

Radosław Czapski

Bardzo serdecznie Państwa witam w drugim dniu konferencji na panelu, który mam przyjemność moderować pod hasłem "Jak rozwój nowych technologii w systemach biletowych wpłynie na przyszłość komunikacji zbiorowej". I w tymże panelu zapraszam do rozmowy następujących partnerów Pan Marcin Ruciński, bardzo proszę. Pan Bogusław Prokop, bardzo zapraszam. Pan Piotr Krukowski. No i ja, nazywam się Radosław Czapski. Niestety pan Adrian Kurowski nie dotarł z uwagi na problemy z samolotem odlatującym ze stolicy, po prostu nie odleciał. Proszę Państwa zacząłbym od bardzo prostej rzeczy, mianowicie poprosiłbym szanownych panelistów, żeby się króciutko przedstawili, bo przeważnie noszą kilka kapeluszy, nie chciałbym czegoś pokręcić, więc tak chyba będzie najsensowniej. Bardzo zapraszam. Panie Marcinie.

Marcin Ruciński

Dzień dobry Państwu. Marcin Ruciński, Krótko o sobie powiem. Kilkanaście lat pracowałem w zarządzie Transportu Miejskiego w Warszawie, opiekowałem się systemem biletowym. Byłem jego jak gdyby administratorem i zarządcą. Poznałem różne problemy wynikające z jego funkcjonowania i jak gdyby funkcjonowania naszego miasta. Od kilku miesięcy już nie jestem pracownikiem tej instytucji, jestem niezależny jak gdyby tutaj. Będę starał się wypowiedzieć jak najbardziej obiektywnie odnośnie wprowadzanych technologii i pomysłów na wprowadzenie różnego rodzaju rozwiązań.

Bogusław Prokop

Dzień dobry Państwu. Nazywam się Bogusław Prokop. Przyjechałem z Białegostoku, reprezentuję zarząd Białostockiej Komunikacji Miejskiej, to jest departament Urzędu Miejskiego, który jest odpowiedzialny za organizację transportu publicznego w aglomeracji. Powiem tylko, że Białystok był pierwszym miastem, które w 91 roku stworzyło strukturę organizacyjną wydzielając organizatora i operatorów. W ślad za nami poszła Warszawa, Gdynia i kolejne miasta, i ten model dzisiaj jest dominujący. Trafiłem do transportu miejskiego po 15 latach pracy w firmie typowo produkcyjno-przemysłowej. Ostatnim tematem, którym tam się zajmowałem było planowanie produkcji. Trafiłem do transportu miejskiego, dostałem zadania opracowywania rozkładów jazdy. Okazało się, że rozkłady jazdy bardzo drogo kosztują, to jest wydatek rządu 100 milionów złotych rocznie w Białymstoku, trzecia pozycja w budżecie, więc jest, czym się zajmować. Przez kolejne 15 lat w zasadzie już w lipcu minie jak zajmuję się transportem miejskim. Zajmowaliśmy się różnymi tematami. Białystok wdrożył wiele ciekawych rozwiązań: system zliczania pasażerów, bilet elektroniczny, system dynamicznej formacji pasażerskiej. Te rzeczy, które dzisiaj już w polskich miastach są powszechnie znane, natomiast, no byliśmy gdzieś w środku jakby tej stawki ludzi, którzy się tymi rzeczami zajmowali. Rekomenduję pracę w transporcie publicznym ludziom, którzy chcą się spotykać z innymi ludźmi, pisać trudne referaty, coś liczyć. Naprawdę jest to wyjątkowa dziedzina.

Piotr Krukowski

Nazywam się Piotr Krukowski. Przyjechałem do Rzeszowa z Wrocławia. Proszę Państwa skrót ITS oznacza Inteligentne Strony Transportowe. Nasze stowarzyszenie istnieje od 10 lat. Mam zaszczyt

być członkiem zarządu i członkiem założycielem stowarzyszenia. Jeśli chodzi o wątek dzisiejszego naszego panelu to moje związki z tym wątkiem są, co najmniej 10-letnie, mają związek z moją pracą w warszawskim magistracie Biuro Kierownictwa i Komunikacji, gdzie także zajmowałem się Warszawską Kartą Miejską, odpowiadałem za wprowadzenie na tą kartę dwóch rozwiązań, po pierwsze parkowania, za które można było płacić Warszawską Kartą Miejską, po drugi integracji Warszawskiej Karty Miejskiej z elektroniczną legitymacją studencką. Mam także za sobą doświadczenie pracy w biznesie, zresztą wróciłem do biznesu, jestem w tej chwili dyrektorem we wrocławskiej spółce Neurosoft.

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo. No jestem też Państwu winien wprowadzenie, co do mojej osoby. Ja wbrew temu, co jest napisane na tym slajdzie nie jestem specjalistą do spraw systemów biletowych, a w każdym razie nie chciałbym się nim mienić, bo Panowie mnie tu szybko zdemaskują. Natomiast zajmuję się infrastrukturą transportową i transportem w ogóle w Banku Światowym w warszawskim biurze, ale jest to poniekąd też biuro regionalne, zajmuje się także ościennymi krajami, także tymi pozaunijnymi. Z systemami biletowymi i zaawansowanymi rozwiązaniami komunikacyjnymi mam do czynienia od długie czasu, ale przez ostatnie półtora, dwa lata troszkę intensywniej, głównie dlatego, że robiliśmy w kontekście polskim takie przedsięwzięcia analityczne dotyczące właśnie barier, które stoją przed rozwojem systemów komunikacji zbiorowej, szczególnie w odniesieniu do miast Polski Wschodniej, więc także miasta, które nas dzisiaj gości, a więc Rzeszowa. Wcześniej pracowałem trochę w biznesie w konsultingu zarządczym, a jeszcze wcześniej przez lata 90 w przedakcesyjnych programach unijnych w Przedstawicielstwie Komisji Europejskiej w Warszawie. Więc konwencja naszego panelu, proszę szanownych Państwa, jest taka, że ja pozwolę sobie kilkunutowo wprowadzić nas wszystkich w tematykę, po czym zechcemy porozmawiać wokół kilku tematów, które wydały nam się interesujące. I ta rozmowa będzie się odbywała w takim formacie, że my będziemy sobie troszkę tutaj rozmawiać, jeżeli będziemy mieli prezentację to zaprezentujemy wprowadzenie do zagadnienie króciutkie, no i będziemy Państwa zapraszać do tego żeby się wypowiadać krytycznie albo zadawać nam podchwytliwe pytania. Chcielibyśmy jak najbardziej interaktywnie potraktować to nasze przedsięwzięcie panelowe i tę naszą dyskusję nie wyłącznie między sobą tutaj na podium, ale także między nami a Państwem, między Państwem między sobą także. Przechodząc do wprowadzającego do tematu systemów biletowych do wprowadzającej prezentacji. Nazwałem ją sobie "Automatyczne systemy biletowe" głównie dlatego, że rzeczywiście takiej terminologii używaliśmy w tym naszym projekcie analitycznym prowadzonym na marginesie ze sponsorowanym przez koreański Trust Fund. Ta wprowadzająca prezentacja zawiera kilka elementów, ale może żeby nie tracić czasu przejdziemy od razu do podstawowych definicji. Czym ten Automatyczny system biletowy jest? Brzmi to dość oczywiście, że jest to zestaw elementów, które powinny automatyzować sprzedaż biletów w sieci transportu publicznego. Istotne pojęcie w tym kontekście to jest interoperacyjność, która może być, co najmniej w dwóch obszarach rozumiana: jako interoperacyjność samego nośnika, samek karty, na ogół karty w polskich warunkach inteligentnej i interoperacyjność zakodowanych informacji, w szczególności biletowych, taryfowych, tak, aby można bezproblemowo różnymi środkami transportu

zarządzanymi przez różnych operatorów przejeżdżać, korzystać z nich. No i interoperacyjność taka trochę w tle, niewidoczna dla użytkowników, no w każdym razie nie wprost widoczna, ale ważna, bardzo ważna, czyli interoperacyjność mechanizmów płatności, rozliczeń, identyfikacji tożsamości podróżnych tak, żeby te rozliczenia były jak najbardziej sprawiedliwe, na tyle, na ile mogą być sprawiedliwe. W kontekście polskim słówko, z naszego oglądu występuje szereg nazwaliśmy je sobie umownie "wyspowych" rozwiązań takich właśnie systemów biletowych. Przeważnie opartych o dedykowane karty inteligentne w różnych formach. Jest parę dominujących formatów, ale to może wyniknie w dyskusji. Nie ma przy tym uznanych regionalnych czy krajowych standardów tak, żeby ułatwić interoperacyjność w tych dwóch wymiarach, o których wcześniej wspomniałem. Jeśli chodzi o technologie biletowe tak, jak one wyglądają w ogóle, taką ich typologię, no to wymieniliśmy je tutaj, wymienione są tutaj. I zaznaczyłem, starałem się zaznaczyć te, które są popularne w Polsce i te, które są nazwałem je w cudzysłowie "raczkujące" - stosowane, ale na ograniczoną skalę. Dość oczywiste są te zaczerwienione, są to stosowane sprawdzone przez większość miast dużych i średnich stosowane w Polsce. Te przerywane linią zaznaczone, czyli zbliżeniowe płatności mobilne i AFC są początkujące, są stosowane, ale jeszcze nie można o nich powiedzieć, że dojrzały i że są popularne. Trochę zalet czy kluczowych charakterystyk różnych z tych rozwiązań. Jak większość technologii, jak większość rozwiązań mają swoje zalety i wady, no ale nie będziemy się nad tym rozwodzić, Państwo będziecie mogli sięgnąć sobie do tego zestawienia gdyby zaszła taka potrzeba. Standardy, o których wspomniałem.

Publiczność

[00:10:09] co oznaczają, co te jasne, ciemne kółka?

Radosław Czapski

No tak, to jest poziom spełnienia, pozytywnego spełnienia tychże funkcjonalności, czyli...

Publiczność

Dlatego jest zaciemnione?

Radosław Czapski

Tak. Im bardziej zaciemnione, tym bardziej spełniony jest pozytywny warunek w tym obszarze, nazwijmy to, funkcjonalnym. Tak, cieszę się, że zapowiada się ciekawa dyskusja. Słówko o standardach automatycznych systemów. Jest kilka krajów, o których wiadomo, że jakoś sobie z tym procesem usiłowały radzić przez lata. I to są między innymi Wielka Brytania poprzez ITSO taką organizację, którą stworzyli dość dawno temu. Calypso we Francji, VDV w Niemczech i OV Chipkaart w Holandii. Znowu nie będę się rozwodził, ale są to w miarę sprawdzone i działające praktycznie skoordynowane zestawy standardów. Te systemy działają, sprawdziły się, choć niekoniecznie na poziomie ogólnokrajowym rzeczywiście. W tych standardach też warto może wspomnieć o paru aspektach procesu standaryzacji. Zwykle jest to trudny proces, bo opiera się o to, że trzeba chcieć i to zarówno w wymiarze politycznym, jak i takim troszkę ideologicznym. Nie wszyscy uważają, że warto

standaryzować, nie wszyscy są przekonani do tego, że zalety standaryzacji i zapewnienia sobie interoperacyjności przeważają nad ewentualnymi ograniczeniami z tego wynikającymi. I to się też wiąże z rynkowym i komercyjnym aspektem, który czasem sprawia kłopoty, mianowicie pojawiają się pytania i percepcje na temat tego, kto straci, kto zyska na takiej standaryzacji. Wreszcie instytucjonalny aspekt też jest kłopotliwy, bo trudno namówić czasem do współpracy partnerów, którzy na co dzień ze sobą konkurują albo mają dość rozbieżne interesy. No, ale standardy wydają się przydatne. Z tym, że ich wadą i wyzwaniem w tym procesie standaryzacji jest też to, że na ogół są reaktywne, to znaczy uwzględniają już to, co się wydarzyło i bardzo trudno im wychodzić w przyszłość, bo ta przyszłość akurat w obszarze inteligentnych rozwiązań biletowo-rozliczeniowych jest dość dynamiczna i dzieje się tu i teraz, i trudno za nią nadążyć, szczególnie, jeśli duże gremium pracuje nad takimi zagadnieniami. W tym aspekcie najnowsze technologie oferują wiele, bo oferują skokowy postęp, jeśli się uda je z korzyścią na rynek wprowadzić i wdrożyć. I na ogół też polepszają parametry kosztowe i ryzyko, innymi słowy poprawiają profile przychodowe i poprawiają profile ryzyka w porównaniu z tradycyjnymi, nazwijmy to bardziej fizycznymi, dotykalnymi nośnikami systemów biletowych i prostymi systemami rozliczeń. Główne cechy takich postrzeganych przez branżę, jako w miarę nowoczesne, jako jedne z najnowocześniejszych rozwiązań to są aplikacje mobilne i karty bankowe. Ich zalety są dość oczywiste w tym kontekście, ale znowu nie chciałbym wyprzedzać rozmowy, pewnie się pojawią te wątki później, chciałem to tylko zaznaczyć, że te dwa rozwiązania będą istotne w dalszej części naszej rozmowy. Propozycje dla Polski, tak jak one się nam wyłoniły z naszych prac analitycznych to jest utworzenie grupy roboczej, która mogłaby wypracować sobie docelową wizję tego, jak te systemy mogłyby ze sobą współpracować i pracować nad standaryzacją tam, gdzie warto nad nią pracować. A także promować te rozwiązania, bo nie ukrywamy, pewnie taka promocja byłaby potrzebna. Kwestia tego żeby intensywniej wykorzystywać te najnowocześniejsze sposoby, najnowocześniejsze technologie, w szczególności karty bankowe, aplikacje mobilne na smartfony, ale może inne, które się właśnie wyłaniają, a o których ja, jako nie specjalista od systemów biletowych mogę jeszcze nie wiedzieć. Wreszcie specyfikacje, szczególności dla kart bankowych, ale być może także dla innych elementów systemów. I praktyczna rekomendacja, która nam się wyłoniła, raczej niż wymyślanie całkiem nowego specyficznego, szczególnego dla Polski standardu, proponowalibyśmy skorzystać z tych, które już funkcjonują, bo jest ich trochę i w większości są dość istotnie sprawdzone, zweryfikowane przez życie i praktykę, więc będzie szybciej i sprawniej chyba skorzystać i dostosować je oczywiście odpowiednio do polskich uwarunkowań. Wreszcie ostatni punkt, który tu się pojawia jest według nas bardzo istotny. Wyłonił się nam, jako chyba kluczowy, taki "otwieracz" zagadnień związanych z szeroko rozumianą interoperacyjnością, integracją, unowocześnianiem systemów biletowych i w tle działających rozliczeniowych to mianowicie dokonanie kompleksowego przeglądu regulacji taryfowych. Tych zarówno bardzo wysokiego poziomu ustawowych, które czasami bardzo ograniczają możliwości manewru, jak i później tych na poziomie miejskim, metropolitalnym, międzygminnym. No, bo one mają fundamentalne znaczenie dla tego żeby te systemy biletowe były proste, zrozumiałe, a później łatwo rozliczalne. I trend, który się zaznacza w świecie jest taki, że wychodzimy raczej od technologii, od tego, jak te systemy biletowe mogłyby już w tej chwili funkcjonować, bo za tym idą potem ułatwienia i podporządkować warto by było tym

rozwiązaniom, ułatwić ich wdrożenie przy pomocy prawodawstwa i rozwiązań regulacyjnych i prawnych. Wszystko to wynikało, tak jak wspominałem, z naszej analizy, która jest dostępna jak większość tego, co analitycznie produkuje Bank Światowy na naszych stronach internetowych, więc polecam serdecznie. Niestety tylko w wersji angielskiej, zabrakło nam troszkę tych koreańskich środków na przetłumaczenie tego porządnego na język polski. I to by było chyba na tyle, jeśli chodzi o tę część wprowadzającą. Czy są jakieś pytania z Państwa strony? Ja przeskoczę do części dyskusyjnej. To są 4 pytania, które nam się wyłoniły przygotowując ten panel. Ale zanim do nich przejdziemy może jeszcze jakieś komentarze dotyczące tej wprowadzającej prezentacji? Bardzo proszę Pan dyrektora.

Publiczność

Wracając do tego slajdu z zestawieniami, który przygotował Pan, trzeci od dołu wiersz niezaznaczony kółkiem wydaje mi się, że miał właśnie najwięcej tych pozytywnych następnych ocen, jeżeli chodzi o poszczególne kolumny. Co to jest? I jakby nam Pan mógł tylko troszeczkę przybliżyć, Panie Radku?

Radosław Czapski

W naszej sytuacji to najprostszą metaforą tego wiersza będzie chyba karta bankowa, bo ona jest odpowiednikiem identyfikującego człowieka bardzo precyzyjnie nośnika, który może być osobnym tokenem, no ale współcześnie takie tokeny kojarzą się nam czasem z systemami bankowymi i w tych systemach bankowych, bankowości internetowej służą do identyfikacji, potwierdzania tożsamości, zapewnienia bezpieczeństwa. Tu w systemach biletowych współcześnie odpowiednikiem takiego tokena jest z bardzo dużym przybliżeniem, prawie 1 do 1 jest karta bankowa.

Publiczność

I to wszystko jest tak łatwo zrobić?

Radosław Czapski

Gdzieś łatwiej, w nowoczesnych gospodarkach coraz trudniej, ale te najnowocześniejsze gospodarki przechodzą w ogóle na bezgotówkowe rozliczenia i w tym sensie tak. No to jest oczywiście dość subiektywna ocena i można się pewnie o nią pospieszać, zachęcamy do krytycznych rozpraw na ten temat, nie mniej chcieliśmy pokazać syntetycznie zestawienie tych technologii bardzo podstawowych. I tak, jak mówię być może dzieją się nowe technologie, o których Państwo słyszeliście, a ja nie. Nie ma komentarzy? To przechodzimy do części dyskusyjnej. Co z tymi systemami biletowymi w kontekście komunikacji zbiorowej? Jako one mogą się przekładać na postęp? Zagadnienie pierwsze, o którym chcieliśmy porozmawiać to czy to jest w tej chwili sytuacja taka, że zachęca się użytkowników stosując te coraz ciekawsze i bardziej inteligentne rozwiązania, czy to jest utrudnienie jednak i zawracanie głowy? Jak to wygląda z punktu widzenia eksperckiego? Panie Marcinie, mogę poprosić o zagajenie?

Marcin Ruciński

To powiem tak, jako były jak gdyby administrator największego chyba w Polsce systemu biletowego, systemu biletowego w Warszawie powiem tak, że systemów biletowych jest bardzo dużo w Polsce. Niestety wiąże się to również z tym, że są różnego rodzaju taryfy zastosowane we wszystkich miastach. One bardzo często nie są spójne, bo są te bilety okresowe, są bilety czasowe, są bilety przystankowe, i tego różnego rodzaju problemami muszą się pasażerowie spotykać, turyści szczególnie przyjezdni, którzy przyjeżdżają do miast. Odnośnie samych systemów, mówimy też tutaj o różnego rodzaju nośnikach. System biletowy to nie tylko jak gdyby taryfa, ale również jak gdyby nośniki, którymi pasażerowie mogą wносить opłaty za przejazd. I tak, jak w Warszawie mamy kartę zbliżeniową, mamy bilet z paskiem magnetycznym, mamy bilety pojazdowe, papierowe z kodem QR, mamy aplikacje mobilne. Więc tutaj jest jak gdyby szerokie spektrum, plus jeszcze do tego bilety na przykład Kolei Mazowieckich albo Warszawskiej Kolei Dojazdowej, które jak gdyby nie są połączone z głównym systemem biletowym w Warszawie komunikacji publicznej. Jest to problem. Robi się bałagan oczywiście. Kolejna sprawa na przykład Śląska Karta Usług Publicznych jest to system zamknięty, aglomeracyjny oczywiście, ale aczkolwiek, no tam jest organizacyjnie też duży problem dla pasażerów. Bo są różnego rodzaju taryfy tam wprowadzone i pasażer musi jak gdyby wiedzieć, co on musi jak gdyby zrobić żeby dokładnie, dobrze, prawidłowo wnieść opłatę za przejazd, nie ryzykując jak gdyby otrzymania wezwania do zapłaty.

Radosław Czapski

Ja szczerze mówiąc, jako użytkownik bardzo chętnie miałbym jeden nośnik w kieszeni jakiś, którym bez względu na to, w którym mieście się pojawię to mogę wsiąść do autobusu i nie będę się specjalnie musiał martwić o to ile zapłacę i jaką taryfę wybrać. Do tego stopnia, że można to w tej chwili zdaje się tak zorganizować, że mój system, mój software, że tak powiem, który pracuje w nośniku albo obok niego gdzieś sobie w tle wybierze najlepszą taryfę z punktu widzenia moich potrzeb. Jeśli mu powiem, że chcę przejechać jednonprzejazdowo albo potrzebuję dzienny bilet dla 4-osobowej rodziny to sam mi podpowie jak to sobie zorganizować.

Marcin Ruciński

Zgadza się. Tutaj Pan właśnie pokazał chyba najpopularniejszy nośnik biletowy w naszym kraju, jakim jest gotówka, aczkolwiek...

Radosław Czapski

W tej chwili tak, to jest najpopularniej.

Piotr Krukowski

Nie, nie, proszę Państwa, ale to nie jest nośnik biletowy.

Publiczność

Zgodnie z tą tabelą było pokazane, jako pierwsze gotówka.

Marcin Ruciński

W przenośni.

Piotr Krukowski

No dobrze. Ja myślę, że [00:22:50] tabeli, bo...

Radosław Czapski

Uznajemy go za archaiczny.

Marcin Ruciński

Znaczy ten akurat nośnik...

Publiczność

Są to takie archaiczne. W sensie PKS-u do kapelusza, tak? Więc jest to...

Radosław Czapski

To jest, tak.

Piotr Krukowski

No nie, nie. Wie Pan, no nośnikiem jest przekonanie kierowcy, że Pan zapłacił, więc uznajmy, że ten nośnik jest całkowicie niematerialny. Proszę Państwa ja bym proponował żebyśmy spróbowali posłużyć się dwoma terminami w tej dyskusji, w dyskusji o zachętach lub utrudnieniach dla użytkowników w korzystaniu z transportu publicznego. Pierwszym pojęciem może być spontaniczne korzystanie z transportu publicznego. Znaczy czy systemy biletowe, o których dyskutujemy teraz, Marcin podał dwa przykłady, czy rzeczywiście zachęcają do tego żeby spontanicznie skorzystać z transportu publicznego czy też nie? Odpowiedź w przypadku i Warszawy, i ŚKUP-u jest negatywna, prawda? Czy są w Polsce systemy, w których tej bariery nie ma?

Marcin Ruciński

Są.

Piotr Krukowski

No zapewne tak. Skoro mój szanowny kolega z lewej strony wie, gdzie są takie systemy to pewnie zaraz powie gdzie są. Natomiast ja chciałbym powiedzieć, chciałem wiedzieć rzecz następującą, jeżeli mówimy o spontanicznym korzystaniu z transportu publicznego to mówimy o tym, że nie trzeba zapoznać się z taryfą, nie trzeba wyszukać w niej odpowiedniej taryfy dla sposobu, w jaki chcemy skorzystać z transportu publicznego żeby skorzystać z tego transportu, tak. Korzystanie z transportu publicznego musi mieć charakter nie tylko spontaniczny, ale powiedziałbym nawet intuicyjny. Nie ma bariery w korzystaniu z transportu publicznego i wtedy jest on przyjazny dla pasażera, zachęca do korzystania. Jak te bariery zlikwidować? Uproszczenie taryfy prawdopodobnie nie wchodzi w rachubę,

bo byłoby to rozwiązanie z wielu powodów, no nieefektywne także finansowo. Trzeba szukać innych rozwiązań. I drugie pojęcie, o którym powiedziałem to jest doświadczenie klienta. W nauce o marketingu proszę sobie wyobrazić, że istnieje taka nauka, że nie istnieje wyłącznie marketing, ale istnieje też nauka o marketingu. Posługujemy się pojęciem „Customer Experience”. I okazuje się, że w transporcie publicznym, bo nie tylko mówimy o doświadczeniu klienta w przypadku kupowania różnych gadżetów w Internecie, w przypadku transportu publicznego mamy nawet w jednym z systemów transportu publicznego dyrektora do spraw Customer Experience. Ten dyrektor nazywa się [00:25:16], jest z pochodzenia Hindusem, ale pracuje w TFL-u, czyli pracuje w Londynie. Jego obowiązkiem jest dbanie o to żeby codzienne doświadczenie pasażera transportu publicznego w Londynie było doświadczeniem pozytywnym. Znaczący żeby znosić wszelkie bariery, utrudnienia, kłopoty, jakie mają pasażerowie w korzystaniu z transportu publicznego. I pytanie, jakie chcę postawić szanownej publiczności jest następujące: Czy my jesteśmy w stanie w Polsce myśleć o transporcie publicznym posługując się tymi dwiema kategoriami?

Radosław Czapski

Może podajmy przykłady. Zapraszam panelistów i Państwa z widowni.

Bogusław Prokop

Proszę Państwa przejście na każde nowe rozwiązanie zaraz rodzi jakiś problem. Ja tutaj występuję może nie w roli eksperta, ale człowieka, który został doświadczony i jest praktykiem...

Radosław Czapski

Niewątpliwie praktyka.

Bogusław Prokop

... co do wdrożenia pewnych rzeczy. Moi starsi koledzy, którzy zajmowali się podobnymi tematami mówili, że tego drugi raz by nie chcieli przeżywać, ale nie wytłumaczyli mi, o co chodziło, dopiero ja musiałem to na własnej skórze odczuć. Powiem konkretnie, o co chodziło. W Białymstoku wprowadziliśmy system, który wydawał się maksymalnie przyjazny i oczywisty dla pasażera. Pasażer dostaje spersonalizowaną kartę, na niej ma bilet okresowy albo ma portmonetkę, w zależności od tego, jakie ma preferencje, jak często potrzebuje jeździć. Jedyny warunek, jaki miał spełnić to to żeby tą kartę przyłożyć przy wejściu. Dlaczego to było ważne? Z tego powodu, że w Białymstoku nie jeździmy wyłącznie po mieście, nie jest tylko jedna strefa taryfowa, ale w Białymstoku mamy linie, które obsługują nawet 4 strefy taryfowe, ponieważ wyjeżdżamy 20 kilometrów poza granice miasta i gmina, która to finansuje jest zainteresowana zbieraniem też odpowiednich pieniędzy [00:26:59].

Radosław Czapski

Czyli rozliczenia są kluczem. Trzeba jakoś rozliczyć, jakoś kluczować rozliczenia.

Bogusław Prokop

Dokładnie tak, to jest kluczowa sprawa. Krótko mówiąc dla pasażera ten kod był bardzo prosty, proszę przyłożyć przy wejściu, przyłożyć przy wyjściu i to wszystko zostanie rozliczone. Okazało się, że...

Publiczność

[00:27:11] pasażer miał cierpieć jest problem go rozliczać, tak?

Bogusław Prokop

Ja nie wiem właśnie, dlaczego ten pasażer miał z tego powodu zacząć cierpieć.

Publiczność

[00:27:17] nie musi Pan na przykład na początku się [00:27:20].

Bogusław Prokop

Nie, najpierw musi Pan wziąć koszyk, zapakować towar, a później rozliczyć się przy kasie. W każdym razie powiem tylko tyle Państwu, że ponoć to wywołało ogromny jakiś problem. Zapytałem moją sekretarkę panią Agnieszkę, mówię, pani Agnieszko, jak pani myśli, ile czasu trzeba żeby się przyzwyczaić do klikania? A ona tak się zastanowiła, mówi, ile? No chwilę. I to była cała odpowiedź. Tak naprawdę, powiem tak, proszę Państwa, myślę, że jeżeli budujemy systemy jakiegokolwiek biletowe to nie możemy tworzyć takiego spektrum jak Pan Radosław tam nam pokazał historycznie jak to się wszystko rozwijało, bo jak zostawimy bilet papierowy, zostawimy możliwość na karcie, możliwość przez aplikację to słowo daję naprawdę wielu ludzi zaczyna się gubić i moi znajomi, którzy są wykształconymi, inteligentnymi ludźmi widza, że komunikacja jest fajna, że jest elegancka, że jest klimatyzowana, że na przystankach jest pełna informacja pasażerska i mają problem jak zapłacić za ten przejazd.

Radosław Czapski

Ale wyprzedzamy troszkę niektóre późniejsze zagadnienia, może do nich nie zdążymy dotrzeć niestety z uwagi na czas, ale chciałem ożywić dyskusję, bo faktycznie pojawiły się głosy, że check in, check out, czyli wejście, wyjście jest uciążliwe dla pasażerów.

Bogusław Prokop

Ale nie chciałbym żebyśmy się na tym skupili, absolutnie.

Radosław Czapski

Nie, nie. Zdecydowanie nie.

Bogusław Prokop

Bo w Londynie to funkcjonuje i nikt nie umie zrozumieć, dlaczego to działa?

Marcin Ruciński

Znaczący ja powiem, dlaczego to w Londynie tak dobrze zadziałało, ponieważ pasażer, klient pójdzie za zmianą wtedy, jeżeli odniesie korzyść z tego, tak. W Londynie tak wprowadzili tą nową...

Radosław Czapski

Wyraźną korzyść.

Marcin Ruciński

Wyraźną korzyść. Najlepszą korzyścią jest oczywiście korzyść finansowa, tak? Jeżeli pasażer będzie miał z tego jakiś profit, mniej zapłaci za przejazd, nie wiem, zaoszczędzi parę złotych czy tam funtów, tak jak w Londynie, tak on w to wejdzie. Kolejna sprawa działania TFL-u pod kątem jak gdyby funkcjonowania Oyster Card.

Radosław Czapski

Promocja, promocja, tłumaczenie zalet i pokazywanie ile zostaje nam w kieszeni, jeśli korzystamy.

Marcin Ruciński

Dokładnie tak. Tak, jak tutaj Pan powiedział check in, check out w sklepie, tak. Okej, to jest jakieś utrudnienie, ale jeżeli pasażer dostanie informację, słuchaj, odbijesz się dwa razy, zaoszczędzisz swoich kilka procent złotych. O, to jest fajne, on w to wejdzie. Dziękuję.

Bogusław Prokop

Dodam tylko tyle, że w transporcie publicznym takim organizowanym przez samorząd to bardzo było źle widziane, że pasażer się legitymuje biletem. Natomiast miałem zupełnie inne doświadczenie, gdy nagle zobaczyłem autobus komunikacji regionalnej w Białymstoku podjeżdżający na przystanek i okazało się, że urząd marszałkowski tą samą metodą, nawet o tym nie wiedziałem, muszę się przyznać, wdrożył chyba z 8 miesięcy wcześniej w województwie podlaskim, gdzie wszyscy przewoźnicy, którzy otrzymywali refundacje wyposażyli swoich pasażerów w takie karty. I tym pasażerom naprawdę nie było ciężko. Wiecie Państwo, dlaczego? Dlatego, że jeżeli nie zrobili pewnego drobnego gestu to ten kierowca ich po prostu na tą podróżnie zabierał. I to był ten warunek konieczny i to zostało tam rozwiązane. Natomiast w autobusie miejskim...

Radosław Czapski

To był kij raczej niż marchewka, ale działa.

Bogusław Prokop

... takiego warunku nie stworzymy, chociaż on w Londynie funkcjonuje, bo jeżeli nie dotknę karty przy wejściu do metra to bramka się nie otworzy, a jeżeli wsiądę do autobusu i tego nie zrobię, no to po prostu kierowca wyłączy silnik i będzie czekał aż ja [00:30:28].

Radosław Czapski

Dziękuję panie dyrektorze. Szybki głos ze strony pana Krukowskiego i chciałbym oddać głos sali.

Piotr Krukowski

No chciałbym jednak skontrować mojego starego przyjaciela Bogusława, który powiedział nam przed chwilą, że w Białymstoku nie ma barier w spontanicznym korzystaniu z transportu publicznego, bowiem tą barierą jest wyrobienie sobie karty. Szanowny kolego dyrektorze, jeśli po to, aby rozpocząć podróż transportem publicznym muszę najpierw postarać się o kartę, to znaczy, że korzystanie spontaniczne z transportu publicznego nie jest możliwe.

Bogusław Prokop

Jest możliwe, ponieważ, jeżeli Pan wejdzie w Białymstoku do autobusu, pokieruje się Pan do kierowcy, u którego Pan za gotówkę kupi bilet. Jeżeli Pan z kolei będzie zapobiegliwy...

Piotr Krukowski

Jeżeli nie będę miał gotówki, tylko kartę płatniczą, to rozumiem...

Radosław Czapski

Ja bym chciał przerwać. To jest możliwe i nawet nie jest trudne, ale wymaga wiedzy i pewnego, przynajmniej symbolicznego, wysiłku. Widownia, bardzo zapraszam do dyskusji, do komentarzy.

Marcin Szubiński

Ja, jako wcześniejsze, bo też mówimy powiedzmy o systemie światowym [00:31:27]... Marcin Szubiński, [00:31:30] w Słupsku, [00:31:32], a z drugiej strony też koszty i przychody, wydatki, tak, w budżecie mówimy wydatki, dochody, tak. I teraz, jaki jest poziom według was ekspertów, jaki jest poziom racjonalny kosztów systemu sprzedaży do dochodów? 5%, 8%, 10, 15, 20? Gdzie jest ta granica racjonalności, no żeby ten system był [00:31:57]?

Radosław Czapski

Bardzo dobre pytanie. Za chwilę wrócimy do niego. Ja, jak to się mówi czasem, "zaparkuję" na chwileczkę, bo jest w tym zagadnieniu drugim rzeczywiście chcieliśmy chwilę o tym porozmawiać. Panie Bartoszu.

Publiczność

Ja mam taką dygresję, że wszystko bardzo fajnie wygląda, tylko ten sam system może być intuicyjny lub nieintuicyjny. Pierwsza sprawa to chciałbym bardzo mocno podkreślić żeby nie kierować swojej uwagi w kierunku turystów. Tak naprawdę podstawowym klientem są ludzie, którzy jeżdżą codziennie do pracy, do szkoły i to dla nich jest transport miejski. A jeżeli ten turysta nawet raz na jakiś czas przyjedzie do Krakowa i przeplaci to on z tego nie zbiednieje, a my z tego też nie będziemy mieli jakiegoś dużego wyrzutu sumienia. Natomiast powiem o dwóch kwestiach, na przykład ten Białystok, w którym też w autobusie można dostać bezimienną kartę miejską, przynajmniej jak byłem w

Białymstoku to jeszcze było można, chyba się w tym zakresie nic nie zmieniło. Proszę Państwa, są miasta, w których wyrobienie karty miejskiej polega na tym, że składam wniosek przez Internet i ona mi przychodzi pocztą do domu. A są miasta, to jest historia autentyczna, gdzie są wyznaczone punkty i trzeba się zdeklarować, w którym punkcie się odbierze, zdeklarowałem się, że w takim punkcie odbiorę, dobrze, to w poniedziałek będzie, przychodzę we wtorek, ale nie, ta pani jest raz w miesiącu tylko.

Radosław Czapski

Tylko w poniedziałek.

Publiczność

Nie tylko w poniedziałek, tylko raz w miesiącu, jak akurat nabierze sobie tych kart dla mieszkańców tej gminy. Także trzeba mieć świadomość tego, że jeżeli ta karta jest dostępna w sposób rzeczywiście łatwy, to jest zupełnie inna ocena systemu, który pod kątem taryfowym jest dokładnie taki sam, jak sytuacja, w której ja muszę jechać gdzieś do zajezdni, która jest czynna punkt obsługi klienta od 7-ej do 15-ej, muszę wziąć urlop, bo tylko...

Radosław Czapski

Niech Pan nie ciągnie tego, naprawdę. Potrzebujemy dyrektorów do spraw zorientowania się na użytkownika, no to żeby ten użytkownik wygodnie mógł korzystać.

Publiczność

Jeśli można ostatnie słówko. Ja mam taką uwagę, zwróćmy uwagę proszę Państwa, jaki procent systemów, tych nowoczesnych systemów biletowych został sfinansowany ze środków unijnych. Bo to jest pytanie na ile coś takiego obroniłoby się rynkowo. Prawda jest taka, że gdyby nie było dofinansowania unijnego firmy i tak by kupowały nowe autobusy, ale czy by poszły w to? Dziękuję.

Radosław Czapski

Bardzo dobra, cenna obserwacja, warta pogłębienia. Proszę bardzo profesor Komornicki. I widzę kolejne głosy.

Tomasz Komornicki

Dziękuję bardzo. Ja w tym wątku dotyczącym spontanicznego skorzystania. Ja bym tego nie utożsamiał z turystami i wrzuciłbym też troszeczkę temat poboczny, ale z tego wynikający, to jest mianowicie, no też i wynik naszych wczorajszych dyskusji, że w warunkach polskiego systemu osadniczego jesteśmy skazani na multimodalność, że nie rozwiążemy wszystkich problemów transportowych transportem publicznym.

Radosław Czapski

Czyli trzeba integrować.

Tomasz Komornicki

I w tym kontekście ja widzę spontanicznego użytkownika, jako tę osobę, która jedzie samochodem i w którymś momencie mówi, a może ja zaparkuję i wsiądę, prawda.

Radosław Czapski

Robi się ciasno, zatrzymam się, pojedę sobie...

Tomasz Komornicki

Tak. I teraz być może ja zaparkuję i muszę zapłacić za parkowanie. I na ile w tym kierunku jesteśmy elastyczni i czy taka osoba, która by w ten sposób chciała się zachować ma szansę skorzystać z tych systemów?

Radosław Czapski

No, więc obawiam się, że nie jesteśmy zbyt elastyczni jeszcze w większości rozwiązań polskich, natomiast są dobre przykłady, a może się mylę, może są ciekawe rozwiązania w Polsce i zachęcam do dzielenia się nimi. Natomiast wiem, że Wiedeń bardzo intensywnie próbował pilotażowo, ale na coraz większą skalę tak zwany system SMILE, który jest tak naprawdę taką właśnie platformą mobilności, gdzie wszystko mamy w jednym. I wydaje się bardzo wygodne i wydaje się bardzo ciekawym pomysłem także na polskie miasta, na polskie podejście do szeroko rozumianej integracji systemów.

Marcin Ruciński

Znaczy to ja powiem tak, że w Warszawie taka już jak gdyby pseudo integralność już funkcjonuje, ponieważ w parkomatach, w strefie płatnego parkowania można płacić za parkowanie kartą płatniczą i wchodząc do pojazdu są biletomaty, gdzie również można opłacić kartą za przejazd kupując bilet jak gdyby ten pojazdowo. Nie we wszystkich, tak, ale tu i tak już jest duża skala, bo to jest ponad 1000 pojazdów.

Radosław Czapski

Ja odsyłam trochę marketingowo może do naszego raportu, tam jest ten wiedeński przykład opisany dość skrótowo, ale jednak daje pojęcie, w którą stronę te systemy wygodne bardzo i nowoczesne, także zapewniające niskie koszty i łatwość obsługi zaplecza, rozliczania i tak dalej mogą działać. Jakież głosy z sali? Może jakiś ciekawy przykład z Polski? Słyszałem o Świebodzicach.

Publiczność

Znakomity przykład.

Waldemar Rokicki

Jeżeli można, Waldemar Rokicki, ja przyznam się, że miałem przyjemność, też nie jest to przyjemność, bo pierwsze systemy biletu elektronicznego na [00:36:55] elektronicznej prezentowałem w Polsce w 93 roku chyba, jako Hary Potter chyba wtedy występowałem. Ale proszę Państwa, ja myślę, że troszeczkę w złym kierunku poszła dyskusja, bo mówienie o tym, a jest trudno dostać kartę, a można kupić bilet. Prawda jest taka, że nie da się zaorać Polski jednym systemem. Jesteśmy tacy, jacy jesteśmy, jesteśmy Polakami, nie zgodzimy się na uproszczenie taryf, każdy ma swoje własne widzi mi się. Przykład Trójmiasta jest tutaj jakimś takim specyficznym przykładem, że bardzo ciężko coś takiego zrobić. Przykład Warszawy, gdzie Pan Marcin tu mówił o pomieszeniu WKD, Koleje Mazowieckie i tak dalej. Ileś lat mija, no gdyby nie było pieniędzy z Warszawy, która na siłę jakby wszystko integruje i płaci za to, no to ta integracja jest sztuczną integracją cały czas w pewien sposób, bo czy bilet z paskiem magnetycznym jest dobrym biletem? No kiedyś pan Piotr mi tłumaczył, że to najlepszy system na świecie, ale może tutaj dzisiaj już zmienił trochę zdanie w tym zakresie. Prawda jest taka, że... Ja przyznam się, że tak, kiedyś myślałem tak jak Panowie być może, że można wszystko robić za jednym przykładem. Na przykład teraz dużo się mówi o karcie płatniczej, jako tym, co rozwiąże cały problem. No nie rozwiąże moim zdaniem całego problemu. I przyznam się, że jak byłem w Japonii przekonałem się o tym, że jakoś przeświadczenie przyszło tam, że w zasadzie, po co na siłę kogoś do czegośkolwiek zmuszać. Tam się płaci wszystkim w pojeździe komunikacji miejskiej, co kto ma pod ręką. Więc może przyjmijmy to, że komunikacja miejska ma za zadanie być może zrobić jakieś badania, to dobrze by było zacząć, tak na początku, co chcą pasażerowie. A potem to zrealizować. A jeżeli nie wiedzą pasażerowie, czego chcą, no to dać im ileś możliwości żeby ten bilet kupili czy w automacie, czy w innym miejscu, na ile, kogo stać. Też pytanie dla Pana będę miał przy okazji infrastruktury Panie dyrektorze. Ale, jeżeli patrzymy z tego punktu widzenia, no to, po co się kłopotać i na siłę wymyślać dla kogoś różne rozwiązania, skoro patrząc na spontanicznego pasażera on może to wziąć i kupić w każdej chwili, czy kupi to w automacie, czy w kiosku, czy kupi u kierowcy, czy wyrobi sobie kartę, czy kupił w aplikacji mobilnej. Nie ma wytłumaczenia jak jedzie bez biletu, że nie udało mi się kupić, bo ma 5 po drodze ścieżek kupienia tego biletu. Czemu ludzie stoją cały czas do kasy biletowej na dworcu, kiedy obok jest automat, w którym nikt nie kupuje? Nikt nie wie, po prostu tak jest i nawet jak się robi dużą akcję promocyjną. Więc może po prostu zrobimy taką sytuację, w której pasażerowie najchętniej by nie płacili za komunikację miejską i to by było największą zachętą oczywiście, że nie płacimy [00:39:33].

Radosław Czapski

Tak, ale wtedy płacimy wszyscy.

Waldemar Rokicki

Oczywiście, że tak.

Radosław Czapski

I wszyscy mieszkańcy miasta się zrzucają, bo jednak kosztuje.

Waldemar Rokicki

No, ale kto dzisiaj się zrzuca na komunikację miejską? No bilety nie pokrywają całości kosztów komunikacji miejskiej...

Radosław Czapski

Nigdy, to prawda.

Waldemar Rokicki

... w związku z tym ci, co jeżdżą samochodami, no też się zrzucają ze swoich podatków na komunikację miejską, chociaż nią nie jeżdżą, tak czy siak.

Radosław Czapski

Dziękuję. Bardzo przepraszam, że tak troszkę przyhamowuję, ale chciałbym otworzyć jeszcze parę ścieżek do rozmowy, a dyskusja jest rzeczywiście potencjalnie bardzo ciekawa, także tak szczegółowa. Ja bym delikatnie chciał przejść do tego zagadnienia czy w ogóle warto wchodzić w ten nowoczesny system, bo Pan trącił to zagadnienie bardzo zgrabnie? Czy warto wchodzić w te nowocześniejsze systemy? Może jest dobrze, po co komplikować sobie życie? I oddałbym głos na chwilę Piotrowi, bo jest parę ciekawych slajdów, które być może odpowiedzią na niektóre z już pojawiających się głosów w dyskusji.

Piotr Krukowski

Znaczy na początku było słów, a slajdy były później. W każdym razie patrząc na ten slajd można powiedzieć, iż możemy patrzeć na kartę biletu elektronicznego lub kartę miejską wielowymiarowo. Tu, co prawda slajd jest płaski, natomiast widać, że te wymiary są, co najmniej dwa. Jest wymiar pionowy, wymiar poziomy. Moja teza jest następująca: oczekiwanie, że nowoczesne bilety elektroniczne będą realizowały wszystkie funkcje jest już oczekiwaniem nieaktualnym. Ja myślę, że nikt w tej chwili w Polsce albo na świecie nie myśli w ten sposób. Skończyliśmy z myśleniem w kategoriach, że chcielibyśmy mieć wszystkie te funkcjonalności w ramach jednego nośnika. Wydaje się, że koncentrujemy się wyłącznie na wymiarze poziomym, czyli mówimy o tym, że chcemy zapewnić to, co jest na zielono, zarówno obwódka, jak i napis. Chcemy zapewnić interoperacyjność transportu publicznego. I to jest najważniejsze zadanie, jakie powinniśmy jako osoby zaangażowane w organizowanie transportu publicznego zrealizować.

Radosław Czapski

Z założeniem, że im dalej się to uda zaawansować, im lepiej się to uda zrobić, tym bardziej będzie to atrakcyjna alternatywa dla brudnych rodzajów transportu indywidualnego.

Piotr Krukowski

Proszę Państwo, no na naszych oczach pożegnaliśmy się ze złudzeniem, że za strefę parkowania będziemy płacić kartą miejską. Ja nie wiem czy w Polsce istnieje jeszcze, choć jeden system, który to

umożliwiał. Przypomnę, że wśród postulatów, ale także realizacji w poprzedniej dekadzie były takie systemy. ŚKUP i Rzeszów, okej, w porządku. No natomiast wydaje się, że to są rozwiązania schodzące, prawda, dlatego że w tych rozwiązaniach schodzących nie odnosimy się, w każdym razie ci, którzy je zapewniają nie odnoszą się do paradygmatu spontanicznego korzystania. Jeżeli spontanicznie chciałbym skorzystać ze strefy płatnego parkowania to powinienem móc łatwo zapłacić za to parkowanie. Mogę to zrobić albo bilonem, albo kartą płatniczą. Wydaje się, że karta płatnicza jest znacznie bardziej wygodna, dlatego że 75% Polaków ma takie karty, jesteśmy liderami w Europie, jeśli chodzi o płatności zbliżeniowe, prawda? Tutaj wydaje się, że nie ma bariery...

Radosław Czapski

Bariera psychiczna chyba już została zdjęta.

Piotr Krukowski

Barier psychicznych, z badań wynika, nie ma wcale w Polsce w tej dziedzinie. Wobec tego wydaje się, że zapewnienie możliwości płatności kartą zbliżeniową za płatne parkowanie jest właściwym rozwiązaniem. To nie powinna być karta, którą trzeba specjalnie gdzieś sobie wyrobić mając w pamięci doświadczenia na przykład Bartka, prawda, bo to nie są tylko jego doświadczenia, to widać, że punkty obsługi klienta po pierwsze są drogie, po drugie korzystanie z nich jest mocno problematyczne.

Radosław Czapski

Przejdźmy od kolejnego.

Piotr Krukowski

Tak. Proszę Państwa, no i oczywiście kultura, biblioteki, baseny, tu i ówdzie myśli się o karcie bibliotecznej, to też chyba wydaje się już nikogo specjalnie nie interesuje. Wobec tego, no pytanie czy nie przeszkadza. No ja myślę, że przeszkadza, dlatego że, jeśli uznalibyśmy, że obowiązkiem organizatora transportu publicznego jest zajmowanie się transportem publicznym, niekoniecznie w wymiarze miejskim, ale także ponadmiejskim, to cała reszta nie pasuje do żadnego...

Radosław Czapski

Nie jest core businesssem.

Piotr Krukowski

Tak, nie jest core businesssem, czyli nie pasuje do żadnego rozporządzenia ani zarządzenia prezydenta, które konstruuje funkcjonalność czy funkcjonowanie zarządów transportu publicznego.

Radosław Czapski

Ale to jest kolejny duży obszar do dyskusji oczywiście, można się tu spierać.

Piotr Krukowski

Marcin pracując w warszawskim ZTM-ie nie mógłby się zajmować kartami bibliotecznymi czy też funkcjonalnością karty bibliotecznej. To nie jest zadanie ZTM-u. Ani dostępem na basen, choćby miejski.

Radosław Czapski

Japonia. Bo muszę przyśpieszać, przepraszam.

Piotr Krukowski

Tak, Japonia. Więc ktoś tu z Państwa przywołał przykład Japonii, to był chyba Waldek.

Waldemar Rokicki

Nie idźmy tą drogą.

Radosław Czapski

Można, ale czy warto?

Piotr Krukowski

No ja myślę, że jak popatrzysz na ten slajd to widać na tym slajdzie, że tam, gdzie możesz korzystać z IOOCA i pojedziesz tam, gdzie możesz korzystać z LuLuCa, ale odwrotnie już nie, prawda. Wobec tego okazuje się, że złożoność i wyzwania związane z interoperacyjnością...

Radosław Czapski

Można, tylko czy w taki sposób?

Piotr Krukowski

Tak. Są bardzo poważne, to znaczy zbudowanie systemu interoperacyjnego w skali nawet tak mocno postępowego i zaawansowanego technologicznie kraju, jakim jest Japonia nie jest sprawą prostą, prawda? Cóż dopiero mówić o pozostającej w tyle staruszce Europie.

Radosław Czapski

Ale w dużym stopniu można skorzystać ze zjawiska zwanego przez ekonomistów "rentą z opóźnienia". Startując z późniejszego czy z wcześniejszego etapu rozwoju można przeskoczyć ten etap i znakomicie uprościć właśnie integrację i rozliczenia, i szeroko rozumianą interoperacyjność, nie popadając właśnie w tak skomplikowane schematy.

Piotr Krukowski

Proszę Państwa i teraz, no rzeczy bardzo ważne. Ja po pierwsze stawiam tezę, że my nie liczymy składowych kosztów funkcjonowania transportu publicznego.

Radosław Czapski

W szczególności dotyczących systemów biletowych.

Piotr Krukowski

W gruncie rzeczy nie wiem ile nas kosztują bilety papierowe na przykład, nie mówię już o samym druku biletów papierowych, ale mówię o całym spojrzeniu na ten sposób płatności, prawda. Ile nas kosztuje utrzymanie kasowników? Ile nas kosztują same kasowniki? Ile nas kosztuje kontrola? Jak bardzo jest ona efektywna? Proszę Państwa, w kieszeni mam bilet wrocławski, właściwie nie wypada mi, jako Wrocławianinowi pokazywać jego oczywiste słabości. Bilet ma kod QR, ja zresztą za chwilę pokażę, natomiast z kodu QR się nie korzysta we Wrocławiu, mimo że jest on drukowany, korzysta się z małego nadručku wykonywanego przez drukarkę w kasowniku. I ten nadruček każdy kontroler ma przeczytać, prawda. No Państwo możecie sobie wyobrazić jak to wygląda, jaka jest efektywność kontroli biletów papierowych wykonywana w ten sposób. Ale popatrzmy...

Publiczność

[00:46:35] urządzenie to kontrola cały czas może ten nadruk zobaczyć.

Piotr Krukowski

Tak. Cały czas może czytać. I to może trwać nawet...

Bogusław Prokop

Tak, tylko, jeżeli ten nadruk będzie.

Radosław Czapski

Ale należy monitorować koszty, należy wiedzieć ile, co kosztuje.

Piotr Krukowski

Proszę Państwa, no więc wydaje się, że, no są kraje, w których to się robi. Mało tego, z tej analizy wynikają...

Publiczność

Są miasta w Polsce, w których to się...

Piotr Krukowski

... decyzje dotyczące rozwoju systemu. Gdy spojrzymy na... Ja nie wiem czy my tam mamy obwódkę, w każdym razie...

Radosław Czapski

Mamy.

Piotr Krukowski

O, ta obwódka pokazuje, że w [00:47:03] myśli się o tym jak wyeliminować... może nie tyle nawet wyeliminować, co zmniejszyć te składniki kosztów. Zwróćcie Państwo uwagę, że sprzedaż produktów to jest aż 32% kosztów eksploatacji karty Oyster w Londynie, prawda? Więc to jest bardzo wyraźny, istotny koszt. I gdybyśmy biorąc pod uwagę fakt, że to są miliardy funtów rocznie gdybyśmy spróbowali obniżyć te koszty, to od razu zyskujemy bardzo dużo. Wobec tego, jeżeli mielibyśmy wyeliminować te koszty, to znaczy mielibyśmy na przykład przestać rozdawać tę kartę, co robiono poprzednio i jeżeli pokażemy kolejny slajd, to Państwo zobaczycie jak to wygląda. Kto w Londynie korzysta, z jakich nośników i jak dzielimy obie kategorie pasażerów. No, więc "Commuters" to są ci, którzy regularnie korzystają z transportu publicznego.

Radosław Czapski

"Non-commuters" to spontanicznie.

Piotr Krukowski

I teraz dochody z tego segmentu sprzedaży są mniejsze niż dochody z segmentu, w którym są non-commuters.

Radosław Czapski

W londyńskich warunkach.

Piotr Krukowski

Ale w Polsce jest dość podobnie. We Wrocławiu 30% pasażerów korzysta z biletów okresowych, pozostali jeżdżą, daj Boże, spontanicznie. Wobec tego wydaje się, że szukanie oszczędności musi przede wszystkim dotyczyć tych, którzy są w grupie non-commuters, a więc tych, którzy korzystają z transportu publicznego, nie mając biletu okresowego, bowiem uważają, że bilet okresowy nie jest dla nich. Dlaczego tak uważają? Uważają tak dlatego, że na przykład wykonują wolny zawód, korzystają z transportu publicznego wtedy, kiedy widzą, że korki są za duże albo pogoda jest niedobra. No tak to Bartek wygląda. Wobec tego zwrócę uwagę jeszcze na tę strzałeczkę, która się wysunęła, bo ta strzałeczka pokazuje, że mimo, iż w Londynie można korzystać z takiej zasady rozliczenia kosztów korzystania transportu, która się nazywa "pay as you go", czyli zapłać tak, jak podróżowałeś.

Radosław Czapski

Za to, co korzystałeś.

Piotr Krukowski

Tak, co wykorzystałeś. To w tym miejscu szuka się oszczędności. Wobec tego dla tej grupy pasażerów proponowanie drogiej karty Oyster, drogiej w emisji, w dystrybucji okazało się być kluczowym elementem, prawda. Tej grupie należało te koszty obniżyć. I stąd pojawiła się zbliżeniowa karta płatnicza. A więc rachunek kosztów spowodował, że Londyn wygrał... Znaczący Londyn wygrał, to

zobaczymy, ale wybrał rozwiązanie, które jest kosztowo znacznie bardziej efektywne, bowiem za wydanie karty, która umożliwi non-commuters, korzystanie z transportu publicznego w Londynie nie odpowiada już TLF, czyli organizator transportu publicznego. Odpowiada za to bank.

Radosław Czapski

I istniejące nośniki, które się ma i tak w kieszeni, nie ma potrzeby dystrybucji, nie ma potrzeby produkcji.

Piotr Krukowski

Czyli można powiedzieć tak, że rezygnujemy ze zrobienia czegoś, czego robić nie musimy, bowiem ci nasi pasażerowie w większości przypadków mają karty płatnicze. Niech z tych kart korzystają, bo dla nas to jest istotna, przypomnę poprzedni slajd, obniżka kosztów funkcjonowania.

Radosław Czapski

I mamy też poniekąd dyskusję na temat tego czy ta karta bankowa jest rzeczywiście warta rozważenia, jako przyszłościowy nośnik także tych rozliczeń taryf systemowo-biletowych.

Piotr Krukowski

Proszę Państwa jeszcze jedna... Żeby nie monopolizować tej dyskusji.

Radosław Czapski

Przechodzę do...

Piotr Krukowski

To może za chwilę. Jeszcze jedna seria danych. Otóż z raportu Accenture, która to firma dokonała analizy kosztów funkcjonowania transportu publicznego w różnych miejscach na świecie wynika, że koszty dystrybucji bilet w transporcie publicznym zależą od kanału sprzedaży.

Radosław Czapski

Bardzo.

Piotr Krukowski

Najdroższa jest dystrybucja w punktach obsługi klienta, przeciętnie 15% kosztów sprzedaży biletów. Sprzedaż detaliczna od 5 do 10%. Biletomat od 5 do 7%. Bilety mobilne - jedynie 3%. Pytanie, dlaczego tak mało pasażerów, nie tylko w Polsce, korzysta z biletów mobilnych. Dystrybucja przez Internet 2%. Kupowanie biletów w bankomacie, słuchajcie, bardzo interesująca forma, bankomatów jest w każdym mieście więcej niż biletomatów - 2%. Wydaje się, że to są bardzo istotne 2% kosztów. Wydaje się, że są bardzo istotne wskazówki, jak można byłoby szukać nie tylko innowacji w transporcie publicznym, ale przede wszystkim oszczędności, prawda.

Radosław Czapski

Nie, bo te kanały w tej chwili są technologicznie, że tak powiem, wywoływane. Pojawiają się dlatego, że technologia się rozwija i oferuje nowe możliwości, które okazują się znacznie tańsze w obsłudze z punktu widzenia organizatora albo dostawcy usług transportowych.

Piotr Krukowski

Jeśli pozwolicie to jeszcze szybciej transport publiczny, bilet na wiele podróży...

Radosław Czapski

Integracja szeroko rozumiana.

Piotr Krukowski

Integracja czy też interoperacyjność, prawda. To znaczy, w jaki sposób moglibyśmy korzystać, w jaki sposób powinien wyglądać i funkcjonować transport interoperacyjny. To, co tutaj mamy jest niemożliwe w transporcie lądowym w Polsce. Czyli, jeżeli mamy kilku przewoźników i chcielibyśmy polecieć, pojechać w przypadku transportu lądowego z miejsca A do B korzystając z kilku przewoźników w Polsce jest niewykonalne. Tymczasem mamy rezolucję Parlamentu Europejskiego, który to Parlament Europejski w 2015 roku wezwał Komisję Europejską do podjęcia działań, które zapewnią tę możliwość. Pasażer ma prawo wsiąść do dowolnego środka transportu w Lizbonie i mając koszyk biletów, tak się to nazywa, dojechać aż do Tallina.

Radosław Czapski

Coś, co w transporcie lotniczym funkcjonuje...

Piotr Krukowski

Czyli można powiedzieć w transporcie lotniczym funkcjonuje...

Radosław Czapski

... od bardzo dawna.

Piotr Krukowski

... bo macie Państwo przykład wikipedyczny, ale tu jest przykład realny. Natomiast w przypadku transportu lądowego takiej usługi nie tylko w Europie, ale w poszczególnych krajach nawet nie ma. Spróbujmy to przeanalizować, jeżeli chcemy podróżować z Wrocławia do Warszawy, podróż, którą wykonuję dość często, to na dworzec dostaję się tramwajem, wsiadam w pociąg, do celu podróży w Warszawie docieram na przykład autobusem. W jaki sposób ta podróż wygląda od strony biletowej? We Wrocławiu mam taki bilet, to jest bilet papierowy. Kupuję go w automacie, płacąc za niego kartą. Pytanie, po co on jest drukowany, okej, założmy, że nie da się tego ominąć na razie. Dostaję ten bilet do ręki. Kupuję bilet w Internecie na przejazd koleją, on ma także QR kod, może nieco inny. I w Warszawie kupuję sobie bilet w autobusie albo w tramwaju i także dostaję bilet z QR kodem. Proszę

Państwa, czy ja muszę kupować trzy bilety? Czy ja muszę te trzy bilety kupować w środku transportu, w każdym środku transportu osobno? Czy ja nie mógłbym tak, jak w przypadku podróży wykonywanej transportem lotniczym kupić sobie koszyk trzech biletów? Jak wygląda ten koszyk? No na przykład tak. Proste. Powiedziałbym nawet banalne. Takiej usługi w Polsce nie ma i nie wiem czy w najbliższym czasie się pojawi.

Publiczność

No jest.

Radosław Czapski

Dziękujemy. Otworzyliśmy chyba sporo ścieżek. Czy jakieś komentarze?

Marcin Szubiński

Ja mogę prosić, szybcutko do tej jednej podróży. Ze Słupska do Gdańska komunikacja miejska, bilet w komórce.

Radosław Czapski

Telefon.

Marcin Szubiński

SKMK-a bilet w komórce, bilet metropolitalny - bilet w komórce.

Radosław Czapski

W jednej aplikacji, że zapytam?

Marcin Szubiński

W jednej aplikacji, tak, w jednej aplikacji.

Radosław Czapski

Super. Świetne. Można.

Marcin Szubiński

To te różne kanały, tak. Można.

Bogusław Prokop

Też to sprawdziłem.

Radosław Czapski

Można. No dobrze, że można. Proszę bardzo, głoś z sali.

Bogusław Prokop

Edukacja, edukacja, jeszcze raz edukacja.

Publiczność

Spontanicznie wsiąść do pociągu [00:54:27]...

Piotr Bochenek

Dzień dobry. Witam serdecznie. Piotr Bochenek, firma SkyCash. No to jest chyba ta aplikacja, o której przed chwilą była mowa, czyli miejsce, w którym mamy te wszystkie bilety.

Publiczność

Przypadek.

Piotr Bochenek

Wywołał mnie Pan w pewnym sensie. Sytuacja wygląda w ten sposób, że było tu poruszonych kilka płaszczyzn, tak, od parkingu, po transport miejski, samolot, transport kolejowy, który dodałbym tutaj. Reasumując: Wszystko to jest transport. I to, co Państwo tutaj pokazywaliście na tych slajdach tak naprawdę te klocki, które są, no my składamy w całość, ponieważ staramy się zwiększać zasięg, rozwój nasz polega na tym żeby mieszkańcy różnych miast mieli te usługi w jednym miejscu, w jednej aplikacji i żeby tak naprawdę nie było potrzeby, tak, jak co niektórzy młodzi robią odinstalowywania tej aplikacji. Dążymy do tego żeby klient właśnie tak, jak tutaj przed chwileczką na tym poprzednim slajdzie było pokazane, mógł dojechać z punktu A do punktu B. I tak naprawdę alternatywą dla klasycznego transportu publicznego również będzie car sharing, będzie bike sharing, w tym momencie nawet skuter sharing i cokolwiek innego. I to nie wynika z faktu takiego, że jest to tańsze, tylko po prostu ktoś lubi jeździć motocyklem, skuterem, rowerem albo wypożycza sobie samochód. I nasza firma dąży do tego żeby te wszystkie usługi w miejscach, gdzie one się znajdują udostępnić klientowi i żeby on dojechał z punktu A do punktu B. Nad tym koszykiem, który przed chwileczką był prezentowany dokładnie pracujemy. Mam nadzieję, że na kolejnym spotkaniu będziemy mogli się tym pochwalić.

Radosław Czapski

Trzymamy za słowo. Dzieje się, na szczęście się dzieje. Ja bym powiedział tak, że te systemy biletowe czy te platformy, które się rodzą, jak ta wiedeńska na przykład to trochę dla mnie wyglądają jak rozwiązania, które wspierają naszą osobistą wolność w mobilności. Bo faktycznie tych rodzajów odcieni mobilności jest coraz więcej, cały rozwój ekonomii współdzielenia wspiera też tą naszą indywidualną wolność, więc dobrze by było żeby systemy nadały za wolnością, a nawet ją stymulowały. Bardzo proszę głośno?

Publiczność

Znaczy, jeżeli można króciutko jeszcze powiem, że oczywiście musimy patrzeć na przyszłość. Przyszłość jest taka, że mamy w kieszeni wszyscy nie tylko kartę płatniczą, ale mamy w tej chwili telefon, który jest kartą płatniczą, który jest nośnikiem...

Radosław Czapski

Wszystkim w jednym.

Publiczność

... wielu innych rzeczy tak naprawdę. Mamy komputer w kieszeni, którym lepszy od tego, który leciał...

Radosław Czapski

Osobisty asystent to się nazywa.

Publiczność

... w kosmos, prawda, na księżyc i tak dalej. Natomiast i niewątpliwie wszyscy wiemy intuicyjnie, że za, nie wiem, 7-10 lat nie będzie wyjścia, każdy będzie tego używał. Czemu tego nie używamy dzisiaj w większości mając w kieszeni te telefony? Ja mam wrażenie takie, kiedy robiłem takie małe badania, że to jest po prostu obawa ludzi przed tym, że są śledzeni i to jest permanentna obawa. Nie wiadomo dlaczego, bo są śledzeni i tak permanentnie cały czas, o czym jakby zdają sobie sprawę...

Radosław Czapski

Nie chcą wiedzieć często.

Publiczność

Tylko akurat ta komunikacja miejska [00:57:41] wyjątkowo im leży na sercu, nie wiadomo, dlaczego, nie wiem czy... [00:57:45].

Radosław Czapski

Ale ja bym tutaj... Odpowiadając szybko, wtrącając się, ja bym powiedział, że bardzo dużo do zrobienia branża ma w tym żeby ludzi edukować, informować, rozmawiać z nimi językiem korzyści, jak to się mówi w marketingu, pokazywać, dlaczego coś warto, czegoś nie warto, dlaczego coś jest fajniejsze. Kreować trochę modę, ale podbudowaną jakąś argumentacją merytoryczną.

Publiczność

Raczej wątpliwe jest czy marketing tego typu miast i przekonywanie finansowe jest niezbędne, aczkolwiek zawsze gdzieś po drugiej stronie jest czyjś interes, który wolałby żeby było jednak coś z tego.

Radosław Czapski

Jesteśmy podejrzliwi, to też jest problem pewien.

Publiczność

Natomiast ja przyznam się szczerze, że słuchałem, co mówił Pan Piotr na temat tych kosztów dystrybucji biletów i przyznam się, że mam wrażenie, że zrobił Pan tam w tych badaniach 50% zniżkę, przynajmniej.

Piotr Krukowski

To nie były na szczęście moje badania.

Publiczność

No to na pewno ktoś tam miał bardzo różowe okulary.

Piotr Krukowski

[00:58:34].

Publiczność

Bo myślenie kategoriami takimi, że jak sprzedaje się przez Internet bilety to kosztuje 2% jest nieprawdziwe, bo to, że koszt obsługi elektronicznej płatności jest założony 1% w zaokrągleniu, tak, no to za 1% nie da się obsłużyć całej procedury sprzedaży biletu przez Internet, z uwagi na to, że utrzymywanie serwerów bezpieczeństwa, transmisji danych, przesyłania danych i tak dalej nie kosztuje 1%, tak. Więc jest to coś absolutnie błędnego moim zdaniem, jeżeli chodzi o te badania i boję się, że wprowadzałyby w błąd.

Radosław Czapski

Ja nie będę się spierał, ale możemy zapytać osoby bliskie, jeśli mogą.

Publiczność

Na slajdzie angielskim, tak, z Londynu było napisane, że koszt mniej więcej jest dystrybucji na poziomie 14 pensów od każdego fundu zdaje się, tak, jeżeli patrzymy pod tym kątem. Ja przyznam się, że kiedyś pracuję w jednej z warszawskich firm przy wdrażaniu automatów biletowych mnie wyszło 14%, jako koszt minimalny obsługi automatu biletowego, jako energia elektryczna, transmisja danych, serwis, utrzymanie pieniędzy w nim w środku, prawda? Automat jest koszt znacznie drogi, tak?

Radosław Czapski

Pan dyrektor ze Słupska potwierdza, że to nawet jest trochę więcej chyba.

Publiczność

Jest zdecydowanie więcej moim zdaniem, tak. Także to wszystko razy dwa pomnożyć to jesteśmy na poziomie takiego pewnego minimum, które osiągamy, tak, moim zdaniem, bo, jeżeli mamy się

rozwijać to tak powinno być. Uwaga, pieniądze unijne niestety zepsuły nam rynek polski i zepsuły myślenie o tego typu rozwiązania, bo są za...

Radosław Czapski

Bo niebiznesowe się stało to może.

Publiczność

Bo jest za darmo prawie, tak. W związku z tym, że jest za darmo, no to dusi się dostawców usług wszelkiego typu aplikacji żeby płacić im jakieś groszowe stawki. No może Pan tutaj ze SkyCasha potwierdzić, że jakieś 2,5% oferujecie żeby się zarządzać chyba tak naprawdę na tym rynku, bo za to się przeżyć za bardzo nie da, tak? Więc jeżeli ma się coś rozwijać to ze świadomością tego, że rzeczywiście ten poziom dwucyfrowy prowizyjny czy aplikacyjny, jakkolwiek jest jakby takim poziomem uczciwym, który powinien być realizowany w tego typu projektach, bo pozwala na rozwój po obu stronach. Nikt nie myśli o tym, że co się stanie jak skończą się pieniądze unijne.

Radosław Czapski

Właśnie bardzo chciałbym to podkreślić.

Publiczność

Automat w pojeździe kosztuje 20 czy 30 000 złotych, tak? Ileś biletów w niego jest pakowanych, trzeba utrzymać w nim jakąś gotówkę, jeżeli tam jest gotówka, trzeba obsługiwać płatności elektroniczne. Kiedy on się zwraca? On się nigdy nie zwraca, proszę Państwa. On jest tylko po to żeby zapewnić wszystkim dobry sen, że jak pasażer chce to nie pyszczy, nie krzyczy, nie dzwoni do prezydenta, tak.

Radosław Czapski

Jest usługą socjalną, nazwijmy to tak.

Publiczność

Po prostu tak.

Bogusław Prokop

Nie, za dużo... Bardzo wiele rzeczy robimy po to żeby osiągnąć sympatię. Sympatię, nawet nie empatię, tylko sympatię.

Publiczność

Żeby nikt nie pisał do prezydenta miasta skargi.

Radosław Czapski

Czyli co, mniej sympatii, więcej biznesu w komunikacji zbiorowej?

Bogusław Prokop

Nie, nie po prostu...

Radosław Czapski

No, ale też trzeba zachęcać, więc trzeba kreować sympatię, trzeba pozytywne uczucia wzbudzać.

Publiczność

Pasażerowie...

Bogusław Prokop

Panie Radku, a czym Pan dojeżdża do pracy? Czy Pan dojeżdża do pracy Panie Radku?

Radosław Czapski

Ja jeżdżę łączonym, dojeżdżam do stacji metra, a potem metrem, więc jestem hybrydowym użytkownikiem.

Bogusław Prokop

Jasne. Bo nawet gdyby Pan przyjechał samochodem to parkowanie w Warszawie w samym centrum by Pana tyle kosztowało żeby się Panu odechciało.

Radosław Czapski

To jest bodziec, który na mnie zadziałał oczywiście.

Bogusław Prokop

O, i to działa. I tylko to działa. Jest jakiś bodziec finansowy, nie ma możliwości zostawienia samochodu i nie czarujmy się, że jakieś inne rzeczy wywołują w nas jakąkolwiek zachętę. O promocji [01:01:46]...

Radosław Czapski

Trzeba kijaszkiem podzielać czasami, tak, zgadzam się.

Bogusław Prokop

Natomiast mówię, to chciałbym zwrócić uwagę, że właśnie jakby słabo się koncentrujemy na tych kwestiach, dlatego [01:01:52]. Ja tutaj to... Różne wątki już zostały dzisiaj wyczerpany albo tak dotknięte, ale zauważcie, że ja już mam nadzieję, że wszystkim wybiło się z głowy to, że karta miejska jest jakimś tam źródłem płatności za jakąś, za jakiś basen, coś takiego. To w ogóle nie ma żadnego sensu, bo nagle się okazuje, że bilet miejski kosztuje 8% VAT-u, parkowanie jest zwolnione z VAT-u, a wstęp na basen kosztuje też 8%, ale nauka pływania na basenie 23%, i kicha. Krótko mówiąc ta portmonetka, którą żeśmy wszyli w ten bilet elektroniczny do niczego więcej nie może służyć. Poza

tym, po co nam te problemy, rozliczać się nie wiadomo, z kim, nie wiadomo, za co, nie wiadomo, kiedy i nie wiadomo gdzie, transmitować jakieś dane, łączyć, dzielić i tak dalej. Proszę spojrzeć na to, że dzisiaj jest ciekawym rozwiązaniem właśnie funkcjonowanie...

Radosław Czapski

Ale nie wiem, zbadajmy to.

Bogusław Prokop

Klient, może nazwijmy go klientem i wtedy nam się wszystko zacznie układać w logikę.

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo. Szybki głos ze strony sali. Panie Bartoszu?

Publiczność

Ja mam taką uwagę, że my tutaj poruszamy się w obrębie transportu publicznego, który z natury rzeczy jest w jakiś sposób polityczny. I siedzimy nad tym, jak zrobić interoperacyjność i tym podobne, z poziomu ministerialnego, mówimy o wspólnym bilecie na poszczególnych przewoźników i tym podobne. A zwróćmy uwagę, jest taki duży przewoźnik szkocki, który jeździ autokarami po Polsce i w tej chwili coraz częściej mówi się o tym, że to jest tak naprawdę kiosk z biletami dalekobieżnych autobusów, bo tam już jeździ jeden, drugi, trzeci, czwarty, piąty, siódmy, ósmy przewoźnik. I oni się nie bawią w jakieś terminale, w jakieś inne rzeczy, mają swoją stronę internetową. Ja powiem tak, do mnie przemawia to dlatego, że to jest biznesowe i to działa. A tutaj to jest, przepraszam, 10 000 więcej słów aniżeli [01:03:39].

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo. To jest jeden z wniosków rzeczywiście, który się nam tutaj wyłania, jako wart odnotowania, że mianowicie unijne dofinansowanie trochę zaszkodziło rozsądkowi w tej branży. Nie mniej trzeba się oswoić z myślą i im szybciej z tą myślą zaczniemy się oswoić tym lepiej dla sprawy, że te pieniądze unijne zaczynają się kończyć.

Publiczność

Za dwie kadencje.

Radosław Czapski

A systemy, które zostały zainstalowane będą się zużywać i trzeba pomyśleć o kolejnych generacjach. I ta nasza dyskusja ma właśnie stymulować myślenie o kierunkach, metodach, technologiach, które może warto zacząć stosować pilotażowo, może nie rewolucyjnie, ale powoli ewolucyjnie i wokół nich koncentrować też kampanie informacyjne, wychowawcze wobec użytkowników systemów transportowych. W tym kontekście chciałem jeszcze słówko pozwolić powiedzieć Piotrowi na temat

biletów aplikacyjnych mobilnych tak zwanych, a potem próbować podsumować, bo pewnie organizatorzy zaczną nas dzwonekami wyganiać i kazać kończyć.

Piotr Krukowski

Proszę Państwa, no ja oczywiście jestem świadom tego, jak dynamicznie rozwija się w Polsce podaż różnych rozwiązań mobilnych. Mamy oprócz dwóch dominujących sprzedawców biletów mobilnych mamy jeszcze kilka innych firm, które starają się być na tym rynku obecne. Natomiast z naszych badań robionych w ramach projektu Banku Światowego wynika, że popularność zastosowań mobilnych, tak byśmy to nazwali, czyli aplikacji mobilnych dostępnych w smartfonach, no jest znacznie mniejsza niż moglibyśmy oczekiwać.

Radosław Czapski

Symboliczna.

Piotr Krukowski

Ja nie używałbym pojęcia symboliczna, bo jeżeli to się kształtuje na poziomie 5-6% całego wolumenu... Słucham? Waldek, no niestety nie masz racji.

Waldemar Rokicki

[01:05:27].

Radosław Czapski

Robiliśmy twarde badania.

Piotr Krukowski

Nie mamy racji, nasze badania pokazują, że jest to więcej, ale to nie jest...

Publiczność

Tak, ale powiem tutaj 1%...

Radosław Czapski

Na kilkudziesięciu ośrodkach miejskich.

Piotr Krukowski

To na pewno nigdzie nie jest powyżej 10%, to cały czas są właśnie około 5% wartości. Wobec tego, jeśli smartfony są popularne, jeśli każdy młody człowiek ma smartfona, jeśli ludzie nawet w naszym wieku mają smartfony i posługują się nimi, to dlaczego tak rzadko z nich korzystamy? Co więcej, jeśli SkyCash oferuje taką usługę, w której faktycznie mamy do czynienia z interoperacyjnością dostępną poprzez aplikację. Ja tylko jeszcze jedną uwagę do tego, ja myślę sobie, że to faktyczne interoperacyjne rozwiązanie mogłoby polegać na tym, na czym polega rozwiązanie interoperacyjne w

transporcie lotniczym, czyli jeśli mam trzy bilety to mam do tego jeszcze odpowiednią zniżkę, prawda? To znaczy, bo wszystkim opłaca się mnie wozić czy to samolotem, czy też pociągiem, autobusem i tramwajem. Wobec tego takiej zniżki póki, co nie ma, bilety są dostępne, ale zbyt mało Polaków, nie tylko Polaków, bo to jest zjawisko globalne, za mało korzystamy z aplikacji mobilnych w transporcie publicznym i nikt nie ma odpowiedzi na to pytanie, dlaczego tak się dzieje, chyba, że...

Radosław Czapski

A ponieważ nie ma odpowiedzi to ja bym bardzo sugerował żeby zapytać i zaprosić do współpracy fachowców od behawioryzmu, od tego, na co ludzie dobrze reagują. Technolodzy, tak ich nazwę umownie, bardzo niechętnie humanistów zapraszają do współpracy, ale tu socjologów i psychologów warto do marketingu zatrudnić i to działa. Naprawdę ze świata przykładów drobnych zmian w tak zwanym layoucie czy wyglądzie niektórych nośników, czy w komunikatach, którymi się promuje znakomicie się często przekładają na wykorzystanie, na efekt. Pan Marcin chciał skomentować.

Marcin Ruciński

Tak. Ja tylko powiem odnośnie tutaj, co Waldek powiedział tego 1%. Oczywiście to jest mało, ale, jeżeli weźmiemy na przykład taką Warszawę, gdzie dochody, obrót roczny ze sprzedaży biletów jest to ponad 800 milionów złotych to ten 1% już nie jest mało, bo mówimy o kwotach kilku milionów złotych rocznie. To wszystko zależy od miasta i od skali.

Radosław Czapski

Jest bardzo kontekstowa, tak, sprawa kosztów, struktury kosztów, no ale Pan ze Słupska bardzo nie protestował, jeśli rozmawialiśmy o tej strukturze i kosztach różnych kanałów dystrybucji. Będziemy musieli podsumowywać, ja tu widzę i dyskusja się rozkręca. Dobrze, szybkie głosy, raz, dwa, trzy z sali i jedziemy w stronę podsumowania. Zapraszam. Może ci, którzy nie zabierali głosu najpierw. Proszę bardzo.

Piotr Kalita

Piotr Kalita, ZTM w Rzeszowie. Chciałem się odnieść do tego, co wcześniej jeszcze chwilę temu Pan Piotr powiedział, mianowicie a propos wykorzystania karty miejskiej, jako też nośnika innych usług, co do kosztów i ewentualnych oszczędności, ponieważ nawet z samej definicji ZTM nie mając osobowości prawnej de facto jesteśmy, no ramieniem urzędu miasta. Patrząc tak trochę szerzej w tej skali dla nas nie było dużym problemem na przykład przewidzenie takiej funkcjonalności, wprowadzenie jej do karty miejskiej, to było, powiedzmy, parę godzin pracy. Natomiast to się przekłada na to, że ta karta rzeczywiście w Rzeszowie jest wykorzystywana, jako karta biblioteczna, my tylko stworzyliśmy tą ścieżkę, daliśmy możliwość, tam powstał kod kreskowy, to trwało może parę godzin, parę minut dłużej przy tworzeniu OPZT-u karty. Natomiast w skali miasta to są już liczące się oszczędności, bo jest na przykład jedna karta miejska, która powoduje, że nie musiała z kolei biblioteka miejska zamawiać iluś tam tysięcy kart, że podobne, mam nadzieję nam się uda wdrożyć też inne usługi miejskie. To, co było powiedziane, oczywiście tam, gdzie te usługi są płatne, czyli tam,

gdzie się pojawia kwestia portmonetki i rozliczeń to oczywiście już pojawia się pewne utrudnienie, natomiast też, no może nie najbardziej innowacyjnym, ale wyjściem jest, no stworzenie dwóch portmonetek, czyli osobna przy stawce VAT-u jednej, drugiej. To są...

Radosław Czapski

Technicznie tak, ale czy użytkownik to kupi, Panie dyrektorze? To jest problem, bo to komplikacja, im bardziej skomplikowane...

Piotr Kalita

Dyrektorem nie jestem, jestem kierownikiem działu sprzedaży. Tu dają taką możliwość, czy to kupi to oczywiście jest kwestia wyboru, bo jest cała plejada innych możliwości, innych nośników, właśnie jak smartfon, właśnie inne sytuacje. Jeszcze tak nawiązując do tego, co było powiedziane a propos sposobu i udogodnienia związanego z wyrobieniem karty miejskiej i też ilości smartfonów posiadanych przez młodych ludzi zwłaszcza. W chwili, kiedy przechodziliśmy na kartę miejską i była informacja pół roku wcześniej, co podkreślę, pół roku, że od stycznia tego i tego roku przechodzimy na tylko i wyłącznie nośnik kartę miejską, jeżeli chodzi o bilety okresowe. Oczywiście dopiero kilka dni przed końcem tego okresu się ustawiły w punktach kolejki. Jeżeli chodzi o Rzeszów, u nas można było kartę wyrobić w ten sposób, że się wysyłało wniosek przez Internet, natomiast punkt odbioru był dowolny, według uznania, ponieważ karta była drukowana w ciągu krótkiego czasu po przyjeździe danej osoby do punktu, po zweryfikowaniu danych. Nie chcę tu już przedłużać zadając Państwu zagadkę, natomiast od razu przejdę do puenty, z tej możliwości drogi elektronicznej skorzystało tylko 1% ludzi, jeżeli chodzi o wysyłkę wniosku drogą elektroniczną. Prawie 99% to były wnioski papierowe, często właśnie nawet pisane na miejscu w punkcie, gdzie młodzi ludzie stali w kolejkach ze smartfonami w ręku, ale pisali wniosek na papierze, to jest taka już bardziej kwestia właśnie dla socjologa, dla może...

Radosław Czapski

No, więc właśnie, to pewnie jest zagadka socjologiczna czy psychologiczna. Kolejny głos bardzo proszę.

Piotr Kalita

Dziękuję bardzo.

Marcin Ruciński

Znaczy ja tutaj jeszcze się odniosę do Piotra. Dlaczego wykorzystujemy kartę miejską, tutaj mówimy tylko o karcie miejskiej? Dlatego, ponieważ, jako karta transportowa, tak jak w Warszawie to jest największa masa jak gdyby taka już istniejąca, która pozwoli... Użytkowników, dokładnie tak, już nie mówimy o pasażerach, tylko już mówimy o użytkownikach. Mamy w Warszawie kart jest wydanych około miliona, to jest naprawdę już masa ludzi, która już ma tą kartę i nie trzeba wydawać, tych ludzi wzywać do punktu.

Radosław Czapski

Jest taniej po prostu i wygodniej.

Marcin Ruciński

Jest taniej, bo karta to nie jest kilka groszy, to jest kilka złotych, to jest koszt. Plus jeszcze oczywiście koszty obsługi tej karty. Dlatego mówimy o karcie, do której...

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo.

Bogusław Prokop

Ja powiem tylko tyle: nie można rozmyślać tych systemów. Dlatego ja zwalczam po prostu...

Radosław Czapski

Mamy piękną dyskusję w panelu, za i przeciw.

Bogusław Prokop

... te poglądy typu utrzymajmy bilet papierowy. Bilet u kierowcy jestem absolutnie za, niech do końca świata tam będzie.

Radosław Czapski

Nie, bo to podraża. Im więcej, tym drożej i tym trudniej.

Bogusław Prokop

Nie, nie szkodzi. Ale Panie Radosławie rozwiązujemy pewne problemy. I naprawdę zawsze mówię z sympatią o Warszawie, że jak wyjeżdżam z Warszawy i wracam do Białegostoku to zawsze jestem trochę chorszy. Dlaczego? Bo widzę dobre rzeczy. I patrząc na Warszawę widzimy to w innej skali, inne problemy. U nas nie ma tylu turystów, w Krakowie turystów jest jeszcze więcej niż w Warszawie. I każdy musi szukać rozwiązań pasujących do tego, co jest.

Radosław Czapski

Ale lubimy Białystok też.

Bogusław Prokop

Pan Bartosz zaczął jeden wątek, żebyśmy się nie skupiali budując taryfę biletową na tym przysłowiowym turyście. Bo on nam rozwała cały system, bo nagle się pokazuje, że ląduje w Białymstoku jakiś gość albo gdzieś w Rybniki, albo w Warszawie i co my teraz mamy z nim zrobić? W Londynie weszli w karty płatnicze, bo dystrybucja tych oysterek była tak droga i tak kłopotliwa, no weź 300 000 ludzi dziennie dostarcz oysterkę. Jak to zrobić, no? No to w ogóle nie...

Radosław Czapski

To 1/3 kosztów okazuje się to była dystrybucja Oystera. Proszę bardzo głoś ze strony SkyCasha jeszcze raz, proszę.

Bogusław Prokop

To po prostu jest technicznie niemożliwe. Po prostu trzeba to upraszczać.

Piotr Bochenek

Szanowni Państwo, tutaj a propos tej turystyki to, jeżeli mamy taką aplikację i jest mnogość miast to przychodzimy i nie kupujemy niczego, tylko kupujemy po prostu bilet jednorazowy. To tak puentując tą dyskusję, natomiast była kwestia dotycząca dzisiaj skali popularności aplikacji. Jest to około 1%.

Radosław Czapski

Dlaczego tak słabo? Może Pan dyrektor wie?

Piotr Bochenek

Dlaczego tak słabo? Powiem tak, to wszystko zależy od tego, co ta aplikacja, co ta funkcjonalność daje. I tutaj posłużę się właśnie Warszawą, ale tak naprawdę nie biletami komunikacji miejskiej, ale tutaj opłatami za strefę płatnego parkowania. Zgadnijcie Państwo na dzień dzisiejszy, jaka jest skala w Warszawie płatności mobilnych dokonywanych... opłaty pobieranej za pośrednictwem aplikacji mobilnej za parking?

Publiczność

70%.

Publiczność

Ja bym powiedział, że mało.

Radosław Czapski

No nie wiem, 5%.

Piotr Bochenek

17. Wydaje nam się to jest dużo. Ale dlaczego? Dlatego, że SkyCash wraz z miastem wprowadził rozwiązanie nazywane "Start-Stop". Czyli to jest usługa, która jest inna niż zwykła usługa parkingowa. Pan Piotr tutaj mówił o karcie, karta zawsze po prostu jest transakcją, która się kończy na jakiejś kwocie. Deklarujemy 5, 10, 15. Reasumując, jeżeli po 15 wyjdziemy minutach i tak te pieniądze straciliśmy. I w naszym rozwiązaniu mamy rozwiązanie optymalne, czyli "Start-Stop", rozpoczynamy parkowanie...

Radosław Czapski

As you go, czyli za to, że rzeczywiście wykorzystaliśmy.

Piotr Bochenek

Dokładnie. Kończymy parkowanie. I ta usługa, właśnie taka funkcjonalność optymalizacji spowodowała, że po prostu ludzie przyzwyczaili się do tego, korzystają z tego. Mnóstwo samochodów parkuje.

Radosław Czapski

Traktują to, jako uczciwe rozwiązanie, bo płacą za to, z czego rzeczywiście skorzystali.

Piotr Bochenek

Dokładnie. Reasumując mamy tutaj też usługę flotową dla firm, ponieważ, jeżeli mamy pracownika, który jeździ po Polsce i przyjeżdża do innego miasta, w którym również jesteśmy on znowu nie szuka parkometru, tak, znowu przychodzi, idzie na spotkanie, nie martwi się o to, tak. Optymalizujemy czas jego i to jest jego największa korzyść.

Radosław Czapski

Wygoda.

Piotr Bochenek

Wygoda. I tak naprawdę tutaj alternatywne rozwiązania oczywiście będą i będzie i karta, i parkometr, i cokolwiek innego, natomiast sytuacja jest taka, że to jest usługa, która spowodowała w pewnego sensu rewolucję, tak.

Radosław Czapski

A tutaj mnie Pan ma też, jako użytkownika nowego właśnie, bo nie wiedziałem, że jest taka funkcjonalność. Bardzo chętnie będę z niej korzystał. Bardzo proszę.

Piotr Bochenek

Cieszę się bardzo. Dziękuję.

Publiczność

A na koniec zawieszę problem pod kątem następnej pewnie konferencji, bo tego tu jakby nie poruszyliśmy nigdzie. Na przykładzie Śląska. Rok trwało przygotowanie wniosku unijnego, potem decyzja o tym, że przyznane są pieniądze unijne, potem przygotowanie końcowego SIFS-u, potem rok trwał przetarg, potem 3 lata wdrożenie. Na koniec wdrożenia okazuje się, że system, który został kupiony już jest przestarzały. Więc pytanie, które trzeba sobie postawić w tej chwili jest takie, jak kupić nowoczesny system, który za 5 lat będzie nowoczesnym systemem? Czy kupić system, czy kupić usługę, jak to robi wiele miast w tej chwili w Europie i na świecie, które kupują po prostu usługi od silnych operatorów, którzy odpowiadają za to żeby dostarczyć funkcjonalność, którą trzeba

dostarczyć, bo wbrew pozorom w komunikacji miejskiej nie ma takich pieniędzy, które pozwolą na to żeby zapłacić fachowcom od zrobienia dobrej specyfikacji. A sama specyfikacja się kończy tysiącami pytań.

Bogusław Prokop

Ale to jest komunikat, który musimy przekazać też do tych ministerstw, które zawiadują tymi środkami unijnymi.

Publiczność

Jak najbardziej.

Bogusław Prokop

Bo powiem tak, Białystok już przeżył tą fazę, że w 11-tym roku wdrożyliśmy system, 5 lat minęło, okres trwałości skończył się w maju, na szczęście, a już jest 7 lat i w zasadzie tak patrzymy na te kasowniki...

Publiczność

Zacznie się sypać zaraz.

Bogusław Prokop

... na te serwery, już te serwery w zasadzie trzeba byłoby im powiedzieć do widzenia. I teraz pytanie jest następne, to, co robimy? Kupujemy następne czy idziemy gdzieś tam w chmurę i tak dalej? Nie, pieniądze dostaniemy na hardware.

Publiczność

Za trzy lata.

Bogusław Prokop

Żelazo... Nie, nie, nie, to możemy dostać szybko. Natomiast tak, jak sami Państwo wiecie z przetargami, u nas przetarg trwał, jak cięża, 9 miesięcy, tak, rozstrzygnięcie przetargu. 9 miesięcy. [01:16:34] byliśmy chyba z 5 razy.

Radosław Czapski

Dobrze. Przepraszam, zatrzymuję tutaj, bo wątek problemu i zakłóceń wywoływanych unijnymi pieniędzmi już się pojawiał, więc oczywiście jest ciekawy, ale domykamy. Ostatni głos.

Marcin Ruciński

Ja tylko jeszcze chciałem tutaj takie jedno... Tutaj wszyscy mówimy o pasażerze, który musi kupić bilet. Nie, pasażer musi wnieść opłatę za przejazd, bilet to jest tylko medium, które mu pozwala to zrobić. To jest medium, które generuje koszty po stronie pasażera i po stronie operatora.

Radosław Czapski

Jeżeli możemy je przeskoczyć i uiścić, czemu nie?

Marcin Ruciński

Dokładnie tak.

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo. Ja pokusiłem się o trochę wniosków i jeżeli Państwo pozwolicie to... Pytania zapasowe, proszę zobaczyć, co utraciliśmy, chociaż trąciliśmy te zagadnienia. O tej integracji metropolitalnej pojawiały się wątki, i bilet na usługi miejskie rozmawialiśmy. Big Data, o tym nie za bardzo rozmawialiśmy, ale to jest osobny, bardzo duży temat, który się intensywnie, agresywnie rozwija w świecie.

Publiczność

W 50 minut się nie da.

Radosław Czapski

Nie da się. Zwłaszcza, że udało nam się i tak przedłużyć do 75 już minut. Takie podsumowanie zgrubne, jeśli organizatorzy będą prosili są rozproszone i różnorodne, i przeważają sprawdzone i ugruntowane technologie. Nie chciałem tutaj epitetów używać negatywnych, to wcale nie jest najgorsze, że sprawdzone technologie działają. Większość jest relatywnie nowa, więc to, co się też pojawiało w rozmowie, niektóre z nich wołają o wymianę, o modernizację, ale część z nich jest relatywnie nowa i pewnie jeszcze muszą się zamortyzować, plus te unijne wymagania związane z wykorzystaniem środków grantowych. Raczej implementarny niż bardzo rewolucyjny rozwój pewnie jest wskazany. Technologiczne kierunki, no to karty bankowe wydają się dość oczywistym kierunkiem, no i te mobilne, aplikacyjne rozwiązania, bo smartfony są w każdej praktycznie kieszeni, a jeżeli nie w każdej to za chwilę będą w każdej. Wreszcie przepisy dotyczące taryf, ulg, w szczególności rozliczeń i tego, co jest potem krwioobiegiem systemów biletowych i rozliczeniowych czy systemu opłat za usługi. Bardzo ważny wątek żeby takie spotkania, takie gremia, takie forma zinstytucjonalizować w jakiejś formule i próbować rzeczywiście uzgadniać standardy tam, gdzie warto je uzgadniać, bo to się może przełożyć na oszczędności bardzo praktyczne, a także na stymulowanie tych kierunkowych technologii, które wydają się najbardziej perspektywiczne i przełoży się także na koszty operacyjne. No i wreszcie, że wykorzystać może warto to, co już inni wymyślili, nie wymyślać koła od początku.

Bogusław Prokop

Wymyślili i sprawdzili.

Radosław Czapski

Co ważne, większość tych pomysłów jest sprawdzona w praktyce i działa, sprawdza się. Więc, jeżeli Państwo nie macie bardzo fundamentalnych obiekcji i zastrzeżeń do tych ogólnych wniosków...

Publiczność

Na ten punkt 7 [01:19:37].

Radosław Czapski

Punkt 7, czyli międzynarodowe standardy.

Publiczność

Koncepcja [01:19:41] się kończy [01:19:42].

Radosław Czapski

Nie, ale mówimy tutaj nie o wykorzystaniu 1 do 1, bo tego się nie da zrobić nigdy, tylko chodzi o to, że tam, gdzie to już jest zestandaryzowane, sprawdzone to nie wymyślamy, nie kreujemy alternatywnej rzeczywistości na siłę.

Publiczność

Na siłę. W Polsce nie przyjął się polski standard, powstały pewne platformy technologiczne i...

Radosław Czapski

Bo nikt go nigdy chyba tak poważnie nie potraktował.

Publiczność

No, ale zaorać dzisiaj Śląsk, Rzeszów i innych żeby coś stworzyć nie ma sensu, tak?

Radosław Czapski

Nie, nie, to był 2 chyba punkt czy 3, że wiele zostało zrobione i tak naprawdę nieopłacalne i niegospodarskie byłoby nagle przrzucanie się na zupełnie inne systemy i...

Publiczność

[01:20:22].

Radosław Czapski

Niegospodarskie to nie jest chyba brzydkie słowo, jeszcze.

Marcin Ruciński

Znaczy tutaj jeszcze się odniosę do tej, co Radek powiedział w 3 punkcie, że bardziej takie stopniowe przechodzenie na nowe rozwiązania niż ewolucyjne. Dobrym przykładem tutaj dam przykład ZTM

Poznań i wprowadzenie Peki, gdzie 1 lipca po prostu został włączony nowy system biletowy. Czym to się skończyło? Wszyscy wiemy, a jak ktoś nie wie, to naprawdę zapraszam do źródeł w Internecie.

Radosław Czapski

Chociaż dyrektor Prokop uważa żeby wygaszać te inne, nazwijmy to [01:20:55] kanały...

Marcin Ruciński

Ale to wygaszać, a nie wyłączać, to jest różnica.

Radosław Czapski

Tak, wygaszać, podkreślałbym [01:21:00].

Bogusław Prokop

To przepraszam, ale tak zawsze posługuję przykładem miasta Rybnik, w którym jak zobaczyłem, to uwierzyłem, że można system zbudować prosty, skutecznie działający, tylko nie wiem do końca jak im się pewne rzeczy udało w ludziach, że tak powiem, przeforsować.

Marcin Ruciński

Skala.

Bogusław Prokop

Niekoniecznie skala. Skala też nie jest ważna, dlatego, że...

Radosław Czapski

Może sprytna komunikacja, to naprawdę się daje...

Bogusław Prokop

... do autobusu i tak wsiada 100 osób, do każdego autobusu wsiada 100 osób.

Radosław Czapski

Komunikacja społeczna, tak, to nie mówimy o agresywnym marketingu.

Bogusław Prokop

Czy to jest autobus w Białymstoku, czy w Rudniku, czy w Warszawie tam wchodzi 100 osób i te 100 osób trzeba obsłużyć. Natomiast jakby ta sfera inna. I krótko mówiąc zbyt wiele opcji powoduje, że jest za dużo kanałów, później obsługujemy i drukowanie biletów, i sprzedaż w kioskach, i tak dalej, i tak dalej.

Radosław Czapski

I koszty dla operatów, i konfuzja po stronie użytkowników.

Bogusław Prokop

To po prostu się rozmydla i ludzie po prostu gubią się jakby w tych możliwościach. Tak naprawdę jak są w Barcelonie jak wysiadzicie, to wiadomo, że się albo kupi w automacie z paskiem magnetycznym, albo u kierowcy się zapłaci i jazda, i pojechaliśmy.

Radosław Czapski

Ale jest światło w tunelu. I podkreślałbym też potrzebę informowania i promowania ciekawych rozwiązań. Ja zostałem przekonany do nowego rozwiązania parkingowego, będę się podpisywał pod nim i wykorzystywał. A to też jest przyczynek do tego, że nie wiedziałem, że takie rozwiązanie, takie funkcjonalności już istnieją, więc jest kwestia właśnie docierania, zachęcania takiego dobrania instrumentów komunikacji i argumentów żeby takich jak mnie bez specjalnego wysiłku szybciej przekonać.

Bogusław Prokop

Bo wiesz, co Radziu, powiem ci taką rzecz, że kiedyś właśnie zastanawiając się, jak to jest możliwe, że coś się nie przyjęło? Przykładowo bilety na dwie strefy, które w sumie jest dosyć ludzi, sporo ludzi obsługujemy, prawie 70 000 ludzi mieszka dookoła Białegostoku.

Publiczność

W wianuszkach tak zwanych.

Bogusław Prokop

Tak. No i dlaczego ci ludzie nie korzystają z elektronicznej portmonetki, tych biletów jednorazowych, kiedy one są 20 groszy tańsze. Za mało tańsze? Ale tak naprawdę doszedłem do wniosku, dlaczego, dlatego że rzecz się sprowadza do tego, najwięcej o biletach... Najmniej o biletach wiecie, kto wie? Kierowcy. Dlaczego? Bo oni mają bilet darmowy. Słowo daję, oni naprawdę nie mają pojęcia, że są okresowe, 3-miesięczne, 10-dniowe. Nie mają pojęcia zupełnie na ten temat. To jest tragiczne. My ich szkolimy, ale to jest trochę takie, mówię, blednienie. Druga grupa to są mieszkańcy Białegostoku, którzy wiedzą, że jest pierwsza strefa, warto mieć miesięczny i bardzo dużo ludzi taki bilet kupuje, na jednorazówkach i tutaj już jest 1:10 papierowe do elektronicznych. A w gminach, tam gdzie bilet kosztuje 7 złotych na 4 strefy elektroniczny, a papierowy 14, to prawie papierowych nie ma. Tam prawie 100% ludzi jeździ na biletach elektronicznych.

Radosław Czapski

I bardzo dobrze.

Bogusław Prokop

Ale to zostało tak celowo zrobione. Natomiast właśnie ci ludzie, którzy mieszkają poza Białymstokiem, oni sobie zdają sprawę, że jest bilet na pierwszą, jest bilet na drugą strefę, że są bilety normalne,

ulgowe, bo mają dzieci, które jeżdżą do szkoły do Białegostoku i ta wiedza ich jest jakby z tego systemu troszkę bardziej rozbudowana niż tych, którzy tkwią tylko w samym jakby... w obrębie na przykład miasta.

Radosław Czapski

Dziękuję bardzo.

Bogusław Prokop

Ja tutaj odniosę się jeszcze do kierowców, dlaczego kierowcy nie wiedzą? Ponieważ kierowca nie jest rozliczany ze sprzedaży biletów, tylko z obowiązków.

Radosław Czapski

Nie mają premii.

Bogusław Prokop

Dokładnie. Nie mają korzyści. Ich podstawowym obowiązkiem jest bezpieczne przewiezienie pasażerów, a nie sprzedaż biletów. Jeżeli kierowca będzie miał opóźnienie z tego czegoś, ze sprzedaży biletów, on nie sprzeda tego biletu, bo on wie, że jak się spóźni to będzie miał karę.

Radosław Czapski

Ale ja wierzę w to, że w dzisiejszych czasach można ciekawą reklamę skonstruować niskokosztowo.

Publiczność

[01:24:31] nie ma informacji.

Radosław Czapski

Nie ma. Systemy informacji pasażerskiej bardzo duży osobny temat. Proponuję organizatorom taki blok, moduł tematyczny. Dziękuję Państwu za bardzo ciekawą i żywą dyskusję.