АВТОБУСЫ В АЭРОПОРТ ЖУКОВСКИЙ ОТ Ж/Д СТАНЦИИ «ОТДЫХ» НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ПОСЛЕ ПОДАЧИ ЗАЯВКИ (ИНТЕРВЬЮ)

15.06 16:52

Организованные Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК) автобусные маршруты в аэропорт Жуковский от железнодорожной станции «Отдых» будут запущены через месяц после подачи заявки в адрес перевозчика от управляющей компании воздушной гавани «Рампорт Аэро». Об этом, а также о мобильном приложении для покупки билетов, информационных сервисах, оснащении электричек услугой Wi-Fi, перевозке велосипедов и запуске пилотного проекта по автобусным перевозкам в интервью корреспонденту Агентства городских новостей «Москва» Ольге Мусиновой рассказал директор по операционной деятельности Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) Владимир Козлов.

Ольга Мусинова (О.М.): Владимир Анатольевич, в скором времени компания планирует оснастить услугой Wi-Fi 65 электричек в рамках пилотного проекта. Планирует ли компания оснастить Wi-Fi недавно закупленные новые электрички ЭП2Д?

Владимир Козлов (В.К.): Под контракт по оснащению 65 электричек услугой Wi-Fi (конкурс на оснащение услугой выиграла компания-оператор Wi-Fi в московском метрополитене «МаксимаТелеком» - прим. Агентства «Москва») они не подпадают, потому что в ЭП2Д подготовка к оснащению будет сделана на заводе. То есть электропоезд базово идет с подготовкой для систем Wi-Fi, потребуется только поставить конечное оборудование. При этом на существующие электропоезда, которые в этом контракте, на первом этапе мы разрабатываем проектную документацию. Для того чтобы в действующих электропоездах проложить систему Wi-Fi надо прокладывать дополнительные кабели, то есть все технические составляющие. А в новых поездах вся подготовка есть, только надо выбрать поставщика услуги, поставщика оборудования и система готова. То есть каких-то отдельных проектов и согласований не требуется. Мы планируем новые электропоезда базово оснащать Wi-Fi. Скорее всего мы будем смотреть по пилотному проекту 65 поездов. Если он будет успешен, то мы новый подвижной состав будем дооснащать необходимым оборудованием. А к моменту начала эксплуатации новых поездов ожидаем уже первых результатов пилотного проекта. Планируем, что первые электрички с Wi-Fi выйдут в конце июля - начале августа, соответственно мы уже будем понимать эффект. И если он будет положительным, и отзывы будут положительными, то будем сразу оборудовать новые электрички.

О.М.: А планируется ли оснащать Wi-Fi остановочные пункты на полигоне ЦППК, к примеру, самые крупные станции?

В.К.: Нет, но такой опыт в стране существует. Например, в Волгограде вокзалы оснащены Wi-Fi. Услугой стоит оснащать залы ожидания. Поскольку в московском транспортном узле интенсивность движения достаточно большая, очень редко когда люди ожидают своего электропоезда более 10 минут. В Москве залов ожидания практически нет, это скорее актуально для поездов дальнего следования, а не для пригорода. Практически нет пассажиров, которые ждут поезда 30-40 минут. Пассажиры практически всегда подходят к электропоезду, предварительно посмотрев в приложениях расписание.

О.М.: Ранее компания рассматривала для своего полигона новые поезда «Ласточка» и «Иволга» (Тверского вагоностроительного завода) в качестве экспрессов. Какие планы на этот подвижной состав на данный момент?

В.К.: «Иволга» на данный момент еще не сертифицирована. Когда будет сертифицирована, то с точки зрения экспрессов компания ее рассматривает. Потому что конструктивная скорость этого поезда 160 км/ч и именно на дальних маршрутах возможно достижение таких скоростей, за счет этого сокращение времени хода электропоезда. Поэтому «Иволга», конечно же, интереснее, чем существующий подвижной состав, у которого конструктивная скорость составляет 120-140 км/ч. А «Ласточки» и сейчас ходят, есть программа «дневной экспресс» у ФПК, где эти поезда ходят до Смоленска, в Нижний Новгород. У ЦППК каких-либо отдельных планов связанных с ними нет, потому что, если оценивать стоимость

«Ласточки», то она намного дороже других электропоездов. Мы лучше купим больше электричек.

О.М.: Планирует ли ЦППК запускать на каких-либо направлениях одно- и двухвагонные электрички?

В.К.: Для ЦППК актуально запускать одно-двух-трехвагонные поезда только на малодеятельных участках, которые неэлектрофицированы. То есть это только дизельный подвижной состав. На электрофицированных участках нет нигде потребности меньше чем в четырех вагонах. Так, компания запустила дизель-поезд ДП-М, производства «Метровагонмаш», по маршруту Голутвин-Озера.

О.М.: Расскажите, пожалуйста, подробнее про пилотный проект ЦППК по мультимодальным перевозкам. Когда и где пойдут первые автобусы? Какие маршруты войдут в пилотный проект?

В.К.: Он в состоянии организации. Мы сейчас направили необходимые обращения по организации мест обслуживания, мест стоянки автобусов, сейчас идет техническая реализация проекта. ЦППК должно обеспечить всю необходимую инфраструктуру. Для нас это принципиальный проект и качество обслуживания людей должно быть на высоте. Поэтому мы готовим всю необходимую инфраструктуру для этого. Чтобы были места, где автобусы будут мыть, экипироваться, отстаивать. Это очень большая работа.

О.М.: Это будут арендованные автобусы?

В.К.: Сейчас ведутся переговоры. Рассматриваются варианты по лизинговым схемам, по аренде и так далее.

О.М.: Какие будут билетные решения в рамках проекта? Будет специальный мультимодальный билет?

В.К.: Это дополнительная услуга для пассажира в рамках пригородных перевозок. То есть это не билет на автобус. Этой услугой будут пользоваться только пригородные пассажиры. Альтернативу существующим маршрутам они составлять не будут. Скорее всего при покупке будет выдаваться билет на дополнительную услугу.

О.М.: А тарифы на эти мультимодальные маршруты будут другие?

В.К.: Этот вопрос сейчас решается. Скорее всего, будут разные маршруты, в зависимости от того какая дальность, есть ли альтернативные виды транспорта и так далее. Исходя из этого компания прорабатывает вариант, при котором это стоимость билета на экспресс, так и вариант - что это будет какой-то дополнительный сбор за данную услугу. К примеру, если вы садитесь в электричку без билета, то покупаете у кассира-контролера билет. Он пробивает проездной документ и квитанцию на дополнительный сбор за покупку билета в поезде. Услуга по автобусной перевозке будет оформляться таким же образом. Пилотный проект будет реализован от железнодорожных станций «Домодедово», «Опалиха» и «Пушкино». Эти маршруты прорабатываются. Нам поступает очень много предложений по этому проекту, поэтому если пилот будет успешным, то мы будем транслировать его и дальше. Можно отметить, что на этих станциях необходимая инфраструктура для запуска автобусов уже есть.

О.М.: Сколько по времени может продлиться пилотный проект?

В.К.: Должно возникнуть понимание, что это необходимо. Будем смотреть на результаты. В любом случае - это несколько месяцев пока люди привыкнут и узнают. Будет также кампания информирования пассажиров.

О.М.: Когда планируется запустить автобусы в аэропорт Раменское?

В.К.: У нас подписано соглашение с компанией «Рампорт Аэро», согласно которому они

подадут заявку за месяц до начала полетов и мы за этот месяц организуем подводящие маршруты со железнодорожной станции «Отдых». У нас все готово, ждем только заявку. Пока заявки нет и перевозки осуществляться пока не будут.

О.М.: Если ли у компании планы сделать какие-то специальные крепления для велосипедов в старых электричках, что особенно актуально в летний период?

В.К.: На данный момент нет, это можно сделать только за счет сокращения количества посадочных мест. У нас был пилотный проект - в двух вагонах электропоезда мы убрали по два дивана с каждой стороны и сделали там дополнительные места и поручни. Это было сделано в электропоезде на Казанском направлении. После чего мы провели опрос и большинство пассажиров высказалось за сохранение посадочных мест. И людей, которые ездят в электропоездах без велосипедов, пока больше и они больше хотят сидеть в поездке, а мы прислушивается к мнению большинства.

О.М.: Какие есть планы по новым информационным сервисам?

В.К.: Мы сейчас ждем начала работы мобильного приложения ЦППК, где пассажиры смогут покупать билеты на электропоезда и получать необходимую информацию по перевозкам. Оно сейчас в тестовом режиме находится, и мы планируем до конца июня его запустить. И второе - это объединенная карта «Тройка-Стрелка». Это два основных информационных ресурса, которые мы надеемся получить в ближайшее время. Также мы планируем в ближайшее время открыть возможность оплаты проезда с помощью электронного кошелька. Сейчас есть функция записи билета и пополнения электронного кошелька. А средства с электронного кошелька в качестве оплаты проезда пока нельзя списывать. В ближайшие месяц-два мы планируем эту функцию реализовать.

О.М.: Будет ли мобильное приложение ЦППК как-то интегрировано с приложением РЖД?

В.К.: Нет, это будет отдельное приложение. Мобильное приложение ЦППК можно будет бесплатно скачать в App Store или Play Market. Там можно будет найти всю необходимую информацию о пригородных перевозках, расписание, изменения расписания и также можно будет приобрести билеты с помощью банковской карты. Если телефон пассажира будет оборудован системой NFC, то надо будет оплатить билет, приложить телефон к турникету и пройти. Если телефон не оборудован данной системой, то билет надо будет распечатать. При наличии открытого сканера можно будет приложить QR-код и проходить. Такое оборудование мы устанавливаем при обновлении турникетов. Также можно будет пополнить карты «Тройка» и «Стрелка» с помощью мобильного приложения ЦППК, как и через множество других каналов. Можно будет покупать и разовые билеты на электрички, в то время как сейчас с мобильного приложения РЖД можно купить только билеты с местами на экспрессы. Сейчас приложение работает в тестовом режиме, оно будет меняться, будут постоянно выходить обновления и изменения в зависимости от востребованности.

О.М.: Будет ли компания делать какие-то социальные проекты по зацепингу подобные тем, что уже были реализованы?

В.К.: Мы собираемся делать такой проект, планируем использовать, в том числе, социальные носители города, сотрудничать с департаментом транспорта и департаментом СМИ и рекламы, как мы это делали в прошлом году. В принципе очень много информации по зацепингу в поездах и в СМИ. Думаю, что надо придумывать что-то новое и генерировать какие-то новые направления. Мы работаем в социальных сетях, школах и колледжах по этому вопросу.

О.М.: Будет ли компания увеличивать количество билетопечатающих автоматов (БПА)? При этом планируется ли делать какие-то разъяснения на самих автоматах или с помощью консультантов о том как пользоваться этими терминалами?

В.К.: Правила пользования на всех автоматах и так размещены. На крупных станциях работают консультанты. Также на крупных станциях полигона ЦППК проходят специальные

акции по информированию пассажиров о правилах пользования БПА.

О.М.: Есть ли какая-то ответственность за срыв пассажирами стоп-крана без уважительной причины? Считают ли в компании, что нужны дополнительные меры?

В.К.: Возможность пресекать реализована в новых поездах, так как там стоп-кран не пневматический, а электрический. То есть, сейчас стоп-кран фактически является краном и пока его кто-то не закроет, поезд не сможет отправиться. В новых поездах он электрический и у машиниста на пульте автоматически появляются тамбуры, оснащенные камерами. Появляется «картинка» из того тамбура где стоп-кран сорван, таким образом становится понятно, кто сорвал стоп-кран. Если машинист видит, что угрозы безопасности нет, то поезд двигается дальше. То есть стоп-кран отключается автоматически, и его не надо возвращать в рабочее положение. Речь идет о собственных поездах ЦППК, которых у компании сейчас более 40. Ответственность согласно КоАП за такое деяние уже есть, если стоп-кран сорван из хулиганских побуждений, к примеру, чтобы раскрасить подвижной состав, - это квалифицируется как хулиганство.

О.М.: Планирует ли компания строить новые остановочные пункты или взять в оперативное управление транспортно-пересадочные узлы в ближайшей перспективе?

В.К.: У нас есть соглашение с правительством Московской области по проектированию 120 транспортно-пересадочных узлов на территории Московской области. Мы сейчас делаем градостроительные концепции, проекты планировки территории. По ряду остановочных пунктов мы скоро приступим к выполнению проектных работ. Когда сделаем проект, правительством Московской области будет объявлен конкурс на выбор инвестора, и дальше реализовывать их будет инвестор. На первом этапе их 25. Базово планируется закончить программу до 2020 г., но она этапная. В зависимости от территории, работы с местными администрациями. Проекты по 25 ТПУ должны быть завершены до конца 2016 г., соответственно в 2017 г. их можно будет уже строить. А сроки строительства будет определять инвестор - возможно, для реализации понадобится год или даже больше времени. В рамках программы там должны быть улучшены железнодорожные станции, стоянки для автобусов, переходной узел для пассажиров, чтобы можно было пересесть с автобуса на электричку по принципу «сухие ноги». Также где-то будет интеграция с такси. К примеру, в Кубинке планируется с помощью ТПУ интегрировать ж/д перевозки, другие виды транспорта и канатную дорогу, которая будет соединять полигон Алабино с Кубинкой. В нескольких пунктах будет интеграция со скоростным трамваем.

Рубрика: Транспорт

Теги: Электрички , Wi-Fi , Приложения , билеты , ЦППК , Пассажиры

Ссылка на материал: http://www.mskagency.ru/materials/2560286

Тема: **Электрички в Московском регионе**