

Иркутский транспорт споткнулся об абонементные билеты

Введенные в иркутских троллейбусах и трамваях с 18 декабря абонементные билеты были откровенно не поняты пассажирами. Нововведение оказалось неудобным, непривычным и несовременным.

Когда-то, еще до появления частных автобусов и маршруток, абонементные талончики были широко распространены в иркутском транспорте и не вызывали никаких нареканий. В самом деле, с точки зрения городской экономики абонементы достаточно привлекательны, так как не требуют содержания большой армии кондукторов, ликвидируют факты присвоения кондукторами собранных денег (криминальных схем для такого мошенничества здесь более чем достаточно) и нормализуют денежный поток, поступающий в казну.

Безусловно, у системы абонементных билетов есть и существенный минус - отсутствие серьезного и систематического контроля. Единственный способ заставить пассажира честно "пробить" талончик - это держать значительное количество контролеров, которые будут проверять факт компостирования билетов. Однако затраты на содержание контролеров во многом нивелируют выгоды от сокращения кондукторов, к тому же на самом деле у контролеров нет никаких юридических оснований для осуществления своей деятельности: контролер не является милиционером, а потому не только не может применить к пассажиру какие-то методы воздействия, но даже прикоснуться к нему.

Кроме того, абонементные талоны попросту неудобны, так как их необходимо покупать заранее, а в условиях Иркутска, после закрытия киосков, то есть после 20-00, сделать это невозможно чисто физически. К тому же далеко не на всех остановках имеются специализированные киоски - во многих местах они вытеснены коммерческими палатками. Кроме всего прочего, люди иногда буквально в последнюю секунду решают воспользоваться муниципальным электротранспортом (например, когда опаздывают, а автобус или маршрутка почему-то не приходят).

Да и пробивать билетик в битком набитом в часы пик иркутском троллейбусе также неудобно - приходится просить передать билет других людей, либо оправдываться перед контролером, что иногда попросту оскорбительно для пассажира.

В свое время абонементные билеты естественным образом отошли в мир иной, вытесненные коммерческим транспортом, который, естественно, обходился своими силами - то есть кондукторами. Вслед за коммерческими автобусами на кондукторов перешли и троллейбусы с трамваями, что не потребовало особой перестройки в системе оплаты, так как кондуктор являлся фактически самокупаемым - он работал на небольшом проценте от выручки. При всех недостатках системы кондукторов она имела ряд неоспоримых достоинств - кондуктор кровно заинтересован в том, чтобы "обилетить" как можно большее число пассажиров, и готов работать весь день, вплоть до ухода троллейбуса или трамвая в парк.

Что же не понравилось иркутским чиновникам в существующей системе?

Конечно, расходы на содержание кондукторов, составляющие до 10% от выручки, образуют некоторую "дыру" в бюджете, и ее было бы желательно ликвидировать. Однако уже первые две недели реализации "абонементного" проекта наглядно показали, что городской бюджет могут ждать гораздо большие потери от новой системы. Пассажиры до сих пор находятся в недоумении по поводу нововведения, а кондукторы вынуждены заниматься натуральным мартышкиным трудом - то есть продавать абонементные билеты и требовать, чтобы пассажиры их тут же пробивали. В вечернее же время, когда кондукторы разбегаются по домам, электрический транспорт вообще ходит "впустую". В качестве эксперимента автор проехал по "кольцу" троллейбуса N 1 в 9 часов вечера - от сквера Кирова до Жуковского пробили абонементные билеты лишь пять человек, остальные откровенно ехали "зайцем". На обратном пути водитель пошел на хитрость и открывал на выход только первую дверь - попросту собирая деньги за проезд, как в коммерческом автобусе. Естественно предположить, что делал это он "в свой карман".

Безусловно, ситуация рано или поздно утрясется. Не совсем понятен, однако, астральный смысл нововведения - никакой значительной экономии в результате введения абонементной системы не предвидится, это очевидно даже при поверхностном анализе. Любопытно, проводился ли иркутскими транспортниками анализ более глубокий - с моделированием и прогностическими расчетами.

В то же время оставлять прежнюю систему оплаты также вряд ли возможно. При работе кондукторов очень высок риск разного рода финансовых махинаций (к примеру, повторного использования билетов), и такая система в принципе экономически нестабильна, так как зависит от массы субъективных факторов, к примеру, здоровья кондукторов. Кроме того, возникают существенные проблемы с инкассацией денег, так как кондуктор к концу поездки имеет в сумке значительную сумму, что противоречит элементарным принципам безопасности.

Между тем существует несколько эффективных систем оплаты муниципального транспорта, и самая результативная из них - это турникеты на входе с использованием пластиковых карт. Подобная система внедряется, к примеру, в Новосибирске. Суть ее проста - каждый житель города приобретает или получает (на каких-то условиях) пластиковую карту, на которую он может зачислить деньги через любую сберкассу, уникассу или безналичным переводом. Деньги снимаются с карточки при входе в любой транспорт, подключенный к системе - хоть в маршрутном такси. Иркутчане подобную систему могут наглядно увидеть на горнолыжной трассе в Байкальске.

Система пластиковых карточек снимает массу проблем с городским транспортом - в частности, все вопросы по льготам, инкассации денег, взаимным расчетам транспортников со смежными службами и городским бюджетом. Однако и сложности реализации подобной системы очевидны: оснащение всех транспортных средств электронными турникетами обойдется в копейчку, да и сами пластиковые карты не такие уж дешевые. К тому же остается открытым вопрос с так называемыми "низами общества", то есть с малоимущими слоями населения, и приезжими, которых через иркутские вокзалы и аэропорт в сутки проходит около трех-четырёх тысяч.

Безусловно, при грамотной постановке вопроса затраты на внедрение такой системы можно если не полностью снять, то как минимум уменьшить до приемлемых размеров. Дело в том, что пластиковая карта - это универсальное платежное средство, через которое можно параллельно проводить начисление зарплаты, решать вопросы реализации каких-то льготных программ и т.п. - а, следовательно, во внедрении единой системы пластиковых карт вполне можно заинтересовать какой-либо иркутский банк, который и оплатит внедрение системы. Однако, зная иркутские реалии, нетрудно предположить, в какие бюрократические преграды упрется такая "турникетная" система.

Поэтому, вероятно, иркутскому муниципальному транспорту все-таки придется находить какой-то компромисс между потенциально затратной (хотя все-таки оправдавшей себя) сетью кондукторов и малоэффективной и неудобной системой абонементов. Хотелось бы, конечно, чтобы этот компромисс был найден при помощи точных и грамотных расчетов, а не по принципу "имитации бурной деятельности".

Автор: Дмитрий Таевский, БАБР.RU © Babr24.com ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 7938 09.01.2007, 01:01 📄 544
URL: <https://babr24.com/?ADE=35081> Bytes: 7068 / 7019 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Таевский, БАБР.RU.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)