

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ БЕЗГОТІВКОВОЇ ОПЛАТИ ПРОЇЗДУ В МІСЬКОМУ ПАСАЖИРСЬКОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ В М. ПАВЛОГРАД

Гончаров Д.Р., викладач спеціальних дисциплін, Відокремлений структурний підрозділ «Павлоградський фаховий коледж» Національного технічного університету «Дніпровська політехніка», e-mail: goncharov@pkntudp.ukr.education

Перехід на безготівкову оплату проїзду в міському пасажирському транспорті не просто сучасний тренд, а необхідний крок для розвитку міської пасажирської інфраструктури, зважаючи на великий рівень діджиталізації суспільства. При всій складності та великій вартості можливого переходу, ця система має значні переваги над традиційною паперово-квитковою системою оплати проїзду в міському пасажирському транспорті. В м. Павлоград існує лише один, автомобільний, вид міського пасажирського транспорту загального користування, що дає змогу зосередитися на його технічному вдосконаленні та підвищенні комфорту.

Зараз в Україні існує система безготівкової оплати проїзду АСООП (автоматизована система обліку оплати проїзду) [1], яка представлена програмно-технічним комплексом для здійснення обліку наданих транспортних послуг. Реєстрація проїзду відбувається за допомогою пристрою для реєстрації – валідатора, шляхом прикладання та сканування спеціальних проїзних документів. Існують різні види інтегрування даної системи проїзду в міські пасажирські перевезення, а саме впровадження різноманітних, індивідуальних тарифних пакетів, які містять різну кількість передплачених транспортних послуг та вартість.

Найпопулярнішим інтегруванням даної системи безготівкової оплати проїзду є створення системи «єдиного транспортного квитка», для об'єднання різних видів транспорту в 1 універсальну систему. Функціонування в м. Павлоград лише одного виду міського пасажирського транспорту загального користування унеможливило використання «системи єдиного транспортного квитка», оскільки суперечить принципам даної системи безготівкової оплати проїзду. На деяких міських маршрутах Павлограду вже встановлені валідатори першого покоління, які налаштовані на зчитування карток тільки пільгового проїзду та у кількості 15 поїздок на місяць по одному пільговому документу, що робить дану систему досить вузькоспеціалізованою.

В м. Павлоград на сьогоднішній день функціонують 18 пасажирських маршрутів, якими управляють 4 різних підприємства, що робить перехід на безготівкову оплату проїзду більш зручним і дає змогу поступового впровадження необхідних технологій на різних маршрутах.

Оптимальною реалізацією безготівкової оплати проїзду для м. Павлоград, є суттєве спрощення АСООП, шляхом можливого використання сучасних валідаторів CUBE [2] у поєднанні з принтером, яка буде надавати змогу безготівкової оплати проїзду лише шляхом використання банківських та пільгових карт або використанням мобільного телефону з технологією NFC. Процес оплати простий: прикладаємо карту або смартфон до валідатора та кошти списуються з рахунку. До даної системи не зайвим буде додати монітор, який слід встановити на робочому місці водія. Він дозволить більш зручно контролювати кількість куплених квитків відносно пасажирів, які фактично зайшли в автобус. Для контролю проходження оплати за проїзд слід підключити повідомлення про оплату проїзду в мобільному банкінгу, якщо ж у пасажирів не має доступу до мобільного банкінгу то підтвердженням плати проїзду має бути повторне прикладання банківської картки до валідатору та відкриття вікна про історію оплати, яка здійснювалася даною карткою.

Від використання подібної системи безготівкової оплати проїзду, для різних учасників пасажирського транспортного процесу, можуть бути зовсім різні переваги. Основними перевагами для міста можна виділити: збільшення прозорості в оплаті проїзду, збір даних про пасажиропотоки для оптимізації маршрутів та можливість впровадження та нормальної реалізації різноманітних пільгових програм. Для пасажирів перевагами будуть: зручність та швидкість оплати, адже це цілком залишить в минулому пошук дрібних купюр або монет, особливо в поспіху. Оснастивши автобуси не одним, а двома валідаторами, зменшаться черги у години пік, що звісно підвищить рівень комфорту наданих послуг. Попри незаперечні переваги для міста та пасажирів, більш значущими є зміни в організації та плануванні міських автомобільних перевезень для автотранспортних підприємств.

Серед переваг організаторів пасажирських маршрутів, можна виділити: припинення обліку готівки, що збирається кондукторами, унеможлививши людську помилку; припинення шахрайства серед водіїв; зменшення витрат на друк квитків;

Незважаючи на перспективи майбутнього, ми стикаємося з викликами сьогодення. Зазвичай для стрімкого переходу на безготівкову оплату проїзду необхідні суттєві інвестиції у обладнання, програмне забезпечення та навчання персоналу роботі з новинками. Суттєво впливає на зміни спротив частини населення, тому що деякі люди не готові до змін і будуть до останнього віддавати перевагу готівковим розрахункам. Тому правильним має стати рішення про тимчасове залишення готівкової оплати проїзду, поки суспільство буде звикати до нововведень.

Беручи приклад з міст, які вже перейшли на безготівкову оплату проїзду, можемо сподіватися на зростання популярності безготівкової оплати міських пасажирських перевезень, що в майбутньому зробить транспортну систему міських пасажирських перевезень більш ефективною та прозорою, а також сприятиме розвитку м. Павлоград.

Перелік використаної літератури

1. ЗАКОН УКРАЇНИ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» 2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1812-19#Text>
2. Опис обладнання CUBE. URL: <https://symboltransport.com/equipment/>

УДК 656.2

ПИТАННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЕКОЛОГІЧНО БЕЗПЕЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент, Український державний університет залізничного транспорту, e-mail: gritsenkonatal@gmail.com

Одним із найважливіших елементів сучасної транспортної політики є положення про те, що транспорт має відповідати цілям сталого розвитку, необхідності мінімізувати його шкідливий вплив на довкілля та здоров'я населення.

Наша країна має добре розвинену транспортну систему, зростають обсяги пасажирських і вантажних перевезень. Парк автомобільного транспорту налічує понад 3,1 млн одиниць, з них 82% легкових автомобілів, 14% вантажівок і 4% автобусів. Порівняна траєкторія зростання загальної кількості рухомого складу очевидна не тільки в нашій країні, а і в інших країнах світу [1].

Значний вплив транспортного сектору країни на навколишнє середовище викликає серйозне занепокоєння, оскільки негативно впливає на природні території та здоров'я населення. Для вирішення цієї проблеми необхідна комплексна стратегія екологічно стійкого транспорту. Загалом можна виділити основні негативні моменти, які потребують