



Технологии повседневной жизни

Информационные технологии совершенствуются каждый день, скорость передачи данных растет, на телекоммуникационный рынок постоянно выводятся новые услуги и тарифные планы. Уследить за новинками неискушенному потребителю непросто. Разобраться в этом помогут специалисты ПАО «Ростелеком», одной из крупнейших российских телекоммуникационных компаний, предоставляющих населению услуги связи, высокоскоростного интернета, цифрового телевидения

Компания в последние годы активно развивает услуги на базе IP-сетей — это не только широкополосный доступ в интернет, но и интерактивное телевидение и ряд дополнительных сервисов. Приоритетным направлением является развитие оптических сетей по технологиям FTTx («оптика в дом») и GPON («оптика в квартиру»). И если технология FTTx уже прочно вошла в жизнь значительного количества пользователей, то GPON начала свое продвижение в тверском регионе относительно недавно. По словам технического директора Тверского филиала ПАО «Ростелеком» Андрея Зотова, данная технология сегодня является передовой во всем мире. Если не вдаваться в технические подробности, то это прокладывание каналов передачи данных с использованием волоконно-оптического кабеля, позволяющего доставить в квартиру практически все виды телекоммуникаций — и интернет с высокой скоростью, и телефонную связь, и интерактивное телевидение. На сегодняшний день данная технология особенно актуальна для жителей новостроек и коттеджных поселков, но в перспективе она может стать основной на интернет-рынке. В будущем GPON позволит абонентам без замены имеющейся линии связи получить доступ к таким перспективным мультимедийным услугам, как «умный дом» или телетрансляции в формате 4K.

Если же вернуться к телеком-услугам, то нельзя обойти вниманием интерактивное ТВ, которое с каждым днем набирает все большую популярность. Цифровое телевидение дает пользователю массу возможностей. Высочайшего качества HD-изображение, возможность поставить на паузу или записать трансляцию телепрограмм, архив передач, функция родительского контроля, прокат десятков тысяч фильмов, в том числе и новинок, караоке — это и многое другое способно превратить в уникальный даже самый обычный вечер у телевизора.

— Наша компания постоянно проводит обновление пакетов телеканалов с момента запуска федеральной услуги «Интерактивное ТВ», — говорит директор по рабо-

те с массовым сегментом Тверского филиала ПАО «Ростелеком» Ольга Телеченко. — Детально изучив предпочтения российских потребителей и с учетом лучшего мирового опыта, компания максимально упрощает линейку пакетов и выбор для абонента. Мы предлагаем простые основные пакеты под различные стили потребления, которые с помощью дополнительных пакетов «подстраиваются» под абонента. Отдельно стоит отметить «Интерактивное ТВ 2.0», которое компания представила потребителям в прошлом году. Это первое решение, с помощью которого телевизионный и видеоконтент интерактивного ТВ становится доступным в любом месте, где есть интернет от любого провайдера. Благодаря этой ТВ-приставке, которая работает на территории всей страны, телевидение и кино всегда будут рядом с вами, так же, как и привычные дополнительные сервисы и система управления.

В наше время людям важно, чтобы телеком-услуги были разнообразными и сопровождалась дополнительными сервисами и опциями. Так, подключив интернет и цифровое телевидение, абонент надеется получить и возможность максимально полно и удобно использовать данные ресурсы. «Ростелеком» приветствует это желание и предлагает широкий спектр различных сервисов.

Безусловно, как и большинство компаний, оператор развивает Единый личный кабинет (ЕЛК). Это персональный онлайн-офис «Ростелекома», в который можно войти круглосуточно из любого удобного для абонента места (с корпоративного сайта, с мобильных устройств с операционными системами iOS, со своего аккаунта в соцсетях «ВКонтакте», «Одноклассники», Facebook). В ЕЛК представлены все услуги «Ростелекома» — телефония, интернет, интерактивное ТВ. В свою очередь, интерактивное телевидение предлагает не только высокое качество изображения, но и множество уникальных сервисов. Одним из самых популярных и любимых абонентами является управление просмотром. Данный сервис позволяет пользователю более активно участвовать в выборе того, что он хочет посмотреть. Если вы пропустили какую-то интересную передачу, можете зайти в трехдневный архив передач, также есть отложенная запись, возможность поставить видео на паузу и перемотать. Сервис «Мультискрин» позволит объединить до пяти экранов для одновременного просмотра ТВ, а «Родительский контроль» — ограничить просмотр программ ребенком в зависимости от возраста.

Сегодня телекоммуникации представляют собой одно из самых быстроразвивающихся направлений технического прогресса. И это неудивительно, ведь именно эти технологии позволяют людям обмениваться информацией, находясь на больших расстояниях друг от друга.

В будущем GPON позволит абонентам без замены имеющейся линии связи получить доступ к таким перспективным мультимедийным услугам, как «умный дом» или телетрансляции в формате 4K.

Путь на юг

Россияне стали меньше ездить на отдых за рубеж и больше путешествовать по стране. Летом самые востребованные направления — курорты Кавказа и Черноморского побережья. Все чаще россияне не покупают готовую путевку, а сами полностью планируют свой отпуск. О том, как, готовясь к поездке, найти экономичный и удобный транспорт, мы поговорили с заместителем руководителя Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Ильей ТЕРЕШКО.

— Раньше железнодорожный транспорт был самым популярным способом передвижения по стране, но в последние годы его активно теснит автобусное и авиасообщение. Илья Викторович, как меняется ситуация в 2016 году? Какие виды транспорта и по каким критериям выбирают россияне?

— В 2015 году объем перевозок ж/д, авто- и авиатранспортом в дальнем следовании во внутригосударственном и международном сообщении снизился на 6%. Пассажирские перевозки в дальнем следовании характеризуются ярко выраженной сезонностью и повышенным спросом в летние месяцы. За пять месяцев, в период с мая по сентябрь, авиатранспортом осваивается около 55% годового пассажиропотока, железнодорожным транспортом — около 51%.

До недавнего времени наиболее популярными летними маршрутами среди россиян помимо курортов Черноморского побережья, согласно данным Ассоциации туроператоров (АТОР), были, в том числе, такие международные направления, как Турция, Египет, Греция, Испания. Например, сегмент чартерных перевозок в Турцию и Египет занимал в среднем около 40% от общего объема чартерных перевозок.

Резкое ослабление национальной валюты (средневзвешенный курс доллара

в 2015 году по отношению к 2013-му вырос на 91,5%, евро — на 60,3%), рост инфляции (индекс потребительских цен в 2015 году находился на уровне +25% по сравнению с 2013 годом) и снижение реальных располагаемых доходов населения (-5% в 2015 году к уровню 2013 года) послужили причиной снижения платежеспособного спроса. Закрытие прямого сообщения с Украиной, а также введение запрета на чартерные перевозки в Турцию и полный запрет на сообщение с Египтом потребовали от пассажиров изменить своим привычным маршрутам и выбирать альтернативные варианты отдыха. Как следствие, объем чартерных перевозок в 2015 году составил около 6,3 млн пассажиров по сравнению с 8,3 млн пассажиров годом ранее. Таким образом, ухудшение макроэкономической ситуации в стране в последние два года и обострение внешнеполитической конъюнктуры привело к переориентации пассажиропотока с международных направлений на внутренние и изменению структуры перевозок по видам транспорта.

Наиболее популярными маршрутами летнего отдыха в 2014-2015 годах стали направления Черноморского побережья. Объем авиaperвозок через аэропорт Сочи в 2014 году по отношению к 2013 году вырос на 26% — с 2,4 млн пассажиров до 3,1 млн пассажиров, в 2015 году по отношению к 2014 году — на 33%, с 3,1 млн пассажиров до 4,1 млн пассажиров. Рост пассажиропотока в аэропорт Симферополя в 2015 году по отношению к 2014 году составил 87%, пассажиропоток увеличился с 2,7 млн пассажиров до 5 млн.

Железнодорожным транспортом на курорты Черноморского побережья в летний период 2015 года АО «ФПК» было перевезено 6,3 млн пассажиров, что на 3% больше, чем в 2014 году. За первый летний месяц 2016 года на курорты Черноморского побережья поездами дальнего следования было перевезено 10,1 млн пассажиров, в поездах АО «ФПК» — 8,8 млн. В со-

Если раньше традиционно считалось, что авиатранспорт представляет высокий ценовой сегмент перевозок, железнодорожные перевозки занимают средний сегмент, а автобусные являются наиболее бюджетным ценовым предложением, то в современных условиях эти границы становятся менее явными.



общении с Крымом и курортами Северного Кавказа в июне 2016-го было перевезено более 1,3 млн человек, что на 17,6% больше аналогичного периода прошлого года. Всего в период с 30 апреля по 30 июня в Крымский федеральный округ было перевезено около 68,5 тыс. пассажиров.

— *И тем не менее в мае зафиксировано снижение пассажироперевозок — и в авиации, и в железнодорожном сообщении. Почему? Ведь пассажиров вроде бы стало больше.*

— Дело в том, что с 2015 года планомерно снижается объем и доля международных перевозок. По результатам пяти месяцев 2016 года объем пассажирских авиаперевозок в международном сообщении снизился на 25,3% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года, во внутреннем сообщении за тот же период было зафиксировано увеличение на 8,6%. Таким образом, авиатранспорт лишается высокомаржинальных международных перевозок, а железнодорожный чувствует усиление конкуренции на внутренних маршрутах ввиду переориентации авиакомпаниями провозных мощностей с международных направлений на внутренние.

В железнодорожном сообщении тенденция снижения объема рынка перевозок в дальнейшем следовании наметилась еще с 2013 года: показатель количества отправленных пассажиров ежегодно снижался со средним темпом — 6% в год, пассажирооборот — 7% в год. Объем перевозок основного перевозчика в дальнейшем следовании АО «ФПК» в 2014 году снизился на 9,2% и на 7,5% — в 2015 году, составив по итогам 2015 года 91,3 млн пассажиров.

Факторами падения послужило как общее снижение платежеспособного спроса, так как тариф на межгосударственные железнодорожные перевозки привязан к стоимости швейцарского франка, так и отмена российских поездов в сообщении с Украиной, на долю которой приходилось около 2/3 перевозок от общего объема сообщения со странами СНГ и Балтии. Меры АО «ФПК» по снижению стоимости билетов в иностранной валюте на международных направлениях на 30%, принятые в 2015 году, не смогли предотвратить снижения объема перевозок.

— *Тем временем спрос на «единые билеты» в Крым в этом году существенно повысился. За лето продажи таких билетов выросли на 44% по сравнению с прошлым годом, сообщает пресс-служба «Единой транспортной дирекции». По-вашему, насколько этот сервис продуман и удобен для жителей России?*

— Сервис достаточно удобен, а пересадки состыкованы по времени, что подтверждает и растущий спрос на услугу: в 2014 году по «единому билету» было перевезено 350 тыс. человек, за 2015-й — 355 тыс. человек. В 2016 году за два месяца действия сервиса было перевезено 68,5 тыс. человек, а число оформленных билетов на сегодняшний день составляет 241 тыс. «единых билетов», что на 31,2% больше предварительных продаж прошлого года. В 2015 году пассажирам стала доступна услуга приобретения электронных «единых билетов», а также увеличено число маршрутов проезда в города на территории полуострова.

Помимо ж/д и авиатранспорта пассажиры могут добраться к месту летнего отдыха автобусным сообщением и на

Илья ТЕРЕШКО, заместитель руководителя Департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ): — *Перспективы развития каждого вида транспорта и межвидовой конкуренции в пассажирских перевозках в дальнейшем следовании будут зависеть от мер государственной поддержки, экономической конъюнктуры, а также внешнеполитических решений.*

личном автомобиле. Причем с 2015 года стала действовать система покупки электронных билетов на паром Керчь — Кавказ с выбором даты поездки и желаемого времени. Онлайн-бронирование времени прибытия на паром в целом снижает вероятность долгих простоев в очереди.

— *Несмотря на популярность «единого билета», многие россияне стремятся добраться на юг России на самолете, благо на него можно найти дешевые билеты, а вот на поезд — проблематично.*

— До недавнего времени считалось, что железнодорожный транспорт испытывает давление со стороны авиатранспорта на маршрутах свыше 1500 км, со стороны автобусного транспорта — на расстояниях до 300 км. Однако с каждым годом ситуация меняется, и железнодорожный транспорт начинает испытывать конкурентное давление в более широком диапазоне дальности перевозки: наблюдается тенденция к постепенному проникновению авиаперевозчиков на маршруты средней дальности и автоперевозчиков в сегмент дальних перевозок.

Конкурентными преимуществами авиационного транспорта в современных условиях является скорость и время доставки пассажира, отсутствие ценового регулирования и, как следствие, возможность проведения гибкой ценовой и маркетинговой политики во всех рыночных сегментах, в отличие от железнодорожного транспорта. Кроме того, усиливают конкуренцию низкобюджетные перевозчики, такие как авиакомпания «Победа», стоимость билетов на услуги которых сравнима, а иногда оказывается и меньше, чем стоимость железнодорожных билетов. Кроме того, в 2014 году изменениями в Воздушный кодекс РФ перевозчикам дано право продавать дешевые билеты по «невозвратным» тарифам. Таким образом, если раньше традиционно считалось, что авиатранспорт представляет высокий ценовой сегмент перевозки, железнодорожные перевозки занимают средний сегмент, а автобусные являются наиболее бюджетным ценовым предложением, то в современных условиях эти границы становятся менее явными.

Так, например, на маршрут Москва — Симферополь средняя цена на автобус варьируется от 2650 рублей до 3500 рублей, в зависимости от пере-

возчика. Железнодорожным транспортом по «единому билету» можно добраться в среднем за 3000 рублей. Средняя цена авиабилета в эконом-классе составляет 5000-6000 рублей, однако при покупке билета за несколько месяцев до отправления авиаперевозчики предлагают дешевые билеты, сопоставимые по цене с перевозкой ж/д и автотранспортом: 3000-4000 рублей за билет.

При этом время в пути автобусным транспортом занимает от 25 до 32 часов. По системе «единого билета» по маршруту Москва — Анапа — Симферополь перевозка займет от 32 до 47 часов без учета пересадок. Время в пути авиатранспортом составляет 2 часа 30 минут без учета времени, затрачиваемого на поездку до и от аэропорта.

— *Каковы перспективы развития железнодорожного, автобусного и авиапассажирского транспорта в России? Кто, на ваш взгляд, будет выигрывать конкуренцию в ближайшие годы?*

— На уровень конкуренции в отрасли оказывает влияние государственная политика поддержки разных видов транспорта. В последние годы прослеживалась тенденция усиленной поддержки авиационной отрасли на фоне снижения в 2011-2015 годах государственной поддержки железнодорожной отрасли. Как известно, перевозчик в плацкартных и общих вагонах представляют собой социальный сегмент перевозок, тарифы на которые регулируются государством, а выпадающие в результате регулирования доходы АО «ФПК» подлежат компенсации. Без предоставления субсидий в полном объеме перевозки в плацкартных и общих вагонах являются убыточными.

С 2010 по 2015 годы объем выделяемых АО «ФПК» субсидий сократился на 31% — с 35,8 млрд рублей в 2010 году до 24,7 млрд рублей в 2015-м. С 2011 по 2014 годы объем недофинансирования (дефицита субсидий) в среднем составлял около 17%. В 2010 году на 1 рубль стоимости билета, уплаченный пассажиром, государством выделялось 0,7 рубля субсидии, с 2013 по 2015 годы объем субсидии на 1 рубль, уплаченный пассажиром, был снижен до 0,3 рубля.

При этом за период с 2010 по 2015 гг. поддержка авиационной отрасли в сфере развития региональных перевозок, авиационной инфраструктуры и поддержки обновления и по-

полнения парка воздушных судов выросла почти в три раза — с 5,3 млрд рублей до 14,2 млрд рублей. Кроме того, в 2015 году была снижена ставка НДС на внутренние авиаперевозки с 18% до 10% с июля 2015-го до конца 2017 года (в сообщении с Крымом до 1 января 2017 года действует 0% НДС), что снизило налоговую нагрузку на авиаперевозчиков, а разрешение использования упомянутых выше «невозвратных» билетов дало возможность авиаперевозчикам не закладывать риск возможного возврата билета в его стоимость. Перспективы развития каждого вида транспорта и межвидовой конкуренции в пассажирских перевозках в дальнейшем следовании будут зависеть от мер государственной поддержки, экономической конъюнктуры, а также внешнеполитических решений. На 2016-2017 годы принято решение о снижении ставки НДС на перевозки железнодорожным транспортом в дальнейшем следовании до 10%, что снизит налоговую нагрузку на АО «ФПК», а также, по предварительным оценкам, позволит дополнительно закупить 186 новых вагонов. В настоящее время обсуждается возможность снижения ставки НДС до 0% на дальние перевозки. В случае положительного решения об установлении ставки НДС на уровне 0% в 2017 году объем дополнительных средств АО «ФПК» составит 15,7 млрд рублей.

Кроме того, в этом году ожидается возвращение чартерных перевозок в Турцию, что может в некоторой степени изменить ситуацию на транспортном рынке. Однако пока продолжается сезон на Черноморском побережье, ожидать высокого спроса на внешние маршруты не стоит. При этом учитывая, что курортный сезон в Турции заметно длиннее, чем на внутренних российских направлениях, с наступлением осени, по мере снижения популярности черноморских курортов, переориентация спроса и провозных мощностей на турецкое направление весьма вероятна. Таким образом, рост спроса на международные перевозки переклочит часть провозных мощностей авиаперевозчиков на внешние рынки, тем самым стимулируя рост цен на авиаперевозки, что может положительно повлиять на увеличение конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Андрей САБЫНИН

С 2015 года планомерно снижается объем и доля международных перевозок. По результатам пяти месяцев 2016 года объем пассажирских авиаперевозок в международном сообщении снизился на 25,3% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года, во внутреннем сообщении за тот же период было зафиксировано увеличение на 8,6%. Таким образом, авиатранспорт лишается высокомаржинальных международных перевозок, а железнодорожный чувствует усиление конкуренции на внутренних маршрутах ввиду переориентации авиакомпаниями провозных мощностей с международных направлений на внутренние.