

УСТАНОВКА ВАЛИДАТОРОВ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ГОРОДА КРАСНОЯРСКА

Ходосевич О.А.,

научный руководитель ст. преподаватель Голуб Н.В.

Сибирский федеральный университет

Политехнический институт

В этой статье речь пойдет о валидаторах, электронных устройствах, предназначенных для отображения или проверки информации документов (проездных билетов общественного транспорта) записанных на бесконтактные или контактные электронные носители для оперативного контроля за правомерностью прохода пассажира в салон автобуса, троллейбуса, трамвая и иных подобных видов наземного транспорта, проще говоря это прибор для снятия платы за проезд с транспортных карт. Каждый день мы встречаемся с ручными валидаторами, а что если установить в общественном транспорте Красноярска валидаторы- автоматы? Во многих городах мира такие аппараты уже установлены. Рассмотрим на примеры Москвы как это происходит и как к ним относятся люди.

В Москве первые турникеты с валидаторами в наземном общественном транспорте в рамках эксперимента по внедрению автоматизированной системы контроля проезда появились в 2001 году на одном автобусном маршруте Зеленоградского административного округа. К середине 2002 года система была распространена на все автобусные маршруты (муниципального подчинения), а с сентября 2007 года и на весь наземный городской общественный транспорт муниципального подчинения.

Правительство Москвы мотивировало решение об установке устройств большим количеством безбилетных пассажиров, едущим по поддельным документам.

Несмотря на то, что с помощью электронной системы проверки оплаты проезда существенно сократилось число безбилетных пассажиров, многие жители Москвы отрицательно восприняли нововведение. Так, из-за автоматов посадка стала занимать больше времени: если до введения устройства посадка и высадка обычно занимала не более одной минуты, то после при большом количестве пассажиров она стала занимать 3-4 минуты. Это естественным образом отразилось на времени следования по маршруту, в некоторых случаях весьма существенно.

К 2011 году большая часть городских автобусов была переведена на новую систему электронного контроля оплаты проезда (СЭКОП). Данная система предусматривает наличие стационарных валидаторов в салоне транспорта на поручнях (от 4 до 8 штук), которые позволяют пассажиру самостоятельно производить оплату проезда (валидацию электронного проездного билета).

Результаты внедрение АСКП в ГУП «Зеленоградский автокомбинат» показывает, что сбор выручки увеличивается более чем в 2 раза.

Транспорт должен быть оборудован турникетом и валидатором. Турникет – это трёхрогая вертушка около передней двери трамвая или автобуса, преграждающая вход в него, рядом на поручне устанавливается валидатор. Вход пассажиров в салон трамвая или автобуса с турникетом осуществляется только через переднюю дверь по одному. Пассажир "предъявляет" валидатору билет или транспортную карту, после чего турникет открывается для прохода одного человека. Выход пассажиров осуществляется через две задние двери. Никаких препятствий (турникетов) на этих дверях нет, однако они открываются водителем только по требованию пассажира (нужно нажать кнопку сигнала рядом с дверью) и закрываются водителем сразу после того, как все желающие выйдут.

В транспорте валидатор может быть расположен на поручне или напротив средней или задней двери, тогда пассажиры могут входить и выходить в любую дверь, турникеты в этом случае не предусмотрены.

Получается что с установкой валидаторов перевозчики перестанут нуждаться в услугах кондуктора? Нет, увольнять их не собираются. Кондуктор должен будет объяснять пассажирам, как правильно оплачивать проезд, а заодно следить за сознательностью граждан. Если все нормально, то устройство печатает чек. Таким образом, у нас поменяется форма билета – он теперь будет печататься валидатором. Если человек хочет оплатить проезд наличными, то он отдает деньги кондуктору, а тот прикладывает к валидатору свою специальную карту. Поездка записывается как оплаченная за наличный расчет и по-другому учитывается внутри системы. В случае если не хватает кондукторов, то выручку собирает водитель. Чтобы облегчить ему работу, в кабине установят пульт, и когда водителю будут давать деньги, он нажмет кнопку, а валидатор напечатает билет, но этот вариант не желателен, так как водитель должен следить за ситуацией на дороге, а не отвлекаться на пассажиров. Есть и другой вариант - для контроля оплаты проезда, кондукторов переведут в контролеры, штраф за безбилетный проезд будет увеличен- это и будет стимулировать пассажиров добросовестно платить за проезд.

Если кондуктора остаются при деле, тогда с каких средств будут окупаться валидаторы? И какой в них смысл, ведь кондукторы и так не плохо справляются со своими обязанностями? Стоимость установки 1 турникета составляет \$7500, стоимость лицензии \$3000, ежегодное обслуживание \$900. По расчётам одной из фирм, устанавливающих АСКП, срок окупаемости устройства составляет почти 4 года, за счет дополнительной выручки. Увеличится время движения по маршруту за счёт неоправданно долгой посадки. Средняя скорость прохода через турникет: с узкой дверью – 12 чел./мин., с широкой дверью – 14 чел./мин.

АСКП позволяет:

- поднять долю сбора оплаты за проезд до 50 и более процентов от всех затрат транспортных операторов.
- точно определить рентабельность каждого маршрута, выделить рентабельные и не рентабельные (социальные) маршруты.
- выплачивать адресную компенсацию перевозчикам в рамках выделенного бюджета на основе точный учет перевозочной работы.

Так разберемся в недостатках и преимуществах валидаторов.

Минусы:

- увеличение времени посадки.
- Увеличение времени поездки.
- Возможность бесплатного проезда не исключается.
- Улучшаются условия для «фальшивых льготников» (турникет не в состоянии отличить настоящего льготника от человека едущего по чужому льготному билету. Для выявления «зайцев» такого вида всё равно нужны контролёры).
- Задержки прочего транспорта.
- Потребность в дополнительных автобусах.
- Большие затраты на установку и обслуживание турникетов.

Плюсы:

- Увеличение сбора проездной платы на 35-50%.
- Уменьшение загрузки салона (за счет увеличения количества автобусов).
- Мониторинг пассажиропотоков.

Сделаем вывод, что при установке валидаторов минусов больше, чем плюсов, да и многие вопросы не доработаны. Срок окупаемости велик, а в первое время прибыли может и не быть. Поэтому думаю с установкой валидаторов стоит повременить.