



Еще ближе к потребителям

«ТверьАтомЭнергоСбыт» успешно развивает услугу по замене устаревших электросчетчиков

С апреля 2016 года «ТверьАтомЭнергоСбыт» предлагает гражданам новую услугу — замену устаревших или вышедших из строя счетчиков электроэнергии на современные приборы учета с высоким классом точности. С этого момента комплексную услугу — приобретение нового счетчика электроэнергии и его установку — получили около 100 клиентов гарантирующего поставщика.

Ранее электросчетчики у гарантирующего поставщика могли приобрести только юридические лица — для этой категории данная услуга была доступна с сентября 2015 года. С момента запуска услуги юридическим лицам было установлено несколько тысяч современных приборов учета.

— Счетчик электроэнергии — один из самых недорогих среди приборов учета коммунальных ресурсов, — рассказывает советник директора «ТверьАтомЭнергосбыта» Сергей Кольцов. — При этом причин поменять устаревший счетчик довольно много. Действительно, специалисты обособленного подразделения отмечают следующие причины:

— безопасность. Следует знать, что старые бытовые счетчики получают значительные перегрузки, на которые они могут быть не рассчитаны. Это может привести к пожару. А высокоточные приборы с легкостью справятся с нагрузкой от подключенной энергоемкой техники;

— экономия. Использование современных приборов учета электроэнергии позволяет максимально корректно

фиксировать потребление электроэнергии. Наглядным примером низкого качества приборов является часто встречаемое явление — «самоход», когда прибор учета мотает киловатты, в то время когда в квартире все электроприборы отключены;

— ответственность. Оснащение помещения приборами учета, их надлежащая техническая эксплуатация, сохранность и своевременная замена должны быть обеспечены собственником помещения.

Важно, чтобы установкой прибора учета занималась та же компания, у которой он был приобретен. Если при подключении будут выявлены какие-либо дефекты или неисправности, электросчетчик без проблем можно заменить.

Гарантирующий поставщик «ТверьАтомЭнергоСбыт» оказывает полный комплекс услуг по реализации, замене и вводу в эксплуатацию приборов учета электроэнергии.

Получить консультацию по услуге можно по телефону: 8 (4822) 48-30-10, 8-800-550-30-69. Звонок бесплатный для всех абонентов. Есть возможность ознакомиться с ассортиментом на корпоративном сайте АО «АтомЭнергоСбыт» (www.atomsbt.ru), а также приобрести продукцию можно во всех участках и отделениях «ТверьАтомЭнергоСбыта».

— Мы не стоим на месте, — комментирует Сергей Кольцов, — развиваем новые полезные для потребителя услуги. Сейчас проводим обязательные и добровольные энергетические обследования, оказываем услуги энергетического менеджмента, профессиональное и своевременное исследование электросети. Наша главная задача — быть ближе к потребителю.

Пустим в плаванье вагон

Структурная реформа железнодорожного транспорта, которая началась 15 лет назад, пока не принесла ожидаемых результатов. Возможна ли конкуренция в отрасли пассажирских перевозок? А может, это иллюзия и данная сфера экономики не может развиваться по рыночным правилам и должна дотироваться государством? Об этом мы поговорили с экспертом-аналитиком отдела исследований пассажирских перевозок Института проблем естественных монополий Марией ГУТОВОЙ.

следования — это перевозка в плацкартных и общих вагонах, в пригородном сообщении — практически весь объем пригородных перевозок в соответствии с заказом на транспортное обслуживание субъектов РФ. Без урегулирования правил взаимодействия с государством, гарантирования компенсации выпадающих доходов и принятия долгосрочных мер поддержки данные сегменты априори являются непривлекательными для частного бизнеса.

— И тем не менее бизнес такой есть, но почему-то игроков рынка мало. Что не так?

— На сегодняшний день в дальнейшем следовании основная доля перевозок осуществляется компанией АО «ФПК», которая была создана как дочернее общество ОАО «РЖД» на базе Федеральной пассажирской дирекции и начала свою деятельность в 2010 году. Доля компании в общем объеме перевозок составляет около 90%, в пассажирообороте — 95%. Остальной объем перевозок распределяется между Дирекцией скоростного сообщения (ДОСС — филиал ОАО «РЖД») — 2% в объеме перевозок и несколькими независимыми перевозчиками, такими как ЗАО «ТрансКлассСервис», ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», а также ОАО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и АО «Пассажирская компания «Сахалин», — 3% в пассажирообороте.

При этом независимые перевозчики функционируют только на экономически привлекательных направлениях с устойчивым пассажиропотоком и осуществляют перевозки в нерегулируемом сегменте. Например, таким направлением является маршрут Москва —

— Мария Владимировна, 15 лет назад наша страна продекларировала курс на создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок. Как бы вы оценили итоги?

— В результате реформы железнодорожной отрасли структура пассажирского комплекса изменилась: фактически в дальнейшем и пригородном сообщении сформировалась новая модель рынка. При этом для повышения эффективности работы каждого вида деятельности предполагалось развивать конкуренцию в пассажирских перевозках путем предоставления открытого доступа частным, независимым от ОАО «РЖД» перевозчикам.

Однако учитывая специфику пассажирских железнодорожных перевозок, создание конкурентного рынка изначально было сопряжено с рядом ограничений и необходимостью решения ключевых проблем. Каждый вид перевозок включает в себя социальный, дотируемый сегмент, цены в котором регулируются государством: в дальнейшем

Без урегулирования правил взаимодействия с государством, гарантирования компенсации выпадающих доходов и принятия долгосрочных мер поддержки данные сегменты априори являются непривлекательными для частного бизнеса.

МЕТРО приглашает за покупками

ЛЕТНЯЯ РАСПРОДАЖА НАЧАЛАСЬ

с 16 по 29 июня 2016 года

-30%

Адрес: г.Тверь, ул. Склизкова, 122 Телефон для справок: 79-88-00



Санкт-Петербург. Доля АО «ФПК» в нерегулируемом сегменте на данном маршруте составляет 37%, ДОСС — 56%, других перевозчиков — 7%.

В пригородном сообщении на текущий момент

Независимые перевозчики функционируют только на экономически привлекательных направлениях с устойчивым пассажиропотоком и осуществляют перевозки в нерегулируемом сегменте. Например, таким направлением является маршрут Москва — Санкт-Петербург.

действует 25 дотируемых пригородных пассажирских компаний, созданных с участием ОАО «РЖД», региональных органов власти и частных инвесторов. Крупнейшей пригородной пассажирской компанией является ОАО «ЦППК» с занимаемой в 2015 году долей на рынке около 65%. Компания осуществляет деятельность в 11 субъектах Федерации, но основной пассажиропоток обслуживает на территории Москвы и Московской области.

Таким образом, в настоящее время конкуренция на рынке пассажирских перевозок существует только в отдельных ограниченных

сегментах. И для того чтобы привлечь частных перевозчиков в регулируемые сегменты перевозок, необходимо гарантировать компаниям безубыточность функционирования, а также предсказуемость и долгосроч-

ность взаимоотношений между участниками рынка и государством.

В 2015-2016 годах в сфере пассажирских перевозок произошел ряд важных изменений применяемых мер государственной поддержки. Так, существующая политика субсидирования в дальнейшем следовании помимо компенсации выпадающих (в связи с государственным регулированием тарифов) доходов была дополнена снижением ставки НДС с 18% до 10% до конца 2017 года. В пригородном комплексе кроме выделяемых регионами субсидий и предоставления льготного тарифа на услуги инфраструктуры

была установлена ставка НДС 0% до конца 2017 года.

В результате ежегодный объем государственной поддержки как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании значительно увеличился. В дальнейшем следовании помимо субсидий из федерального бюджета в 20,2 млрд рублей полученные от снижения НДС дополнительные средства компании в 2016 году составят около 10 млрд рублей. В пригородном сообщении субсидии из федерального бюджета на компенсацию стоимости услуг инфраструктуры в 2016 году были увеличены с 25 млрд рублей до 37,1 млрд. Установление ставки НДС на уровне 0% в 2016 году позволит пригородным пассажирским компаниям возместить из бюджета около 9 млрд рублей.

— Казалось бы, денег у транспортных компаний прибавилось, но обновление подвижного состава идет медленными темпами. Мощности российских вагоностроительных заводов, в том числе тверского, не загружены полностью.

— Изменения господдержки во многом улучшили финансовое положение отрасли и высвободили средства для обновления подвижного состава. Так, ОАО «ЦППК» в 2015 году заклю-

чило договор на поставку 11 поездов (115 вагонов) совокупной стоимостью 5,2 млрд рублей и планирует в 2016 году приобрести 20 поездов (220 вагонов) в рамках 15-летней программы приобретения нового подвижного состава на условиях лизинга. В рамках инвестиционного плана АО «ФПК» снижение ставки НДС позволит сформировать заказ на новый подвижной состав на сумму 10 млрд рублей: 186 вагонов, в том числе 74 двухэтажных.

Однако даже при текущей политике субсидирования транспортной отрасли со стороны государства производство пассажирских вагонов в 2015 году сократилось почти в три раза. При том что дефицит только плацкартных вагонов к 2020 году составит около 1500 единиц, а износ парка — 52,1%; мощности вагоностроительных заводов значительно недозагружены.

В настоящее время в России существует два основных завода по производству пассажирских вагонов, применимых в социально значимом сегменте перевозок: ОАО «Демидовский машиностроительный завод», осуществляющий производство вагонов электропоездов, и ОАО «Тверской вагоностроительный завод», производящий пассажирские вагоны локомотивной тяги (ОАО «Уральские локомotive» производит только вагоны повышенной комфортности). К тому же при необходимости для достижения безубыточности уровне производства ОАО «ДМЗ» в 400 вагонов в год в 2015-м заводе был выпущен только 191 вагон, а ОАО «ТВЗ» при необходимом для достижения безубыточности уровне производства в 600 вагонов в год в 2015-м был произведен 131 пассажирский вагон.

— Есть разные точки зрения, что нужно делать с отечественными вагоностроителями. Одни эксперты предлагают ввести практику долгосрочного государственного заказа, которая позволит заводам планировать свою деятельность. Другие говорят о том, что заводов слишком много, нашей стране столько не нужно. Предлагают отпустить вагоностроение в свободное плавание — кто эффективный, тот и выживет в условиях рынка. Какой точки зрения придерживаетесь вы?

— При отказе от поддержки вагоностроения в должном объеме в надежде на то, что в условиях свободного рынка выживут самые эффективные предприятия, возникает риск полностью потерять отечественное производство. Ввиду этого поддержка вагоностроения, в том числе пассажирского,

должна стать одним из приоритетов государства, учитывая, что доля отрасли в ВВП составляет около 0,2-0,3%, при этом мультипликативный эффект от роста объема производства отрасли транспортного машиностроения на 1% оценивается в увеличении числа заказов в смежных отраслях на 1,5%.

Таким образом, для дальнейшего развития и привлечения частного капитала действующие сегодня модели рынков пассажирских перевозок требуют изменений. И эти изменения в первую очередь должны быть направлены на обеспечение безубыточности перевозчиков, то есть гарантии возмещения выпадающих доходов в полном объеме, а также установление четких правил взаимодействия участников рынка и государства на долгосрочной основе.

В регулируемом сегменте дальнего следования, при условии гарантии субсидии выпадающих доходов и текущей ставке НДС, более эффективным было бы распределение маршрутов, а вместе с ними и выделяемых субсидий отдельными лотами путем проведения открытых конкурсов. При этом конкурсная документация должна быть составлена таким образом, чтобы доступ к таким перевозчикам и государственным субсидиям получал наиболее эффективный перевозчик.

В пригородном сообщении установление мер государственной поддержки на постоянной основе (льготный тариф — 0,01%, НДС — 0%), контроль за исполнением регионами своих обязательств и стимулирование регионов к заключению долгосрочных договоров поспособствовали бы созданию условий для развития конкуренции между существующими перевозчиками и выходу на рынок новых.

Однако в настоящее время принятые в 2015-2016 годах меры поддержки носят краткосрочный характер — 1-2 года, а долгосрочные договоры на транспортное обслуживание с пригородными компаниями заключили только четыре субъекта — Москва, Московская область (ОАО «ЦППК», ОАО «МТППК»), Рязанская область (ОАО «ЦППК»), Санкт-Петербург (ОАО «СЗППК»).

Возможности развития перевозок железнодорожным транспортом как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании напрямую зависят от проводимой государственной политики. Поэтому на сегодняшний день строить какие-либо прогнозы и планы пассажирские компании могут только на период до конца 2017 года. Будут ли продлены меры государственной поддержки после 2017 года, пока неизвестно.

Василий СТЕКЛОВ