

Karta bardzo zintegrowana

MIECZYŚLAW T. STARKOWSKI

Karty miejskie wprowadzane są u nas z oporami. Tymczasem od kilku miesięcy trwają prace nad znacznie bardziej skomplikowanym produktem wielofunkcyjnym. Chodzi o tak zwaną ogólnokrajową kartę miejską (zintegrowaną z płatniczą). Czy sprzeczne interesy pozwolą na realizację tych ambitnych planów? Wielu fachowców ma poważne wątpliwości.

Wyjeżdżając do innego miasta, często mamy kłopot, szczególnie wieczorem. Pobyt zaczyna się od nerwowego poszukiwania biletów autobusowych. Kioski są zamknięte, a więc stoimy przed wyborem: jazda na gapę albo taksówką.

Już w PRL-u trwały dyskusje na ten temat. Proponowano między innymi, by wszędzie można było używać bilety kupione w miejscu stałego zamieszkania. Protestowały przede wszystkim władze Warszawy. Bo na przykład dużo więcej łodzian przyjeżdża do stolicy niż odwrotnie. Dlatego Warszawa traciłaby sporo pieniędzy.

Dobrowolne porozumienie nie było wtedy możliwe. Papierowe bilety nie dawały szans na urzeczywistnienie takich planów. Nawet pasek magnetyczny nie zmienił sytuacji.

Dopiero mikroprocesor likwiduje ograniczenia techniczne. Co nie znaczy, że automatycznie rozwiązuje problem. Pozostaje wiele spraw do uzgodnienia, a przede wszystkim – bariera psychologiczna.

Wizjonerski pomysł

Jakiś czas temu pojawiły się bilety elektroniczne pozwalające na płaćenie za przejazdy środkami transportu publicznego. To rozwiązanie jest już znane w kilkudziesięciu dużych miastach w Polsce. Później dołożono nową aplikację: płatność za parkowanie. Takie mało zaawansowane karty miejskie wprowadzono do tej pory w pięciu ośrodkach.

A teoretycznie wybór jest znacznie większy. Taki instrument może być również biletem wstępu do muzeum lub na basen, kartą zdrowia, kartą socjalną, kartą turysty itd. Możliwości są praktycznie nieograniczone.

Niektórzy idą jeszcze dalej. Dlaczego nie zintegrować jednolitej (ogólnopolskiej) karty miejskiej z kartą płatniczą? Pomysł jest świetny, wręcz wizjonerski. Najlepszym dowodem może być fakt, że takiego rozwiązania nie ma jeszcze nigdzie na świecie. Czy jednak potrafimy się dogadać, by zostać pionierami?

O takiej karcie Remigiusz Kaszubski, dyrektor zespołu systemu płatniczego i bankowości elektronicznej Związku Banków Polskich mówił po raz pierwszy bodaj siedem lat temu. Stwierdził, że nie warto powielać podobnych rozwiązań w różnych miastach. A poza tym, w jakimś stopniu dublować infrastruktury bankowej. I niewątpliwie miał rację.

Wówczas było to kompletne novum. A z drugiej strony (przynajmniej teoretycznie), dużo bardziej realne niż obecnie. W Polsce funkcjonowała wtedy tylko Warszawska Karta Miejska. Gdyby w całym kraju udało się przyjąć stołeczne ustalenia, inicjatywa mogła stosunkowo szybko zakończyć się sukcesem.



Fot. www.fotostock.pl

Właścicielem karty i aplikacji płatniczej jest bank, a miasto umieszcza na niej aplikacje usług publicznych.

Niestety, nie udało się to, przede wszystkim ze względu na wspomnianą barierę psychologiczną. A teraz jest jeszcze trudniej. W różnych miastach przyjęto rozmaite rozwiązania, a więc uzgodnienie standardów nie jest łatwe.

Problem w tym, że musi się dogadać wiele miast, firm i instytucji. W naszym kraju, w którym ciągle dominuje świadomość branżowo-opłatkowa, graniczy to z cudem. A przecież do projektu trzeba by naturalnie włączyć wszystkich, którzy będą brali udział w jego wdrażaniu.

Ale ZBP nie zrezygnował. Po dłuższym czasie, wiosną tego roku, pomysł odżył. Zajmuje się nim Koalicja na rzecz Obrotu Bezgotówkowego i Mikropłatności ZBP.

Kilka tygodni temu z inicjatywy ZBP powstał zespół ds. ogólnopolskiej karty miejskiej. Ale droga jest długa i niełatwa, przyznaje Dominika Dużiak, sekretarz Koalicji. Bo przecież zainteresowane firmy i instytucje nie mogą brać pod uwagę wyłącznie własnych interesów.

Banki czy miasta

Trudności jest bowiem mnóstwo. Oczywiście cieszy chęć współpracy rozmaitych środowisk, co przecież nie jest u nas takie częste. Trwają jednak długie trudne rozmowy, co zrobić, by miasta nie poczuły się zagrożone, że ktoś (banki) chce im odebrać część samodzielności. A tym bardziej: zawłaszczyć istotę sprawy, czyli kartę – nomen omen – miejską.

Chociaż w zasadzie nie słychać do tej pory, by miasta głośno protestowały. Być może dlatego, że w pracach zespołu nie biorą udziału zbyt licznie. W zasadzie na posiedzenia przychodziły tylko przedstawiciele czterech największych. Formalnie uczestniczą w nich raczej przedstawiciele stowarzyszeń samorządowych. Ale praktycznie – jedynie reprezentant Unii Metropolii Polskich.

Poza tym już samo określenie *ogólnopolska karta miejska* budzi u niektórych głęboki sprzeciw. Wszak karta miejska – z nazwy, z definicji – kojarzy się z *miastem*, czyli władzami miejskimi. A tu nagle inicjatywa wyszła ze Związku Banków Polskich. Pojawia się więc dodatkowe wyzwanie.

W opinii członków zespołu kluczową kwestią do rozstrzygnięcia jest własność karty i aplikacji na niej umieszczonych. Do rozważenia są dwie opcje:

- właścicielem karty i aplikacji płatniczej jest bank, a miasto umieszcza na niej aplikacje usług publicznych;
- właścicielem karty jest miasto, zaś bank umieszcza na niej aplikację płatniczą, której jest właścicielem.

Ustalono, że taką analizę powinna opracować podgrupa ds. rozwiązania systemowego.

– Tak czy inaczej, moim zdaniem najważniejszym zadaniem jest przekonanie wszystkich zainteresowanych, by był to jeden standard – podkreśla Remigiusz Kaszubski. – Jeśli na karcie miejskiej znajdzie się kilka aplikacji, w tym płatnicza, to miasto – wydawca karty może wydzierżawić tę ostatnią bankowi. Najpierw miasta muszą uzgodnić między sobą standard podstawowego rozwiązania. A dopiero później – porozumieć się

Za i przeciw

W Katowicach odbyła się konferencja „Państwo w mikro i makroskali”.

- Stworzymy ogólnopolską wielofunkcyjną kartę miejską – zachęcali Danuta Kamińska, skarbnik miasta Katowice oraz Arkadiusz Godlewski, wiceprezydent Katowic. Pozwoliłaby ona m.in. na swobodne podróżowanie po polskich miastach bez konieczności kupowania oddzielnych biletów. Oto najważniejsze tezy wystąpienia Danuty Kamińskiej.
- Wiele samorządów wdrożyło lub jest na etapie wdrażania karty miejskiej.
- Rozwiązania technologiczne i systemowe są różnorodne, całkowicie niekompatybilne z rozwiązaniami z innych miast.
- Brak kompatybilności powoduje ogromne koszty przygotowania i realizacji każdego rozwiązania na obsługę tych samych potrzeb, ogranicza zasięg wykorzystywanych rozwiązań i możliwość ich wzajemnych uzupełnień i współpracy.
- Celowe wydaje się wprowadzenie jednolitego systemu obsługującego wszystkie potrzeby w zakresie transportu publicznego, obsługi masowych imprez, płatności z wbudowanym podpisem elektronicznym i e-portmonetką.
- System taki powinien opierać się na nowoczesnych technologiach, być najbardziej efektywny kosztowo, z wykorzystaniem międzynarodowych standardów systemów i organizacji płatniczych.
- Powinien być otwarty z możliwością wbudowania dodatkowych aplikacji, w zależności od potrzeb. Powinien być tak zbudowany, aby można go było wzajemnie scalać i rozbudowywać. Powinien być bezpieczny.
- Śląska Karta Usług Publicznych to interdyscyplinarny projekt rozwoju elektronicznych usług publicznych z wykorzystaniem nośnika elektronicznego systemu identyfikacji (podpisu elektronicznego) i elektronicznego systemu płatności (pieniądza elektronicznego) w ramach usług publicznych świadczonych przez 27 miast i partnerów będących w konsorcjum.

ŚKUP ma być wykorzystywana do:

- Pobierania opłat za komunikację publiczną (autobusy, tramwaje, koleje);
- Opłaty za parkowanie pojazdów;
- Wyplacania świadczeń w ramach pomocy społecznej;
- Pobieranie opłat za wejście (lub identyfikacja korzystania z ulg) do obiektów sportowych, sal gimnastycznych, kortów tenisowych, basenów, kąpielisk, parków, teatrów, muzeum, kin, lotniska, klubów, restauracji, barów oraz miejskich toalet;
- Opłat za daniny publiczne, wydawanie dokumentów, skarbowych itp.;
- Przy zainteresowaniu sieci sklepów – specjalne rabaty, marże, konkursy;
- Kontrola wstępu na imprezy (koncerty, mecze – karta kibica itp.),
- Przyspieszenia świadczenia usług w urzędach miejskich i ośrodkach administracji publicznej itp.

z bankami. I wtedy ogłosić duży przetarg na jednolitą kartę. Oczywista jest bowiem ekonomia skali. Ważne jest, by zdecydowało się kilka (a jeszcze lepiej – kilkanaście) dużych miast. Jeżeli wspólnie ogłoszą przetarg, to dla każdego zamawiającego karta będzie dużo tańsza.

Miasta mają dbać o swoich mieszkańców: zapewnienie im wygodnego życia, czyli jak najszerszej palety rozmaitych usług. W tym celu budują i obsługują infrastrukturę. Do tej pory istniejące karty miejskie odzwierciedlają potrzeby lokalnych społeczności. W przypadku karty *ogólnopolskiej* sytuacja zmienia się radykalnie.

Ogólnopolska oznacza przecież – ujednoliconą (zestandardyzowaną). Przy czym chodzi właśnie o podstawowe standardy techniczne. Naturalnie każde miasto może mieć własną kartę, na której będzie inny wizerunek (warszawski Pałac Kultury i Nauki, krakowski Wawel, poznański ratusz itd.).

– W pracach nad jednolitą kartą miejską (trzymajmy się na razie tego pojęcia) musi być określony minimalny standard obejmujący przynajmniej cztery aplikacje – uważa Remigiusz Kaszubski.

Chodzi o możliwość płacenia za transport publiczny (bilet elektroniczny), parkowanie, portmonetkę elektroniczną, a także komunikację z urzędami administracji samorządowej.

– Powinna to być karta EMV, a nie Mifare – dodaje Remigiusz Kaszubski. – System Mifare został zdyskredytowany, przede wszystkim przez informatyków japońskich.

Pojawia się jednak pytanie, kto konkretnie ma być współnikiem magistratu w tym przedsięwzięciu.

Miasto, powiedzmy Warszawa, jest jedno. Mówimy przecież na przykład o Warszawskiej Karcie Miejskiej. A jeśli partnerem karty zintegrowanej ma być bank, to który?

Dominuje opinia, że w zasadzie nie ma to większego znaczenia. Chodzi o to, że na mikroprocesor karty płatniczej wgrają się aplikacje miejskie. Dlatego miasto może się dogadać z każdym bankiem.

Albo jeszcze inaczej. Znacznie prościej, jeżeli wydawcą karty będzie jednak miasto. I *dzierżawi* ono miejsce na mikroprocesorze bankowi, który zarządza aplikacją płatniczą. Miasto wydaje kartę, a banki stają do przetargu i zwycięzca zarządza aplikacją płatniczą. Na razie w pracach zespołu biorą udział przedstawiciele ING Banku Śląskiego i BRE Banku.

Pojawia się przy tym jednak specyficzny sposób myślenia. Niektórzy chcieliby przerzucić całe koszty na banki – tak, by miasta miały tylko korzyści. Oznacza to naturalnie, że są tam dobrzy gospodarze. Ale w bankach ludzie też potrafią liczyć pieniądze. Pojawia się więc konflikt interesów. Trzeba zatem znaleźć złoty środek.

Oczywiście należy się zastanowić, jak podzielić koszty i przychody. Trzeba będzie zatem ustalić, kto więcej zyskuje. Z pewnością potrwa to jeszcze długo.

Warto jednak działać szybko. Na razie wielkie światowe organizacje płatnicze deklarują chęć współpracy. Nie ma jednak

pewności, czy w pewnym momencie nie pojawią się nowi gracze i nie przypuszczą ataku samodzielnie.

Wiele niewiadomych

Tymczasem w zespole trwają dyskusje, przede wszystkim na temat rozwiązań systemowych. Chodzi o to, czy utrzymać *status quo* (każde miasto ma swoje rozwiązanie), czy stworzyć rekomendację standardu technologicznego. A jeśli tak, to jakie rozwiązanie przyjąć. I w jaki sposób skłonić miasta, które dopiero będą wdrażać kartę, by przyjęły ten rekomendowany standard. Na razie ustalono, że celem grupy jest stworzenie podstaw rozwiązania systemowego, nie koncentrującego się na karcie czy bilecie, a raczej na funkcjonalności takiego instrumentu. Z tego względu przyjęto, że zespół będzie pracował nad systemem karty usług publicznych.

Pojęcie *karta usług publicznych* jest pewnym uproszczeniem. Członkowie zespołu zgadzają się, że na obecnym etapie wybór nośnika ma znaczenie drugorzędne i trzeba także rozważyć wykorzystanie na przykład płatności mobilnych. Zgodzono się, że należy pracować nad rozwiązaniem jak najbardziej uniwersalnym, obejmującym zasięgiem cały kraj. Nie wydaje się jednak możliwe, aby istniał tylko jeden typ takiej karty. Dopuszczalne będzie zatem różnicowanie między innymi na określone grupy wiekowe: dzieci i młodzież do lat 18, osoby dorosłe, emeryci i renciści, podobnie jak w niektórych

funkcjonujących obecnie systemach.

Rodzi się przy tym pytanie, czy chcemy wykorzystywać karty płatnicze, wgrывая na mikroprocesor aplikacje miejskie (aplikacje usług publicznych). Innymi słowy, czy miasta zgadzają się na możliwość płacenia za bilety i inne usługi miejskie zwykłą bankową kartą płatniczą. Oczywiście jest kwestią do dyskusji, na jakich warunkach miałyby to działać.

Wydaje się, że oczywistym wyborem – przede wszystkim ze względu na mający ogromne znaczenie w transporcie miejskim czas realizacji transakcji – są płatności zbliżeniowe. Trzeba jednak pamiętać, że karta usług publicznych będzie mogła być używana w innych miejscach, przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury płatniczej. Dlatego nie należy na razie rezygnować jednoznacznie z modelu stykowego.

Jak zwykle ostatnio w naszym kraju, katalizatorem rozwoju mogłyby być Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. Co prawda będą się one odbywać prawdopodobnie tylko w czterech miastach (a najwyżej w sześciu), jednak skala wydarzenia i liczba kibiców może wpływać na życie całego kraju. Członkowie zespołu zgadzają się, że należałoby rozważyć konstrukcję instrumentu, który mógłby być połączony z kartą usług publicznych. Karta kibica mogłaby być jednym z typów karty usług publicznych (łączyć bilet komunikacyjny, bilet wstępu na stadiony itp., a także aplikację płatniczą). ■

– Nigdzie na świecie nie ma ogólnokrajowej wielofunkcyjnej karty miejskiej! Gdyby to było takie proste i opłacalne, dawno zostałyby wdrożone – sceptycznie podszedł do pomysłu Piotr Krukowski, główny specjalista w Biurze Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.