

ЭКОНОМИКА С ДУШЕВНЫМ ПОДХОДОМ

Хозяйки салона

или Почему в Пинске не приживаются «зайцы»

Мы все стараемся идти в ногу со временем. Вот и «Заря» с энтузиазмом писала об электронной оплате проезда в городском общественном транспорте Бреста. Внедрили. Удобно? Для молодежи – да. В Пинске же подсчитали, что почем. И сделали свои выводы.

«Визитка» города

В 90-е годы прошлого века, когда распался Советский Союз, непростая экономическая ситуация сложилась во многих сферах экономики. Не обошел кризис и транспортную отрасль. Доходы сильно упали, с «зайцами» контрольная служба не справлялась, увеличение ее численности оборачивалось лишь ростом затрат и новыми убытками. Тогда-то и появилась в отраслевом министерстве идея вернуть в городской общественный транспорт кондукторов. Такая работа началась по всей стране.

– Процесс оказался длительным и очень болезненным. К примеру, у нас

ночи – и пропала с выручкой. Все начальство отправлялось на поиски недобросовестного работника, который позволил себе расслабиться во внеурочное время. Иной раз доходило до того, что искать людей и возвращать деньги приходилось через суд. В такой борьбе, понятное дело, выстоит далеко не каждый.

У некоторых коллег затея так и осталась неосуществленной, у других кондукторы сохранились лишь на отдельных маршрутах. И только столица Полесья может похвастаться тем, что без хозяек салона ни один городской автобус на линию не выходит и ни один пассажир без оплаты проезда не остается.

Доходы – в гору

После введения института кондукторов выручка предприятия на городских маршрутах возросла на 50(!) процентов – и это при том, что была сохранена своя сильнейшая контрольно-ревизорская служба. Кондукторов



Кондукторы городской автоколонны (слева направо) Анжела Юнгова, Вера Сидоревич, Татьяна Квачель, Лариса Мацкевич

вести экономику в автобусном парке столицы Полесья приводят нынче в пример даже на республиканских семинарах. Впрочем, почему «даже». Опыт пинчан известен всем: такого рачительного отношения транспортников к каждой заработанной копейке нет нигде. А они, если подсчитать, в итоге выливаются в огромные суммы. Касса ежедневно пополняется живыми деньгами. Их можно направить туда, где они нужнее... Только кто будет браться за дело, в котором так много хлопот, – вот в чем главный вопрос.

дукторов видит исключительно плюсы, минуса – ни единого.

Безопасность прежде всего

А если все-таки отказаться от кондукторской службы в угоду веянию времени – тем самым электронным ноу-хау? Дело, конечно, хорошее – никому не придется толкаться в час пик в салоне автобуса с вопросом «Кто еще не оплатил проезд?» Цивилизация. Но у руководства автопарка первый вопрос из большого перечня главных: где в городе найдут себе новое рабочее место почти 140 жен-

Анатолий Терлецкий и его преемник — начальник городской автоколонны Роман Рубец



становление новой службы длилось года два-три, — рассказывает директор Пинского автобусного парка Владимир Хвостюк. — Работа кондуктора достаточно непростая. А хотелось по добрать таких людей, которые переживали бы за дело, болели за результат. Через штат тогда прошли сотни человек: кто-то сам не смог работать, с кем-то попрощались по нашей инициативе. В итоге остались самые надежные работники. И во многом — благодаря стараниям начальника городской автоколонны Анатолия Терлецкого, который знал, чего хотел добиться, и был очень упрямым в хорошем смысле слова, настойчивым специалистом. Сколько сил, нервов и времени потратил он на то, чтобы все у нас получилось! К слову, Почетный транспортник Беларуси Анатолий Антонович Терлецкий и сейчас трудится на предприятии механиком. С его легкой руки кондукторская служба стала одной из «визитных карточек» Пинска.

Конечно, в процессе ее формирования случалось всякое. К примеру, закончила кондуктор работу в час

сегодня в городе 140. Есть и такие, кому чуть за 20, есть и прекрасно зарекомендовавшие себя дамы солидного возраста, которые в службе с первых дней.

На зарплату штата с налогами тратится всего 17 — 19 процентов от собранной ими выручки. Можно посчитать и по-другому. Если в среднем за смену кондуктор обслуживает 20 рейсов, ему достаточно продать три-четыре билета во время каждого — и уже можно будет считать, что человек пришел на работу не напрасно. Продает же он не 60, а 320 квитков за день. Вот и давайте сравним хотя бы с Брестом, где некоторые пассажиры те самые три-четыре билетика (если не больше!) в транспорте без кондуктора передают друг другу уже закомпостированными. Такая арифметика. А контрольная служба перестает быть эффективной с ростом у населения всяких электронных гаджетов, когда в соцсетях легко можно найти информацию, на какой остановке в то или иное время находятся контролеры, и легко обойти их.

Так что получается: самый эффективный инструмент для повышения оплачиваемости пассажирами проезда — не контролеры, не компостеры, не валидаторы, а человек со скромной должностью кондуктора. Именно благодаря кондукторам, считают в автопарке, на городских перевозках окупаемость собственными доходами одна из самых высоких в республике, что позволяет значительно уменьшить нагрузку на бюджет по сравнению с другими городами.

Не режут обшивку и не лепят жвачки

Ежедневно Пинский автопарк автобусами городских маршрутов перевозит порядка 110 тысяч пассажиров — чуть ли не все население города. Тут, конечно, надо понимать: один и тот же человек за день может воспользоваться услугами и пять раз. Пассажироперевозки растут — идет в гору и собираемость средств. Умение

тута кондукторов выручка автопарка на городских маршрутах возросла на 50(!) процентов. На зарплату штата с налогами тратится всего пятая часть от собранной ими выручки.

Но есть и еще одна сторона медали, как рассказал Владимир Хвостюк, — существенно улучшаются культура и качество обслуживания пассажиров. Скажем, человеку иногороднему даже не надо заморачиваться о том, где купить проездной билет. При необходимости кондуктор подаст руку инвалиду, пожилому, ребенку при посадке в салон. Подскажет, где находится нужный объект, где выйти или пересесть на другой автобус. Смотрит за порядком в салоне, попросит парня или девушку уступить место пожилому, инвалиду, будущей маме. Своевременно передаст на хранение забытую кем-то вещь. Нет в Пинске проблем и с порезанной обшивкой сидений и салона, и жвачки тут не приклеивают где ни попадя. Кондуктор может приструнить хулигана, а если нехорошо пассажиру — вызвать «скорую». По ситуации — и милицию или МЧС.

— В прошлом году совместно с научно-исследовательским институтом «Транстехника» мы изучали качество функционирования автобусов городской сети. К работе на всех 80-ти автобусах привлекли порядка тысячи учащихся местных учебных заведений. Так вот особенно иногородние студенты из ПолесГУ отметили однозначно, насколько удобнее ехать в автобусе, где есть кондуктор, неплохо было бы наладить такую систему и в наших городах, говорили ребята. Это мнение дорогого стоит, — отмечает Владимир Хвостюк и в наличии кон-

щин?

Первой же реакцией экономики станет ровно такое, а то и большее падение выручки, каким был ее подъем. Затраты увеличатся. Прежде всего — кому-то надо будет реализовывать билеты, а за это надо платить.

— А хуже всего, наверное, то, что продавать билеты придется водителям. Во-первых, снижается эксплуатационная скорость автобуса на линии. В зависимости от маршрута на 10-15%, а это потребность в дополнительных автобусах — опять рост затрат. Кроме того, пассажир нервничает, теряет свое время в пути. Но главное — под вопросом безопасность людей, поскольку водитель отвлекается от своих непосредственных обязанностей. Здоровье и жизнь пассажиров меня волнуют даже больше, чем доходность маршрутов, — признается Владимир Хвостюк. — Мы же ежедневно перевозим более сотни тысяч пассажиров, каждому из них гарантируя безопасность в пути. Даже если бы страдала экономика, только для этого стоило бы иметь штат кондукторов. А тут ведь и экономика растет. Немаловажна также психологическая составляющая — отношение пассажиров к кондуктору намного лояльнее, нежели к контролирующему лицу.

Да и оборудование одного автобуса теми же валидаторами обойдется в среднем не менее чем в пять тысяч евро. Отсюда логичный вопрос: где взять средства? А потом, аппараты надо будет обслуживать во время эксплуатации — на это тоже понадобятся деньги. К тому же и крепкий штат контролеров — придется увеличить его раза в три.

Конечно, можно долго дискутировать на тему того, идти в ногу со временем, активно внедрять информационные технологии или использовать давно проверенные методы. Но зачем ломать копыя, если ответ лежит на поверхности: стоит ли заново изобретать колесо, когда оно так хорошо крутится?

**Ирина ОРЛОВА
Фото Вячеслава ИЛЬЕНКОВА**