

ДО ІСТОРІЇ ТАРИФІВ НА ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В КИЄВІ

Розглядається еволюція тарифів на проїзд у міському громадському транспорті Києва, з другої половини XIX століття по сьогоднішній день. Тарифи в різні історичні періоди співвідносяться з середніми зарплатами і цінами на товари і послуги повсякденного попиту. Досліджуючи “індекс вартості” (процентне відношення ціни однієї поїздки до середнього денного заробітку), робимо висновок, що в наші дні транспорт значно дешевше, по відношенню до доходів, ніж у період його зародження.

Ключові слова: Київ, громадський транспорт, тарифи, ціни, заробітна плата.

Громадський транспорт – одна з характерних рис сучасного міста. Коли густина населення перевищує певний критичний поріг, стає доцільним і економічно вигідним організувати регулярні пасажироперевезення за фіксованими маршрутами. “A city is only as good as its transit system” (“Місто є лише настільки гарним, наскільки гарна його транспортна система”) – говорить сьогоднішня реклама в метрополітені Нью-Йорка. Лише добре розвинений громадський транспорт здатний впоратися з актуальною для всіх сучасних великих міст проблемою автомобільних заторів. Вельми важливою характеристикою громадського транспорту є його доступність. За рахунок поступок в зручності – заданого маршруту і розкладу, а також “нав’язуваних” пасажирів численних попутників – вартість транспортних послуг повинна бути такою, щоб практично кожний городянин міг дозволити собі користуватися транспортом у розумних обсягах, задовольняючи таким чином свої потреби в регулярному переміщенні містом.

Доступність транспорту для широких верств населення було від самого початку відображено в етимології його назв. Винахідником першого виду громадського транспорту – карети на кінній тязі, або омнібуса – вважається знаменитий французький фізик Блез Паскаль. 1662 року вулицями Парижа пішли так звані “carrosses à cinq sols”, тобто “карети за п’ять су” [1], назва яких підкреслювала їх дешевизну: для порівняння, добра кімната в тодішньому Парижі обійшлася б від двох луїдорів, тобто 160 су на тиждень, а денне харчування – порядку луїдора, або 80 су [2]. Слово ж “omnibus” (у скороченому варіанті “bus”; ставши саморухливим, він перетворився в деяких мовах на “автобус”) в перекладі з латинської означає “для всіх”. Відзначимо також походження терміна “диліжанс”, що означає, як і “омнібус”, карету,

запряжену кіннями. У Франції цей вид транспорту спочатку називався “coche de diligence”, потім залишилося тільки останнє слово, яке саме по собі означає “виконання чого-небудь швидко й акуратно” (підкреслюється, таким чином, швидкість і надійність цього виду транспорту).

У Києві потреба в громадському транспорті чітко окреслилася у другій половині XIX століття. Населення міста на той час сягнуло 50 000 осіб, при досить значних розмірах: близько 15 кілометрів завдовжки (по Дніпру) і 2-6 кілометрів завширшки. При цьому на все місто було лише близько 200 візників [3]. Обивателі з середнім заробітком не могли дозволити собі щодня користуватися послугами приватного візництва.

Перший відомий нам проект улаштування омнібусів в Києві відноситься до 1848–1849 років [4]. Реалізовано ж цю ідею було лише трьома десятиліттями пізніше. У січні 1878 року до Київської міської управи надійшла пропозиція київського 1-ї гільдії купця Меєра Левіна. Передбачалося “устроить удобные и поместительные омнибусы, которые будут ходить между Александровскою и Крещатицкою площадями”, причому плата за проїзд в один кінець передбачалася не вище 10 копійок з людини [5]. Рух омнібусів (диліжансів) було відкрито 29 (17 за старим стилем) липня 1879 року, за маршрутом Олександрівська (нині Контрактова) площа – Бессарабська площа. Цікаво, що перший тариф на громадський транспорт був асиметричним (наскільки нам відомо, це єдиний такий випадок в історії Києва). Проїзд від Подолу до Бессарабки, тобто вгору, коштував 7 копійок, у зворотньому напрямку – 6 копійок [6]. Цей транспорт проіснував менш ніж півтора роки. В листопаді 1880 року міська санітарна комісія провела огляд диліжансів і надала докладний звіт, в якому вказала, що із семи наявних екіпажів п’ять не



тільки надзвичайно брудні, а й зношені до такої міри, що являють собою загрозу безпеці пасажирів. В результаті власника було притягнуто до відповідальності, а рух омнібусів було закрито [7].

Наприкінці 1882 року до міської управи надійшла заява титулярного радника Василя Іванова, який забажав влаштувати рух лінійок (відкритих парокінних карет на десять пасажирів) між Хрещатиком і Печерськом. Тариф мав становити 5 копійок в один кінець. Втім, цей проект так і не було реалізовано [8].

На ті часи, тариф у 5-7 копійок був досить високим. Для наочності, оцінюватимемо тариф за допомогою "індексу вартості" громадського транспорту – цифри, яка виражає, скільки відсотків середнього денного заробітку (вважаючи, для простоти, по 30 днів у місяці) складає вартість однієї поїздки в транспорті. Середня заробітна плата в Російській імперії в 1880 році становила 30,4 рублів на місяць [9], що, для 6-копійчаного тарифа, дає індекс вартості близько 6. (Це значить, що, здійснюючи одну поїздку кожен день, городянин із середнім заробітком витрачав би на транспорт 6% своїх доходів; здійснюючи дві поїздки – 12%.) У другій половині 1880-х років 5-6 копійок коштував кілограм житнього хліба.

Зниження собівартості й, відповідно, вартості проїзду стало можливим з появою рейкового транспорту. Кінь здатний везти півтонни по нерівній поверхні, три тонни по відносно рівній або десять тонн по ідеально рівній. Тому для перевезення заданої кількості пасажирів рейковим транспортом потрібно менше коней, у порівнянні з безрейковим – це дозволяє знизити експлуатаційні витрати.

В Києві міський рейковий транспорт – кінний трамвай, або конка – з'явився за десять років після омнібусів. (Першу в світі лінію конки було відкрито в Нью-Йорку в листопаді 1832 року.) Будівництво та експлуатацію конки здійснило спеціально створене з цією метою акціонерне товариство (офіційна назва – Товариство Київської Міської Залізниці, побутовала також назва "трамвайне товариство"), яке очолив відомий на той час інженер, підприємець Аманд Струве. Договором між Київською міською управою і Струве, підписаним у липні 1889 року, встановлювалися, крім усього іншого, майбутні тарифи на пасажирські й вантажні перевезення. Маршрути розбивалися на тарифні дільниці, довжиною в середньому близько двох верст (2,1 км) кожна; проїзд однієї дільниці мав коштувати 5 копійок в першому класі і 3 копійки в другому класі (на імперіалі,

тобто на другому поверсі двоповерхового вагона; в реальності двоповерхові вагони в Києві не з'явилися). При беззупинному прямуванні по одній лінії передбачалася знижка: за другу і кожен наступну дільницю сплачувалось по 3 копійки. Пільговий тариф для учнів, студентів і солдатів становив 3 копійки за кожен дільницю. За перевезення вантажів підприємцю дозволялося стягувати не більш як 1/2 копійки з пуда і верстви (тобто приблизно 29 коп. за тонно-кілометр) [10]. Між іншим, однією з причин, через яку договір було укладено саме зі Струве, а не з групою підприємців, що пропонувала альтернативний проект, був нижчий тариф: конкуренти пропонували 6 копійок за дільницю [11].

Регулярний рух конки почався 11 серпня (30 липня) 1891 року за маршрутом станція Либідь – ріг Великої Васильківської (Червоноармійської) та Жандармської (Саксаганського) [12]. Проїзд коштував, як і було обумовлено, п'ять копійок. При такому тарифі київська конка виявилася збитковою. Дещо поліпшили ситуацію паровози, що з'явилися на міських рейках в лютому 1892 року; Хрещатицько-Васильківська лінія, зі змішаною кінно-паровою тягою, дала невеличке перевищення доходів над витратами. Але лише з введенням до ладу короткої дільниці електричного трамвая (від Царської (Європейської) до Олександрівської площі, що становило приблизно 1,5 кілометри), 13 (1) червня 1892 року, ситуація змінилася кардинально. Електричну дільницю було включено до загальної тарифної системи, зі стандартним тарифом у 5 копійок. Її експлуатація дозволила не тільки перекрити всі збитки від коночних маршрутів (набагато більшої довжини), але й забезпечити Товариству непоганий чистий прибуток в сукупності [13]. Прибутковість при досить прийнятному тарифі уможливила подальший швидкий розвиток трамвайного підприємства. За два роки всі лінії конки було електрифіковано.

Розмір плати за ділянку залишався незмінним аж до осені 1914 року. Новозбудовані лінії розбивалися на тарифні дільниці за таким самим принципом, що й існуючі; межі дільниць іноді переглядалися. Схожими за розміром були й тарифи на околичних лініях, що не належали Товариству (Деміївській і Кадетській). Спеціальна тарифікація застосовувалася на дачних лініях. Так, за проїзд у Пушу-Водицю від Петропавлівської площі (пл. Фрунзе) слід було заплатити 15 коп. (або 27 коп. у обидва кінці, або



2 руб. 40 коп. за абонемент на 20 поїздок), а від Царської площі – 25 коп. (45 коп. і 4 руб. відповідно; після 1904 року цей тариф було знижено до 24 коп. /43 коп./ 3 руб. 84 коп.) [14]. Проїзд лінією відкритого в 1900 році Святошинського вузькоколісного трамвая, від Тріумфальних воріт (перетин нинішніх проспекту Перемоги та Повітрофлотського проспекту) до Святошина, коштував 20 копійок [15]. 1912 року було відкрито Слобідський (Дарницький) мототрамвай за маршрутом Передмостова Слобідка (Гідропарк) – Микільська Слобідка – Дарниця; проїзд по всій лінії коштував 15 копійок [16].

Ще раз порівняймо ці цифри з тодішніми доходами і типовими цінами. Середня зарплата в Росії 1913 року становила 37,5 рублів [17]. Найдешевший буханець хліба коштував 5 копійок, кілограм картоплі – 2-3 копійки. М'ясо – 30-35 копійок за кілограм, яблука – 2-3 копійки за штуку [18]. Сорочка або штани – біля рубля, чоботи – порядку 5 рублів. Невелика квартира – 75-300 рублів на рік [19]. Таким чином, тодішні 5 копійок за трамвайний квиток на одну дільницю були помітною сумою; індекс вартості становив 4 (іншими словами, за денний заробіток можна було проїхати на трамваї $100/4 = 25$ разів; поїздки довжиною більш ніж в одну дільницю були ще дорожче). Дачні лінії, тобто святошинська і Пуща-Водицька, були набагато дорожче, але вони й не були орієнтовані на щоденні поїздки (скажімо, на роботу і з роботи).

Для повноти згадаймо про автобусне сполучення, що існувало в Києві недовгий час перед Першою світовою війною. Автобуси належали не приватному підприємству, як трамваї, а місту. Рух було відкрито 14 (1) червня 1913 року за маршрутом Царська площа – виставка (район нинішньої станції метро “Олімпійська”). Плата за проїзд спочатку була вдвічі вище за трамвайну – 10 копійок в один кінець, що робило автобуси прибутковими. Було підраховано, що якби тариф було знижено до трамвайного, тобто до 5 копійок, то автобуси (на відміну від трамваїв) стали б збитковими. З іншого боку, визнавалося, що “тариф в 10 коп. за кінець от Царской площади до выставки является обременительным для лиц со средним достатком, проезжающих, главным образом, по утрам, и лишает их возможности, несмотря на сочувствие городскому предприятию, оказать ему свое содействие, и поэтому вагоны до 12 часов дня имеют достаточно свободных мест”. Як компроміс було запропоновано знизити плату

за проїзд з ранку до півдня до 5 копійок – “чтобы дать возможность пользоваться автобусным сообщением служащим правительственных и общественных учреждений, коммерческих предприятий и вообще лицам с небольшим достатком” [20]. Проте менше ніж за місяць автобусний рух було розширено (з'явився другий маршрут, від Царської площі до вокзалу). Збільшення пасажиропотоку, а також той факт, що, як виявилось, автобуси споживають майже на 40% менше бензину, ніж планувалося, дозволили встановити на автобусі трамвайний тариф – 5 копійок за дільницю (другий маршрут складався з двох дільниць), причому підприємство залишилося прибутковим [21]. Більше того, коли восени, після закриття виставки, перший маршрут було подовжено до костюлу св. Миколи, – відстань від Царської площі до костюлу, як і раніше, становила одну тарифну дільницю і, таким чином, оцінювалася в 5 копійок, тоді як на трамваї така сама поїздка обійшлася б у 8 копійок (дві дільниці). Тепер автобуси створювали значну конкуренцію трамваю [22]. Однак у наступному, 1914 році ситуація погіршилася. Підприємство стало збитковим, автобуси стали страждати від технічних несправностей (а одна з п'яти машин згоріла). У грудні містом було ухвалено рішення про припинення автобусного руху [23].

Перше збільшення ціни на проїзд у трамваї 1914 року, строго кажучи, не було підвищенням тарифу. Постановою міської думи від 10-11 листопада (28-29 жовтня) 1914 р. містом було встановлено податок у вигляді збору в одну копійку з кожного пасажирського квитка [24]. Товариство продовжувало отримувати ту саму суму, що й раніше, а “трамвайна копійка”, як її неофіційно назвали, спрямовувалася містом на військові потреби. Починаючи з 2 січня 1915 року (20 грудня 1914), стали стягувати додаткову копійку і з квитків Слобідського мототрамвая. Збір йшов на користь комітету з надання допомоги сім'ям запасних [25]. Імовірно, було встановлено надбавки й на квитки трамвайних ліній інших підприємств (Святошинського – на той час секвестрованого містом як такого, що належало громадянам Німеччини, яка воювала з Росією – а також Деміївського і Кадетського, які належали київському підприємцеві Давиду Марголіну).

13 липня (30 червня) 1916 року було ухвалено постанову міської думи про збільшення збору з трамвайних квитків ще на одну копійку. Таким чином, квиток мав обходитися пасажиру в 7 копійок за першу дільницю. Київська міська управа

розпорядилася почати стягувати другу “трамвайну копійку” з 18 (5) вересня того ж року. Однак це рішення було опротестовано Товариством КМЗ. На той час між Товариством і містом вже існував конфлікт. Місто заважало реалізувати своє передбачене договором 1889 року право дострокового викупу підприємства; Товариство ж (контрольним пакетом акцій якого на той час володіли бельгійські підприємці) не хотіло втрачати соціального доходу. Відмову Товариства ввести додатковий копійчаний збір було мотивовано тим, що підвищення вартості квитка для пасажирів напевно спричинить падіння пасажиропотоку, при тому, що Товариство ніяких додаткових доходів не отримає. Місто, в свою чергу, стверджувало, що додаткова копійка вкрай необхідна, оскільки існує небезпека зупинки функціонування військово-санітарних установ, що знаходяться на утриманні міста. Справа надійшла на розгляд штабу Київського військового округу, який в кінцевому підсумку відправив питання на повторне обговорення в міській думі. В результаті другу “трамвайну копійку” так ніколи й не було запроваджено [26].

У грудні 1916 року було внесено пропозицію про подвоєння основного трамвайного тарифу. Нова плата мала становити 10 коп. за першу дільницю і 5 коп. за кожну наступну [27]. Проте ані тоді, ані протягом більшої частини наступного, 1917 року, тариф не змінювався. (За підсумками 1916 року трамвай, попри погіршення економічної ситуації, ще приніс помітний прибуток.) При цьому з 14 (1) серпня 1916 було підвищено тариф на Дарницький мототрамвай (який на той час було подовжено до Броварів): проїзд з Києва до Передмостової Слобідки став коштувати 7 коп. замість 6, до Дарниці – 23 замість 20, до Броварів – 35 замість 30 [28]. У вересні 1917 року було подвоєно тариф Святошинського трамвая; це підвищення виявилось недостатнім, і в жовтні тариф було підвищено ще на 50% – таким чином, плата за проїзд з Києва до Святошина потроїлася до 60 копійок. Було збільшено і тариф на Деміївському трамваї (точні відомості, коли й наскільки, відсутні) [29].

В жовтні 1917 року правління Товариства КМЗ повідомило міську управу, що “на основани нового законодавства о расценке труда и измененный условия по отпуску электроэнергии” трамвайний тариф буде подвоєно [30]. На той момент трамвай працював вже не з прибутком, а зі значним дефіцитом. Однак на початку листопада на засіданні думи при обговоренні питання про підвищення тарифу було заявлено, що розраху-

нок Товариства, вказував на дефіцит, “носит неточный и предположительный характер, а потому не может служить основанием и оправданием для введения удвоенного тарифа для пассажиров трамвая” [31]. Існує припущення, що Товариство, тим не менш, подвоїло тариф на початку листопада самостійно, без санкції міста [32], але документально це не підтверджено. Достеменно відомо, що з 17 (4) грудня 1917 року було введено новий тариф, який уже вчетверо перевищував довоєнний: одна дільниця – 20 коп., дві дільниці – 35 коп., кожна наступна дільниця – по 10 коп. За проїзд у Пущу-Водицю: від Олександрівської площі – 90 коп., туди й назад – 1 руб. 50 коп.; від Думи – 1 руб., туди й назад – 1 руб. 75 коп. [33]

Протягом наступних років стан справ в економіці практично постійно погіршувався, що викликало інфляцію, багаторазове зростання цін – і, природно, підвищення трамвайних тарифів. Хронологія виглядає наступним чином (для стислості наводимо лише ціну за проїзд першої дільниці):

04.06.1918 – 30 коп. (20 коп. + 10 коп. на користь міста);

11.08.1918 – 60 коп. (50 коп. + 10 коп. на користь міста);

14.09.1918 – 30 коп. (20 коп. + 10 коп. на користь міста): в зв'язку з протестом градоначальника від 21.08.1918 відновлено колишній тариф;

14.11.1918 – 75 коп. (єдиний тариф; розбиття на дільниці скасовано. Квиток в Пущу-Водицю – 1 руб. 25 коп.);

01.03.1919 – 1 руб.;

22.06.1919 – 3 руб.;

18.11.1919 – 5 руб. (можливо, цей тариф не був введений в дію) [34].

Як це зазвичай буває в подібних ситуаціях, зростання трамвайних тарифів, які регулювалися, відставало від зростання цін на їжу і товари першої необхідності, що визначалися (більш менш) вільним ринком. Якщо до війни, як ми бачили, проїзд однієї дільниці в трамваї коштував приблизно стільки ж, скільки буханець хліба, то, скажімо, 1919 року фунт (409 грамів) хліба коштував: 20 руб. за більшовиків (навесні), до 70 руб. перед евакуацією більшовиків (влітку), 8-10 руб. за Добровольчої армії (восени) [35]. У цих умовах трамвайний рух приносив величезні збитки. Непідйомна вартість ремонту вагонів, відсутність запчастин, перебої з паливом і електроенергією погіршували становище. В результаті, 1921 року робота трамвая майже при-

до 1948 р.



1950-ті роки



1950-ті роки



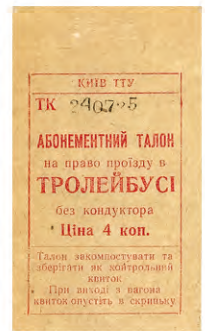
1950-ті роки



1961-1966 р.



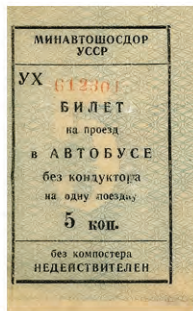
1961-1966 р.



1960-ті роки



1961-1966 р.



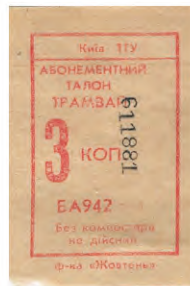
1966-1972 р.



1966-1972 р.



1980-ті роки



1980-ті роки



1980-ті роки



1991-1996 р.



1991-1996 р.



1991-1996 р.



1991-1996 р.



1991-1996 р.



2011 р.

Пройдні документи київського громадського транспорту різного часу (з колекцій В. Ковальчука та С. Машкевича)

2008 р.



2011 р.



2008 р.



2011 р.



Львівська лінія
(до 1906 р.)



Купон абонентної книжки
для учнів (1900-ті роки)



Абонемент на одну дільницю з
“трамвайною копійкою” (1914 р.)



Безконтактний проїзний квиток
на метрополітен (2010 р.)



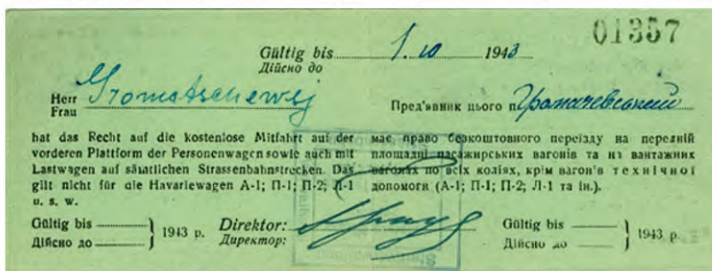
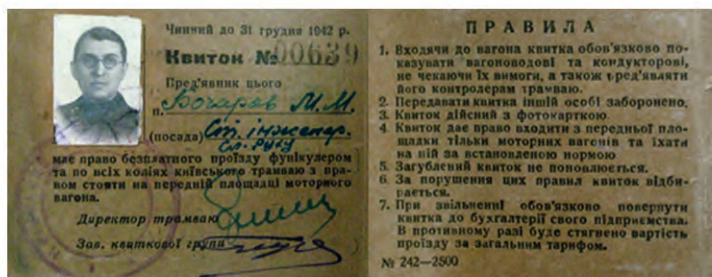
Дачна лінія (1900-ті роки)



Безкоштовний квиток
на трамвай (1919)



Безкоштовний квиток на трамвай (1942, 1943 р.)



Сучасний проїзний квиток
на 4 види транспорту (2012 р.)



Квиток на одну дільницю
(1930 р.)



Тримісячний проїзний
квиток на трамвай (1934 р.)



Пройдіні документи кївського
громадського транспорту
різного часу (з колекції
В. Ковалючка та С. Машкевича)



пинилася; в окремі дні в усьому місті на лінію виходило два вагони [36].

Перша половина 1920-х років характеризується гіперінфляцією, що виникла як внаслідок громадянської війни, так і в результаті економічної політики більшовиків (зняття фактично всіх обмежень на випуск паперових грошей). Коротко простежимо еволюцію київських трамвайних тарифів в 1920 – 1924 роках, у прив'язці до тодішніх курсів валюти (ціна змінювалася дуже часто, тому багато проміжних змін пропущено заради стислості) [37]:

01.08.1920 – 30 руб.; 16.08.1921 – 1000 руб.; 01.11.1921 – 2000 руб.; 01.12.1921 – 5000 руб.;

20.01.1922 – 50 коп. грошовими знаками зразка 1922 року (введено з 01.01.1922, за курсом 1 руб. 000 руб. 1921 року);

15.02.1922 – 1 руб.; 15.03.1922 – 2 руб.; 01.04.1922 – 5 руб.; 12.04.1922 – 10 руб.; 01.09.1922 – 25 руб.; 15.11.1922 – 50 руб.; 15.12.1922 – 100 руб.;

05.01.1923 – 1 руб. грошовими знаками зразка 1923 року (введено з грудня 1922, за курсом 1 руб.руб. 1922 року = 1 000 000 руб. 1921 року);

01.05.1923 – 2 руб. 50 коп.; 15.06.1923 – 4 руб.; 01.08.1923 – 10 руб.; 04.09.1923 – 20 руб.; 08.10.1923 – 30 руб.; 08.12.1923 – 125 руб.

Радянська валюта стабілізувалася навесні 1924 року, коли всі старі т.зв. “радзнаки” було виведено з обігу і замінено “золотими” рублями (твердою валютою, що вільно конвертувалася у золото). Десять нових рублів дорівнювали червінцю, який обмінювався на 500 000 рублів 1923 року. У березні 1924 року було встановлено перший трамвайний тариф в новій валюті: 10 коп. за одну дільницю, 15 коп. за дві, 20 коп. за три [38]. З урахуванням трьох грошових реформ, номінальна ціна трамвайного квитка за сім років, з 1917 по 1924 рік, виросла в 100 000 000 000 (сто мільярдів) разів. Разом з тим, за купівельною спроможністю новий рубль відповідав приблизно половині старого, царського рубля (новий рубль обмінювався на 50 млрд. радзнаків 1921 року, а на старий рубль можна було купити приблизно стільки ж, скільки на 100 млрд. радзнаків) [39]. Таким чином, 10 копійок за трамвайний квиток зразка 1924 року якраз відповідали п'ятаку 1914 року.

У відношенні до зарплати, проте, трамвай тепер був дорожчим. Робітники основних галузей промисловості в СРСР у 1924–25 роках заробляли 35-55 нових рублів на місяць [40]. Таким чином, індекс вартості трамвая, в розрахунку на одну дільницю, дорівнював приблизно 7: у порівнянні з дореволюційними 4 – зростання більш

ніж у півтора рази. Відзначимо, що трамвай у Києві коштував значно більше, ніж в інших містах СРСР. Середня вартість проїзду одного кілометра складала 3,54 копійки, в порівнянні з 1,65 коп. у Ленінграді, 2,30 коп. у Москві, 2,44 коп. в Одесі, 2,70 коп. у Харкові [41].

Наступна зміна тарифу принесла киянам хороші новини: з 1 жовтня 1925 року проїзд однієї, двох і трьох дільниць став коштувати, відповідно, 8, 14 і 18 копійок. Квитків більш ніж на три дільниці не було, тому, починаючи з четвертої дільниці, з точки зору тарифікації починалася нова поїздка (навіть якщо пасажир фактично не виходив із трамваю): проїзд чотирьох дільниць коштував 26 копійок, п'яти (наприклад, від Бессарабки до Святошина) – 32, шести (від Червоної площі до Пущі-Водиці) – 38. Квиток на Михайлівський підйом (фунікулер) коштував 5 копійок, на Дарницький мототрамвай – 10 копійок від Поштової площі до Слобідки, 20 копійок від Поштової площі до Дарниці або від Слобідки до Броварів.

Здешевлення відбулося також за рахунок повернення до системи тарифних дільниць, що перекриваються, яка існувала до революції. На початку 20-х років наступна дільниця починалася там само, де закінчувалася попередня – отже, перетинаючи межу, доводилося платити за дві дільниці, навіть якщо поїздка була дуже короткою. При дільницях, що перекривалися, в більшості випадків наступна починалася раніше, ніж закінчувалася попередня; тому коротка поїздка майже завжди оплачувалася за одинарним тарифом.

Тоді ж, у 1920-ті роки, виникла різноманітна система знижок. Наприкінці 1925 року існувало мінімум чотири види абонементних книжок, з різними рівнями пільгових тарифів:

на 50 талонів, для всіх бажаючих – зі знижкою 10%;

для робочих – зі знижкою 37,5%;

по розверстці губпрофради, в обмеженому числі, – зі знижкою 50%;

для робітників і службовців Окркомгоспу (до складу якого входив і трамвай) – зі знижкою 75%.

Для учнів трудових шкіл, віком до 15 років, проїзд до школи і назад, за пред'явленням посвідчення з фотографією, був безкоштовним [42].

Ще одне нововведення тих років – місячні проїзні квитки. До революції, за наявною інформацією, існували лише безкоштовні службові квитки тривалого користування. Перше наявне повідомлення про продаж проїзних квитків для пасажирів відноситься до вересня 1923 року: місячні квитки з фотографією продавалися для робіт-

ників і службовців зі знижкою 50%. Невідомо, яке число поїздок на місяць малося на увазі при розрахунку тарифу, але в будь-якому випадку купівля такого квитка повинна була бути вигідна власникові, враховуючи тодішню гіперінфляцію. В 1927 році було два типи місячних проїзних квитків: на пред'явника, що коштував 22 руб. 50 коп., та іменний за 15 рублів. Як ми бачили вище, такі суми становили дуже помітну частку в місячному бюджеті середнього споживача [43].

З 1 жовтня 1929 було відновлено тариф чотирирічної давнини (10/15/20 коп.), однак для членів профспілки ціна залишилася незмінною (8/14/18 коп.). Абонементні книжки, як і раніше, дозволяли їх власникам отримати знижку: скажімо, 5 або 10 квитків на одну дільницю обходилися члену профспілки в 37 і 73 коп., відповідно [44].

15 квітня 1931 року дільниці укрупнили, і на більшості маршрутів встановили тариф 15 копійок незалежно від відстані. Довгі маршрути, зокрема, святошинський і пушаводицький, були дорожчими; але тимчасові короткі маршрути були й дешевшими. Зокрема, коли в 1938 році в зв'язку з ремонтними роботами замість 10-го маршруту кілька місяців існувало два: власне № 10 "Вокзал – Либідь" і короткий № 10-А "Сталінка – Пивзавод – кінець Сталінки" (тобто Московська площа – Голосіївська площа), – вартість проїзду в короткому становила 10 копійок [45].

5 листопада 1935 року в перший рейс вирушив київський тролейбус. Вартість проїзду за доволі коротким маршрутом, від площі Толстого до заводу імені Дзержинського, була помітно вище за трамвайну – 25 копійок. Незабаром маршрутів стало три, і кожен з них розділили на дві тарифні дільниці; проїзд від вокзалу або від площі III Інтернаціоналу (Європейської) до заводу імені Дзержинського став коштувати 50 копійок. Через непорозуміння з межами дільниць деякий час проїзд від рогу вулиці Леніна (Богдана Хмельницького) та Хрещатика до площі Толстого – всього кілька сотень метрів – на тролейбусі № 2 коштував 25 копійок, а на № 3 – 50 копійок (!) [46].

Автобуси йшли далі, ніж тролейбуси, відповідно проїзд у них коштував дорожче. Наприклад, проїзд на організованому в листопаді 1934 року маршруті "Площа III Інтернаціоналу – Святошин" від початку до кінця коштував 1 крб. 25 коп. [47] Для порівняння, за суму рівно вдвічі більше можна було підписатися на міську газету "Більшовик" на цілий місяць.

Окрему главу в історію київських транспортних тарифів вписала друга німецька окупація

(1941–1943). Трамвайний та тролейбусний рух зупинився 18 вересня 1941 року, коли радянські війська залишили Київ. Діяльність трамвайно-тролейбусного управління поновилася 28 вересня, а пасажирський рух на деяких трамвайних маршрутах відкрився через місяць після зупинки, 18 жовтня [48] (тролейбусний рух відновлено не було). Ще раніше, 7 жовтня 1941 року, постановою Київської міської управи було визначено трамвайний тариф, трохи вище радянського: 20 копійок за проїзд однієї дільниці трамваем і за одну поїздку фунікулером. Однак дирекція трамвая звернулася з листом до тодішнього міського голови Олександра Оглобліна, вказавши, що такий тариф неприйнятний, тому що не дозволить покрити навіть найважливіші експлуатаційні витрати. За згодою міської влади з 18 жовтня було встановлено тимчасовий тариф – 30 копійок за одну дільницю з пасажиром та 1 карбованець за провезення одного місця багажу. Такі розцінки проіснували менше місяця; з 15 листопада, постановою вже нового міського голови, Володимира Багазія, ціну було піднято до 50 копійок за дільницю (плата за провіз багажу залишилася незмінною). З наступного дня було підвищено тариф на проїзд фунікулером: 30 коп. з пасажиром та 1 крб. за місце багажу [49].

Середня зарплата робітника за німецької окупації становила близько 400 карбованців на місяць [50], отже 50-копійочаний тариф давав індекс вартості трамвая близько 4 – як у 1913 році. У порівнянні ж з цінами на продукти, проїзд на трамваї був мало не безкоштовним. Влітку 1942 року кілограм хліба на київських ринках коштував 100 карбованців, літр молока – 40, кілограм свинини – 200, свинячого сала або вершкового масла – 650, пуд борошна – 1700 [51]. У червні 1942 року, після відновлення пасажирського руху (що його було перервано в січні того ж року через труднощі з електроенергією), тариф було подвоєно: 1 крб. за одну дільницю з пасажиром і 2 крб. за дільницю за перевезення громіздкого багажу [52]. Весь цей час трамвай залишався прибутковим.

Протягом кількох повоєнних років грошовий обіг у СРСР, ускладнений війною, поступово прийшов у норму, що виразилося, зокрема, у зниженні тарифів на міський транспорт. Київський трамвайний тариф 1944 року становив 40 копійок; за деякий час ціну було знижено до довоєнного рівня, 15 копійок. Постановою Ради Міністрів СРСР від 9 серпня 1948 року тариф на проїзд в трамваї з 16 серпня того ж року



по всьому Радянському Союзу було встановлено на рівні 30 копійок. У Києві ця ціна стала єдиною для всіх без винятку ліній. Таким чином, поїздки трамваєм на невелику відстань стали вдвічі дорожче, проте далекі – дешевше [53].

На київському трамваї тарифних дільниць ніколи більше не було. На тролейбусах дільниці залишалися, причому вони були дуже короткими – нерідко з наступної зупинки починалася наступна дільниця. Тому проїзд у тролейбусах був досить дорогим, а система оплати – вельми складною. Скажімо, на маршруті № 10 “Вокзал – Наводницький міст” тільки для проїзду від вокзалу існувало тринадцять (!) різних тарифів. І для кондукторів, і для пасажирів це було дуже незручно. Як і раніше, існували випадки, коли через неузгодженість дільниць вартість проїзду по одному і тому ж відрізу була різною в тролейбусах різних маршрутів. Влітку 1951 року за проїзд від Польової до Пироговської 7-м тролейбусом треба було заплатити 60, а 5-м чи 6-м – 75 копійок [54]. Складність системи викликала спроби зловживань, причому з обох сторін. Само собою, були пасажирів, які намагалися проїхати більшу відстань, ніж вони сплатили – але іноді й кондуктори обраховували пасажирів. У тролейбусах в 1951 року вивісили таблиці вартості проїзду по дільницях; в автобусах таких таблиць не було [55]. На нововідкритому автобусному маршруті № 12 за проїзд від вулиці Федорова до Олександрівської слобідки один кондуктор брав 80 копійок, інший – рубль. Улітку наступного 1952 року становище виправили, вивісивши такі ж таблиці вартості, як в тролейбусах [56]. Лише 1959 року диференційовану систему оплати було скасовано: з 1 квітня на всіх тролейбусних маршрутах було встановлено єдиний тариф 40 копійок, з 1 травня на всіх автобусних маршрутах (за винятком кількох, найдовших) – 45 копійок [57]. Як і у випадку з трамваєм, скасування дільниць означало подорожчання коротких поїздок і здешевлення довгих.

Тариф на проїзд у метро, що вступило до ладу 6 листопада 1960 року, з самого початку не залежав від відстані й склав 50 копійок. Найдешевшим був фунікулер, проїзд у якому обходився в 15 копійок [58]. В 1961 році, з викресленням нуля в результаті грошової реформи, утворилися ті тарифи, які протрималися більше чверті століття і добре запам’яталися киянам: фунікулер – 2 копійки, трамвай – 3, тролейбус – 4, автобус і метро – 5. (Відкритий в 1978 році швидкісний трамвай було прирівняно за ціною проїзду до метро.)

У тому ж 1961 році, як відомо, Комуністична партія “урочисто заявила: нинішнє покоління радянських людей житиме при комунізмі”. Проїзд у громадському транспорті (як, зрештою, і всі інші товари і послуги) мав стати безкоштовним. Цим планам не судилося збутися. Проте відносна вартість проїзду в транспорті неухильно падала, бо зростала зарплата. Приймаючи усереднену за видами транспорту вартість проїзду за 4 копійки, отримуємо наступні цифри: в 1961 році середня місячна зарплата в СРСР (81,3 рубля) давала індекс вартості транспорту, рівний приблизно 1,5; в 1987 році (зарплата 185 рублів) – 0,65 [59]. Не дивно, що в 1974 році київський електротранспорт – останнім серед великих міст України – став планово збитковим [60]. (Зауважимо, що на сьогоднішній день громадський транспорт є збитковим практично у всіх великих містах світу.)

1 квітня 1987 року тарифи на всі види транспорту в Києві було встановлено на рівні 5 копійок. Але ще пізніше, в 1990 році, при середній зарплаті в 248,4 рубля, був досягнутий мінімум відносно вартості громадського транспорту: індекс вартості становив 0,6 – транспорт був майже в 7 разів дешевше, ніж у 1913 році. Відзначимо також, що одночасно з підвищенням вартості разових квитків було різко знижено ціни на проїзні. Місячний квиток на всі види транспорту, що коштував 9 руб. 35 коп. до підвищення, став тепер коштувати 6 рублів [61]. Таким чином, якщо 1927 року на середню зарплату, що становила 63 рублі [62], можна було купити трохи більше 4 іменних місячних проїзних квитків або трохи менше 3 проїзних на пред’явника, то в 1990 – 41 квиток на пред’явника!

Здешевлення проїзних квитків викликало ажіотажний попит на них – біля кіосків виникли великі черги. Якщо до того більше двохсот тисяч проїзних у місяць ніколи не купували, то тут тільки за перші три дні продажу (що почався 24 березня) було продано півмільйона [63]. Крім місячних, в тому ж 1987 році з’явилися квартальні, піврічні й річні квитки, які в перерахунку на місяць були ще дешевше. Ненадходження таких квитків у продаж в січні 1991 року стало першою ознакою прийдешнього підвищення тарифів: транспортники вже не могли взяти на себе далекосяжні зобов’язання з перевезення пасажирів.

2 квітня 1991 року відбулася “павловська реформа” цін; тарифи на київський громадський транспорт зросли втричі, з 5 до 15 копійок. Цікаво, що підвищення спочатку не торкнулося метро;

пояснювалося це чисто технічною причиною – переробити турнікети під новий тариф одразу не встигли [64]. Проїзд у метро подорожчав лише в ніч з 13 на 14 квітня. Частину турнікетів переробили під 15-копійчану монету, частину – під три 5-копійчаних, які потрібно було послідовно кидати в проріз. (У наземному транспорті слід було компостувати або один новий, 15-копійчаний квиток, або три старих, 5-копійчаних.)

Своєрідна ситуація виникла з місячними проїзними квитками. Продали їх, ще в березні, за старими цінами, а після підвищення заднім числом змінили термін їх дії до 10 квітня. Бажаючи продовжити їх до кінця місяця було запропоновано поїхати (!) до деяких депо й автобусних парків або до служби виторгу й доплатити їхню подвоєну вартість [65]. Це викликало цілком обґрунтовані протести, і ситуацію було швидко розв'язано на користь пасажирів. Рада Міністрів УРСР ухвалила постанову, згідно з якою всі володарі проїзних були відновлені в праві їздити по них цілий місяць. Ті ж, хто внесли доплату, могли або отримати гроші назад, або, за бажанням, подовжити проїзний квиток – щоправда, тільки на місяць, а не на два [66].

Події квітня 1991 поклали початок гіперінфляції 1991–1996 років. Наведемо тут повну хронологію підвищення тарифів на київський громадський транспорт в цей час [67]:

02.01.1992 (метро – 10.01: затримка в зв'язку з переобладнанням турнікетів під дві 15-копійчані монети): 30 коп.;

01.05.1992: 50 коп.;

26.12.1992: 5 карбованців;

05.06.1993: наземний транспорт – 10 крб., метро – 15 крб.;

10.09.1993: трамвай, тролейбус, автобус – 20 крб., метро – 30 крб.;

21.09.1993: фунікулер – 20 крб.;

06.12.1993 (метро – 11.12): всі види транспорту – 100 крб.;

11.08.1994: метро – 200 крб.;

01.11.1994: наземний транспорт – 1000 крб., метро – 1500 крб.;

01.02.1995: наземний транспорт – 5000 крб., метро – 7000 крб.;

07.09.1995: всі види транспорту – 10000 крб.;

07.02.1996: 20000 крб.;

01.09.1996: 20 коп. (карбованці обмінено на гривні та копійки за курсом 100 000 крб. = 1 гривня = 100 копійок);

15.12.1996: 30 коп.

Наступне підвищення тарифу, до 50 копійок, сталося 19 березня 2000 року. Таким чином, з урахуванням деномінації, вартість проїзду в київському транспорті за дев'ять років, з березня 1991 по березень 2000, зросла в мільйон разів. Будучи сама по собі величезною, ця цифра, тим не менш, не йде в порівняння з цифрами 1917–1924 років, коли, як ми бачили, за сім років відбулося підвищення номінального тарифу в 100 мільярдів разів.

У наступні роки пропонувався ряд нововведень, які так чи інакше зводилися до підвищення тарифів, але жодне з них не було втілено в життя. Спочатку встановили підвищений тариф – 60 копійок – при придбанні квитка в салоні, у кондуктора. Збереглися квитки, на яких вказано саме цю ціну. Ідея полягала в тому, щоб стимулювати пасажирів купувати квитки до поїздки. У багатьох містах така система успішно діє, але в Києві не прижилася. Тоді ж, 2000 року, планували встановити нічний тариф (з 0:00 до 6:00) у подвійному розмірі; надрукували квитки вартістю в 1 гривню, але й від цієї зміни відмовилися. Планувалося підняти ціну на проїзд в метро у вихідні дні (пропонувався два варіанти: 75 копійок і 1 гривня). Улітку 2002 року було офіційно оголошено про майбутнє підвищення загального тарифу, знову-таки або в півтора, або в два рази; але звістка викликала масове обурення, й підвищення не відбулося. Ще одну спробу підвищити тарифи (здогадно до 75 копійок на наземному транспорті і 1 гривні в метро) було зроблено в лютому-березні 2004 року; рішення вже було затверджено й офіційно оголошено, проте в останній момент скасовано [68].

Нове підвищення тарифів відбулося лише 4 листопада 2008 року. З урахуванням інфляції за всі попередні роки, воно стало дуже значним. Плата за проїзд у метро зросла до 2 гривень, у наземному транспорті – до 1 грн. 50 коп. при покупці квитка у кіоску і 2 грн. при покупці в салоні, у кондуктора [69]. Таким чином, другий раз спробували стимулювати попередню покупку квитків. Але й цього разу закінчилося поверненням до єдиної ціни. Антимонопольний комітет України зобов'язав київську мерію знизити тарифи на громадський транспорт; з 31 січня 2009 року проїзд в наземному транспорті став коштувати 1 грн. 50 коп. як при попередній купівлі квитка, так і при сплаті кондуктору, а проїзд у метро з того ж дня подешевшав до 1 грн. 70 коп. [70] Одночасно з цим – на протигагу тому, що було зроблено в 1987 році – значно подорожчали



проїзні: місячний квиток на всі види транспорту став коштувати 230 грн. замість 199, а річні квитки подорожчали приблизно в 2,5 рази [71].

Остання на цей момент зміна тарифів відбулася 6 вересня 2010 року: проїзд у метро знову подорожчав до 2 гривень. Ціна на місячні проїзні при цьому не змінилася [72].

Нарешті, тариф на новий вид транспорту – міську електричку, першу чергу якої, за маршрутом Київ-Петрівка – Тросщина, було відкрито 2 вересня 2009 року, другу чергу, по залізничному кільцю (Київ-пас. – Київ-Волинський – Київ-Петрівка – Дарниця – Видубичі – Київ-пас.) – 4 жовтня 2011, становить 1 грн. 70 коп. Існує також комбінований квиток на електричку та автобуси, що підвозять до неї в межах Тросщини; цей квиток коштує 2 грн.

Підіб'ємо підсумки. Беручи за сьогоднішній тариф середню між наземним транспортом і метро цифру у 1,75 гривень, та враховуючи послідовні деномінації грошових одиниць (1922–1924 – у 50 млрд. разів; 1961 – у 10 разів; 1996 – у 100 тис. разів), отримуємо: проїзд у київському транспорті, в абсолютних цифрах, коштує сьогодні в $1,75 \times 10^{18}$ (1,75 мільярдів мільярдів) раз дорожче, ніж у 1913 році. Однак по відношенню до се-

редньої зарплати транспорт зараз значно дешевше, ніж тоді. Офіційна середньомісячна зарплата за 2010 рік, що становить 2247 гривень [73] (реальна цифра, очевидно, вище, з урахуванням практики “зарплат у конвертах”), дає індекс вартості близько 2,5: одна поїздка у транспорті еквівалентна 2,5%, або 1/40 середнього денного заробітку. Транспорт, таким чином, дешевше, ніж у 1913 році (індекс 4, з розрахунку поїздок на одну дільницю), хоча набагато дорожче, ніж у 1990 році (0,6). Аналогічно виглядає співвідношення між вартістю транспорту та хліба в різні часи. Одна поїздка в транспорті еквівалентна вартості: в 1913 році – 1 кг хліба, в 1990 році – 0,25 кг, в 2010 році – 0,5 кг.

Значним зниженням індексу вартості пояснюється, зокрема, збитковість міського транспорту в наші дні, на відміну від періоду його зародження, коли він був вигідним комерційним підприємством. У сьогоднішніх київських умовах це означає, що – при безумовній доступності громадського транспорту для пасажирів у фінансовому сенсі – на жаль, значно страждає якість послуг (перш за все маршрутне покриття та регулярність руху).

Автор щиро вдячний Павлу Пещеренку за корисні дискусії та цінні зауваження.

Джерела та література

1. “Voltaire and Pascal”. – The Literary World, Vol. XVII, No. 443, 26 April 1878. – P. 259.
2. <http://www.askguru.ru/list.ghtml?ID=137065>
3. Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – С. 5-6.
4. Державний архів Києва (далі - ДАК). – Ф. 17, оп. 2, спр. 1455а, арк. 1-4.
5. ДАК, ф. 163, оп. 7, спр. 672, арк. 1.
6. Киевлянин. – 23 июня 1879.
7. ДАК, ф. 163, оп. 7, спр. 672, арк. 4, 11-16зв; Киевский трамвай за 40 лет. – Киев, 1933. – С. 16.
8. ДАК, ф. 163, оп. 7, спр. 843, арк. 1-4.
9. <http://www.opocuu.com/wages.htm>
10. ДАКО, ф. 9, оп. 2, спр. 206, арк. 162ж, 162к.
11. Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – С. 17.
12. Киевлянин. – 30 июля 1891.
13. Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – С. 20-21.
14. Киевлянин. – 10 октября 1899; П. Пещеренко, приватне повідомлення
15. Анисимов А. Киев и киевляне. – Киев, 2002, Т. I. – С. 254.
16. Киевская мысль. – 26 апреля 1912.
17. <http://www.opocuu.com/wages.htm>
18. Киевская мысль. – 16 января 1915.
19. Анисимов А. Киев и киевляне. – Киев, 2002, Т. I. – С. 205.
20. Киевлянин. – 2, 7, 8 июня 1913.
21. Киевлянин. – 26 июня, 5 сентября 1913.
22. Киевлянин. – 17 ноября 1913.
23. Киевлянин. – 1, 16 декабря 1914.
24. Киевская мысль. – 26 сентября 1916.
25. Киевская мысль. – 8 февраля 1915.
26. Машкевич С. Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 16-18; Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. – Киев, 2009. – С. 109.
27. Киевская мысль. – 15 декабря 1916.
28. Киевская мысль. – 1 августа 1916.
29. Киевлянин. – 8 октября 1917; Южная газета. – 7 октября 1917.
30. Южная газета. – 7 октября 1917.
31. Киевская мысль. – 4 ноября 1917.
32. Южная газета. – 29 октября 1917; П. Пещеренко, приватне повідомлення.
33. Киевская мысль. – 3 декабря 1917.
34. Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. – Киев, 2009. – С. 84-87.
35. Гольденвейзер А. “Из киевских воспоминаний (1917-1921 гг.)”. – Архив русской революции. – Берлин, 1922. – Т. 6. – С. 262; Киевская жизнь. – 17 (30) октября 1919.

36. Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – С. 29.
37. *Пещеренко П.* Билет на киевский трамвай. – К., 2009. – С. 87-92.
38. *Машкевич С.* Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 24.
39. *Глейзер М.М.* Советский червонец. – Санкт-Петербург, 1993. – С. 34.
40. <http://www.hist.msu.ru/Labour/Trud2/19.pdf>
41. *Пещеренко П.* Билет на киевский трамвай. – Киев, 2009. – С. 11.
42. Там само. – С. 59, 94.
43. Там само. – С. 66.
44. Киевский пролетарий. – 29 сентября 1929.
45. *Машкевич С.* Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 24-25.
46. Більшовик. – 5 квітня 1938.
47. Більшовик. – 14 листопада 1934.
48. Державний архів Київської області, ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 2, 8; Українське слово. – 12, 19 жовтня 1941.
49. ДАКО, ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 8, 10, 22; ф. Р-2412, оп. 2, спр. 246, арк. 24; ф. Р-2412, оп. 2, спр. 4, арк. 141; Українське слово. – 19 жовтня 1941.
50. ДАКО, ф. Р-2412, оп. 2, спр. 23, арк. 33-34; http://ru.wikipedia.org/wiki/Немецкая_оккупация_Харькова.
51. ДАКО, ф. Р-2412, оп. 2, спр. 28, арк. 19.
52. ДАКО, ф. Р-4200, оп. 2, спр. 4, арк. 158; Нове українське слово. – 31 травня 1942.
53. *Машкевич С.* Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 28.
54. Вечірній Київ. – 30 червня 1951.
55. Вечірній Київ. – 26 липня, 14 серпня, 15 ли-стопада 1951.
56. Вечірній Київ. – 12 березня, 7 червня 1952.
57. Вечірній Київ. – 25 березня, 1, 29 квітня 1959.
58. Вечірній Київ. – 27 грудня 1956.
59. <http://www.oposuu.com/wages.htm>
60. Брамський К.А., приватне повідомлення.
61. Вечірній Київ. – 14 березня 1987.
62. <http://www.oposuu.com/wages.htm>
63. Вечірній Київ. – 27 березня 1987.
64. Вечірній Київ. – 3 квітня 1991.
65. Вечірній Київ. – 4 квітня 1991.
66. Вечірній Київ. – 19 квітня 1991.
67. *Машкевич С.* Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 43; *П. Пещеренко.* Билет на киевский трамвай. – Киев, 2009. – С. 118-119; Хрещатик. – 1 січня 1992; Вечірній Київ. – 9 січня 1992.
68. *Машкевич С.* Трамвайные копейки. – Киев, 2004. – С. 44-45.
69. Факты и комментарии. – 4 ноября 2008.
70. http://rian.com.ua/ukraine_news/20090131/78094908.html.
71. Факты и комментарии. – 3 февраля 2009.
72. Факты и комментарии. – 7 сентября 2010.
73. <http://www.obzorzarplat.com.ua/average-wage-ukraine-2010>.

Стефан Машкевич

К истории тарифов на общественный транспорт в Киеве

Рассматривается эволюция тарифов на проезд в городском общественном транспорте Киева, со второй половины XIX века по сегодняшний день. Тарифы в разные исторические периоды соотносятся со средними зарплатами и ценами на товары и услуги повседневного спроса. Исследуя “индекс стоимости” (процентное отношение цены одной поездки к среднему дневному заработку), приходим к выводу, что в наши дни транспорт значительно дешевле, по отношению к доходам, чем в период его зарождения.

Ключевые слова: Киев, общественный транспорт, тарифы, цены, заработная плата.

Stefan Mashkevich

ON THE HISTORY OF PUBLIC TRANSPORTATION FARES IN KIEV

The evolution of public transportation fares in Kiev, from the second half of the XIX century to the present day, is considered. Tariffs in different historical periods are correlated with average wages and prices of everyday goods and services. Exploring the “value index” (percentage ratio of the price of a trip to the average daily wage), we conclude that nowadays transport is much cheaper, with respect to income, than it was during its inception.

Key words: Kiev, public transport fares, Prices and wages