

Плати, если найдёшь!

С 15 сентября 2018 года во всем общественном транспорте в Воронеже, помимо маршрутов в пригороды и аэропорт, должна быть доступна функция безналичной оплаты проезда. За первый месяц жители Воронежа отправили в администрацию города не один десяток писем с жалобами на отсутствующие или неработающие терминалы. Поэтому мы решили провести исследование на тему «Наличие и функционирование терминалов безналичной оплаты в общественном транспорте г. Воронежа».

Текст: Юрий РОДИОНОВ,
Александр СОТНИКОВ
студенты II курса исторического факультета ВГУ

После консультации с «Городом и Транспортом» мы приступили к составлению программы исследования, конструированию выборки и сбору волонтеров. С 22 по 26 октября — с несколькими добровольцами и сотрудниками МБУ ЦОДД собирали данные о том, насколько реальна оплата картой в общественном транспорте. В общей сложности мы проверили 84 маршрута, то есть 700 единиц транспорта.

Если говорить о ситуации в целом, то с уверенностью можно утверждать, что десятки отправленных горожанами жалоб сделали своё дело — более 90 % водителей предоставляли терминал для безналичной оплаты проезда. Если вы всё ещё сталкиваетесь с проблемой оплаты по карте, фиксируйте госномер транспортного средства, номер маршрута и смело отправляйте жалобу в администрацию.

Но есть ещё одна существенная проблема, которая может помешать горожанам воспользоваться системой безналичного расчёта — расположение терминала в общественном транспорте. К сожалению, ни законодатели в лице городской думы, ни исполнители в лице управления транспорта не позаботились о том, чтобы законодательно закрепить правила установки терминала в общественном транспорте. Как итог, мы имеем ситуацию, когда столь необходимый терминал может быть расположен за стенкой, на сиденье, на «торпедке», в «бардачке» и даже под ногами у водителя! И, если



в общественном транспорте большой вместимости проблема, можно сказать, отсутствует, а в транспорте средней вместимости, за редким исключением, является не критичной, то в микроавтобусах дела обстоят весьма плачевно. Особенно это касается микроавтобусов старого образца — Ford, Peugeot, Citroën. Здесь терминал никогда не располагался на доступной пассажирской площадке. Чуть лучше дела обстоят в новых ГАЗ Next. В них терминал, как правило, располагается у входа на поручне или же на «торпедке».

В ходе исследования мы фиксировали самые разнообразные способы хранения терминалов. Самый распространённый вариант — на переднем сидении под тряпочкой. Видимо, таким

образом водители заботятся, чтобы им (терминалам) не было холодно. Следующими по списку идут способы хранения в «бардачке» или на «торпедке». В таком случае не следует надеяться на порядочность водителя, который сам любезно предоставит вам терминал — вы не получите доступ к терминалу до тех пор, пока не потребуете этого. По нашему мнению, хранение терминалов безналичной оплаты в «бардачках» транспортных средств является серьёзной проблемой. Подобным образом водители пытаются свести к минимуму оплату проезда в безналичной форме для увеличения своего неофициального дохода. Несмотря на то, что терминалы отсутствуют или не рабо-

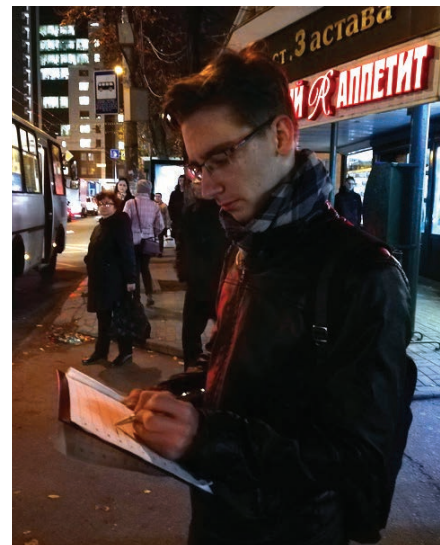


тают меньше, чем в 10 % от общего числа проверенного нами транспорта, нельзя сказать, что проблемы с безналичной оплатой в нашем городе решены. Из-за описанного выше способа их хранения, у людей зачастую нет полноценного доступа к ним. Многие пассажиры, заходя в транспорт и, не имея возможности без лишних вопросов или просьб совершить безналичную оплату, вынуждены использовать наличные деньги из-за нежелания контактировать с водителем, спрашивая о терминале, из-за других спешащих пассажиров, которые, заходя в маршрутку, толкаются и не дают возможности задать данный вопрос или из-за боязни хамской реакции, возможной со стороны водителя транспортного

средства. Выходом из сложившейся ситуации, по нашему мнению, является разработка технического регламента по установке терминалов в общественном транспорте.

Однако в нём не было бы необходимости, если бы водители целенаправленно не пытались избежать оплаты проезда по карте. По словам сотрудников ЦОДД, водители с самого начала были не рады введению такой функции. Но чем же это объясняется? На самом деле, всё весьма просто. Ни для кого не секрет, что основной доход водителей формируется после того, как в конце дня они сдают фиксированную норму в транспортную компанию, а всё сверх неё оставляют себе. Однако совершить подобную процедуру со средствами, которые поступают непосредственно на счета транспортной компании, не получится. Тем самым водители лишаются части своего «серого» дохода.

Существует и обратная сторона вопроса: запрос жителей города на «чистую» транзакцию развит весьма слабо. У людей нет представления, куда идут их деньги, как в случае с оплатой наличными, так и в случае оплаты картой. Однако, если при наличном способе мы можем дать однозначный ответ, то во втором случае всё несколько сложнее. Из-за этого мы имеем ситуацию, когда жителям просто лень доставать карту. И напрасно! По-нашему мнению, безналичная оплата имеет несколько значимых преимуществ:



1) «чистая» транзакция (деньги идут непосредственно на счёт транспортной компании, а не в карман водителю);

2) экономия времени водителя и пассажира;

3) удобство;

4) повышение безопасности (водителю не приходится отсчитывать сдачу во время движения).

Возможно, проблемой является недостаточная информированность горожан, однако это уже тема для другого исследования.

В итоге, мы можем сказать, что водители с неохотой, под давлением общественников и администрации установили и включили терминалы. Однако они всё ещё ищут (и находят!) лазейки с целью максимально усложнить оплату по карте для горожан. Важным механизмом стимулирования людей оплачивать картой, по нашему мнению, могла бы стать пониженная стоимость проезда при оплате через терминал, как это происходит в троллейбусах. Ну и, конечно, многое решает время — по нашим субъективным ощущениям с каждой неделей всё большее количество пассажиров начинает платить по карте, а чековые ленты из терминалов наконец-то начинают расти.

Мы благодарим за помощь в проведении исследования Воронежское региональное отделение организации «Город и Транспорт»; управление транспорта г. Воронежа; МБУ ЦОДД, а также всех тех, кто оказал нам информационную поддержку. И, конечно же, наших несравненных волонтеров Екатерину, Артёма и Всеволода.

