

*Біліченко В. В., д.т.н., проф.; Цимбал С. В., к.т.н., доц.;
Цимбал О. В.; Чумак В. Ю.*

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ПРИ ВПРОВАДЖЕНІ ЄДИНОГО ЕЛЕКТРОННОГО КВИТКА НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Вивчено основні проблеми перевезення пасажирів у громадському транспорті, зокрема перевезення пільгових верст населення. Проаналізовано проблеми, які виникли при впровадженні та роботі єдиного електронного квитка на громадському транспорті.

У містах, які першими ввели електронний квиток, виникли проблеми з його роботою. Незважаючи на всі проблемні моменти цього питання, основною причиною стала неготовність пасажирів міняти раніше напрацьовану багаторічну систему. А вже технічні несправності стали наслідком цього.

Після впровадження диференційованої системи оплати за проїзд у громадському транспорті з'явилося багато проблем та нарікань пасажирів. У тролейбусах кондуктори вже вільно використовують валідатори і вміють спокійно ліквідувати проблеми, які можуть виникати при роботі з цим пристроєм. А то водії маршруток не всі вміють ними користуватися. І це створює незручності, як для водіїв, так і для пасажирів.

Не залежно від міста, найбільше нарікань виникає через сферу транспорту та інфраструктуру, а саме: недотримання графіку руху, відсутність маршруток у ранні та вечірні години, проблеми з перевезенням пенсіонерів та інших пільговиків, небажання перевізників їздити на неприбуткових маршрутах. Порушення правил дорожнього руху, та правил висадки та посадки пасажирів.

Основні причини виникнення перерахованих нарікань – безвідповідальність водіїв маршрутних таксі, які в години «пік» намагаються заробити максимальні кошти, влаштувавши перегони з тролейбусами чи автобусами, а потім з'їжають з маршруту, оскільки вважають, що кожна поїздка у вечірній період приносить їм збитки через відсутність достатньої кількості пасажирів. Аналогічна система і з пільговиками. З одного боку, держава не компенсує вартість перевезення пільговиків, і перевізники возять їх задаремно. З іншого, відповідно, влада дивиться крізь пальці на недотримання закону з боку водіїв, оскільки компенсації дати не може. Так триває роками, у всіх містах України. Про перебування основних грошових оборотів в тіні та, відповідно, недопущення податків від перевізників і говорити не доводиться. Мало хто повірить, що людина буде виконувати напружену роботу за мінімальну зарплатню, на яку оформлені водії. Саме тому необхідно запровадити електронний квиток, так як, він дасть змогу побачити міській владі реальні доходи, а вона в свою чергу зможе достойно оплачувати працю водіїв.

Запровадження безготівкової оплати змінить систему: пасажир платитиме місту, а місто платитиме найнятому перевізнику. Платитимуть за кілометраж, а не за кількість перевезених пасажирів. Перевізники будуть зацікавлені їхати за графіком. Добре виконана робота – належна оплата. Поїздки не за графіком або взагалі невіїзд на маршрут – каратиметься штрафом.

Але це неєдина проблема власне розглянемо досвід міст, що запровадили безготівкову оплату проїзду. У Тернополі ті хто отримали «Соціальну карту тернополянина» та ті, хто придбали неперсоніфікований електронний гаманець оплачують проїзд по три гривні у

тролейбусі і чотири у маршрутці. Пасажири, які не мають картки або електронного гаманця оплачують проїзд по 4 гривні у троллейбусі і 5 гривень у маршрутці. Стосується це і пільгових категорій населення – пенсіонерів, учасників АТО, студентів та учнів, які не виготовили соціальну карту. Здавалося б, що все чудово, але «у бочці меду є ложка дьогтю», поповнення карток та неперсоніфікованих електронних квитків. По всьому місту діє тільки біля двох десятків пунктів, попри те, що вони розташовані біля зупинок, відповідальність за пункти поповнення поклали на продавців котрі і працюють в магазинах та місцях громадського харчування, що не зовсім зручно. І тільки п'ять у газетних кіосках. Та й не у всіх пунктах коректно працює термінал поповнення. А при несправності валідатора водій не має права здійснювати посадку нових пасажирів, а повинен довести тих, хто є у транспорті до кінцевої зупинки і замінити несправний апарат на працюючий, і тоді повертатися на маршрут. У тому числі, якщо водій не видав пасажиру квиток, то при контролі штрафуватимуть не його а, тільки пасажирів за безквитковий проїзд у двадцятикратному розмірі від вартості проїзду. Тому кожен повинен контролювати та вимагати квиток при його невидачі.

Непотрібно забувати, що автоматизовану систему оплати проїзду та обліку пасажирів запровадили для того, щоб вилучити з обігу у громадському транспорті готівку, що в деякій мірі повинно було б зменшити кількість крадіжок. Навіть при повному технічному забезпеченні люди не бажатимуть користуватись єдиним електронним квитком. Люди не поспішали користуватися нею, а оплачували проїзд готівкою. Із підвищенням тарифу, пасажирів, які почали користуватися електронними квитками стало більше, але й залишається чимало тих, хто платить готівкою, навіть, якщо це дорожче. Доказом цього стало закінчення разових квитків у терміналах Києва, Тернополя та Харкова. Це говорить лише про те, що люди побоюються через безпеку персональних даних. Хоча випадків крадіжки персональних даних через єдиний електронний квиток поки що не зафіксовано. Тому необхідно розглядати програми із захисту від можливих атак та проявів шахрайства.

У Львові вперше розпочали використовувати QR-код. Пасажир мав змогу оплатити проїзд просканувавши його. Сам процес сканування викликає масу незручностей, як і пред'явлення квитка у електронному вигляді. Так як квиток на проїзд приходиться на телефон протягом трьох–п'яти хвилин, то цей факт заставляє пасажирів хвилюватись, чи справді відбулась оплата за проїзд і чи не отримає він штраф за безквитковий проїзд.

Низка запитань залишається до оформлення та поповнення різноманітних варіантів проїзних квитків, що планується здійснювати зокрема через кабінет пасажирів на відповідному сайті та через електронні термінали поповнення. В той же час соціальна картка не дає права пенсіонерам в необмеженій кількості одночасно користуватися маршрутками. Як і раніше, у маршрутці одночасно можуть їхати не більше трьох пенсіонерів. Персоніфікованим електронним квитком також не можна оплатити проїзд когось із рідних.

Коли заходить мова про «рух до Європи» то непотрібно вигадувати велосипед, бо у всіх європейських країнах принципи перевезень давно розроблені і діють. У пасажирів – це один універсальний квиток на всі види міського транспорту. Вартість проїзду на всі види транспорту однакова для певної тарифної зони. Існують разові, одноденні, тижневі та місячні квитки. Чим триваліший термін дії квитка, тим менша вартість однієї умовної поїздки. Тому, якщо в місто приїхав турист і їде лише кілька раз на день, то він заплатить дорожче, а житель придбає тижневий чи місячний квиток і їздитиме в межах своїх потреб, і бажань протягом терміну дії квитка.

В Європі квитки/картки купуються в автоматах, або в кіосках. Водій не пов'язаний з грішми, а відповідно, нема факторів, що можуть відвернути його увагу від виконання своєї

роботи. Це дозволяє дотримуватися графіку руху, який контролюється GPS-системою, тобто забезпечується те, що необхідне пасажиру.

Контролером і наставником по факту являється ЄБРР. Банк ретельно слідкує, щоб скеровані кошти пішли за призначенням, а не так, як це у нас буває. Винаймається представник консалтингової фірми, який заробляє достатньо, щоб не цікавитися значенням слова «відкат». Він постійно присутній при реалізації проекту та контролює його хід і відповідність робіт умовам договору. Крім цього, тендери на виконання робіт проводяться за міжнародними правилами і жодні нюанси нашого законодавства там не діють.

По проведеному дослідженні, на нашу думку, в першу чергу, необхідно розробити фінансову модель транспортної системи, куди включаються, як муніципальний так і приватний транспорт.

Основою кваліфікованої, професійної розробки такої моделі повинна полягати у визначенні ціни квитка з врахуванням того, що тіньова частина виведеться на світло і підлягатиме оподаткуванню. Якою повинна бути заробітна плата, щоб водії із задоволенням йшли на роботу? Які доходи отримує перевізник і які реальні грошові обороти в транспортній сфері взагалі? Скільки в дійсності є пільговиків і які грошові компенсації потрібні для їх перевезення? Ми повинні отримати відповідь, а скільки ж коштуватиме впровадження цієї системи та які джерела фінансування можна залучити, окрім бюджетних чи кредитних.

Список літературних джерел

1. Вінницькі депутати змінили порядок залучення інвестицій, додали години для гуртків у школах та схвалили передачу місту 5 подарованих автобусів. – Назва з екрану. Режим доступу: <http://www.vmr.gov.ua/Lists/CityNews/ShowNews.aspx?ID=744>
2. Електронний квиток. Дизайн вже є, а коли з'явиться у Вінниці – невідомо. – Назва з екрану. Режим доступу: <https://vn.20minut.ua/DTP/elektronniy-kvitok-dizayn-vzhe-e-a-koli-zyavitsya-u-vinnitsi--nevidomo-10659135.html>
3. У Києві впроваджують Е-квиток: як будемо платити за проїзд. – Назва з екрану. Режим доступу: <https://kiev-ukr.segodnya.ua/ktransport/v-kieve-vnedryayut-e-bilet-kak-budem-platit-za-proezd-1097962.html>
4. Харків відсьогодні переходить на єдиний електронний квиток у транспорті. – Назва з екрану. Режим доступу: <https://economics.unian.ua/transport/2273111-harkiv-vidsogodni-perehodit-na-ediniy-elektronniy-kvitok-u-transporti-foto.html>
5. Електронний квиток: проблеми і вирішення. – Назва з екрану. Режим доступу: <http://zz.te.ua/elektronnyj-kvytok-problemy-i-vyrishennya/>

Біліченко Віктор Вікторович – д.т.н., професор, завідувач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет

Цимбал Сергій Володимирович – к.т.н., доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет

Цимбал Ольга Василівна – інженер кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет

Чумак Василь Юрійович – студент факультету машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет