



Сделано в России

«Сделано в России» — это новая подписка в сервисе «Видеопрокат» для абонентов «Интерактивного ТВ» от «Ростелекома», в которой представлены только отечественные кинофильмы и сериалы разных жанров и лет

Подписавшись на «Сделано в России», абоненты «Интерактивного ТВ» получают доступ к коллекции классики советского кино, включая комедии

Леонида Гайдая и Эльдара Рязанова, а также «Белое солнце пустыни», «Москва слезам не верит» и другие.

Современное кино представлено в подписке громкими премьерями последних лет — «Горько!», «Кухня в Париже», «Вий», «ДухLess», «Легенда №17» и другими. В подписке также можно найти самые популярные сериалы, вышедшие на федеральных каналах («Первый канал», «Россия», «ТВЦ» и других), например, «Пепел», «Мастер и Маргарита», «Марьяна роцца», «Анна Герман», «Дом с лилиями» и другие.

— Учитывая высокую востребованность отечественного видеоконтента, мы подготовили новое, удобное, интересное и разностороннее предложение. Всего на старте в подписке «Сделано в России» будет представлено более 50 фильмов и более 50 телесериалов, ежемесячно подписка будет дополняться новым контентом. Таким образом, буквально каждый день подписчикам будет что посмотреть, причем без рекламы и с возможностью воспользоваться паузой или перемоткой. Все это многообразие контента предлагается по отличной цене — дешевле одного билета в кинотеатр, — отметил директор по контентной политике ПАО «Ростелеком» Андрей Голованов.

Для подключения подписки «Сделано в России» абонентам «Интерактивного ТВ» необходимо зайти в раздел «Управление услугами» на своей ТВ-приставке

либо на вкладку «Подписки» в разделе «Видеопрокат». Стоимость подписки составляет 250 рублей в месяц.

Абонентам «Интерактивного ТВ» по-прежнему доступны тематические подписки с интересным видеоконтентом, который регулярно обновляется и пополняется: «Детский клуб», «Волшебный мир Disney», «Женский мир», «Подписка Amedia Premium» и «Picture box».

«Интерактивное телевидение» — уникальный федеральный продукт «Ростелекома», которым пользуются уже 3 млн семей по всей России. «Интерактивное ТВ» — это новый уровень комфорта при телепросмотре, который можно настроить индивидуально под пользователя. «Ростелеком» транслирует более 200 телевизионных каналов цифрового качества, в том числе до 30 — в HD-формате.



«Интерактивное телевидение» — уникальный федеральный продукт «Ростелекома», которым пользуются уже 3 млн семей по всей России. «Интерактивное ТВ» — это новый уровень комфорта при телепросмотре, который можно настроить индивидуально под пользователя. «Ростелеком» транслирует более 200 телевизионных каналов цифрового качества, в том числе до 30 — в HD-формате.

Услуга «Управление просмотром» позволяет воспользоваться паузой и перемоткой, вернуться к началу передачи, посмотреть или пересмотреть из архива вышедшие в эфир программы за три последних дня. Сервис «Видеопрокат» предлагает к просмотру более 2000 художественных фильмов и сериалов различных жанров, мультфильмов, концертов, познавательных и образовательных программ, в том числе в форматах HD и 3D. Новый сервис «Мультискрин» позволяет объединить в единое пространство для просмотра ТВ- и видеоконтента до пяти различных экранов (телевизоры, компьютеры, ноутбуки, планшеты и Smart TV с помощью портала и приложений ZABAVA).

Сервис «Караоке» может организовать концертную площадку прямо у себя дома для исполнения 2000 самых популярных песен. Услуга «Родительский контроль» обеспечивает ограничение просмотра для ребенка в зависимости от его возраста. В продукте предусмотрена интеграция с социальными сетями, которая позволяет одним нажатием кнопки оценить понравившийся фильм или телепрограмму, а также поделиться с друзьями своими впечатлениями о просмотре.

Кто съедет на обочину

Долгое время россияне предпочитали отправляться в путешествие исключительно на поездах. Однако в последние годы эта тенденция изменилась. Автобусные и авиаперевозки стали более дешевыми и комфортными и, как следствие, более востребованными. Сражение за пассажира продолжается даже в условиях непростой экономической ситуации. О том, как будет развиваться эта ситуация на рынке пассажирских перевозок, мы побеседовали с заместителем руководителя Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Иллей ТЕРЕЩЕНКО

— По данным Росстата, в 2014 году железнодорожным и автотранспортом воспользовалось примерно равное число пассажиров: 128 млрд пассажиро-километров на поездах и 127 млрд — на автобусах, тогда как воздушным транспортом воспользовался 241 млрд пассажиров. Получается, что железная дорога проигрывает конкурентную борьбу автобусам и самолетам. Илья Викторович, давно ли сложилась данная тенденция? По каким причинам это произошло?

— Сначала отмечу, что столь высокий объем перевозок пассажиров автобусным транспортом объясняется тем, что статистика Росстата учитывает также внутригородские перевозки автобусами и маршрутными такси, средняя дальность перевозки по которым в 2014 году составила 11 км.

На текущий момент доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте составляет 23%, средняя дальность в 2014 году — 120 км (включает и дальнее, и пригородное сообщение). С 2000 года она упала с 34%. Однако сократился пассажирооборот за обозначенный период и на автобусном транспорте — с 35% до 23%.

Такое изменение структуры пассажирских перевозок в стране связано с активным развитием воздушных перевозок, а именно с ростом пассажиропотока в зарубежные страны, включая чартеры (статистика Росстата учитывает данные перевозки). Так, доля воздушного транспорта в общем пассажирообороте увеличилась за последние 15 лет с 11% до 44%. При этом важно понимать, что на показатель пассажирооборота влияет не только количество отправленных пассажиров, но и рост средней

дальности перевозок. За этот период средняя дальность перевозок выросла на 8% — до 2300 км. Таким образом, наши граждане стали летать дальше.

Но если говорить об абсолютных показателях — количестве перевезенных пассажиров, то здесь структура другая. Согласно данным Росстата, в 2014 году железнодорожным транспортом было перевезено 1,1 млрд человек, автобусным — 11,5 млрд, воздушным транспортом — 0,095 млрд человек. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозки пассажиров в стране всеми видами транспорта в 2014 году составила 5,5% (для сравнения: в 2000 году она равнялась 3,2%).

Одной из основных причин роста объема перевозок пассажиров воздушным транспортом является общее улучшение состояния экономики страны (рост ВВП с 2000 по 2014 гг. составил 76%) и увеличение реальных располагаемых доходов населения.

— Давайте затронем чуть подробнее тему железнодорожного транспорта. В России в этом году активно обсуждают проблему деградации пригородного ж/д сообщения. Предложенные правительством меры хоть и смягчат кризисную ситуацию, но полностью проблему не решают. Полноценной альтернативы электричкам на некоторых маршрутах просто нет. При этом количество «Сапсанов» и «Ласточек», в том числе на маршруте Москва — Тверь — Москва, только растет. Как, на ваш взгляд, будет развиваться (или, наоборот, деградировать) пригородное сообщение в России?

— Что касается увеличения количества «Сапсанов» и «Ласточек», в том числе на маршруте Москва — Тверь — Москва, то оно сопровождается соответствующим развитием железнодорожной инфраструктуры. Реконструкция участка Москва — Крюково Октябрьской железной дороги велась с 2006 года. В сентябре 2015-го проект по строительству четвертого главного пути, реконструкции пассажирских платформ, искусственных сооружений, контактной сети и тяговых подстанций был завершен. Именно это позволило с начала октября запустить тактовое движение скоростных поездов на участке Москва — Тверь. График движения обычных электричек при этом остается без изменения. Таким образом, ввод в эксплуатацию 4-го



главного пути позволил существенно увеличить пропускную способность участка и в перспективе добавит 42 пары скоростных «Ласточек» к уже существующим сегодня 84 парам пригородных электропоездов. Это позволит перераспределить пассажиропоток и уменьшить заполняемость поездов, что окажет положительное влияние на комфортность поездки.

Принятие решения об организации тактового движения поездов «Сапсан» на маршруте Москва — Санкт-Петербург пока отложено на неопределенный срок. Власти Санкт-Петербурга выступают против увеличения количества поездов, так как это может существенно увеличить время ожидания на железнодорожных переездах, особенно это касается дороги, соединяющей Колпинский район с остальной частью Санкт-Петербурга.

В 2015 году в целях поддержки пригородного пассажирского комплекса правительством РФ принято решение, во-первых, об отмене ставки налога на добавленную стоимость на услуги по перевозке пассажиров на срок до 31 декабря 2016 года, во-вторых, о предоставлении скидки на оплату услуг по использованию инфраструктуры на срок до 31 декабря 2015 года. При этом с 1 июля размер скидки зависит от того, есть ли у пригородной пассажирской компании договор на транспортное обслуживание с регионом (при отсутствии договора скидка составит 75%, при наличии — 99%). Возможность предоставления подобной скидки на 2016 год еще обсуждается. Однако, как мы видим, обе меры являются временными, и если подобная поддержка прекратится, в некоторых субъектах пригородное

железнодорожное сообщение может просто исчезнуть.

Регионам необходимо наконец осознать и принять ответственность за организацию транспортного обслуживания своего населения, в том числе железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Требуется разработка региональных комплексных планов транспортного обслуживания и при наличии в таких планах перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении: организация системной работы и конструктивного взаимодействия с пригородными пассажирскими компаниями, размещение долгосрочного заказа и планирование выделения средств из регионального бюджета в случае установления тарифа на перевозку на уровне ниже экономически обоснованного.

— *Еще десять-двадцать лет назад в России была развита малая авиация и речной транспорт. В новейшей истории нашей страны эти виды транспорта потеряли прошлую популярность. Правительство Тверской области пытается восстановить былую славу речного транспорта, провоя на своей территории Тверской международный форум речного туризма. Как вы считаете, удастся ли Верхневолжью и другим регионам страны возродить речной транспорт и малую авиацию?*

— Да, действительно, на долю региональной и местной авиации в настоящее время приходится не более 15% от общего числа пассажиров, перевезенных воздушным транспортом по внутренним маршрутам. При этом оставшиеся 75% — это пассажиры между Москвой и Санкт-Петербургом.

Илья ТЕРЕЩЕНКО, заместитель руководителя Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ): — По субъективным причинам в условиях непростой экономической ситуации автоперевозчики способны предложить более привлекательную цену по ряду причин.

Причина кроется в экономике: в настоящее время себестоимость перевозки на региональных линиях в рублях за пассажиро-километр более чем в три раза превышает себестоимость перевозки на магистральных внутренних линиях. При этом основную долю расходов на региональных авиалиниях составляют расходы на аэропортовое обслуживание, а именно 30-35% на региональных и 10-15% — на магистральных маршрутах.

Что касается речного транспорта, то он играл важную роль в межрайонных и внутрирайонных перевозках в нашей стране в условиях слабого развития или полного отсутствия автомобильной и железнодорожной сети. При этом его доля в общем объеме перевозки пассажиров в последние 15 лет не превышала 0,1%, в пассажирообороте — не более 0,2%. Как объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, так и пассажирооборот с 2000 по 2014 гг. снизились более чем в два раза. В настоящее время пассажирские речные суда в основном используются при организации туризма или отдыха.

Речной транспорт отличается низкой скоростью и большим износом. Так, средний возраст пассажирских речных судов составляет более 35 лет. Кроме того, речным транспортом возможно воспользоваться только в благоприятный климатический период. Существуют быстрые суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке, которые развивают скорость до 80 км/ч. Однако у них высокий расход топлива, а следовательно, и высокая стоимость перевозок, что делает их неконкурентоспособными в условиях развития автомобильного и железнодорожного транспорта.

Вопрос возрождения малой авиации и речного транспорта, безусловно, актуален. Считаю, что для развития региональной авиации в первую очередь необходимо обеспечение функционирования и развития региональной аэродромной сети, развитие и обновление парка региональных воздушных судов, совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок из бюджетов различных уровней.

Важно отметить, что в ноябре 2013 года Минтранс России была разработана и передана в правительство РФ Дорожная карта развития региональных авиалиний, которая определяет основные направления развития региональных и местных перевозок. Также Минтранс России была разработана методика расчета арендной платы за пользование земельными участками, пре-

доставленными для размещения аэропортов и аэродромов. Данная методика предусматривает регрессивную шкалу арендной платы в зависимости от объема обслуживаемого аэропортами пассажирополюта. Это позволяет оптимизировать расходы аэропортов на аренду земельных участков.

Также проводится работа по поиску инструментов субсидирования расходов на осуществление капитального ремонта имущества аэродромов, находящегося в собственности Российской Федерации, и изменение методики взимания арендной платы за федеральное имущество аэродромов. Кроме этого, прорабатывается возможность упрощения процедур сертификации региональных и местных аэропортов с низкой интенсивностью полетов.

— *Как, на ваш взгляд, будет развиваться конкурентная борьба между различными видами перевозок в ближайшем будущем? Как на это повлияет непростая экономическая ситуация в стране?*

— В условиях непростой экономической ситуации в стране и снижения реальных доходов населения транспортная подвижность населения в целом будет сокращаться. В первую очередь в условиях кризиса пассажиры отказываются от относительно дорогих авиаперелетов, возможен переток пассажиров на железнодорожный транспорт на расстояниях перевозки более двух тысяч километров. В то же время возможен переход пассажиров с железнодорожного транспорта на автобусы на расстояниях до 1000-1500 километров. По субъективным причинам в условиях непростой экономической ситуации автоперевозчики способны предложить более привлекательную цену по ряду причин.

Во-первых, в стоимость железнодорожного билета включены затраты на содержание и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, в то время как пользование автомобильными дорогами является условно бесплатным. По-средством взимания транспортного налога, топливного акциза компенсируется лишь незначительная часть понесенных государством затрат на содержание и развитие автодорожной сети.

Во-вторых, перевозка пассажиров железнодорожным транспортом строго регламентирована, в то время как существует значительное количество официально незарегистрированных автоперевозчиков, работающих с нарушением правил перевозки, норм охраны труда и налогового законодательства.

Андрей САБЫНИН

«Дом.ru» улучшает показатель технического сервиса

Телеком-оператор «Дом.ru» улучшает показатель технического сервиса (ПТС). По итогам девяти месяцев 2015 года максимальное время отсутствия услуг у клиента не превышало 10 минут в месяц при принятом стандарте 15 минут в месяц

Улучшение ПТС стало одним из результатов работы по совершенствованию системы устойчивости сети компании к аварийным ситуациям. Среди других результатов: количество аварий на сети сократилось на 11%, время профилактических работ — на 8%. Более высокий уровень технического сервиса оценили и клиенты. В первом полугодии количество обращений по вопросам качества цифрового ТВ уменьшилось почти в два раза, по работе интернета сократилось на треть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

«Дом.ru» постоянно улучшает качество связи и предоставляемых услуг, что обеспечивается за счет резервирования каналов и узлов сети, использования современного оборудования, модернизации. Выбранный подход, которого оператор придерживается все 14 лет работы, позволяет обеспечивать миллионы пользователей в 56 городах качественным интернетом, инновационным цифровым ТВ, современной телефоновой связью.

По результатам собственных тест-драйвов средняя скорость доступа в интернет в сети «Дом.ru» достигает 50,75 Мбит/с, что позволяет с комфортом работать и общаться в Сети. Пользователи цифрового ТВ «Дом.ru TV» могут смотреть 187 цифровых телеканалов, сразу 62 из которых в HD — это максимум на российском рынке среди федеральных операторов платного ТВ.



СПРАВКА

«Дом.ru» (компания «ЭР-Телеком») — один из ведущих российских операторов телеком-услуг — работает с 2001 года. Услуги для корпоративных клиентов предоставляются под брендом «Дом.ru Бизнес». Поставщик triple-play услуг: широкополосный доступ (ШПД) в интернет, кабельное и HD-телевидение, телефонная связь. Услуги предоставляются на базе собственных телекоммуникационных сетей, построенных с нуля и по единым стандартам в каждом городе присутствия по технологии «оптика до дома». География деятельности — 56 городов. По собственным оценкам, на долю компании приходится 12% российского рынка ШПД и 13% рынка платного ТВ. «Дом.ru» выступает стимулятором конкуренции в регионах и занимает лидирующие позиции в России по темпам подключения абонентов. Входит в ТОП-2 крупнейших интернет-провайдеров России и ТОП-4 операторов платного ТВ. Лауреат многих национальных премий, включая «Бренд года/EFFIE» (2012 год) и «Премия Рунета» (2014 год). Три года подряд, в 2011-2013 гг., «Дом.ru» входил в рейтинг агентства Deloitte «500 самых быстрорастущих компаний сектора высоких технологий в регионах Европы, Ближнего Востока и Африки», где занимал лидирующие места среди компаний России и стран СНГ. Является единственным представителем телеком-отрасли в рейтинге журнала «РБК» «30 самых быстрорастущих компаний России» (2014 год). Акционеры — «ПФПГ Холдинг», фонд «Бэринг Восток», менеджмент компании.