



Мультимедийные возможности от «Ростелекома»

Национальный оператор связи «Ростелеком» запустил новый бесплатный сервис «Мультискрин», который позволит пользователю не только просматривать телепрограммы и видеоконтент на пяти разных устройствах, но и сохранять позицию просмотра при смене девайса

В Тверском филиале ОАО «Ростелеком» 19 февраля состоялась федеральная видеоконференция, объединившая специалистов компании и представителей СМИ из 89 регионов России. Она была посвящена важному этапу в развитии услуги «Интерактивного телевидения» — презентации нового сервиса «Мультискрин».

В начале мероприятия старший вице-президент, коммерческий директор компании Лариса Ткачук отметила, что доля рынка «Интерактивного телевидения» за прошлый год выросла до 60%, уникальным продуктом пользуются уже 2,5 млн российских семей. «Интерактивное ТВ» — это новый уровень комфорта при телепросмотре, который можно настроить индивидуально для каждого пользователя. «Ростелеком» транслирует более 200 телевизионных каналов цифрового качества, в том числе до 30 — в HD-формате. Кроме того, компания на эксклюзивных условиях транслирует канал Paramount Channel HD, который показывает фильмы одноименной студии, и «Страшное HD», круглосуточно и без рекламы транслирующий триллеры, ужасы и мистику.

Новый сервис «Мультискрин», который предлагает своим абонентам компания, расширяет возможности «Интерактивного телевидения». Услуга позволяет объединить различные экраны для просмотра ТВ и видеоконтента. Всего к «Мультискрину» можно подключить до пяти устройств: это может быть телевизор с приставкой «Интерактивного ТВ», портал и приложения Zabava для компьютеров и ноутбуков, планшетов на платформах Android и iOS, SmartTV LG и Samsung. А к концу текущего года «Ростелеком» планирует сделать «Мультискрин» доступным для смартфонов, экран которых меньше шести дюймов.

Отметим, что новый сервис не нужно подключать — по умолчанию он доступен всем абонентам «Интерактивного ТВ», портала или приложений ZABAVA для планшетов и SmartTV. Кроме того, «Мультискрин» предоставляется совершенно бесплатно — пользователь платит только за качественный теле- или видеоконтент.

Чтобы воспользоваться услугой, абоненту компании нужно лишь авторизоваться, указав номер и код активации

услуги «Интерактивное ТВ» (доступны в разделе «Мультискрин» в меню ТВ-приставки). После авторизации пользователь получает доступ ко всему контенту, приобретенному на любом устройстве. «Мультискрин» доступен не только для абонентов «Ростелекома», но и для любого интернет-пользователя. С помощью портала и приложений ZABAVA для планшетов и SmartTV любой желающий сможет легко «приручить» телевидение.

Отличительная функция нового сервиса — сохранение позиции просмотра при смене экрана. Например, можно поставить программу на паузу на телевизоре, а продолжить просмотр в дороге на планшете или ноутбуке с того же самого места. Трафик автоматически подстраивается под технические характеристики устройства и мобильной сети передачи данных или сети Wi-Fi (рекомендуемая скорость — от 2,5 Мбит/с).

Кроме услуги «Мультискрин» пользователям «Интерактивного телевидения» от «Ростелекома» доступны и другие уникальные сервисы, которые сделают просмотр видео более приятным и удобным. Например, «Видеопрокат» предлагает к просмотру более 2 тыс. художественных фильмов и сериалов различных жанров, мультфильмов, концертов, познавательных и образовательных программ, в том числе в форматах HD и 3D. Услуга «Управление просмотром» позволяет начать просмотр с начала передачи, воспользоваться паузой и перемоткой, посмотреть из архива вышедшие в эфир программы за три последних дня. А сервис «Родительский контроль» ограничивает просмотр видео по телевизору для ребенка в зависимости от его возраста. К концу года, по прогнозам специалистов компании, эта функция будет доступна и на других устройствах. В «Интерактивном ТВ» предусмотрена интеграция с социальными сетями, что позволяет одним нажатием кнопки оценить понравившийся фильм или телепрограмму, а также поделиться с друзьями своими впечатлениями от просмотра.

На видеоконференции компания «Ростелеком» презентовала и новые акции. Это тарифное предложение «Мощный интернет», обеспечивающее доступ к «всемирной паутине» на максимальной скорости за полцены. А абоненты домашней телефонии от «Ростелекома», подключившие «Долгие разговоры», могут звонить по всей России по единой цене — один рубль за минуту разговора.

Дополнительную информацию о сервисе «Мультискрин» и других услугах можно получить на сайте www.rt.ru или по бесплатному федеральному номеру 8-800-1000-800.

Долгая дорога в Минфин

В стране спешно восстанавливают ранее отмененные электрички. Шутка ли! Сам президент страны Владимир Путин, не подбирая слов, сказал, что думает о ситуации. И завертелось: РЖД возвращает рейсы, главы регионов подписывают соглашения, Министерство транспорта России в срочном порядке ищет, где взять деньги для сохранения электричек. Однако эксперты прогнозируют: меры временные, кризис пригородных перевозок уже в ближайшем времени разразится с новой силой. Кто, как и с кем должен решить вопрос, чтобы этого не случилось, мы попытались выяснить у Владимира САВЧУКА, заместителя генерального директора Института проблем естественных монополий, руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ

— Население многих регионов страны, в том числе Тверской области, выступило против отмены электричек. Однако кризис пригородных перевозок развился не за неделю. Многие регионы годами копили долги. Владимир Борисович, как бы вы охарактеризовали «долговую» историю? Кто в ней прав, а кто виноват?

— Реформа железнодорожного транспорта началась в 2001 году, когда было принято решение отделить пассажирские перевозки от грузовых. До начала реформы регулированием пригородного сообщения в нашей стране занималось Министерство путей сообщения (до 2003 года), а в переходный период реформы — РЖД (с 2003 по 2010 годы). До 2011 года к полномочиям региональных властей регулирование пригородного сообщения фактически не относилось. В это время РЖД и регионы совместно создали 26 транспортных компаний, которым планировалось выделить достаточный объем субсидий, чтобы они спокойно перевозили пассажиров. Но с учетом различных экономических обстоятельств государство пробует экономить, и в частности на объеме субсидий. Правительство РФ ежегодно выделяет 25 млрд рублей на компенсацию услуг инфраструктуры. Общий объем ежегодных субсидий на организацию пригородных перевозок составляет около 45-50 млрд рублей, в зависимости от объема поездов в графике движения. Ранее пригородные перевозчики платили лишь 1% от сто-

имости этих услуг. Таким образом, нагрузка на регионы была снижена. Но с 1 января 2015 года эта ставка пересмотрена: теперь скидка не 99%, а только 75%. В результате регионы обязаны дополнительно изыскать от 6 до 8 млрд рублей ежегодно для того, чтобы компенсировать это повышение. Всего же в 2015 году регионы должны выплатить пригородным компаниям около 20 млрд рублей.

Возникает вопрос: есть ли у регионов средства на эти цели? С 2013 по 2019 годы налог на имущество объектов железнодорожного транспорта будет увеличен в 22 раза. В итоге дополнительные доходы местных бюджетов в 2015 году составят более 23 млрд рублей. К 2019 году эта сумма возрастет до 50 млрд рублей. Аналогично отменены льготы по налогу на имущество на газопроводы, нефтепродуктопроводы, нефтепроводы, на электрические сети.

То есть теоретически денег должно хватать, но у регионов очень много обязательств, в первую очередь социальных. Соответственно, эти дополнительные доходы они расходуют на другие цели, а на пригородные перевозки опять не хватает. У регионов разные возможности, поэтому и подходы к каждой ситуации разные.

19 мая 2014 года распоряжением правительства РФ №857-р была утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Концепция предусматривает определение прав, обязанностей и ответственности между региональными властями как заказчиками услуг и пригородными компаниями. Также оговорена обязательность заключения полноразмерных договоров на перевозку с указанием объемов, графика движения, условий установления тарифов и финансовых компенсаций.

В настоящее время субъекты Федерации должны отвечать за формирование доступной транспортной среды для населения в пригородном сообщении на всех видах пассажирского транспорта, в том числе железнодорожном. Участие РЖД ограничено предоставлением с их стороны необходимой железнодорожной инфраструктуры пригородным компаниям и сдачей в аренду электричек с локомотивными бригадами, которые впоследствии предполагается передать в собственность пригородным компаниям.

Участие федерального правительства сконцентрировано на обязательствах по субсидированию инфраструктуры (в 2014 году принято решение по субсидированию услуг инфраструктуры в размере около 25 млрд рублей на последующие 15 лет). Субъекты РФ заключают договоры с пригородными компаниями на оказание услуг по перевозке пассажиров.

В настоящее время 26 пригородных компаний осуществляют свою деятельность в 72 субъектах Федерации, где существует железнодорожное сообщение. При этом доля региональных правительств в структуре акционирования пригородных компаний суммарно немного больше доли РЖД — 52% против 47%.

Это означает, что регионы имеют возможность не только заказывать и регулировать перевозки, но и как акционеры имеют полное право участвовать в инвестиционных проектах по развитию пригородного сообщения на своей территории. Однако, несмотря на то, что регионам была передана основная часть работ по организации пригородных пассажирских перевозок, это не решило многих проблем в пригородном пассажирском комплексе.

— В свою очередь, регионы не спешат заключать договоры с пригородными перевозчиками и долгосрочные договоры на погашение задолженности с транспортными компаниями тоже не заключают. Почему?

— Если нанимать перевозчика для выполнения работы и не подкреплять заказ финансовыми обязательствами, то будет происходить то, что мы сейчас имеем. Региональные власти, не заключая договора на перевозку, фактически снижают жизненный уровень населения. Ведь если нет электричек, то и развития территории не происходит. Отсутствие доступного по цене и регулярности транспорта, такого, как электричка, сокращает уровень трудовой мобильности населения, а значит, региональная экономика теряет в наращивании производственного потенциала. Не надо забывать, что потенциальные инвесторы не рассматривают территории, у которых отсутствует транспортное обеспечение.

Возьмем пример из зарубежной практики. Немецкая модель пригородного сообщения предполагает заключение контракта на срок от 7 до 21 года (в России же имеется практика подписа-



ния договоров сроком аж на 2 (!) месяца). При этом в течение от 1 до 3 лет до осуществления перевозок региональные власти в Германии проводят большую работу по подготовке заказа, поиску компании-перевозчика, проведению конкурса и подписанию договора. И как вы понимаете, немецкие регионы в отличие от субъектов РФ находятся в постоянной работе.

А наши регионы скоро пойдут в суды. В сложившейся ситуации пригородным компаниям ничего не остается, как обращаться в суд. Так, по состоянию на 2014 год в суды было направлено 52 иска на сумму 4,26 млрд рублей, из них с положительным судебным исходом — на сумму 1,26 млрд руб.

С целью стабилизации финансового состояния пригородного комплекса некоторые регионы приняли решение идти путем ежегодного поэтапного сокращения расходов. В прошлом году первое двустороннее соглашение о возмещении убытков за пригородные железнодорожные перевозки подписали правительство Мордовии и ОАО «Башкортостанская ППК». В соответствии с документом регион выплатит перевозчику около 105 млн рублей некомпенсированных потерь за 2012-2013 годы до конца 2024 года.

— Может быть, пора начать новую реформу железнодорожного транспорта? Регионы разные, а проблема у всех одна — не хватает денег.

— Ключевой вопрос: перевозка пассажиров — это бизнес или это социально ориентированная деятельность? Ответа на него пока не дает ни федеральный центр, ни регионы. Реформа железнодорожного транспорта в России была проведена так же, как во всех странах мира. Практически в подавляющем большинстве

стран пассажирские перевозки отделены от грузовых, и они нормально функционируют. Почему у них получается, а у нас нет? Потому что за границей действует одна непреложная истина: без федеральных средств пассажирских перевозок не бывает.

В России до начала 2014 года федеральные власти стремились практически полностью обнулить в краткосрочной перспективе любую помощь пригородным пассажирским перевозкам. Планировалось, что дополнительную финансовую нагрузку будут нести регионы. Эта проблема недостаточного финансирования, как дамклов меч, нависла над пригородными перевозками, а также над дальним следованием. И пока решения ее нет. Тех 25 млрд рублей, которые ежегодно выделяются в качестве субсидий, недостаточно. Необходимо хотя бы 45-50 млрд рублей для того, чтобы хотя бы обеспечить транспортную доступность.

До 1 января 2015 года РЖД имели право и закупали пригородный транспорт с целью обновления парка пассажирских компаний. Но теперь пригородные компании должны делать это самостоятельно. А деньги на это нужны очень значительные: ежегодно — более 10 млрд рублей дополнительно ко всем тем средствам, субсидиям, которые сейчас получают пригородные перевозчики. Средств нет. Соответственно, сейчас обновлением должны заниматься фактически сами пригородные компании или субъекты Федерации. Однако пока средства на обновление парка некоторой части электричек есть только у Центральной пригородной компании.

Регуляторы четко сформулировали свою позицию, приняв Концепцию развития пригородного сообщения в 2014 году, где обозначили, что не только обязанность, но и от-

Владимир САВЧУК, заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ:

— Если у субъектов нет средств, почему они не обращаются за помощью в федеральный центр — Минфин? Железнодорожники в начале 2014 года всем регионам предлагали свою помощь для оформления соответствующих заявок в Минфин. Однако ни один регион на это не пошел.

ветственность за организацию пригородного сообщения несут регионы. Но если у субъектов нет средств, почему они не обращаются за помощью в федеральный центр — Минфин? Более того, железнодорожники в начале 2014 года всем регионам предлагали свою помощь для оформления соответствующих заявок в Минфин. Однако ни один регион на это не пошел. Почему? К сожалению, ни один губернатор за время кризиса пригородных перевозок не ответил на этот вопрос.

— Владимир Борисович, как вы считаете, реально ли заменить электрички автобусами? В Тверской области тоже есть такие планы.

— Сейчас губернаторы говорят, что заменят пригородные электрички автобусным сообщением. В этом случае у железнодорожников нет никаких прав и никаких мер воздействия на эту ситуацию. Они должны либо прекратить перевозки, либо выполнять их за свой счет без субсидий со стороны региона. Это выглядит странно, т.к. объем транспортной работы, который выполняется в пригородном сообщении железнодорожниками по регионам, составляет десятки процентов от всей транспортной работы. Перевести эту транспортную работу на автобусы трудно выполнимо.

Что дешевле — автобус или электричка? Может ли автобус доехать до всех населенных пунктов, куда раньше доезжала электричка? Это вопросы не праздные. Чтобы исключить социальные взрывы, правительство РФ в мае приняло решение: до 1 января 2015 года каждый регион обязан был представить планы по транспортному обслуживанию своих регионов с указанием (там, где это необходимо), каким образом планируется замена электричек автобусами. Ни одного транспортного плана ни одним губернатором представлено не было! Почему? На этот вопрос губернаторы также не дают ответа.

Для того чтобы заменить электрички автобусами, нужно не просто закупить дополнительный подвижной состав, но и реконструировать, капитально отремонтировать, а то и вовсе построить заново автодороги. На это нужны огромные средства! Вопрос: откуда регионы возьмут эти средства? Все равно пойдут в Минфин. Минфин спросит, зачем тратить много средств, если можно заплатить за электрички. Получается замкнутый круг!

Есть еще один очень важный нюанс. Каждая отмененная электричка за Уральским хребтом оказывает значительно более негативное воздействие, чем одна электричка, отмененная в европейской части страны. Дело в том, что там нет альтернативных дорог, а прожиточный уровень населения еще меньше. Многие населенные пункты возникли в процессе строительства железной дороги и вокруг нее. Если она перестанет функционировать, люди останутся без связи с миром.

Мы в нашем институте изучаем опыт других стран. В каждом государстве есть свои особенности. В своих предложениях мы, как правило, пытаемся учесть все нюансы. Так, в 2010 году нами было предложено субсидировать услуги инфраструктуры для того, чтобы облегчить переход на новую модель работы пригородного сообщения. А в 2013 году мы предложили создать реестр социально значимых маршрутов. В него бы вошли маршруты, альтернативу которым делать или невозможно, или экономически невыгодно. Мы также считаем, что необходимо разрабатывать минимальные стандарты требований транспортной доступности, которые бы учитывали особенности отдельных регионов. Таким образом, был бы сформирован реестр, с которым каждый регион мог бы обращаться за дополнительным финансированием в федеральный бюджет. Это предложение пока не принято. Увы, главная проблема заключается в том, что экономия денежных средств стоит выше, чем сохранение пригородного сообщения.

— Министерство транспорта России сформировало ряд предложений, с помощью которых можно решить проблему с электричками. Расскажите, пожалуйста, о них подробнее. Насколько они, на ваш взгляд, будут эффективны? Не наступит ли новый кризис пассажирских перевозок в России в ближайшее время?

— На сегодняшний день известно только о нескольких мерах. Чтобы оживить пригородный комплекс в 2015 году, необходимо почти 50 млрд рублей, при этом расходная часть составляет 100 млрд рублей. Недостающая сумма в 50 млрд рублей должна быть найдена следующим образом: 25 млрд рублей государство просубсидирует из федерального бюджета; дополнительно 8 млрд рублей государство предоставит ОАО «РЖД» для того, чтобы вернулась 99%-ная скидка на инфраструктуру для пригородных перевозчиков; изыскать 8,3 млрд рублей региональных субсидий; 6,5 млрд рублей — за счет отмены налога на добавленную стоимость для пригородных перевозчиков.

Данные меры нужно рассматривать как временные. Очевидно, что постоянное латание дыр не может продолжаться бесконечно. Необходимо сделать ревизию существующей модели перевозок в России на предмет выявления слабых мест и внести изменения.

— По данным Московско-Тверской пригородной пассажирской компании, Тверская область задолжала более 1,5 млрд рублей. Руководство области транслирует, что МТППК необъективно считает выпадающие доходы. В принципе, распространенная среди регионов риторика в отношении РЖД такая: оптимизируйте работу, она не прозрачна, разберитесь с «зайцами». Соглас-

ны ли вы с такой постановкой вопроса?

— Касательно широко дискутируемого вопроса прозрачности расходов. В последнее время этот аргумент используется региональными властями для обоснования своего бездействия по организации перевозок. Это уводит от сути проблемы. Наличие или отсутствие прозрачности само по себе не решает проблемы дефицита средств. От увеличения прозрачности средств в региональной казне не прибавится! Хотя может корректироваться сумма субсидий. Поэтому первейшая проблема — это покрытие дефицита объемов субсидий. При этом задачу оптимизации затрат на перевозки пассажиров, безусловно, необходимо решать, но в конструктивном русле. Например, на малодеятельных неэлектрифицированных линиях можно и нужно заменять тепловоз с несколькими пассажирскими плацкартными вагонами на более дешевые и комфортные рельсовые автобусы. Однако для этого их необходимо первоначально закупить, определив источники финансирования. Это могут быть заемные средства, привлеченные пригородной компанией. Но в этом случае должен быть заключен договор как минимум на срок окупаемости инвестиций. В любом случае, необходим конструктивный диалог между пассажирским перевозчиком и регионом.

Что же касается «зайцев», то проблема с безбилетным проездом актуальна не только в России, но и в мире. Это вызвано наличием не только дорожных билетов и абонементов, но и недостаточным технологическим оснащением платформ. На многих станциях отсутствуют турникетные комплексы, кассы, билетопечатающие автоматы. Решение проблем с «зайцами» лежит в нескольких плоскостях: в финансировании работ по противодействию безбилетного проезда. Необходимо развивать альтернативную систему продажи билетов (через интернет и билетопечатающие автоматы), нужно чаще совершать проверки во время следования поезда, необходимо инвестировать в развитие пригородных станций. Однако для финансирования таких работ должен быть определен источник. На уровне региональных властей не созданы мотивационные механизмы. Так, все сэкономленные пригородными компаниями средства будут изъяты регионами при очередной годовой индексации. В зарубежных странах данные вопросы решаются заключением долгосрочных контрактов, в которых оговаривается не только расписание движения поездов и тарифная политика, но и мотивационные условия, при которых пригородный перевозчик сможет привлекать дополнительное финансирование для улучшения качества работы, повышения собираемости провозной платы и т.д. Для окупаемости таких инвестиций, как следует из мирового опыта, срок действия договора не может быть менее 5-7 лет.

Андрей САБЫНИН