

## **«ФАЙНА КАРТА» - ТЕРНОПІЛЬСЬКЕ НОВОВВЕДЕННЯ У СФЕРІ ПОСЛУГ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Роль міського пасажирського транспорту в житті сучасного міста важко переоцінити, адже нормальна діяльність міських суб'єктів господарювання та комфортне життя населення неможливі без забезпечення якісними транспортними послугами. Актуальність даного питання обумовлена соціальною значущістю громадського транспорту, наявністю значного числа збиткових підприємств цього профілю, їх недостатнім фінансуванням державою, низьким коефіцієнтом оновлення рухомого складу, великою кількістю пільгових пасажирів, що призводить до зниження якості послуг міського пасажирського транспорту та рівня безпеки перевезень [2].

Аналізом проблем транспортного забезпечення займалися такі науковці: Гнедіна К.В., Ставничий Ю.А., Кайлюк С. М., Криштопець І. М., Колесникова Н. М., Романченко В. О., Шимко О. В., Павловська А. А., Царенко О. В.

Громадський транспорт — мережа пасажирського транспорту, яка обслуговує широкий загал на противагу приватному транспорту, наприклад, приватним автомобілям або автомобілям на прокат. За рідкісним винятком, послуги громадського транспорту надаються за певну плату через придбання спеціалізованих одноразових (на одну поїздку) квитків або проїзних (проїзних документів, карток) на визначений термін (1 місяць, 3 місяці, 6 місяців, рік).

Громадським транспортом є автобус, тролейбус, метро, трамвай, легкорейковий транспорт, приміські потяги, пороми, водні таксі, монорейки [1].

Для міста Тернополя питання забезпечення громадським транспортом є досить актуальним, оскільки за останній час у нашому місті було здійснено досить багато реформ у цій сфері.

2 січня 2018 у Тернополі почав діяти диференційований тариф на проїзд у громадському транспорті. Були введені skretch-картки як спосіб оплати проїзду в громадському транспорті. Дане нововведення називають «Картою тернополянина», або ж «Файна карта». Крім того, громадяни тепер мають право користуватися електронним квитком [3].

Соціальна «Картка тернополянина» діє на всіх видах міського пасажирського транспорту загального користування (автобус, тролейбус). Перед тим як використовувати транспортну карту, користувачеві необхідно поповнити баланс карти. Для пасажирів, які придбали електронний квиток чи «Картку тернополянина», вартість поїздки не змінилася і залишилася на рівні 4 гривні у маршрутному автобусі і 3 гривні у тролейбусі. Для всіх інших, хто хоче просто розрахуватися готівкою, тариф відповідно складатиме 5 і 4 гривень.

Дана реформа має свої як позитивні, так і негативні аспекти. Завдяки розрахунку skretch - картками, власник транспортної фірми, будь то державної чи приватної форми власності, буде повністю контролювати надходження плати

за перевезення пасажирів, а отже водії не будуть мати доступу до готівки. Тобто дана система забезпечує прозорість та керованість.

Для зручності у виготовленні було створено спеціальний сайт в інтернеті. На цьому сайті наявна вся інформація про нововведення, а також можна зареєструватися онлайн і через 25 днів отримати свою «Картку тернополянина» у оператора електронних систем [3].

Втім, навіть попри тривалий час для підготовки до реалізації задуму, далеко не все вийшло гладко. В соцмережах тернополяни почали скаржитися, що десь не працював валідатор, а отже пасажирам навіть за наявності картки довелося платити за проїзд 5 грн замість 4. У декого за одну поїздку валідатор зняв чомусь не 4, а одразу 16 грн, у когось – 9. Люди звернулися із заявою до структури, яка обслуговує систему, аби повернули кошти. Водії маршруток скаржаться, що валідатори подекуди «зависають». У зв'язку з введенням в дію «Картки тернополянина» студентські квитки державного зразка не діють. Для проїзду в міському електротранспорті треба мати картку тернопільського студента. Особисто я стала свідком того, як пенсіонери скаржились на дану систему. У багатьох з них при оплаті проїзду не працював чіп, тому людям доводилося розраховуватись готівкою і платити повну вартість. У місці видачі карток їм пояснювали це доволі різними причинами: комусь сказали, що в нього можливо немає тернопільської прописки, а декому – як технічну несправність. У такому випадку, картки забирали для виправлення неполадок і повертали через три дні. І знову ж таки, цих три дні пенсіонери змушені платити повну вартість проїзду у громадському транспорті.

Більшим попитом почали користуватися електронні квитки, ніж «Картка тернополянина». Бум саме на електронні квитки, а не «Картку тернополянина» спричинило те, що обидві картки мають аналогічні функції. Ось тільки «Картка тернополянин» коштує 57 грн і для її виготовлення ще потрібно подавати документи у Центр надання адміністративних послуг, в управління соціальної політики міської ради чи до оператора електронних систем міста, а потім чекати на видачу. Вона є іменною, видається лише особам, які проживають чи офіційно працюють в Тернополі. Натомість електронний квиток вартує лише 20 грн., отримується миттєво в кіоску на зупинці. «Картка тернополянина» викликала чимало критики у самих тернополян. Зокрема, жителі міста не зрозуміли, чому її не можна поповнювати через банк або інтернет-банкінг, люди не сприйняли застосування адмінресурсу і тиску, під яким опинилися працівники підконтрольних мерії закладів, які змушені були «добровільно-примусово» таки купувати. Багатьом залишилась незрозумілою її вартість, яка викликала підозри щодо присутності корупційної складової.

Підводячи підсумок, безперечно ватро зазначити про позитивні зміни у сфері транспортного обслуговування міста Тернополя. Введення системи оплати skretch-картками є новим не тільки для нашого міста, а й для країни в цілому (оскільки дана система тільки починає функціонувати в деяких містах). На даному етапі, існує велика кількість проблем даної реформи, але для всього потрібен час. Необхідно звернути увагу на технічне оснащення оплати проїзду та налагодження злагодженої роботи всієї системи транспортного обслуговування. Стратегія розвитку міського пасажирського транспорту

повинна бути спрямована на досягнення високої економічної, соціальної ефективності роботи вітчизняних транспортних підприємств та забезпечення екологічної безпеки міст.

#### **Список використаних джерел:**

1. Громадський транспорт. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Громадський\\_транспорт](https://uk.wikipedia.org/wiki/Громадський_транспорт).
2. Проблеми та перспективи розвитку міського пасажирського транспорту. Є. М. Кайлюк, І. М. Криштопець [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://eprints.kname.edu.ua/32553/1/88.pdf>.
3. Файна карта. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://fauna-karta.te.ua>