересадок на другие маршруты и виды транспорта, и объявлять о них на остановках; тщательно следить за посадкой пассажиров; напоминать пассажирам о правилах оплаты проезда и провоза багажа, о соблюдении порядка в салоне автобуса и при необходимости, делать другие сообщения.

Для объявлений по «салонной связи» был утвержден следующий примерный текст:

«Граждане пассажиры, автобус работает без кондуктора. Деньги за проезд и провоз багажа опустите в кассу! Стоимость проезда 5 копеек, стоимость провоза багажа 5 копеек. Оплатив проезд, не забывайте оторвать контрольный билет. Билеты храните до конца поездки».

На конечном пункте маршрута после каждого полного рейса водитель должен был записать в билетно-учетный лист номера верхних контрольных билетов с каждой кассы, при необходимости заправить новые катушки, проверить целостность пломб. Перед перерывом в работе обойти все кассы и сбросить деньги с накопительных площадок в кассеты сбора выручки. Полностью выключать освещение в салоне автобуса строго запрещалось, вплоть до сдачи выручки по возвращении в парк, где кассир и диспетчер проверяли целостность пломб и изымали кассеты с выручкой.

Первым следствием распространения бескондукторной системы стало значительное перераспределение пассажиропотоков между отдельными видами городского транспорта. Если до 1961 года, в условиях действия участкового тарифа, 72% пассажиров пользовались автобусами для поездок на короткие расстояния, до 3-х км, то теперь длина поездки превысила 4 км, а сам автобус, перестав восприниматься пассажирами как дорогой транспорт, но оставаясь «скоростным», «перетянул» на себя изрядную часть пассажиров трамвая. В результате возникла перегруженность автобусных маршрутов,



Касса-копилка образца 1980-х гг.

полностью или частично дублирующих маршруты трамвая.

Мер, призванных нормализовать распределение пассажиропотоков по видам общественного транспорта, было две. Первая заключалась в устранении «конкуренции» между трамваем и автобусом путем изменения некоторых маршрутов. Второй мерой стали получившие массовое распространение в середине 1960-х годов абонементные проездные билеты, «закреплявшие» пассажиров за конкретными видами транспорта.

Бескассовый метод обслуживания

Окончательно сформировавшись к началу 1970-х годов, система бескондукторного обслуживания благополучно просуществовала до середины 1980-х годов, когда перед руководством «Главленавтотранса» встала новая кадровая проблема. Если в конце 1950-х годов замена кондукторов кассами-копилками была объективно обусловлена невозможностью дальнейшего расширения штата, то спустя 25 лет проблема приобрела иной характер – невозможности дальнейшего расширения штата работников служб, обеспечивающих бесперебойную работу существующей системы. Эффективным решением был призван стать бескассовый метод обслуживания пассажиров (БМО).

Опыт применения БМО на городском электротранспорте г. Минска, развернутый в начале 1980-х годов, наглядно продемонстрировал такой эффект, как повышение производительности труда привлеченного персонала, колоссальное сокращение его численности, упрощение процедуры инкассации и, как следствие, сокращение расходов транспортных предприятий, что, в свою очередь, приводило к снижению себестоимости перевозок.

Суть БМО заключалась в полном переходе на предварительную продажу талонов на проезд в общественном транспорте, когда бы талон подлежал не обмену на билет через кассу-копилку, а гашению в компостере, установленном в салоне транспорта. После гашения талон становился проездным документом на одну поездку, подобно билету.



Компостеры ленинградских автобусов образца 1970–1980 гг.

Опыт Минска, в частности, наглядно продемонстрировал, что в условиях развертывания БМО существенное значение приобретают организационные формы реализации проездных талонов. В столице Белорусской ССР их продажа была организована через различные городские торговые организации, которые распространяли талоны на условиях комиссионного вознаграждения.

Альтернативная форма распространения проездных талонов была реализована в Киеве, где их реализация была организована силами и средствами самих транспортных предприятий. При этом значительные ресурсы отвлеклись на установку и содержание множества специализированных киосков по продаже проездных документов.

Сравнительный анализ показал, что, с поправкой на различное количество жителей, киевским транспортникам приходилось содержать в 6,5 раз больше персонала, привлеченного к БМО, чем их минским коллегам. Необходимо также учитывать, что, несмотря на все предпринятые в Киеве усилия, «плотность покрытия» города точками реализации проездных документов была несравнимо меньше, чем в Минске.

Первые предложения о целесообразности введения в Ленинграде БМО поступили еще в 1970–1971 гг., едва только был завершен процесс полного перехода к бескондукторному обслуживанию пассажиров. Они явились прямым следствием анализа этого метода: к обеспечению бескондукторного обслуживания в Ленинграде на всех видах транспорта привлечено в общей сложности 750 человек, экономия от введения БМО составила 1 млн. руб. в год, в дальнейшем обе цифры только росли.

Важным следствием введения БМО стало улучшение экономического состояния предприятий общественного транспорта, так как предварительная продажа абонементов и талонов, на которых основывается БМО, фактически является формой кредитования «предприятий-перевозчиков» пассажирами.

Аргументы компетентных специалистов руководством «Главленавтотранса» были услышаны лишь «наполовину»: в середине 70-х годов прошлого века в Ленинграде началось массовое оснащение автобусов компостерами при сохранении на своих местах касс-копилки. Таким образом, возникла «смешанная» система обслуживания: билет продавался через кассу-копилку, а абонементный талон прокалывался в компостере. Необходимо отметить, что все компостеры, установленные в одном автобусе, оставляли на талоне одинаковое сочетание проколов, отличное от «рисунка» компостеров в каком-либо другом автобусе.

Последующие 11 лет обслуживания пассажиров в Ленинграде никак не менялось, а численность персонала, привлеченного к обслуживанию касс-копилки, только на автобусном транспорте составляла уже 949 чел., которые были рассредоточены по 56 подразделениям. Для успешного перехода на БМО специалистами назывались три условия: введение единого тарифа для наземных видов городского пассажирского транспорта; централизация сбора выручки и ее распределения; привлечение к распространению билетной продукции всех торговых организаций города.

Подготовка к БМО в Ленинграде началась в конце 1985 года. Первым

мероприятием, как и рекомендовали специалисты, стало введение с 1 декабря 1985 года единого тарифа на проезд в трамвае, троллейбусе и автобусе – 5 копеек. Это новшество имело под собой и экономическое обоснование: по данным статистики, средняя дальность поездки пассажиров на всех видах наземного общественного транспорта стала приблизительно одинаковой, так что принцип «социальной справедливости» нарушен не был.

Одновременно с установлением единого тарифа был введен в оборот единый для наземного транспорта вид абонементных талонов. Талоны прежнего образца, имевшие «привязку» к конкретному виду транспорта, подлежали изъятию из продажи в течение месяца. На практике последнее требование выполнено не было: «старые» талоны, возможно, и были выведены из обращения к 1 января 1986 года, однако на их место, наряду с новыми едиными талонами, «пришли» типы талонов, сохранившие принадлежность к виду транспорта, но с новой номинальной стоимостью. Таким образом, за одну и ту же сумму пассажир мог приобрести как единые талоны, так и талоны на конкретный вид транспорта, что, во-первых, было нелогично, а во-вторых, приводило к путанице и жалобам пассажиров, оштрафованных на 3 рубля, например, в трамвае за проезд по «автобусному» талону.

Причины вышеописанного несоответствия могли заключаться в нежелании организаций пассажирского транспорта – «Ленпассажиравтотранса» и Трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда – соблюдать принципы работы новой системы оплаты. Если до 1 декабря 1985 года выручка от продажи талонов поступала «транспортникам» напрямую, то теперь был создан единый расчетный центр, собиравший всю выручку с реализации единых талонов, а затем перераспределявший ее среди «перевозчиков». Последними новый порядок мог быть воспринят как «несправедливый», поэтому «перевозчики» и попытались сохранить прежнюю систему прямого доступа к выручке через выпуск и продажу талонов неустановленного типа. Руководство Транспортного



Проверка кассового оборудования, 1980-е годы

управления Ленгорисполкома такими «тонкостями» обслуживания пассажиров, по-видимому, интересовалось мало, в противном случае вышеописанная система не просуществовала бы на протяжении как минимум целого года.

Другими недочетами, связанными с установлением единого тарифа на ленинградском общественном транспорте, явилось отсутствие месячного абонементного билета «трамвай-троллейбус-автобус», а также весьма ограниченное количество торговых «точек», занимавшихся реализацией единых талонов. Последнее являлось обязательным условием для полного перехода к БМО.

К середине 1987 года, в порядке подготовки к БМО, было установлено более 100 киосков по реализации проездных документов, а Ленгорисполком своим Решением обязал распространять абонементы и талоны не только все торговые организации Ленинграда, но и прочие предприятия, учреждения и учебные заведения города – теперь купить «проездной» можно было не выходя с работы. Как и прежде, проездные документы можно было приобрести у водителей общественного транспорта, на диспетчерских пунктах и ревизорских постах. Кроме этого, в Ленинградском метрополитене планировалось установить торговые автоматы, реализующие «проездные» для наземного транспорта.

Эксперимент по БМО был начат в Ленинграде в конце лета 1987 года. В качестве «площадки» для него был выбран подвижной состав Трамвайно-троллейбусного управления: 3 августа

1987 года вагоны 7 трамвайных и машины 4 троллейбусных маршрутов выехали из парков с зачехленными кассами-копилками. Как и при введении бескондукторного обслуживания в 1961 году, водители были обязаны активно работать с пассажирами, информируя их о том, что на трамваях (троллейбусах) такого-то маршрута идет эксперимент: оплата проезда осуществляется с помощью абонементных талонов, которые можно приобрести у водителя. Счастливого Вам пути!

Пассажиры и водители в своих отзывах о новой системе были единодушны и оценивали ее исключительно положительно. Критика заключалась лишь в начавших поступать предложениях о целесообразности продажи талонов не по 10 шт., а более мелкими «партиями».

На всем подвижном составе ленинградского наземного транспорта БМО было введено с 1 января 1988 года. Примечательно, что для «гостей города», которые по причине краткосрочности пребывания не могли израсходовать все 10 приобретенных талонов, было разрешено использовать для проезда абонементные талоны других городов СССР номиналом 5 коп. Проезд таких пассажиров для «перевозчиков» оказывался бесплатным, так как выручка от реализации «ленинградских» талонов им не поступала.

Осталось лишь добавить, что 1987 г. – последний год продажи билетов через кассы-копилки, позволявших 4% пассажиров «урвать билетик», не заплатив, – по «восточному календарю» был «годом зайца».