

Локальные платёжные системы как потенциальное конкурентное преимущество для региональных банков

Лю Цзин

Кафедра экономики, ВГУЭС

Научный руководитель – канд. полит. наук Роман Игоревич Гриванов

Хранение денежных средств в электронном виде, электронные переводы денежных средств – всё это является само собой разумеющимся для жителей развитых стран, так как осуществление финансовых операций в электронном виде является для них неотъемлемой частью повседневной жизни. В целом развитие системы безналичных платежей характеризуются упрочнением роли финансового сектора и глобализацией финансовых рынков [1] и при сохранении данной тенденции важным становится вопрос об инструментах конкурентоспособности региональных банков.

В настоящее время многие развитые страны разрабатывают и внедряют свои электронные платёжные системы – локальные платёжные системы. Локальная платёжная система – разновидность платёжных систем, обслуживающих отдельную локальную территорию или определенную сферу экономики и выполняющих решение определенных комплексных задач как экономической, так и социальной направленности.

Раскрывая суть данного определения, стоит отметить, что такая разновидность платёжных систем имеет все признаки платёжной системы и выполняет соответствующие функции, но в то же время в них, наряду с финансовыми участниками, непосредственно задействованы поставщики (подрядчики) услуг нефинансового сектора, являющиеся получателями средств, проводимых через данную платёжную систему. При этом вышеупомянутые получатели не всегда являются конечными звеньями в цепи электронных финансовых операций, а чаще ключевыми непосредственными участниками, для обслуживания хозяйственного оборота, которого подобные платёжные системы и создаются.

Развитие таких локальных платёжных систем происходит, в частности, в результате включения дополнительных услуг (приложений) в программу обслуживания определённой территории. Так, локальная платёжная система, созданная для оплаты общественного транспорта – пример системы, локализованной по территориальному принципу. Также существует локализация по характеру операций, когда платёжная система базируется на выполнении группы схожих, а иногда и взаимосвязанных операций (например, платёжные системы денежных переводов).

Локальные платёжные системы создают, как правило, не для обслуживания массовых однотипных финансовых операций, а для того, чтобы решить какую-либо комплексную проблему в определённом городе, регионе или даже в целом государстве (например, чтобы облегчить систему оказания государственных и муниципальных услуг, внедрить современные информационные технологии оплаты проезда в общественном транспорте и другие виды оплаты услуг и т.п.). В таком ключе локальные платёжные системы, включающие в себя широкий круг финансовых и нефинансовых технологических участников, участников реального сектора и др., взаимодействуют с огромным количеством пользователей, относящимся к разным категориям, что, в свою очередь, обеспечивает высокий потенциал развития подобных систем [2].

Однако, не смотря на, казалось бы, очевидные преимущества и положительные последствия образования локальных платёжных систем, в некоторых странах инициативы создания таковых, направленные на увеличение масштабов использования электронных денег и платёжных устройств, что, в свою очередь уменьшило бы массу наличных денег в обращении перенеся нагрузку на дебетовые карты, не увенчались успехом, так как не все люди видят необходимость и практическую целесообразность таких систем.

Так, например, в Европе рынок такого рода услуг опробовали достаточно давно, получив негативный опыт в данной области, начиная с попытки замещения наличных средств микропроцессорными платёжными картами (смарт-карт) во второй половине 1990-х годов (Mondex, Proton) заканчивая применением функционально совместимых платформ для мобильных платежей в начале 2000-х годов (Simpay, Mobipay).

Азиатские страны с развитой рыночной экономикой, такие как Япония, Корея, Сингапур, Гонконг и Тайвань занимают лидирующие позиции в разработке и внедрении новых локальных платёжных систем и добиваются в этой сфере значительных успехов. Следовательно, явному провалу внедрения подобных систем в Европе можно противопоставить успехи развитых стран Азии в этой области.

Впечатляющие результаты вышеупомянутых азиатских стран могут быть объяснены такими специфическими для данного региона факторами, как интерес людей к новым технологиям, инновациям в брендинговых стратегиях операторов мобильной связи, а также недостаточной распространённостью кредитных карт [1].

Так, например, в Гонконге в 1997 г. была введена платёжная система Octopus, которая на сегодняшний день представляет собой широко используемую в Гонконге систему электронных наличных денег. Такое сложно представить, но сейчас в этом маленьком специальном районе КНР в обращении находится в два раза больше карт, чем людей там проживающих. В последнее время платёжная система Octopus вышла за границы Гонконга и теперь предоставляет свои услуги клиентам из таких стран как Нидерланды, Объединённые Арабские Эмираты и Новая Зеландия.

Картами Octopus пользуются 95% жителей Гонконга, а у среднестатистического пользователя на карте находится больше ста гонконгских долларов. В настоящее время Octopus перестала быть просто транспортной картой, теперь это мультифункциональная карта, которую можно использовать для розничной торговли, как городскую карту, и в Гонконге её уже принимают в огромном количестве магазинов и банкоматов, подобно обычным банковским картам [6].

Ещё одна успешная азиатская локальная система – T-money в Республике Корея. T-Money, изготовленная Korea Smart Card Corporation (KSCC) – самая популярная на сегодняшний день транспортная карта в Корее, созданная в 2004 г. Она едина по всей территории Кореи, ей можно расплачиваться в любом городе, включая остров Чеджудо. В настоящее время в Сеуле и прилегающих районах провинции Кёнги-до общее число пользователей T-Money составляет более 15 млн человек и в среднем система T-Money используется для проведения 42 млн транзакций в день [9].

Электронную карту T-money можно приобрести в любом магазине, киоске или билетной кассе. Держатель такой карты может использовать любые виды транспорта дешевле, чем если платить за проезд наличными, а также карта предоставляет скидку при пересадке с одного вида транспорта на другой. Более того, сейчас картой T-Money можно расплачиваться не только в транспорте, но также в минимаркетах (“7/11”, Family Mart, CU и т.д.) больших супермаркетах, торговых центрах, кинотеатрах, общественных местах, зонах платного въезда, при оплате коммунальных платежей и т.д.

Одним из главных достоинств карты T-money является то, что пассажиры могут расплачиваться за проезд всего за пару секунд, прикладывая свою карту к специальным считывающим устройствам. Такому удобству эта система обязана информационным и коммуникационным технологиям – высокоскоростному Интернету, беспроводным коммуникациям и высокотехнологичному программному обеспечению. В отличие от кредитных карточек, оснащенных магнитной полосой, T-Money основана на радиосигналах, которые могут считывать сигнал с карточки на расстоянии пяти сантиметров.

Многие страны мира признали удобства и оперативность электронной системы T-money. Так, первой страной, помимо Кореи, начавшей использовать электронную платёжную систему T-Money, была Новая Зеландия. Система была запущена в 2008 г. в столице страны

Веллингтоне и крупнейшем городе Окленде. На сегодняшний день в Новой Зеландии T-Money поддерживают более 1100 автобусов и около 200 магазинов [3].

Представитель Korea Smart Card Corporation заявил: “Перспективы экспорта платёжной системы T-Money просто блестящие, так как ряд государств в Центральной и Южной Америке и на Ближнем Востоке запросили консультации”.

Подобные успешные локальные платёжные системы существуют и в других странах Азии, например, система Suica в Японии, Easycard на Тайване, CashCard в Сингапуре.

Наблюдая за успехами стран Азии в области внедрения локальных платёжных систем, некоторые из азиатских рецептов в настоящее время начинают вновь использоваться в Европе. Так, например, успешная гонконгская система транспортных карт Octopus была повторена в Лондоне в карте Oyster. Система была внедрена корпорацией Transport for London в 2003 г. Меньше, чем за десять лет, к июню 2012 г. было выпущено около 43 млн карт. Регулярно происходит расширение функций карты и её возможностей [5].

Ещё одним подобным примером является платёжная система SmartTrip в Вашингтоне, США. 18 мая 1999 г. Вашингтонское управление общественного транспорта (WMATA) запустило систему бесконтактных карт для оплаты проезда в метрополитене. На картах SmartTrip может храниться сумма до 200 долл. Использование данной карты вместо традиционных карт с магнитной полосой значительно упрощает пользование общественным транспортом и делает этот процесс значительно выгоднее. К концу 2010 г. в обороте находилось уже 1 800 000 карт системы SmartTrip [7].

Кроме того, в Новой Зеландии сейчас существует достаточно молодая локальная платёжная система Snapper, создатели которой также были вдохновлены успехом Octopus, T-Money и Oyster. Карта Snapper – это бесконтактная электронная карта, используемая для оплаты проездных билетов и других предметов повседневного спроса, таких как такси, еда и кофе в Новой Зеландии. Платёжная система была представлена в Веллингтоне в июле 2008 г., а ещё одна версия – карта Snapper HOP – в Окленде в 2011 г. В дальнейшем планируется расширение возможностей смарт-карты, так, например, планируется внедрение таких функций, которые обеспечат работу карты, как карты лояльности [8].

В России развитие электронных транспортных карт, так же как в Новой Зеландии началось совсем недавно – в 2013 г. в Москве была введена платёжная система “Тройка”. “Тройка” представляет собой бесконтактную пластиковую карту, предназначенную для хранения денежных средств, предназначенных для оплаты проезда в общественном транспорте. По сути, данная карта является транспортным электронным кошельком.

Транспортная карта “Тройка” была введена для сокращения очередей и создания единой карты для всех видов транспорта, включая электропоезда, идущие за пределы Москвы. На карте может храниться от 1 до 3000 руб.

Спектр услуг, доступных по карте “Тройка”, но не зависящих от транспортного комплекса, постоянно расширяется. Сейчас “Тройкой” можно оплатить вход в Московский зоопарк и музей “Лунариум” Московского планетария, вход на катки в парке Горького и на ВДНХ.

Карты, подобные “Тройке”, существуют также в других городах России, имеющих большую транспортную систему: в Санкт-Петербурге – “Подорожник”, в Новосибирске – “Золотая Корона”, “Екарта” в Екатеринбурге [4].

Основываясь на примерах вышеупомянутых успешных локальных платёжных систем, можно сделать вывод, что такие системы необходимы современному миру, особенно в крупных городах с большим разнообразием средств общественного транспорта и обширной транспортной системой. Конечно, чтобы внедрить такую систему и наладить её бесперебойную, безошибочную работу требуется время и на крупные финансовые вложения, но по опыту стран с уже налаженными системами электронных карт, можно сказать, что такие вложения очень скоро окупят себя и принесут ощутимую прибыль. В силу того, что локальные платёжные системы на первоначальном этапе привязаны к не очень широкому сегменту

рынка, интерес глобальных или крупных национальных игроков к ним может быть не настолько велик чтобы на конкурентную борьбу за него они выделяли серьезные ресурсы. Следовательно, локальные игроки могут использовать данное пространство как точку роста, успешно конкурируя с крупными игроками на данном сегменте рынка.

Список литературы

1. Гриванов, Р.И. Некоторые тенденции развития банковской системы Российской Федерации: особенности Приморского края / Р.И. Гриванов, Т.Д. Завальный // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 6-2. С. 336-339.
2. Коробейникова, О.М. Теоретико-методологический анализ сущности локальных платёжных систем / О.М. Коробейникова // *Современная экономика: проблемы, тенденции, перспективы*. 2013. № 9. С.102-103.
3. Порошина, Л.А. Применение технологий T-Money (Южная Корея) / Л.А. Порошина, Е.Н. Каменова-Любавская // *Ученые заметки ТОГУ*. 2015. Т. 6. № 1. С. 237-240.
4. Тройка (транспортная карта) [Электронный ресурс] // “Тройка”: официальный сайт. – Режим доступа: <http://troika.mos.ru/>.
5. Getting around with Oyster [Electronic resource] // WebCitation. – URL: <https://www.webcitation.org/68ezY32z16>.
6. Octopus. История универсальной электронной карты из Гонконга [Электронный ресурс] // Платёжные системы. – Режим доступа: <http://pay2.ru/2011/09/octopus-card/>.
7. SmarTrip [Electronic resource] // SmartTrip: Official Site. – URL: <https://www.smartrip.com/rcsc.html>.
8. Snapper card [Electronic resource] // Snapper: Official Site. – Режим доступа: <https://www.snapper.co.nz/>.
9. T-Money: одна транспортная карта на всю страну [Электронный ресурс] // Korea.net: официальный сайт. – Режим доступа: <http://russian.korea.net/NewsFocus/Society/view?articleId=123939.4>.