

ЯКОНОВСКАЯ Татьяна Борисовна – к. э. н., доцент кафедры экономики и управления производством, ТвГТУ, доцент кафедры экономики и управления АНО ВО «Международный институт управления и права», ревизор Тверского регионального отделения МОО «Лига Преподавателей Высшей Школы», Тверь (tby81@yandex.ru)

КУЛИКОВА Лидия Владимировна – старший преподаватель кафедры экономики и управления, АНО ВО «Международный институт управления и права», Тверь (insttver69@mail.ru)

ПАМЯТКА ДЛЯ ПАССАЖИРА, ИЛИ КАК НЕ СТАТЬ ОБМАНУТЫМ ЦИФРОВОЙ ТЕХНОЛОГИЕЙ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ. ЧАСТЬ 2

© Яконовская Т.Б., Куликова Л.В., 2026

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы, с которыми сталкивается пассажир в процессе использования технологии безналичной оплаты проезда в общественном транспорте. Приведены рекомендации для безопасного использования платежных карт при совершении поездки на общественном транспорте.

Ключевые слова: транспорт, пассажир, безналичная оплата, цифровая система, поездка, качество транспортного обслуживания.

Yakonovskaya T.B. – Ph.D. of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Production Management, TvSTU, Associate Professor of the Department of Economics and Management, International Institute of Management and Law, Auditor of the Tver Regional Branch of League of Higher School Teachers, Tver (tby81@yandex.ru)

Kulikova L.V. – Senior Lecturer of the Department of Economics and Management, International Institute of Management and Law, Tver (insttver69@mail.ru)

PASSENGER REMINDER: HOW TO AVOID BEING SCAMMED BY DIGITAL CASHLESS PAYMENT TECHNOLOGY. PART 2

Abstract. The article discusses the problems faced by passengers when using cashless payment technology on public transport. It provides recommendations for the safe use of payment cards when traveling on public transport.

Keywords: transport, passenger, cashless payment, digital system, trip, quality of transport service.

Современное качественное транспортное обслуживание невозможно без использования технологии безналичной оплаты проезда. Цифровые системы оплаты транспортных услуг развиты практически повсеместно и присутствуют в разных странах. Принцип их работы достаточно прост и одинаков в любой стране: при входе в транспортное средство пассажир прикладывает свою банковскую или транспортную карту, чтобы зафиксировать вход, а на выходе повторяет ту же процедуру, чтобы закрыть свою поездку, либо пользуется QR-кодом и специальным программным приложением в своем телефоне. При этом с платежной карточки списывается оплата проезда по текущему тарифу [1–3].

В российских регионах существуют подобные информационные технологии для безналичной оплаты проезда с применением банковских карт, а в некоторых субъектах РФ имеются свои транспортные карточки:

в Твери и области – «Волга», «Социальная карта жителя Тверской области»;

Москве и области, Тульском регионе, Ставропольском крае и других регионах РФ – «Тройка»;

Санкт-Петербурге, Свердловском регионе и некоторых других субъектах РФ – «Карта жителя»;

некоторых регионах РФ – местные транспортные карты, такие как «Золотая корона», «Стрелка» и т.п.

Преимуществом оплаты проезда с помощью платежных пластиковых карт является, с одной стороны, отсутствие необходимости в наличии кондуктора, с другой – удобство пассажиров, которое проявляется в возможности быстро оплатить проезд (особенно в час пик), простоте оплаты с использованием стационарного валидатора, контроле оплаты через мобильное приложение [4, 5].

Тем не менее информационная система не является идеальной. Иногда в ней происходят сбои и выдаются технические ошибки, поэтому при оплате поездки с использованием банковской (или транспортной) карты могут возникать те или иные риски:

происходит двойное списание средств со счета;

идет переплата сверх тарифа;

стационарный валидатор не считывает данные банковской или транспортной карты;

отсутствует интернет-связь, поэтому валидатор, касса у водителя и технология оплаты по QR-коду могут попросту не работать;

платежное средство оказывается в стоп-листе;

валидатор не принимает оплату проезда несколькими пассажирами, использующими одну банковскую карту (например, в случае, когда услугами общественного транспорта одновременно пользуется семья).

Перечисленные риски могут привести не только к ошибочному списанию денежных средств, но и к необоснованному наложению административного штрафа на пассажира за безбилетный проезд. В результате ему придется потратить много времени на процедуру возврата излишне списанных средств, а также на поиск доказательств своей невиновности и обжалование незаконно наложенного штрафа [3, 6].

В связи с вышеописанными проблемами у пассажира часто могут возникать неприятные ситуации: пользуясь услугами общественного транспорта, он вынужден не только постоянно контролировать процедуру оплаты проезда в момент совершения поездки, но и проверять качество работы валидатора, чтобы убедиться, что сбоев нет и данные его платежной карты попали в базу данных транспортного средства, в котором он едет.

Каким образом пассажир узнавал, сработал ли валидатор в момент, когда к нему была приложена платежная карта, и не является ли он «зайцем»? Пассажир мог проверить эту информацию, если дважды прикладывал платежную карту при входе в транспорт в течение одной остановки. В первый раз на валидаторе появлялась «зеленая галочка», фиксирующая вход пассажира, а во второй раз – «красный крестик», который показывал, что карта зарегистрирована (рис. 1). В этом случае при проверке контролером наличия оплаты проезда пассажир мог быть уверен, что валидатор считал данные его платежной карты, а номер карты попал в базу данных транспортного средства [2, 3, 7].

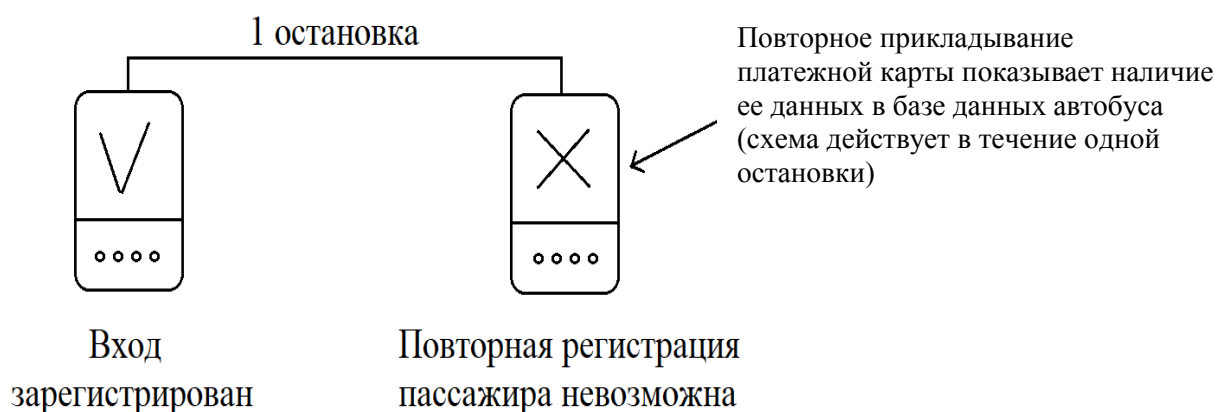


Рис. 1. Схема регистрации входа пассажира в автобус с проверкой наличия данных платежной карты в базе данных транспортного средства (составлено авторами)

Указанные действия стали невозможными после 8 декабря 2025 г., когда система цифровой безналичной оплаты прошла процедуру обновления и перепрошивки [3]. Теперь неоднократное прикладывание платежной карты пассажира в течение одной остановки приведет к следующему: валидатор посчитает, что по одной платежной карте едет семья из нескольких человек, и произойдет списание денежных средств столько раз, сколько была приложена карта (рис. 2).

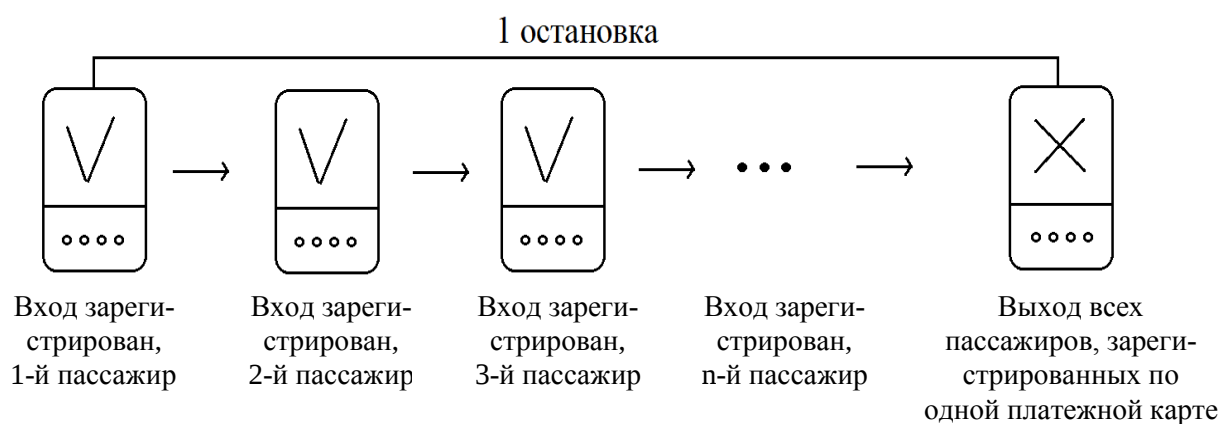


Рис. 2. Схема оплаты проезда пассажиров, зарегистрированных по одной платежной карте в течение одной остановки

Согласно схеме на рис. 2, если кто-то из членов семьи выйдет раньше и приложит платежную карту к валидатору, т.е. зафиксирует выход, то автоматически будет закрыта поездка и для остальных членов семьи. Таким образом, если кто-то из членов семьи едет дальше, то он будет считаться безбилетником и его могут оштрафовать. Из этого следует, что либо у каждого члена семьи должна быть своя собственная платежная карта, либо нужно приобретать бумажный билет у водителя (что, на наш взгляд, более безопасно).

Нередки случаи, когда после выезда за пределы города в автобусах пропадает интернет. Если пассажир зафиксировал вход в транспортное средство, приложив к валидатору платежную карту, то на выходе он не сможет закрыть свою поездку из-за неработающего валидатора и заплатить за расстояние от начальной остановки до остановки назначения. В этом случае система безналичной оплаты спишет полную стоимость маршрута, потому что маршрут будет считаться закрытым, когда автобус приедет на конечную остановку (рис. 3).

Вход пассажира зарегистрирован на первой остановке маршрута

Начальная и конечная остановка маршрута

Выход пассажира не зарегистрирован по причине отсутствия интернет-связи у валидатора (оплата полной стоимости маршрута до конечной остановки)

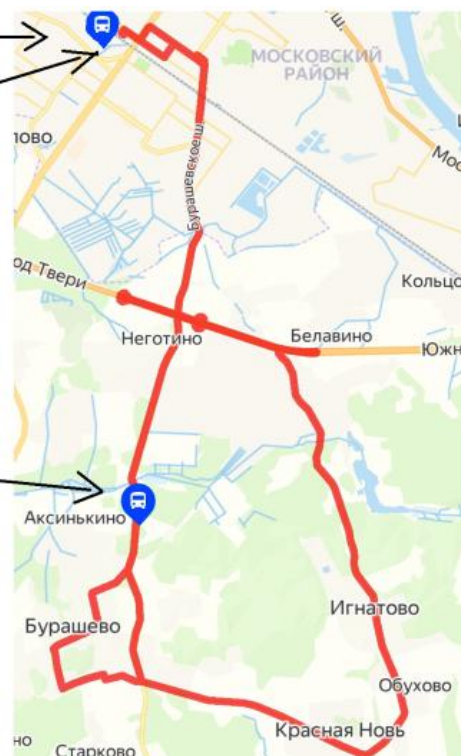


Рис. 3. Полная оплата стоимости маршрута от начальной до конечной остановки по причине сбоев в работе валидатора (составлено авторами)

Анализ перечисленных ситуаций показывает, что система автоматической безналичной оплаты «ошибается» в пользу организатора перевозки. Таким образом, организатор перевозок получает дополнительный доход за проезд, который пассажир не совершал или который был вынужден оплатить в сумме большей, чем положено по тарифу.

Кроме того, отсутствие интернет-связи и сбои в системе автоматической безналичной оплаты приводят к ситуации, когда все вошедшие в транспортное средство пассажиры, которые хотят оплатить проезд, но не могут этого сделать никаким из способов по независящим от них причинам, автоматически становятся безбилетниками [8]. Получается, что перевозчику выгодны сбои в системе автоматической безналичной оплаты, так как в этом случае его доходы могуткратно увеличиться. Здесь необходимо отметить, что величина штрафа в г. Твери составляет 2 500 руб.

Обновление системы безналичной оплаты проезда и перепрошивка валидаторов привели к тому, что если раньше пассажиры фиксировали выход из автобуса заранее, чтобы не толпиться у двери, то теперь так делать нельзя. Необходимо дожидаться, когда система зафиксирует прибытие автобуса к остановке, и только тогда приложить платежную карту для завершения поездки и оплаты, иначе система спишет больше денег, т.е. произведет двойную оплату.

Для того чтобы вернуть ошибочно или некорректно списанные с платежной карты денежные средства, требуется осуществить некоторые действия:

направить в адрес организатора перевозок в регионе заявление на проведение анализа транзакций и возврата ошибочно списанных денежных средств оплаты проезда;

предоставить выписку/справку из банка о проведенных транзакциях по оплате проезда, в которой будут указаны дата и время списания денежных средств за транспортную услугу.

В заявлении указывают номер регулярного маршрута; место начала и окончания поездки; дату и время списания оплаты проезда; сумму списания; последние четыре цифры банковской карты. Эта информация будет направлена перевозчику, обслуживающему маршрут. Примерный срок возврата денежных средств – пять-десять рабочих дней. Если денежные средства не были возвращены вовремя, то пассажир может обратиться в Роспотребнадзор. В их полномочиях разобраться и вернуть деньги пассажиру от перевозчика.

Библиографический список

1. Евдокимов К.А. Анализ тенденций развития городского пассажирского транспорта: внедрение электробусов в России и за рубежом // Современные тенденции развития инвестиционного потенциала в России: материалы Всероссийской научно-практической конференции. М.: Государственный университет управления, 2019. С. 95–98.
2. Коган Д.Б. Формирование гибкой системы устойчивого транспорта на основе электробусов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2018. № 10. С. 228–231.
3. «За себя и за того парня»: как в Твери не заплатить дважды за поездку в автобусе «Транспорта Верхневолжья». URL <https://www.tver.kp.ru/daily/27753/5182141/> (дата обращения: 17.01.2026).
4. Яконовская Т.Б. Доктрина социально-экономического развития Тверского региона до 2030 года как документ стратегического планирования // Саморазвивающаяся среда технического вуза: научные исследования и экспериментальные разработки: материалы VII Всероссийской

научно-практической конференции / под общ. ред. Т.Б. Новиченковой. Тверь: ТвГТУ, 2023. С. 48–53.

5. Яконовская Т.Б. Междисциплинарный взгляд на цифровизацию экономики: философский аспект // Проблемы управления в социально-гуманитарных, экономических и технических системах: девятый ежегодный сборник научных трудов преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов факультета управления и социальных коммуникаций ТвГТУ: в 2 ч. / под общ. ред. И.И. Павлова. Тверь: ТвГТУ, 2021. Ч. 1. С. 98–103.
6. Яконовская Т.Б. Электробусы как способ повышения экологичности транспортного обслуживания // Проблемы управления в социально-гуманитарных, экономических и технических системах: тринадцатый ежегодный сборник научных трудов преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов факультета управления и социальных коммуникаций ТвГТУ: в 2 ч. / под общ. ред. И.И. Павлова. Тверь: ТвГТУ, 2025. Ч. 1. С. 119–123.
7. Яконовская Т.Б. Анализ тенденций развития российского рынка электробусов // Проблемы управления в социально-гуманитарных, экономических и технических системах: тринадцатый ежегодный сборник научных трудов преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов факультета управления и социальных коммуникаций ТвГТУ: в 2 ч. / под общ. ред. И.И. Павлова. Тверь: ТвГТУ, 2025. Ч. 2. С. 123–127.
8. Яконовская Т.Б. Результаты реформы общественного транспорта в Тверском регионе // Теоретические исследования и экспериментальные разработки студентов и аспирантов: материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции: в 2 ч. / под ред. Т.Б. Новиченковой. Тверь: ТвГТУ, 2025. Ч. 1. С. 58–61.