



## Свет вашему дому

Тверской филиал ОАО «МРСК Центра» подвел итоги работы с потребителями за шесть месяцев 2014 года

За шесть месяцев в центры обслуживания клиентов (ЦОК) филиала ОАО «МРСК Центра» – «Тверь-энерго» поступило 3225 обращений от потребителей по вопросам энергоснабжения. Из них 2659 составили заявления на технологическое присоединение к сетям филиала, 398 обращений поступило на оказание дополнительных услуг. Наиболее востребованными в первом полугодии стали услуги по установке, замене и опломбировке современных приборов учета, обслуживанию и ремонту частных комплектных трансформаторных подстанций и воздушных линий, а также заявления на обслуживание наружного освещения.

На сегодняшний день на территории тверского региона работают шесть центров обслуживания клиентов. Центральный офис расположен в Твери, еще пять находится в наиболее крупных областных городах — Бежецке, Торжке, Кимрах, Ржеве и Конакове.

Работа ЦОК ведется по различным направлениям, что дает возможность потребителям системно решать возникающие вопросы, связанные с деятельностью филиала. Специалисты ЦОК осуществляют прием заявок на технологическое присоединение, дополнительные услуги, а также оказывают консультации по вопросам оплаты электроэнергии, сбора пакета документов для заключения договора на энергоснабжение для физических и юридических лиц. В любом ЦОК потребителю предоставляются такие

услуги, как установка, замена и опломбировка современных приборов учета, испытание и диагностика высоковольтного оборудования, электрозащитных средств, обслуживание и ремонт частных комплектных трансформаторных подстанций и воздушных линий, комплексное обслуживание автоматизированной информационно-измерительной системы коммерческого учета электроэнергии (АИИСКУЭ). Все это позволяет потребителям снизить величину потерь за счет повышения управляемости отпуском электроэнергии и мощностью, осуществить точный учет потребления электрической энергии, а также повысить энергоэффективность предприятия или дома.

— Работа сотрудников ЦОК неоднократно была отмечена за оперативное и качественное обслуживание. Потребители оставляют положительные отзывы в адрес специалистов компании, только в первом полугодии их количество составило 429. Клиенты выражают благодарность специалистам центров за квалифицированную помощь в оформлении документации, а также за внимательное отношение к каждому потребителю, — отметил начальник управления взаимодействиями с клиентами Тверьэнерго Денис Морозов.

Для удобства клиентов работает круглосуточная прямая линия энергетиков 8-800-50-50-115, с помощью которой можно получить оперативные консультации по всем вопросам электроснабжения. Звонок является бесплатным. Жители области могут обратиться в любой из семи ЦОК для получения интересующей их информации, касающейся деятельности энергетиков.

## Бизнес пошел на рельсы

В Москве состоялся Международный экспертный совет по транспортным вопросам. Его эксперты порекомендовали столице и другим городам России развивать и защищать наземный общественный транспорт. Почему, об этом мы беседуем с кандидатом наук, директором Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики Константином ТРОФИМЕНКО

— Многие чиновники считают, что общественный транспорт развивать невозможно. Основная причина — отсутствие средств. Что характерно, определенная часть общества их поддерживает, но со своей аргументацией. Утверждают, что трамвай — это устаревший, ненужный вид транспорта. Константин Юрьевич, каково ваше мнение на этот счет?

— Транспортная наука говорит о том, что при насыщении городов автомобилями во всех странах мира происходят одни и те же процессы. В США это были предвоенные годы, когда Генри Форд изобрел дешевую массовую модель автомобиля. В Европе подобное произошло после войны, когда начала восстанавливаться экономика европейских стран. В России и Китае эти процессы начались в 1990–2000-е годы. В нашей стране уровень автомобилизации резко вырос благодаря падению «железного занавеса» и относительно дешевым автокредитам. Многие россияне, как когда-то американцы и европейцы, думают, что все экономически активные и социально успешные люди должны передвигаться по городам исключительно на автомобилях, а забота властей постоянно

строить новые дороги. Согласно этой идеологии, общественный транспорт — удел для малообеспеченных граждан, пенсионеров и детей.

Скорость пресыщения города автомобилями зависит не только от уровня жизни, но и от доли дорог в общей площади города. Существуют три основные модели — американская, европейская и азиатская. В США многие города возникли в XX веке в практически чистом поле, а люди передвигались по ним на автомобилях, поэтому доля дорог в общей площади может достигать 35%. В европейских городах доля улиц и дорог в общей площади варьируется от 20 до 25%, при этом общественный транспорт хорошо развит и пользуется большой популярностью у населения. В азиатской модели доля дорог в общей площади города не превышает 15%. В России сложилась своя уникальная ситуация. В исторических центрах городов, построенных еще в царские времена, доля дорог в общей площади соответствует европейскому уровню, а в районах советской застройки — всего 7–10%. Причина проста. В советское время города проектировались исключительно под общественный транспорт.

Но даже в Нью-Йорке, где в свое время построили многоуровневые магистрали, темпы строительства новых дорог никогда не успевали за темпами прироста уровня автомобилизации. Получается, что огромные деньги тратятся в никуда, их просто закатывают в асфальт, на котором появляются новые автомобили, которые стоят в новых пробках. Это бесконечный цикл. Но чем богаче общество, тем быстрее оно приходит к мысли, что даже имея огромные бюджеты, невозможно удовлетворить все потребности автолюбителей. В Европе концепция выхода из этой

В федеральном законодательстве России решение транспортных вопросов отдано на откуп муниципалитетам. Но многие города пустили эту проблему на самотек. Лобби частных перевозчиков очень сильно, за их финансовыми потоками просто невозможно уследить.

### СПРАВКА

**Открытое акционерное общество «Российские сети»** (ОАО «Россети») — крупнейшая в России и мире энергетическая компания, обеспечивающая передачу и распределение электроэнергии. Протяженность линий электропередачи компании насчитывает 2,3 млн км, трансформаторная мощность 463 тыс. подстанций — 726 гигавольт-ампер. Численность персонала Группы компаний «Россети» — 213 тыс. человек. Имущественный комплекс общества включает пакеты 43 дочерних и зависимых обществ, в том числе пакеты акций 11 межрегиональных, пяти региональных сетевых компаний и пакет акций магистральной сетевой компании. Контролирующим акционером является государство, владеющее долей в уставном капитале в размере 61,7 %.

**Открытое акционерное общество «Межрегиональная распределительная сетевая компания Центра»** (ОАО «МРСК Центра») — крупнейшая в Российской Федерации межрегиональная распределительная сетевая компания, контрольным пакетом ак-

ций которой (50,23%) владеет ОАО «Российские сети», осуществляющее управление МРСК/РСК корпоративными методами (через советы директоров). Контролирующим акционером является государство, владеющее 61,7% в УК ОАО «Российские сети».

Трудовой коллектив ОАО «МРСК Центра» насчитывает более 30 тыс. человек. В целом доля ОАО «МРСК Центра» на рынке передачи электрической энергии регионов в зонах ответственности составляет около 83%; доля компании на рынке технологических присоединений на территории Белгородской, Брянской, Воронежской, Костромской, Курской, Липецкой, Орловской, Смоленской, Тамбовской, Тверской, Ярославской областей (территория площадью 457,7 тыс. кв. км) — порядка 87%.

Основным акционером ОАО «МРСК Центра», кроме ОАО «Российские сети», является компания GenholdLimited. В свободном обращении находится 25% акций МРСК Центра. Количество акционеров — более 16000. Код акций на бирже:

Московская биржа — MRKC. Тикеры: Bloomberg — MRKC RX, Reuters — MRKC.MM.

Производственный потенциал ОАО «МРСК Центра» составляет 2,3 тыс. подстанций напряжением 35–110 кВ общей мощностью 32600 МВА и 90,2 тыс. подстанций напряжением 6–10 кВ общей мощностью свыше 16500 МВА. Общая протяженность линий электропередачи 0,4–110 кВ — 379 тыс. км.

Основными стратегическими приоритетами ОАО «МРСК Центра» являются: обеспечение надежного, бесперебойного и качественного электроснабжения потребителей; повышение уровня качества и надежности оказываемых услуг; повышение эффективности инвестиций; энергосбережение и снижение потерь; повышение эффективности операционных затрат; улучшение взаимодействия с потребителями, обществом и инвесторами.

С 1 февраля 2013 года в Брянской, Курской и Орловской областях, с 25 апреля 2013-го — в Тверской области ОАО «МРСК Центра» были переданы энергосбытовые функции.



тупиковой ситуации получила название «Устойчивая мобильность», которая предусматривает принятие такой модели, которая позволит большинству жителей комфортно передвигаться по своему городу. В первую очередь это зависит от процента дорог в общей площади города. Постепенно и россияне осознают тупиковость бесконечной автомобилизации.

— *Москва и Санкт-Петербург, безусловно, находятся в авангарде данных процессов. Какая стратегия сейчас реализуется в этих городах?*

— Если еще десять лет назад их жители говорили о том, что нужно построить новые дороги, а общественный транспорт оставить без государственной поддержки, то сейчас многие из них думают совершенно иначе. Это значит, что общественные взгляды эволюционировали. В транспортных стратегиях Москвы и Санкт-Петербурга записаны те же самые идеи, которые когда-то воплощали в жизнь американцы, европейцы и азиаты. В этих программных документах сказано, что нужно поддерживать общественный транспорт, повышая его популярность у жителей, а также стимулировать поездки на личном транспорте, строя платные парковки в наиболее оживленных местах, развивать легальное такси, велосипедное и пешеходное движение. Например, в Москве активно развиваются пешеходные улицы и общественный транспорт. Так, в столице принята масштабная про-

грамма строительства метрополитена. Темпы открытия новых станций превышают лучшие советские годы! А еще десять лет назад открывалась одна лишь новая станция в несколько лет, и большая часть городского бюджета тратилась на строительство новых дорог. До 2016 года частные перевозчики наземного транспорта будут переведены на работу по государственным контрактам и интегрированы в единую транспортную систему города. На маршрутах перевозчиков будут действовать все льготы, а также стандарты качества обслуживания пассажиров.

Если в Москве и Санкт-Петербурге эти стратегии постепенно воплощаются в жизнь, то власть и местные жители многих городов-миллионников, например, Казани и Уфы, сейчас обсуждают необходимость подобных действий. Но в менее крупных городах, таких как Тверь, до сих пор господствует мнение, что все должно ездить на автомобилях, а общественный транспорт пережиток прошлого. Однако изменение общественных шаблонов мышления — это эволюционный процесс. Я уверен, что с повышением уровня жизни, а также с усугублением дорожной ситуации в этих городах транспортная стратегия изменится и в них.

— *Администрации многих муниципалитетов, в том числе Твери, сейчас обновляют свои транспортные стратегии, привлекая к их разработке ведущие институты страны. Тем не менее кардинальных перемен не*

**Константин ТРОФИМЕНКО, кандидат наук, директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики: — К сожалению, многие регионы занимают тем, что тратят те немногие средства, которыми обладают, на программы, которые со временем дадут обратный эффект.**

*происходит. Чиновники говорят о том, что в бюджете просто нет средств на создание современных транспортных систем.*

— На федеральном уровне принята транспортная стратегия России до 2030 года, в которой сказано, что необходимо развивать общественный транспорт в городах, поэтому, безусловно, нужно поднимать вопрос о финансовой поддержке регионов. Можно оставить часть налогов в субъектах на решение транспортных проблем. Однако я уверен, что любой крупный город страны при наличии правильных мер транспортной политики, направленных на поддержание имеющихся ресурсов, может хотя бы сохранить статус-кво, то есть не усугубить и без того сложную транспортную ситуацию. К сожалению, многие регионы занимаются тем, что тратят те немногие средства, которыми обладают, на программы, которые со временем дадут обратный эффект. Например, расширение центральных улиц (а это довольно дорогое удовольствие) без изменения их функций через год-два приведет к гораздо большим пробкам. Еще один классический пример — демонтаж трамвайных рельсов, который, к сожалению, происходит во многих городах страны. Но даже наши старые трамвайные линии перевозят около 8 тыс. пассажиров в час, а одна полоса движения для автомобилей перевозит примерно 800 человек в час. Чувствуете разницу? В этой ситуации с точки зрения власти было бы логичнее улучшить условия движения для большего числа граждан, вложив

деньги в новый подвижной состав трамваев.

Есть положительный пример — город Саранск. Это далеко не самый богатый муниципалитет, имеющий небольшой бюджет. У них нет бурного строительства инфраструктуры, но они разобрались с перевозчиками, обновили маршрутную сеть, купили новый подвижной состав для общественного транспорта, ввели электронную систему — на многих остановках стоят табло, которые показывают, через какое время придет автобус. Таким образом, без серьезных вложений в инфраструктуру они смогли улучшить ситуацию.

— *В Твери впервые за несколько лет проводятся конкурсы, дающие право работать на городских маршрутах. Тем не менее многие перевозчики их игнорируют, ссылаясь на то, что федеральное законодательство дает им право работать без разрешения города. Как урегулировать эту ситуацию?*

— Существует две основные схемы взаимодействия города и транспорта — централизованная и децентрализованная. Например, в странах Африки власть вообще не вмешивается в работу перевозчиков. Они сами устанавливают размер платы и разрабатывают маршруты. В свою очередь, идеальная централизованная схема применялась в советское время. Но есть и промежуточный, так называемый немецкий вариант, когда город разрабатывает маршруты, выдвигает требования к перевозчикам (качество подвижного состава, экологичность и т.д.), объявляет конкурс и заключает с победителем контракт. Затем с помощью электронной системы ведется учет перевезенных пассажиров и происходит оплата

ти порядок в этой сфере, просто убили. Однако вместо нее на эту должность поставили главного прокурора области, который очень рьяно принялся за свое дело.

— *В Твери из-за изношенности инфраструктуры скоро останется всего один трамвайный маршрут. Администрация города собирается провести процедуру финансового оздоровления МУП «ГЭТ» через процедуру банкротства. Жители Твери не верят в положительный исход дела, а многие и вовсе призывают муниципалитет навсегда отказаться от трамваев.*

— Похожую картину мы видели уже сотни раз в городах США, Европы и России. В Москве при Лужкове тоже закатывали в асфальт трамвайные линии. Я думаю, что у Твери еще есть возможность избежать серьезной ошибки и все-таки сохранить трамвай в городе. Необходимо повлиять на власти муниципалитета, проводя гражданские акции и поднимая эту проблему в СМИ. В противном случае через некоторое время уже другое поколение чиновников будет торжественно возвращать в город рельсовый транспорт. Правда, это будет намного дороже.

На мой взгляд, для положительного решения вопроса нужна политическая воля и власть, которая не будет афилирована с частными перевозчиками. Кстати, перемены к лучшему в крупных городах происходили и происходят не потому, что в головах управленцев наступает просветление, а потому, что в муниципалитеты приходит крупный бизнес, который заинтересован в развитии общественного транспорта. Это могут быть производители вагонов,

**Перемены к лучшему в крупных городах происходили и происходят не потому, что в головах управленцев наступает просветление, а потому, что в муниципалитеты приходит крупный бизнес, который заинтересован в развитии общественного транспорта. Это могут быть производители вагонов, рельсовых систем. Они делают руководителям города предложение, от которого трудно отказаться.**

выполненных по факту работ, то есть по количеству перевезенных пассажиров.

В федеральном законодательстве России решение транспортных вопросов отдано на откуп муниципалитетам. Но многие города пустили эту проблему на самотек. Лобби частных перевозчиков очень сильно, за их финансовыми потоками просто невозможно уследить. Чтобы поставить их в рамки закона, нужна серьезная политическая воля. Например, в одном из областных центров России начальнику департамента городского транспорта, которая попыталась навес-

рельсовых систем и т.д. Они делают руководителям города предложение, от которого трудно отказаться. Сейчас во многих российских городах-миллионниках активно идут переговоры о создании современных рельсовых транспортных систем между властями и крупным бизнесом, в том числе западным. Я думаю, что со временем этот бизнес придет и в менее крупные города, в том числе в Тверь. Полагаю, что в вашем городе, который находится между двумя столицами, этот процесс может произойти даже быстрее.

**Андрей САБЫНИН**