



ПОЧТОВАЯ СВЯЗЬ

Авторы: И. В. Беспалов, С. М. Шамин (история почтовой связи в России)

ПОЧТОВАЯ СВЯЗЬ (почта), вид связи, обеспечивающий пересылку и доставку адресатам письменных и печатных материалов, а также денежных переводов, посылок, бандеролей и др.

Обработка и транспортировка почты

В организац. отношении П. с. представляет собой систему, состоящую из сети предприятий связи (почтамты, узлы и отделения связи) и транспортных средств, которые обеспечивают приём, обработку и доставку почтовых отправлений. Для приёма почтовых отправлений на предприятиях связи выделяются спец. помещения – операционные залы, где расположены рабочие места операторов. Операторы принимают все виды почтовых отправлений, кроме простой корреспонденции (незаказные письма, открытки и т. п.), последняя поступает через установленные на улицах и на предприятиях связи почтовые ящики (изобретены в 1653 во Франции Ж. Ж. Ренуаром де Виллаيه).

В городах, курортных посёлках и т. п. всё большее распространение получают автоматизир. пункты связи, предоставляющие услуги П. с. в форме самообслуживания, где при помощи почтового автомата со встроенным терминалом, наряду с простыми операциями (покупкой конвертов, почтовых карточек, газет), можно, напр., отправить заказное письмо.

Обработка почты в местном почтовом отделении включает ряд производств. операций, обеспечивающих подготовку принятых почтовых отправлений к пересылке по назначению. К осн. операциям относятся: разборка (разделение) почты по видам, категориям, габаритным размерам, массе и жёсткости (отправления нестандартного размера отсортировываются для отд. обработки); лицевка и штемпелевание –

установка адресной стороны писем. корреспонденции в определенное положение и нанесение отпечатка календарного штемпеля для обозначения места, даты, времени его поступления, а также гашения знака почтовой оплаты; формирование постпакетов (пачки писем и почтовых карточек, сгруппированные по адресным данным и др. признакам), их сортировка с последующей упаковкой в почтовые мешки для дальнейшей транспортировки и др. Из местных почтовых отделений почта поступает в межрайонный почтамт, а оттуда – в гл. городской или окружной почтамт для следующей сортировки. Завершающий этап работы предприятий П. с. – доставка и вручение почтовых отправлений получателю (адресату).



Почтовая марка СССР. 1979.

Перевозка почты в зависимости от климатич. и дорожных условий осуществляется разл. видами транспорта. Ж.-д. транспорт используют преим. для перевозки тяжёлой почты – посылок, бандеролей, журналов. Авиатранспорт служит в осн. для перевозки газет и корреспонденции между крупными городами, автотранспорт – на межрайонных, внутрирайонных и гор. почтовых маршрутах, а также для выемки писем из

почтовых ящиков, подвозки почты на доставочные участки. Сельское население в местах, где нет стационарных предприятий связи, обслуживают передвижные отделения связи, под которые оборудуются автомобили повышенной проходимости, курсирующие между населёнными пунктами.

Существуют и др. системы транспортировки почты. Так, напр., в Лондоне имеется работающая без машиниста подземная железная дорога, которая перевозит упакованную в мешки почтовую корреспонденцию со скоростью до 55 км/ч по линии протяжённостью 10,5 км, обслуживая неск. почтамтов и два крупных ж.-д. вокзала. Др. способ – пневматич. почта: капсулы с письмами пересылаются сжатым воздухом по подземным трубам. Самая разветвлённая система такого типа (протяжённостью неск. сотен км) действует в Париже, где по подземным трубам письма и денежные переводы доставляются во все гор. почтамты.

Почтовая техника

Для механизации и автоматизации производств. процессов по обработке почтовых отправок служат полуавтоматич. и автоматич. почтообработывающие машины. В крупных сортировочных почтовых центрах внедрены автоматизир. линии обработки писем. корреспонденции. На входе линии машина разборки писем отделяет стандартную по размерам, массе и жёсткости корреспонденцию от нестандартной. Стандартные письма через накопители врем. хранения (т. н. буферные накопители) транспортируются к лицевочно-штемпелевальной машине (ЛШМ), которая придаёт письмам одинаковое положение относительно адреса и почтовой марки, наносит оттиск календарного штемпеля и гасит марку. Кроме лицевки и штемпелевания ЛШМ распределяет корреспонденцию по адресным и иным признакам на местную, иногороднюю, простую, заказную и др. Машина, как правило, оборудована оптико-электрич. устройством выявления почтового индекса, наносимого на поверхность письма отправителем. При наличии почтового индекса письма из ЛШМ поступают (прямым потоком либо в спец. кассетах) на вход письмосортировочной машины (ПСМ), а при его отсутствии (либо в случае нечётко написанного индекса) – к рабочим местам кодировки, где операторы с помощью клавишных пультов выполняют кодировку писем в соответствии с адресом для обеспечения последующей сортировки. Управление автоматизир. линией осуществляется из централизован. управляющего комплекса путём двустороннего обмена информацией с машинами линии и информационно-вычислит. сетью предприятия связи.

ПСМ предназначены для распределения (сортировки) писем на группы по соответствующим адресным признакам. По уровню автоматизации ПСМ разделяются на автоматические (наиболее распространены) и полуавтоматические. Обработка почтовых отправок в ПСМ включает следующие операции: введение почтовых отправок; отделение одного письма от общей массы (сепарация); считывание и распознавание адресных признаков; транспортировка почтовых отправок к накопителям; разгрузка носителя и помещение письма в накопитель. Приведённые операции реализуются в ПСМ соответствующими функциональными узлами. По способу действия ПСМ разделяются на циклич., поточные и комбинированные. Ускорению трудоёмкого процесса сортировки способствовало введение почтового

индекса, который представляет собой легко идентифицируемый цифровой код к.-л. адм. района.

Для сортировки в ПСМ загружается упорядоченный массив предварительно обработанной (лицованной и штемпелёванной) письм. корреспонденции. Почтовые отправления сепарируются и транспортируются к устройствам считывания и распознавания почтового индекса, после чего информация поступает в систему адресации, которая формирует сигналы управления устройствами транспортно-распределит. системы. Письма транспортируются групповыми (конвейерными) или индивидуальными носителями распределит. конвейера и разгружаются по сигналам системы адресации в соответствующие накопители, в которых собираются стопы писем одного или нескольких направлений сортировки. Работа считывающего устройства синхронизируется с работой устройства контроля сепарации в соответствии с интервалом движения писем. В совр. ПСМ применяются устройства автоматич. разгрузки накопителей при заполнении их рабочего пространства, а также конвейеры разгрузки для транспортировки стоп писем из накопителей к машинам (комплексу) формирования постпакетов и их адресации по направлениям перевозки. Производительность автоматич. ПСМ составляет до 40 тыс. писем/ч.

Для сортировки посылок по адресным направлениям применяют полуавтоматич. сортировочные машины, состоящие из распределит. конвейера (с цепным или ленточным тяговым органом), накопителей и пульта управления. С пульта управления оператор задаёт адрес – место выгрузки в накопитель. Производительность машин 900–1500 посылок/ч на одного оператора.

Исторический очерк

Возникновение П. с. связано с зарождением и развитием письменности. В Древней Греции, Персии, Египте, Китае, Рим. империи была хорошо налаженная гос. П. с.: письм. сообщения пересылались с конными и пешими гонцами по принципу эстафеты. В средние века в Европе существовали монастырские и университетские почты. С развитием торговли и ремёсел появились почты городов (первоначально обслуживали купцов и ремесленников, а затем и др. слои населения); с ними



Архив М. В. Золотарёва
Почтальон. Открытка. Нач. 20 в.

конкурировала почта, организованная княжеским родом Священной Рим. империи Турн и Таксис (просуществовала ок. 400 лет и была выкуплена в 1867 правительством Пруссии). В 16–17 вв. во Франции, Швеции, Англии и др. странах появилась централизов. королевская почта. С развитием производств. отношений возникла необходимость в регулярной и быстрой П. с. как внутри стран, так и между странами; были созданы регулярные общегос. и междунар. почтовые службы с использованием конной тяги. Первый специализир. почтовый экипаж (почтовая карета) появился в 16 в. В 19 в. карету сменил рельсовый экипаж на конной тяге. П. с. стала общегосударственной и начала обслуживать всё население. Важное событие в

истории П. с. – выпуск почтовой марки для оплаты сбора за пересылку почтовых отправлений (1840, Великобритания). С открытием в Великобритании в 1830 ж.-д. линии Ливерпуль – Манчестер почту стали перевозить по железной дороге вначале как груз, а затем (с 1839) – в специально оборудованных почтовых вагонах.

Образование [Всемирного почтового союза](#) (9.10.1874; до 1878 Всеобщий) (ВПС) привело к организации единой почтовой системы (с 1969 ежегодно 9 окт. отмечается Всемирный день почты). Всемирная почтовая конвенция 1878 установила междунар. нормы почтового обслуживания. Появление в нач. 20 в. самолёта значительно увеличило скорость пересылки почтовых отправлений. С изобретением [электронной почты](#) (последняя четв. 20 в.) объём письм. корреспонденции, пересылаемой в традиц. системе П. с., сократился, но она сохранила значение массового вида связи для пересылки материальных объектов. Получила распространение курьерская экспресс-доставка документов, посылок, грузов частными компаниями.

В России первоначально офиц. документы рассылались по стране с гонцами, а затем в налаженной с 13 в. системе ямской гоньбы (с сер. 16 в. ею ведал [Ямской приказ](#)),

редкие частные сообщения – с оказией через паломников, купцов и пр., важные письма государей в др. страны доставлялись послами. Регулярные еженедельные междунар. почтовые пересылки начаты голландцем Й. ван Сведеном по указу царя Алексея Михайловича (1665; первая почтовая линия соединила Москву с Ригой, а через неё – со всей Европой), а также П. Г. и Л. П. Марселисами (1669; вторая линия до Вильно), им же была передана и рижская линия (1668). С 1675 обеими линиями руководил А. А. Виниус (см. в ст. Виниусы). В 1701 его сменил П. П. Шафиров (с 1714 генерал-почт-правитель, с 1720 генерал-почт-директор). Руководители «немецкой» почты наладили линии от Москвы до Архангельска (1693) и С.-Петербурга (1716), а также линии Архангельск – Копенгаген (1704), С.-Петербург – Кёнигсберг (1714). Вместе с тем действовала организованная Малороссийским приказом регулярная П. с. Москвы с Путивлем (с 1667), Нежином, Батурином, Киевом (с 1669); с 1674 она использовалась для пересылки и частной корреспонденции.

Роль внутр. почтовых сообщений, пересылавшихся в системе ямской гоньбы, резко возросла в правление Петра I: в 1698–99 налажена П. с. столичных учреждений с сибирскими городами, в 1712 – Сената с центрами губерний Европ. России. Были открыты первые почтовые конторы в Риге (1710), Москве (1711), С.-Петербурге (1714), во всех губернских городах (1720), а затем в наиболее важных уездных (в городах, где не существовало почтовых учреждений, корреспонденцию принимали и отправляли органы гор. самоуправления). В 1721 «немецкая» почта утратила частный характер и вместе с ямской гоньбой была подчинена генерал-почт-директору. В 1727 междунар. и внутр. почты вновь разделены: канцелярия генерал-почт-директора преобразована в Генеральный почтамт, который был подчинён главе Коллегии иностр. дел (в 1758–82 Почтовый деп-т той же Коллегии), ямская гоньба находилась в ведении Ямской канцелярии, в 1781 – губернских правлений. В 1782 «немецкая» и ямская почты были окончательно слиты в единую общегос. почтовую организацию во главе с Гл. правлением почтовых дел (с 1799 Гл. почтовое правление). Почтовые учреждения приобрели иерархич. структуру. Для пересылки особо важной гос. корреспонденции организована фельдъегерская служба (1796). В 1-й пол. 19 в. постепенно упразднена ямская повинность (окончательно в 1857). Почтовые станции (3,5 тыс. в 1836, 4 тыс. в 1900), назначением которых было обеспечение и почтовых, и пассажирских

перевозок, сдавались казной в аренду предпринимателям, а также содержались частными лицами за счёт платы за перевозки (с 1830-х гг., «вольные почты»).

Междунар. отправления до кон. 1860-х гг. производились преим. через Пруссию, затем непосредственно через почтовые учреждения стран назначения.

Почтовое дело в 1806 передано в ведение МВД, в составе которого действовали Гл. почтовое правление (1806–11), Почтовый деп-т (1811–19, 1868–80, 1881–84; в 1819–24 Почтовый деп-т подчинялся министру духовных дел и нар. просвещения), Гл. управление почт и телеграфов (1884–1917). Управление П. с. выделялось также в самостоят. ведомство – Гл. начальство над Почтовым деп-том (1824–65), [Министерство почт и телеграфов](#) (1865–68, 1880–81 и 1917). Создание общерос. системы П. с. позволило ввести пересылку денег по почте и доставку корреспонденции почтальонами, единый тариф на пересылку почтовых отправок (зависел от их массы и от расстояния, с 1843 – только от массы). Помимо простых писем в конвертах вводились новые виды корреспонденции: заказные (первоначально «страховые») письма (1800-е гг.), посылки с ценными вещами (1830), открытые письма, бандероли с образцами товаров, ценные пакеты, денежные узлы для звонкой монеты (все в 1871), корреспонденции с наложенным платежом (1888). В 1852 установлено казённое управление подпиской и доставкой периодич. печати (первоначально эти операции почтдиректоры и почтмейстеры осуществляли как частные предприниматели) (количество доставляемых по почте газет и журналов в 1874–1900 возросло с 38,1 млн. до 226,4 млн. экз., в 1913–37 – с 358 млн. до 5,72 млрд. экз., в 1953 достигло 8 млрд. экз.). В 1884–1993 управление гос. П. с., телеграфом и телефоном осуществляло одно центр. ведомство, местные учреждения П. с. стали предоставлять услуги пользования всеми этими видами связи. С 1889 учреждения почтово-телеграфного ведомства производили также операции сберегат. касс. В 1897 введены денежные безналичные переводы по почте и телеграфу.

С 1805 на некоторых почтовых станциях (163 к 1842) оживлённых почтовых трактов принималась и отправлялась корреспонденция, что положило начало распространению почтовых услуг в сельской местности. С 1870 в тех районах, которые не были охвачены П. с., мн. [земства](#) организовывали земские почтовые

службы для пересылки корреспонденции внутри уездов, а также для обмена ею с казённой почтой. Из 359 уездов, в которых были введены земства, земская почта существовала в 129 к 1880, в 243 к 1901. Наибольшее внимание почтовому делу уделяли земства на востоке Европ. России (в Вятской, Казанской, Пермской, Самарской, Уфимской губерниях), а также в Екатеринославской, Курской, Полтавской, Тамбовской и Харьковской губерниях. Мн. земства выпускали собств. почтовые марки, штемпельные конверты, маркированные почтовые карточки и бандероли. С кон. 19 в. сельские учреждения П. с. организовывались и казённым почтовым ведомством. В сельских районах, где не существовало ни земской, ни казённой почты, пересылка корреспонденции велась через [волостные правления](#). Первые гор. почты учреждены в С.-Петербурге (1833) и Москве (1845), к 1875 они действовали в 47 городах, затем были организованы повсеместно.



Архив М. В. Золотарёва
Перевозка почты на собаках в
Восточной Сибири. Фото. Нач.
20 в.

Качество почтовых услуг заметно повышалось с 1840-х гг. Введение штемпельных конвертов (с напечатанным Гос. гербом – знаком оплаты) для городских (1845) и междугородных (1848) писем, а затем почтовых марок (1858; в 1900 продано 312,9 млн. шт.) дало возможность организовать сбор корреспонденции вне почтовых контор – первоначально для этого использовались мелочные лавки, затем почтовые ящики (5,1 тыс. в 1874, 17 тыс. в 1900). За 19 в. сроки доставки корреспонденции на наиболее оживлённых междугородных

линиях сократились в 10 раз за счёт использования новых видов транспорта. Первая почтовая мор. пароходная линия связала С.-Петербург и Лондон (1827). Россия – одна из первых стран, организовавших ж.-д. почтовые перевозки (с 1837 на [Царскосельской железной дороге](#)); после строительства Николаевской ж. д. (сквозное движение открыто в 1851) введена сортировка корреспонденции во время транспортировки в спец. почтовых вагонах, что ещё более сократило сроки доставки писем (до 24 ч между С.-Петербургом и Москвой) и сделало почту более

доступной. Начаты почтовые перевозки пароходами по рекам (с 1855) и озёрам (с 1860). С нач. 20 в. используется автомобильный и воздушный транспорт. Развитие разл. видов почтовых перевозок привело к упразднению почтовых станций.



Архив М. В. Золотарёва
Сортировка почты в почтовом вагоне. Фото. Кон. 19 в.

Почтовые учреждения принимали и отправляли корреспонденцию в кон. 18 в. 1–2 раза в неделю, к нач. 20 в. – неск. раз в день. Быстро росло количество учреждений П. с. (0,5 тыс. в нач. 19 в., 0,75 тыс. к 1830, 1,7 тыс. к 1867, 4,4 тыс. в 1900, 12,8 тыс. в 1913, 40,8 тыс. в 1937, 52,3 тыс. в 1954, 85 тыс. в 1973).

Снижалась стоимость почтовых услуг, в России после организации ВПС был установлен единый междунар. тариф на пересылку

корреспонденции. С кон. 19 в. практически все

районы страны были охвачены регулярной П. с. Число почтовых отправок на 10 чел. в год возросло с 2 в 1840-х гг. до 50 в 1900 (до 610 в Германии, до 520 во Франции). В 1840-х гг. казённая корреспонденция в 8 раз превышала объём частной переписки, к кон. 19 в. составляла $\frac{1}{10}$ часть всего объёма корреспонденции. П. с. стала частью повседневной жизни населения.



Архив М. В. Золотарёва
Елец. Почтово-телеграфная контора. Фото. Нач. 20 в.

После Окт. революции 1917 почтовое дело вновь было полностью сосредоточено в руках государства. Им управляли Наркомат почт и телеграфов (РСФСР в 1917–23, СССР в 1923–32), Наркомат (с 1946 Мин-во) связи СССР (1932–91), Мин-во РСФСР по связи, информатике и космосу (1990–91). В 1927 начата механизация, в 1960-е гг. – автоматизация процессов обработки почты (в частности, в 1980-е гг. завершена автоматизация сортировки писем).

корреспонденции в узлах П. с. республиканских, краевых и областных центров). В 1929 введена гор. служебная почта (ГСП) для доставки корреспонденции крупным организациям, предприятиям и учреждениям, деятельность которых связана с большим объёмом почтовых отправок.

В Рос. Федерации объём почтовых отправок многократно упал. Увеличились сроки доставки корреспонденции, произошло возвращение к ручной сортировке почтовых отправок (с 2010 вновь применяются автоматизир. комплексы сортировки), однако повсеместная сеть учреждений П. с. была сохранена. Система управления П. с. неск. раз менялась: почта находилась в ведении Мин-ва связи РФ (1991–93), Федерального управления (с 1995 Федеральная служба, с 1996 Деп-т) П. с. при Мин-ве связи РФ (1993–97), Деп-та П. с. Гос. к-та РФ по связи и информатизации (1997–99), Гос. к-та РФ по телекоммуникациям (1999), Мин-ва РФ по связи и информатизации (1999–2004), Федерального агентства связи РФ (2004–13). Непосредственное управление гос. предприятиями и учреждениями П. с. с 2003 осуществляет ФГУП «Почта России», с 2013 функции гос. регулирования в сфере П. с. принадлежат Мин-ву связи и массовых коммуникаций РФ. С 1996 почтовые услуги (курьерская доставка почтовых отправок, пенсий и пособий, доставка посылок, распространение периодич. печати) предоставляют также частные компании.

Литература

Лит.: Министерство внутренних дел, 1802–1902. СПб., 1901. Прил. 2; Козловский И. П. Первые почты и первые почтмейстеры в Московском государстве: В 2 т. Варшава, 1913; Базилевич К. В. Земская почта в России (1865–1917). М., 1926; Виташевская М. Н. Старинная русская почта. М., 1962; Вигилев А. Н. История отечественной почты. 2-е изд. М., 1990; Кутьин В. А., Соловьева Т. А., Сориц А. Н. Санкт-Петербургский почтамт. СПб., 1997; Московский почтамт. М., 2001; Шамин С. М. Письма, грамотки, куранты: Первые регулярные почты в России // Родина. 2001. № 12; Марченков В. К., Мясников А. Л. Россия: История почтовой связи. СПб., 2002.