

ОБЩЕСТВО

ТРАНСПОРТ

PayPass, брутто-контракты и авансовые платежи

Какие перемены ждут систему общественного транспорта Перми

СЕРГЕЙ ЗОРИН

С 3 июля в электротранспорте Перми доступна оплата проезда банковской картой. На минувшей неделе власти Перми и Пермского края презентовали систему бесконтактного способа оплаты проезда в городских трамваях и троллейбусах. Пока она запущена в тестовом формате и при удачном исходе эксперимента будет распространена на весь край. Эксперты отмечают, что это закономерная часть общей модернизации системы общественного транспорта, в результате которой Пермь может стать самой передовой территорией.

Для оплаты проезда банковской картой или электронным устройством необходимо будет приложить карту либо устройство к валидатору и удерживать до момента выхода из терминала билета, подтверждающего оплату проезда. При этом со счёта спишется сумма, равная стоимости одной поездки, — 20 руб. PIN-код при этом вводить не требуется. На время тестирования багаж бесконтактной картой оплачивать будет нельзя. Оплатить проезд бесконтактной банковской картой или электронным устройством можно будет неограниченное количество раз.

Систему оплаты картой презентовали губернатору Пермского края Максиму Решетникову и главе Перми Дмитрию Самойлову. Также участие в тестировании системы приняли представители МУП «Пермгорэлектротранс» и ПАО Сбербанк.

Отметим, что в апреле 2018 года аналогичную систему оплаты запустили в Екатеринбурге — также в тестовом режиме. В других регионах — соседях Прикамья бесконтактные расчёты возможны только с помощью карты для оплаты проезда, которая приобретается отдельно.

Возможность платить за проезд банковской картой вводится в тестовом режиме. Он рассчитан на 250 тыс. транзакций и, как ожидается, продлится несколько месяцев. Подойдёт любая карта, поддерживающая технологию бесконтактных платежей PayPass или PayWave. Платить можно с помощью смартфона с интерфейсом NFC. Если результаты тестирования признают успешными, бесконтактный способ оплаты внедрят в автобусах, после чего транслируют этот опыт на весь Пермский край.

Развитие общественного транспорта остаётся в числе ключевых приоритетов краевых властей наравне с медициной и образованием, отметил во время презентации Максим Решетников: «Это «не рыночная услуга, как у нас в последнее время было принято считать, а общественная. Если мы не будем развивать общественный транспорт, то не сможем обеспечить для людей доступность медицинской помощи, образовательных услуг и многое другое».

Губернатор отметил, что Пермский край планирует пойти дальше и сегодня анализирует возможность оплаты проезда с использованием технологии персональной идентификации. Система будет опознавать лица пассажиров. Разумеется, с согласия самого пассажира.

Кроме того, одним из первых изменений в системе оплаты общественного транспорта станет создание нового тарифного меню. Оно будет учитывать частоту использования жителями общественного транспорта и возможность покупки времени пользования автобусами, трамваями и троллейбусами.



36, 60 и 62, у которых в этом году заканчивается срок договора. Также обсуждается возможность перевести на новую схему ещё шесть маршрутов, перевозчики которых представили поддельные документы о соответствии автобусов экологическому классу, сообщили в городском

Существенной проблемой может стать тариф на проезд, который в Перми до сих пор остаётся одним из самых низких среди городов-миллионников, считает эксперт. Ниже только в Новосибирске — 19 руб. В Красноярске и Омске — 22 руб., в Самаре и Казани — 25 руб., в Екатеринбурге и Нижнем Новгороде — 28 руб.

Кроме того, не определено, как именно перевозчику будут платить за работу. Предпринимателям нужны оборотные средства, которых они могут лишиться, если деньги за проезд будут направляемые поступать в городской бюджет. Этот вопрос могла бы решить система авансовых платежей. «В любом случае придётся договариваться с игроками рынка, эти изменения не получится провести чисто административными методами», — отметил Михаил Якимов.

Генеральный директор ООО «МегаГрупп» (обслуживает маршрут №20) Валерий Ротман считает, что оплата проезда банковской картой и новая модель закупки транспортных услуг «хороши со всех сторон». «Мы готовы внедрить на своих маршрутах оплату картой, как это предлагает город. Мы сами ещё два года назад хотели сделать это, даже подписали договор со Сбербанком. Но тогда из-за реструктуризации в банке довести дело до конца не удалось», — рассказал перевозчик.

В свою очередь он согласен с тем, что нужна система авансовых платежей, и убеждён, что она будет работать только при соблюдении всеми сторонами договорных обязательств, что сейчас происходит не всегда.

Валерий Ротман также отмечает, что, если вопрос с тарифом будет решён, он не видит препятствий для успешной реализации анонсированных перемен в отрасли. По его словам, в этом случае Пермь может стать одним из самых передовых городов России в плане организации системы работы общественного транспорта.

Пермский край анализирует возможность оплаты проезда с использованием технологии персональной идентификации. Система будет опознавать лица пассажиров

Дмитрий Самойлов сообщил также о намерении в течение ближайших полутора лет пересмотреть маршрутную сеть. Максим Решетников пообещал городу поддержку краевых властей в обновлении и модернизации подвижного состава. При этом, по их словам, власти продолжают обсуждать целесообразность создания муниципального автопарка.

«То, что мы сегодня видели, — это логичный шаг к повышению удобства пользования общественным транспортом для горожан, гостей города с точки зрения оплаты проезда, — заявил Дмитрий Самойлов. — Электротранспорт остаётся приоритетом для городских властей. Вместе с тем мы продолжим развивать автобусную маршрутную сеть. До конца этого года планируем переходить на организацию конкурсных процедур среди перевозчиков, условия которых подразумевают непосредственную оплату транспортных услуг».

Речь идёт о том, чтобы закупать у перевозчиков определённый объём автобусов (так называемые брутто-контракты), по которым они осуществляют движение своих автобусов по существующей маршрутной сети. При этом вся выручка от продажи билетов уходит в городской бюджет.

До конца года такие контракты будут разыграны на четырёх маршрутах: №3,

департаменте дорог и транспорта. Это №4, 14, 27, 42, 63 и 75. Полный переход на такой формат завершится в 2020 году, по мере истечения действующих контрактов с перевозчиками.

Опрошенные эксперты в целом позитивно оценивают анонсированные нововведения, однако предупреждают о сложностях, с которыми можно столкнуться при их реализации. Как отмечает профессор кафедры организации и безопасности движения Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) Михаил Якимов, билет со сроком действия 40 минут (на электротранспорте) и возможность пересадки — это само по себе достижение, качественный прорыв в системе городского пассажирского транспорта общего пользования в Перми. «Использование в этой системе банковских продуктов существенно расширяет круг пользователей таких билетов. Разработка и внедрение билетного меню с разными условиями пользования, конечно, имеет смысл и является непременным атрибутом современного города», — говорит эксперт.

Система брутто-контрактов, по его словам, имеет свои плюсы и минусы. Однако ему не известен ни один муниципалитет, который бы полностью перешёл на такую систему.