

NOWY STANDARD SPRZEDAŻY BILETÓW W WAŁBRZYCHU

Wywiad z Pawłem Ożgą z firmy Nayax Polska

Latem br. w Wałbrzychu uruchomiono zupełnie nowy system płatności za przejazdy transportem miejskim. Pasażer kupuje bilet za pomocą karty płatniczej, a cały system wykorzystuje 57 prostych terminali płatniczych. Wykorzystanie tej technologii pozwala na radykalne zmniejszenie kosztów działania systemu biletowego.

„BKM” – Jesteście nowym dostawcą rozwiązań dla rynku komunikacji miejskiej. Proszę nam powiedzieć kilka słów o Pana firmie.

P. O. – Racja. Dopiero zaczynamy poznawać rynek transportu publicznego. Natomiast mamy ponad 10 lat doświadczenia w dostarczaniu płatności bezgotówkowych dla branży samoobsługowej. Zazwyczaj nasze terminale płatnicze montujemy na automatach sprzedających przekąski czy napoje lub w myjniach samochodowych. W Polsce działa blisko 25 tys. terminali płatniczych Nayax, a na świecie jest ich w sumie ponad 400 tys. Okazuje się, że montaż terminala w autobusie nie jest wcale trudniejszy niż instalacja na ekspresie do kawy.

Wasza pierwsza realizacja w kontekście transportu publicznego miała miejsce w Wałbrzychu. Co Pan powie o tym wdrożeniu?

To był nasz debiut. Kluczowa okazała się w tym wypadku otwartość Pana Mariusza Kacały z Zarządu Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu. Podczas kupowania kawy w automacie poprzez nasz terminal płatniczy zaświtało mu w głowie, że identyczne rozwiązanie można by zastosować w autobusach

miejskich. Ta myśl poskutkowała kontaktem z nami. Gdyby nie inicjatywa Pana Mariusza, to raczej nie spotkaliby nas Państwo w transporcie publicznym.

Na czym polega rozwiązanie wdrożone w Wałbrzychu?

Chodzi o to, żeby pasażer po wejściu do autobusu mógł kupić bilet, płacąc kartą bankową, ale bez potrzeby doręczenia fizycznego (papierowego) biletu. Kupno biletu jest powiązane z daną kartą płatniczą, a właściwie jej tokenem. Podczas kontroli biletów pasażer zbliża kartę płatniczą do urządzenia kontrolerskiego i wówczas kontroler może stwierdzić, czy za tą kartą „stoi” ważny bilet. Nie robimy w tym wypadku nic nadzwyczajnego. Takich wdrożeń jest już sporo w Polsce.

Jak przebiegło to pierwsze wdrożenie?

Powiedziałbym, że wolno jak na nas, i szybko, jak na branżę transportu publicznego. Od pierwszego telefonu pod koniec kwietnia do finalnego wdrożenia w 57 autobusach minęło ok. trzech miesięcy.

Aż trudno uwierzyć w tak szybką realizację. Czy potrzebne było ogłoszenie przetargu?

Nie. Projekt został zrealizowany w ramach zamówień sektorowych. Dzięki atrakcyjnej wycenie z naszej



Fot. 1. Zakup biletu trwa tylko chwilę. Na ekranie terminala pojawia się ikona potwierdzająca pomyślny zakup biletu.

strony udało się ograniczyć biurokrację do minimum, a jednocześnie działać w zgodzie z ustawą – Prawo zamówień publicznych.

Czy chce Pan powiedzieć, że Waszym największym atutem jest niska cena?

Powiedziałbym, że wchodzimy na kontrowersyjny i złożony obszar. Nie mam poczucia, że mamy niskie ceny, jeśli zestawię je z typową branżą samoobsługową, z której się wywodzimy. Oferujemy nieskomplikowane rozwiązanie w normalnej cenie. Nasze wdrożenie w Wałbrzychu kosztowało ok. 140 tys. zł. Obejmowało 57 terminali płatniczych i kilkanaście urzędzeń kontrolerskich. Z tego, co się orientuję, alternatywne rozwiązania kosztowałyby kilka razy więcej.

To ogromna różnica. Jak ją wytłumaczyć?

Po części tłumaczyłbym to dużo większą złożonością rozwiązań konkurencyjnych. I ta złożoność wynika z chęci dostosowania się do skomplikowanych pomysłów organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Krótko mówiąc, im bardziej złożony system taryf biletowych, tym droższe będzie rozwiązanie. Osoby z ZDKiUM w Wałbrzychu postawiły na prostotę i ma to

rewelacyjne konsekwencje finansowe – zaoszczędzono przynajmniej milion zł z pieniędzy podatników. W Wałbrzychu funkcjonuje 5 rodzajów biletów, ale na naszym terminalu można kupić tylko 4 rodzaje biletów: 1-godzinny normalny/ulgowy; 24-godzinny normalny/ulgowy. I okazuje się, że 99,5% wszystkich transakcji to bilety 1-godzinne. Gdyby każde miasto przyjęło tak prostą filozofię, to bezgotówkowe rozwiązania do sprzedaży biletów mogłyby kosztować 20-30% standardowej ceny. Nawet jeśli w mieście funkcjonuje 10 czy 20 rodzajów biletów, to na terminalu montowanym w autobusie wystarczy zaproponować 4 najpopularniejsze rodzaje, by obsłużyć 99% pasażerów. Wałbrzych idealnie to wychwytał.

A jak z popularnością takiej formy kupowania biletów?

W pierwszym pełnym miesiącu (sierpień 2021) 57 urzędzeń wygenerowało ok. 40 tys. zł przychodu. W październiku rozliczyliśmy 27 540 transakcji, które razem dały kwotę prawie 70 tys. zł.

Chyba nie do końca wiem, jak interpretować te liczby.

Osoby z branży mówią, że jeśli pojedynczy terminal w mieście do 100 tys. mieszkańców generuje ponad 1000 zł przychodu miesięcznie, to jest to sukces. A w tym przypadku 70 tys. złotych podzielone na 57 urzędzeń daje nam kwotę ok. 1230 zł miesięcznie na terminal.

A jak wygląda popularność płatności kartą bankową w porównaniu z aplikacjami mobilnymi, np. Skycash itp.?)

Nie mam, niestety, danych. Myślę, że więcej mógłby powiedzieć tu przedstawiciel ZDKiUM w Wałbrzychu. Dałby nam pełniejszy obraz sytuacji. Moglibyśmy otrzymać kompletny zestaw danych pokazujących, które kanały dystrybucji biletów są najbardziej popularne i jak się to ma do kosztów ich utrzymania.

A jak wyglądają koszty utrzymania Waszego rozwiązania w Wałbrzychu?

Należy wziąć pod uwagę trzy składowe: prowizje bankowe, utrzymanie systemu i utrzymanie kilkunastu aplikacji dla kontrolerów biletów. Przypuszczam, że w październiku suma wszystkich tych składowych nie przekroczyła 8 tys. złotych netto. Jeśli zestawimy październikowy przychód 70 000 zł z kosztami 8000 zł netto, to wychodzi nam, że koszty utrzymania systemu wynoszą ok. 11% wobec osiągniętych przychodów. Im wyższy przychód na terminal, tym ten współczynnik będzie atrakcyjniejszy. A proszę pamiętać, że to jest dopiero nasz trzeci pełny miesiąc w Wałbrzychu i mamy pandemię.

Płatności bezgotówkowe w transporcie publicznym

Szeroki wachlarz metod płatności

- Karty bankowe
- Karty miejskie
- Aplikacje mieszkańca

Łatwa obsługa

- Kolorowy wyświetlacz dotykowy
- Komunikaty audio
- Język polski i inne
- Diody LED



**480
EUR**
netto



Błyskawiczna
instalacja



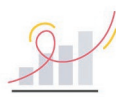
Obsługa kart
mieszkańca i aplikacji



Szybka autoryzacja



Bramka
płatnicza



Dane w czasie
rzeczywistym



Zdalne monitorowanie
sprawności

Wspomina Pan o prowizji bankowej. Z którymi agentami rozliczeniowymi współpracujecie?

Na świecie współpracujemy z ok. 50 instytucjami finansowymi. W Polsce naszym domyślnym agentem rozliczeniowym jest Elavon.

Przychodzi Pan do sektora transportu publicznego trochę z zewnątrz. Czy coś Pana zaskoczyło? Jakie są Pana pierwsze obserwacje?

Zaskoczeń jest sporo. Ale tym największym jest skomplikowanie systemu w kontekście taryf biletowych, które następnie znajduje odzwierciedlenie w wymogach przetargowych, a na końcu w cenie. Skoro publiczny transport zbiorowy sam w sobie jest deficytowy, to należy przynajmniej optymalizować jego obsługę. A poprawę efektywności można osiągać, upraszczając np. taryfy biletowe i wykorzystywać prostsze (czyt. tańsze) rozwiązania. Innymi słowy – jeśli organizator transportu zastosuje skomplikowany system taryf, to zapłaci za rozwiązanie biletowe 50 mln zł. A jeśli je uprości, to system biletowy może kosztować 15 mln zł, a zaoszczędzone pieniądze może przeznaczyć na pensje, nowszy tabor lub przedszkola.

Taryfy biletowe to często polityka. Niełatwo je zmieniać.

Zgoda. Jeśli nie możemy uprościć taryfy biletowej, to uprościmy chociaż specyfikację przetargową. Nie



Fot. ZDKiUM w Wałbrzychu

Fot. 3. Na wyświetlaczu terminala Onyx Go prezentowane są cztery rodzaje biletów.

trzeba na terminalu w autobusie pokazywać wszystkich istniejących biletów. Wystarczy umożliwić kupno tych najbardziej popularnych. W Wałbrzychu 99,5% wszystkich transakcji to bilety 1-godzinne. Uczmy się na przykładzie tego miasta. Przecież chodzi o pieniądze podatników. Przychylność lokalnej społeczności (czyt. wyborców) można zdobyć, pokazując, że miasto rozsądnie wydaje pieniądze.

Już na koniec – uważa Pan, że publiczny transport zbiorowy odzyska pasażerów utraczonych podczas pandemii?

Myślę, że nie. Mocno upowszechniła się praca zdalna i zakupy przez internet – także żywności. Poza tym w coraz większej liczbie miast funkcjonują bardzo popularne hulajnogi, skutery i samochody na minuty. Koszty funkcjonowania transportu zbiorowego idą ostro w górę, a to musi znaleźć odzwierciedlenie w cenach biletów. No i oprócz tego mamy szalony popyt na rowery. Jedynym słusznym kierunkiem jest podniesienie efektywności publicznego transportu zbiorowego. Ale to chyba wszyscy wiedzą. Kluczowe pytanie brzmi: jak to zrobić? ■



Fot. ZDKiUM w Wałbrzychu

Fot. 2. Każdy terminal jest wyposażony w prostą instrukcję obsługi.