

УНИВЕРСАЛЬНА И ЭФФЕКТИВНА



Автоматизация пассажирских перевозок исключит ручной труд, вычислит «зайцев» и сэкономит средства.

Идея создания комплексных информационных систем управления для наземного городского пассажирского транспорта, похоже, начинает обретать реальность. Недавно структурное подразделение ООО «НТЦ–измеритель» компании «ШТРИХ–М» запустило пилотный проект комплексной информационной системы управления наземным городским пассажирским транспортом Санкт–Петербурга.

Инновационная технология включает в себя аппарат по продаже разовых проездных билетов, систему электронной оплаты проезда с возможностью принимать оплату с помощью банковских бесконтактных карт и QR–кодов, что означает быстрый отклик, а также датчики подсчета пассажиропотока и систему информирования пассажиров. В итоге система объединяет бортовой компьютер, установленный в транспортном средстве, и терминалы оплаты, которые в свою очередь находятся в единой компьютерной сети и в режиме онлайн связаны с сервером процессинг–клирингового центра.

– С точки зрения исключения ручного труда, используемого до сих пор в ряде автотранспортных предприятий, тема автоматизации транспорта очень актуальна, – отмечает заместитель генерального директора компании «ШТРИХ–М» по автоматизации транспорта Валентина Усачева, вернувшаяся недавно из Северной столицы, где идут тестовые испытания системы. – Речь идет о кондукторах, многие из которых после повсеместного внедрения системы смогут переквалифицироваться в контролеры. Сегодня фонд заработной платы кондукторов в Санкт–Петербурге составляет порядка 20–25% от оборота транспортного перевозчика. При этом одним кондуктором на одном транспортном средстве не обойтись, так как оно работает с четырех утра и до часа ночи. Перевод же кондукторов в контролеры позволит создать отдельную службу, которой в помощь будут предоставлены инновационные технологии и оборудование. Таким образом, ежегодный экономический эффект для транспортной системы Санкт–Петербурга составит 1,8 млрд руб. Не менее важно и то, что появится реальная возможность в режиме онлайн получать информацию о количестве «зайцев» в конкретном транспортном средстве и предпринимать срочные профилактические меры.

– Пассажиры делятся на три категории, – рассуждает Валентина Усачева. – Первая категория – те, кто никогда не оплачивал и не будет оплачивать проезд, что бы мы ни установили: турникеты или датчики подсчета пассажиров. Не изменит ситуацию и присутствие кондуктора. Даже в метрополитене, где, казалось бы, одни заслоны, все равно «заячий» процент есть. Другая категория – те, кто всегда платили, платят и будут платить. Вне зависимости от того, есть там заслон или нет. Их так воспитали, и

принципы не позволяют проехать с нарушением правил. Имеет место моральный кодекс: мне оказали услугу, меня провезли, я обязан заплатить за эту услугу, так как понимаю, что водитель должен получать зарплату, что транспортное средство должно быть на ходу, а для этого нужна современная надежная ремонтная и профилактическая база, что транспорт должен развиваться и совершенствоваться.

Есть еще и третья категория пассажиров, находящаяся, так сказать, между первой и второй. Как считает Валентина Усачева, именно с этой категорией необходимо плотно работать, чтобы все же склонить ее к оплате проезда. Для таких пассажиров используется голосовая информация с тщательно продуманными специалистами–психологами фразами, где как раз и идет речь о применении всевозможных гаджетов для оплаты проезда. Расчет на молодежь, которой интересно пользоваться инновационными технологиями, которые сегодня используются в пилотном проекте в Санкт–Петербурге. Конечно, от всех «зайцев» избавиться никогда не удастся. Порядка 5–7% безбилетников – явление в принципе нормальное. Тем не менее благодаря внедряемым инновациям сократить их численность шансы есть.

Автоматизированные системы безналичной оплаты проезда постоянно совершенствуются в соответствии с требованиями прогресса. Сегодня пассажир, оплачивая свой проезд, может воспользоваться как обычным мобильным телефоном или смартфоном, так и банковскими бесконтактными картами PayPass, PayWave. Принцип действия системы в сущности прост, если, как говорится, его разъяснить «на пальцах». Это и попыталась сделать наша собеседница.

Для оплаты проезда с помощью бесконтактных банковских карт достаточно поднести карту к терминалу оплаты, и через 500 миллисекунд на терминале появится надпись «Оплачено». Правда, как было отмечено, если карта не находится в стоп–листе банка и не заблокирована. Если все в порядке, то, совершив процедуру считывания, терминал оплаты передает данные в банковский процессинговый центр для списания денег в пользу транспортного перевозчика. Оплату проезда с помощью мобильного телефона можно произвести несколькими способами.

– На смартфон можно скачать некое приложение, с помощью которого оплачивать свой проезд в наземном городском общественном транспорте, – поясняет Валентина Усачева. – Нечто похожее представляет собой приложение «Парковки», при заходе в которое определяются ее зона и параметры, за что со счета списывается энная сумма. Если к смартфону, поддерживающему NFC–технологии, что означает «ближняя бесконтактная связь», привязана банковская карта, то эта сумма может быть списана с нее, а телефон при этом будет выполнять функцию банковской карты.

Если же пассажир желает произвести оплату с помощью QR–кода, он так же, воспользовавшись соответствующим приложением, указывает нужный маршрут. В ответ на отправленный запрос на смартфон из процессингового центра приходит ответ в виде такого кода. Пассажир подносит его к считывателю терминала оплаты и оплачивает свой проезд. Все это очень экономит время во время посадки. Кстати, временные издержки сокращаются и за счет отсутствия турникетов, а также установки в транспортном средстве нескольких считывающих устройств. Благодаря такой оперативности каждое транспортное средство получает возможность сделать еще один рейс. Соответственно, численность перевезенных пассажиров возрастает, что положительно влияет на доходность перевозчика.

По отдельности составляющие системы, внедряемой на общественном городском наземном транспорте компанией «ШТРИХ–М», работают уже десять лет. Они пользуются спросом, позволяют автоматизировать работу транспортного перевозчика и

получать экономический эффект от их внедрения. К примеру, бескондукторная система безналичной оплаты проезда впервые была внедрена в Коломне, а комплексное инновационное решение, подобное тому, что сейчас обкатывается в Санкт–Петербурге, дебютировало в Липецке. Сначала системой были оснащены 350 транспортных средств муниципальных транспортных предприятий. Затем добавились частные перевозчики, и в общей сложности инновационной автоматизированной системой сегодня оснащены порядка 800 транспортных средств. На очереди вся Липецкая область. Работают бескондукторные системы безналичной оплаты проезда в Вологде, Нижневартовске, Набережных Челнах. Внедряется система и в 30 городах Московской области.

Валерий БУДУМЯН

[Электронный ресурс]. - Режим доступа:

<http://transportrussia.ru/item/3477-universalna-i-effektivna.html>