

**СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ТЕЛЕКОМПАНИИ REN TV,  
АУДИТОРСКО-КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ ФБК  
И ГАЗЕТЫ «ВЕДОМОСТИ»**

# **Сколько тратит Россия**

**РАЗДЕЛ 10  
ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ**

Москва, 2004 г

Авторский коллектив: доктор экономических наук И.А.Николаев (руководитель),  
С.В.Ефимов  
А.М.Калинин  
Е.В. Марушкина.

## Содержание

<b>ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ .....</b>	<b>4</b>
<b>ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ В СТРУКТУРЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РОССТАТА.....</b>	<b>4</b>
<b>ПОТРЕБЛЕНИЕ .....</b>	<b>5</b>
<b>ЗАТРАТЫ .....</b>	<b>6</b>
<i>Официальная оценка .....</i>	<i>6</i>
<i>Экспертные данные.....</i>	<i>8</i>
<i>Международные сравнения.....</i>	<i>9</i>
<b>ОЦЕНКА ФБК.....</b>	<b>11</b>
<b>ПЕРСПЕКТИВЫ .....</b>	<b>18</b>
<b>УСЛУГИ СВЯЗИ.....</b>	<b>20</b>
<b>УСЛУГИ СВЯЗИ В СТРУКТУРЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РОССТАТА.....</b>	<b>20</b>
<b>ЗАТРАТЫ .....</b>	<b>21</b>
<i>Официальная оценка .....</i>	<i>21</i>
<i>Экспертные данные.....</i>	<i>23</i>
<i>Международные сравнения.....</i>	<i>25</i>
<b>ОЦЕНКА ФБК.....</b>	<b>27</b>
<b>ПЕРСПЕКТИВЫ .....</b>	<b>30</b>
<b>ИТОГО .....</b>	<b>32</b>

## Транспортные услуги

### Транспортные услуги в структуре показателей Росстата

В соответствии с Постановлением Госкомстата РФ от 10 апреля 1997 г. №21 и Методологическими положениями по статистике, в потребительские расходы населения включаются расходы на транспортные услуги. При этом трактовка этих услуг достаточно широка. Собственно к услугам транспорта относятся:

- услуги железнодорожного транспорта, включая плату за пользование постельными принадлежностями;
- услуги автобусного пассажирского транспорта (плата за международные, междугородные и пригородные рейсовые перевозки);
- услуги воздушного транспорта;
- услуги морского и речного транспорта, включая перевозку на паромов.

Кроме этого, в расходы включаются и затраты на «прочие транспортные услуги», которыми, на самом деле, многие пользуются гораздо чаще, чем основными:

- услуги городского транспорта всех видов (плата за проезд на метро, трамваях, троллейбусах, автобусах в черте населенного пункта);
- услуги по перевозке мебели, в состав которых включены также услуги по доставке дров, угля, воды (видимо, дрова - это тоже мебель, хотя чаще справедливо обратное), различных предметов для личного пользования;
- прочие транспортные услуги: такси, гужевые пассажирские перевозки, проезд на фуникулерах и пассажирских канатных дорогах.

Таким образом, в состав потребительских расходов попадают практически все возможные расходы на услуги транспорта.

Правда, в статистических изданиях при рассмотрении структуры потребительских расходов домохозяйств Росстатом выделяются «услуги пассажирского транспорта», а не «транспортные услуги». Как следствие,

остается не вполне понятным, в какой степени в приводимых Росстатом показателях учтены услуги по перевозке угля, воды, дров, мебели и прочего имущества. Однако так как доля этих услуг в общем объеме, совершенно очевидно, не очень велика, указанным возможным несовпадением показателей можно пренебречь.

## Потребление

Официальная статистика транспортной отрасли достаточно богата: есть и информация о количестве перевезенных пассажиров, и об объемах перевозки в пассажиро-километрах (табл. 1), и о тарифах на транспорт.

**Таблица 1**  
**Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта общего пользования в 2003 г.**

	млн чел.	млрд пассажиро-километров
Транспорт - всего	37 064	461,3
в том числе по видам:		
железнодорожный	1 304	157,6
автобусный	17 879	138,2
таксомоторный	10	0,1
трамвайный	6 321	20,2
троллейбусный	7 219	23,8
метро	4 205	51,3
морской	0,6	0,04
внутренний водный	22	0,8
воздушный	31	71,1

Источник: Росстат

С точки зрения числа перевезенных пассажиров лидирующие позиции занимает автобусный транспорт – все-таки городские и пригородные автобусы население использует почти ежедневно, да и распространенность его очень велика. А вот по пассажирообороту (показателю, характеризующему не только количество пассажиров, но и дальность перевозки) несомненное лидерство у железнодорожного транспорта.

Очень низким оказывается число пассажиров такси – всего 10 млн чел. При этом число легковых такси в автотранспортных предприятиях в 2002 г. составляло 4,6 тыс. машин. Если предположить, что общее число таксомоторов и в 2003 г. составляло 4,6 тыс., то получается, что ежедневно каждый автомобиль такси перевозит всего 6 пассажиров. И это без учета того, что реально число такси гораздо больше – в том же 2002 г. лицензии на

право предоставления услуг такси имело около 30 тыс. предпринимателей<sup>1</sup>. Кроме того, значительный объем перевозок осуществляется «частным извозом», перевозчиками, не имеющими лицензии. Некоторые из них профессионально зарабатывают этим на жизнь, делая не один рейс в день.

Что же касается цен, то здесь нет никаких сюрпризов: на дальние расстояния дороже всего лететь на самолете, несколько дешевле ехать поездом, и уж совсем дешево – автобусным транспортом.

## Затраты

### Официальная оценка

В 2003 году на оплату услуг пассажирского транспорта, по данным Росстата, было затрачено **2,8%** от всех потребительских расходов, или примерно **170,1 млрд руб.**

В расчете на душу населения это 1 180 руб. в год или всего лишь 98 руб. в месяц. Если же рассчитывать эти расходы по отношению к величине трудоспособного населения, получится 1 924 руб. в год или 160 руб. в месяц.

В 2003 г. в среднем в России 1 924 руб. позволяли в течение года получить следующий объем услуг<sup>2</sup> (все средства тратятся только на одну услугу):

- около 415-420 раз (35 раз в месяц) проехать на городском автобусе, трамвае или троллейбусе;
- 333 раза проехать в городском автобусе, эксплуатируемом коммерческой компанией;
- 314 раз прокатиться на метро;
- 164 раза проехать на пригородной электричке в один конец в пределах 15-30 км. (3 зоны);

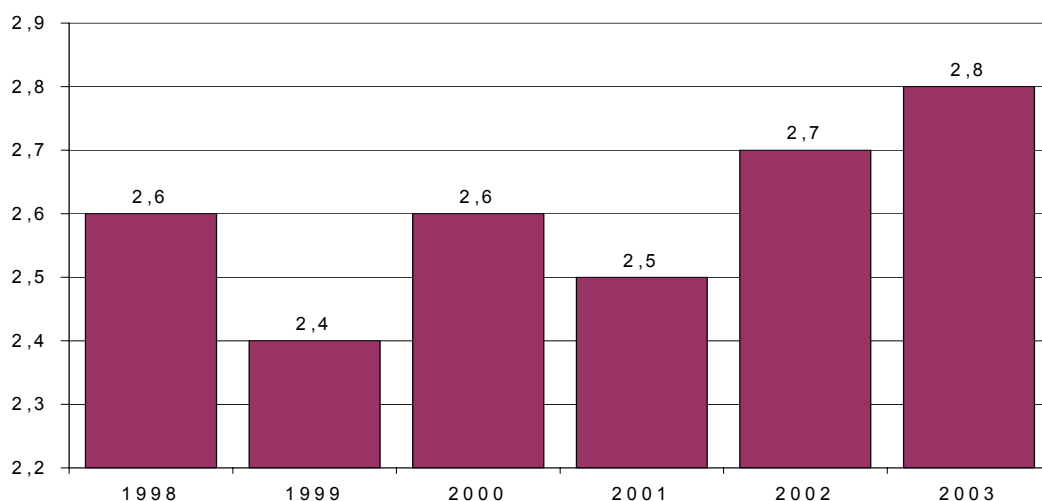
<sup>1</sup> <http://www.iru-cis.ru/iru-moscow/2002/bluebook/pdf/bb.pdf>

<sup>2</sup> здесь и далее используется уровень цен по данным справочно-информационного сборника «Цены и рынок» за 2003 г.

Как видно из приведенных цифр, с точки зрения потребляемого объема услуг расходы населения не такие уж большие. Надо учитывать и то, что далеко не все жители России ежедневно пользуются услугами городского транспорта или пригородных электричек: сельское население часто вовсе никуда ежедневно не выезжает, горожане пользуются личным автомобилем или ходят на работу пешком (если, конечно, им повезло, и работа находится близко от дома).

За последние годы доля расходов на услуги пассажирского транспорта несколько выросла, с 2,4% в 1999 г. до 2,8% в 2003 г. (рис. 1). Устойчивой динамики, впрочем, не наблюдается. В 1999 г. сказались последствия кризиса и незначительный рост цен на железнодорожный транспорт, а в 2001 г. доходы населения и общий объем потребительских расходов росли быстрее затрат на транспорт.

**Рисунок 1**  
**Расходы населения на оплату услуг пассажирского транспорта, в % к общему объему потребительских расходов**



Источник: Росстат

Интересно, что в статистике объемов платных услуг населению Росстатом приводятся совершенно иные данные: в 2003 г. объем транспортных услуг населению составлял **328 млрд руб.** При этом объяснить почти двукратное расхождение только лишь несопадением «транспортных услуг» и «услуг пассажирского транспорта» никак нельзя: по данным Росстата, если услуги пассажирского транспорта в 2001 г. составляли 25,3% общего объема оказанных платных услуг населению, то на транспортные услуги приходилось 26,6%.

Объясняется это тем, что хотя часть транспортных услуг и была оказана пассажирам, на самом деле она была оплачена из средств различных организаций.

По методологии Росстата, в объеме платных услуг населению учитывается экспорт услуг и не учитывается их импорт. Статистически данный показатель измеряется суммой денежных средств, уплаченных потребителем за оказанную ему услугу. При этом оплата может производиться как самим потребителем, так и организацией, в которой работает данный потребитель, полностью или частично компенсирующей или оплачивающей расходы по потреблению им услуги.

Так что население оплачивает далеко не весь объем полученных услуг. Речь идет прежде всего о поездках в командировки: транспортная организация учтет купленный билет как доходы за оказание услуги конкретному пассажиру, а реально расходы понесет организация, отправившая этого пассажира в командировку.

Не указывают расходы на транспорт в своих потребительских бюджетах и те, кому за счет работодателя приобретаются проездные билеты. К этой же категории можно отнести и «льготников», правда, только в том случае, если расходы на перевозку транспортной организации были возмещены в полном объеме.

## Экспертные данные

В Транспортной стратегии Российской Федерации приводится несколько иная, по сравнению с данными Росстата, оценка роли транспорта в расходах населения. В соответствии с Транспортной стратегией<sup>3</sup>, расходы на все виды пассажирского транспорта составляют около 5% суммарных денежных расходов населения, и этот показатель в последние годы имеет тенденцию к росту.

Важно и то, что в Транспортной стратегии применена оценка расходов на услуги транспорта, осуществляемых не населением, а предприятиями и организациями: на удовлетворение производственных нужд экономики направляется 16-17% услуг транспорта.

Наличие и характер экспертных оценок расходов в отдельных отраслях транспорта сильно различается в зависимости от отрасли.

По данным ОАО «РЖД»<sup>4</sup>, выручка от пассажирских перевозок в 2003 г. составляла:

- от пассажирских перевозок в поездах дальнего следования 46,8 млрд руб.;

<sup>3</sup> [http://www.eatc.ru/rus/doc\\_id\\_1670.php](http://www.eatc.ru/rus/doc_id_1670.php)

<sup>4</sup> Официальный обзор компании, [http://www.rzd.ru/museum/index\\_video.html?he\\_id=866](http://www.rzd.ru/museum/index_video.html?he_id=866)

- от пассажирских перевозок в пригородном транспорте 5,8 млрд руб.

Недостаток указанной статистики - в невозможности выделить из общего числа тех, кто платит за поездку из своего кармана. Железной дороге абсолютно все равно, за чей счет везти пассажиров – за их собственный или за счет организаций. Главное, чтобы билет был приобретен, а уж за чьи деньги – это вопрос второстепенный. Между тем от того, насколько точно будет определена доля «командировочных», зависит итоговый результат оценки потребительских расходов.

Существует дефицит экспертных оценок расходов населения на морской и внутренний водный транспорт, их практически нет. Что же касается городского транспорта, здесь существует множество оценок доходов отдельных региональных и муниципальных перевозчиков:

- Московский метрополитен зарабатывает порядка 9,1 млрд руб., а наземный транспорт Москвы – 18,25 млрд руб.;
- по словам заместителя премьер-министра - министра транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Владимира Швецова, по итогам прошлого года доходы городского транспорта и "частников" сравнялись - и те, и другие получили 1,1 млрд. руб.<sup>5</sup>;
- в 2003 г. в Иркутске доходы от использования городского транспорта составили 233 млн. руб.

Не обижен вниманием экспертов и частный извоз, во многом из-за теневого характера рынка. По данным журнала «Профиль»<sup>6</sup>, при том, что на московский рынок такси и частного извоза приходится 500-600 млн долл. в год, доля такси в этом объеме составляет только 20%. По другой оценке, на частный извоз в 2000 году приходилось и вовсе 20% экономической деятельности в сфере транспорта<sup>7</sup>.

## Международные сравнения

В Европейском союзе принята несколько иная, по сравнению с российской, классификация услуг пассажирского транспорта. Основное отличие состоит в том, что городской транспорт включается в более крупные группы: трамвай – в железнодорожный, автобус – в автомобильный. При этом отдельно выделяются услуги «комбинированного транспорта» – когда

<sup>5</sup> <http://forum.chelni.ru/viewtopic.php?t=2219&sid=c6744efb7139399d244b705768149891>

<sup>6</sup> <http://www.profile.ru/items/?item=9033>

<sup>7</sup> <http://www.utro.ru/news/economics/2000/10/09/20001009185754.shtml?2000/10/09>

сложно выделить долю отдельного вида транспорта при оказании транспортной услуги. В целом, однако, перечень транспортных услуг, включаемых в потребительские расходы, примерно сопоставим с российским.

По доле потребительских расходов, приходящейся на транспорт (табл.2), Россия существенно превосходит европейский уровень.

**Таблица 2**

**Расходы населения на оплату услуг пассажирского транспорта в ЕС и в России в 1999 г., в % к общему объему потребительских расходов**

Австрия	0,6
Бельгия	0,8
Испания	1,0
Люксембург	1,0
Италия	1,2
Нидерланды	1,2
Португалия	1,2
Финляндия	1,2
Франция	1,3
<b>ЕС</b>	<b>1,4</b>
Германия	1,4
Греция	1,4
Дания	1,6
Ирландия	1,7
Швеция	1,8
Великобритания	1,9
<b>Россия</b>	<b>2,4</b>

Источник: Eurostat, Росстат

Причины этого достаточно очевидны:

- огромная площадь страны предопределяет и существенно большую протяженность транспортных перемещений;
- значительно более низкий показатель автомобилизации населения. Как следствие – большая востребованность услуг общественного транспорта;
- суровые климатические условия, отсутствие соответствующей инфраструктурной обеспеченности значительно снижает возможности использования таких видов транспортных средств, как велосипед и мотоцикл. Особенно это бросается в глаза в сравнении с некоторыми крупными городами Западной Европы;

- результаты практической реализации «достижений» советской науки размещения производительных сил, в результате которой целые города со своими градообразующими предприятиями оказались расположены в Заполярье и других отдаленных местностях. Отсюда – большая востребованность прежде всего услуг авиа- и железнодорожного транспорта.

Судя по тому, что в последние годы российский показатель доли расходов населения на оплату услуг пассажирского транспорта в общем объеме потребительских расходов только растет, достигнув 2,8% в 2003 г., наше превосходство над западноевропейскими странами в этом отношении будет сохраняться.

## Оценка ФБК

Ключевая проблема при оценке расходов населения на транспортные услуги состоит в определении доли населения, оплачивающего полную стоимость транспортных услуг из своего кармана. Остальные необходимые для расчета данные – объемы перевозки, цены и тарифы – известны.

### Пригородный железнодорожный транспорт

Потребление услуг пригородного железнодорожного транспорта достаточно хорошо отслеживается ОАО «РЖД», в статистике доходов есть не только информация об их общем объеме, но и данные о количестве перевезенных в 2003 году со скидкой и бесплатно<sup>8</sup>:

- за полную стоимость перевезено 577,7 млн. пассажиров (49,1%);
- 165,8 млн. человек перевезено со скидкой 50%;
- бесплатно перевезено 270 млн. человек (23%);
- перевозки железнодорожников составили 162,3 млн. человек (13,8%).

---

<sup>8</sup> <http://www.rosbalt.ru/2004/01/14/138599.html>

Таким образом, все доходы в пригородном сообщении получены от перевозок 743,5 млн. пассажиров (полная стоимость и проезд со скидкой).

Оценке в **5,8 млрд руб.** нет оснований не доверять – стоимость проезда, исходя из приведенных данных, составляла около 8 руб. – то есть, население в среднем ездило (точнее, оплачивало проезд) не далее 3-й зоны.

Это тем более верно, если учитывать, что 25% всей выручки от пригородного сообщения в 2003 г. было собрано на 47 станциях «РЖД», оборудованных турникетами<sup>9</sup>. При этом не желающие платить пассажиры покупают билет на 1-3 зоны, тем самым сводя эффект турникета к минимуму: далее 3-й зоны турникетов обычно нет, да и вероятность встретить контролера на большом удалении от города достаточно низкая.

## Городской транспорт

На основе данных Росстата о количестве пассажиров, перевезенных на льготной основе или бесплатно (табл. 3), можно определить объем перевозок пассажиров, оплативших проезд из собственных средств или из средств предприятий.

**Таблица 3**

**Удельный вес пассажиров, имеющих право льготного и бесплатного проезда, в общем числе перевезенных пассажиров в 2003 г., %**

внутригородской автобусный	59,8
пригородный автобусный	66,4
междугородный автобусный	27,4
трамвайный	61,0
троллейбусный	61,6
метро	42,4

Источник: Росстат

В этом случае расходы населения на городской общественный транспорт оценить достаточно легко – стоимость проезда известна, количество пассажиров – тоже. Для внутригородского транспорта условно предполагается, что пассажиры оплачивают единую стоимость проезда вне зависимости от расстояния, а льготные пассажиры не платят вовсе.

Таким образом, расчетный объем расходов населения на городской транспорт (табл. 4) составляет **76,6 млрд руб.** Несмотря на учет льготных категорий и использование весьма низкого показателя стоимости проезда,

<sup>9</sup>

[http://www.rzd.ru/agency/showarticle.html?article\\_id=17850&he\\_id=2&PHPSESSID=d714765851a92224701612d638207b98&print=1&PHPSESSID=d714765851a92224701612d638207b98](http://www.rzd.ru/agency/showarticle.html?article_id=17850&he_id=2&PHPSESSID=d714765851a92224701612d638207b98&print=1&PHPSESSID=d714765851a92224701612d638207b98)

оценка получилась достаточно высокая. Возможно, это связано с особенностями учета числа перевезенных пассажиров, например условного подсчета числа поездок льготников. Кроме того, многие пассажиры, регулярно едущие на общественном транспорте, приобретают месячные проездные билеты, часто продающиеся со значительной скидкой. Из-за этого получается, что в результате простого подсчета объемы расходов населения оказываются больше доходов транспортных организаций, отражаемых Росстатом. К примеру, в 2003 г. доходы от перевозок трамваями составили, по данным Росстата, 7,4 млрд руб., троллейбусами – 8,2 млрд руб., метро – 12,5 млрд руб.

**Таблица 4**

**Расходы населения на приобретение услуг городского пассажирского транспорта в 2003 г.**

	число пассажиров, млн чел.	доля льготных пассажиров в общем объеме, %	стоимость проезда, руб.	расходы населения, млн руб.
трамвайный	6 321	61,0	4,64	11 438
троллейбусный	7 219	61,6	4,52	12 530
метро	4 205	42,4	6,13	14 847
автобус муниципальный	12 172	59,8	4,64	22 704
автобус коммерческий (физические лица)	2 615	0,0	5,78	15 115
<b>ИТОГО</b>				<b>76 634</b>

Источник: Росстат, ФБК

## Такси

Официальные данные об объемах услуг такси демонстрируют очень небольшой объем перевозок и, следовательно, расходов населения (особенно если учесть, что часть услуг такси оплачивается из средств организаций – например, когда следует отвезти на вокзал или в аэропорт уезжающего в командировку). Однако существование частного извоза существенно меняет эту картину: при одном только московском рынке в 500 млн долл. в год сумма может набежать внушительная. Понятно, что точной статистики теневого сектора нет – водители-«бомбилы» не отчитываются о средней цене поездки и количестве перевезенных пассажиров.

Однако, например, потребности населения России в таксомоторах Всемирной организацией автомобильного транспорта оцениваются в 60-62 тыс. машин.<sup>10</sup> Если предположить, что весь спрос удовлетворяется за счет

<sup>10</sup> <http://www.iru-cis.ru/iru-moscow/2002/bluebook/pdf/bb.pdf>

легальных таксомоторов и частного извоза, то получится, что на рынке услуг такси действует порядка 60 тыс. автомашин, из которых только половина работает легально. При этом если в среднем ежедневно каждый водитель будет оказывать услуг на сумму 1000 руб., в год сумма уже составит 21,9 млрд руб., а ведь в крупных городах, вблизи транспортных узлов аэропортов доходы таксистов и их конкурентов-частников гораздо выше.

Поэтому в качестве общероссийской будет использована несколько увеличенная оценка рынка. Всего рынок услуг такси в России (включая частный извоз) примерно оценивается в **30 млрд руб.** При этом, из-за условности этой оценки, корректировка на число «командированных» пассажиров производиться не будет.

### **Пригородный, междугородный и международный автобусный транспорт**

В 2003 г., по данным Росстата, объем услуг международного автобусного транспорта составил 0,5 млрд пасс.-км., междугородного 17,6 млрд пасс.-км., пригородного 46,0 пасс.-км. Стоимость проезда в расчете на 50 км. пути для междугородного и международного автобусного транспорта будет принята единой: 32,16 руб.

Расходы населения на путешествие междугородным и международным автобусным транспортом составят  $([100\%-27,4\%]*18,1\text{млн.пасс-км}*32,16\text{руб./50км.})=$  **8,4 млрд руб.**

При оценке расходов на пригородное автобусное сообщение используется та же стоимость проезда, что и для междугородных автобусов, 32,16 руб./50 км. Предполагается, что все «льготники», как и ранее, едут бесплатно. Это предположение вполне справедливо для многих небольших городов (районных центров), где пригородным сообщением занимаются в основном муниципальные автотранспортные предприятия. Об этом же свидетельствует и высокая доля льготников – почти такая же, как для внутригородского транспорта.

В этом случае расходы населения на пригородный автобусный транспорт будут составлять  $([100\%-66,4\%]*46,0\text{млн пасс.-км.}*32,16\text{руб./50 км.})$  **10,7 млрд руб.**

### **Железнодорожный транспорт**

Так же, как и в случае с пригородным железнодорожным сообщением, не доверять данным ОАО «РЖД» о доходах от пассажирских перевозок в

поездах дальнего следования оснований нет. Однако в этих доходах учтены и оплаченные «льготники» и «командированные».

Число льготных пассажиров в поездах дальнего следования, по сообщению ОАО «РЖД», составляет 24 млн. чел.<sup>11</sup> в год. Это составляет 20% всего пассажиропотока (в 2003 г. в дальнем сообщении было перевезено 121 млн чел.). Убытки же от неполной компенсации льгот составили 9 млрд руб. Именно поэтому «РЖД» активно поддерживает замену льгот денежными выплатами.

В качестве оценки числа «командированных» пассажиров можно использовать показатель, приведенный в Транспортной стратегии России – 17% объема транспортных услуг. В этом случае расходы населения (включая льготников) на проезд в поездах дальнего следования составят  $(46,8 * (100\% - 17\%))$  **38,8 млрд руб.** в год. Если бы проезд всех «льготников» компенсировался государством полностью, в этом случае оценку расходов населения потребовалось бы снизить до 30 млрд руб., однако так как этого не происходит, представляется целесообразным оставить ее без изменений.

## Авиационный транспорт

В соответствии с данными об уровне цен в 2003 г., в среднем стоимость билета на рейс до Москвы в салоне эконом-класса составляла 2721,81 руб. в расчете на 1000 км. пути. Если считать, что стоимость билета одинакова для всех авиарейсов, то общая оценка в этом случае составит  $71,1 * 2,72181 = 193,52$  млрд руб. Очевидно, что прямой способ оценки приводит к слишком большим результатам. Как и в случае с железнодорожным транспортом, эту сумму необходимо скорректировать на количество льготников и тех, кто летает в командировки. Из-за отсутствия информации о численности пассажиров данных категорий на воздушном транспорте, для авиации будет принята та же оценка льготников, что и для железной дороги (19%). Кроме того, необходима корректировка на командировочных (17%), а также на иностранных пассажиров – экспорт услуг не является расходами населения России.

Как следствие, более целесообразной является оценка расходов населения на авиационный транспорт исходя из данных наиболее крупных авиакомпаний.

В 2003 г., в соответствии с официальной отчетностью компании, доля «Аэрофлота» составляла 19,8% от общего количества перевезенных пассажиров и 25,6% от пассажирооборота отрасли. При этом на международном рынке доля Аэрофлота по пассажирообороту составляла

<sup>11</sup>

[http://www.rzd.ru/agency/showarticle.html?article\\_id=25632&he\\_id=2&PHPSESSID=088637386805292888528dcd4e59cf45&print=1&PHPSESSID=088637386805292888528dcd4e59cf45](http://www.rzd.ru/agency/showarticle.html?article_id=25632&he_id=2&PHPSESSID=088637386805292888528dcd4e59cf45&print=1&PHPSESSID=088637386805292888528dcd4e59cf45)

39,9%, на внутреннем – 11,3%. При этом доход от внешних перевозок составил 31 812,9 млн руб., а от внутренних – только 5102,5 млн руб.

Если считать, что доходы от перевозок всех авиакомпаний России пропорциональны пассажирообороту, получится, что объем перевозок на внутренних линиях составил (5102,5/11,3%) 4,5 млрд руб., на внешних (31 812,9/39,9%) 79,7 млрд руб. Если скорректировать все пассажирские авиаперевозки на объем «командированных» (17%), то объем расходов населения составит **69,9 млрд руб.** В этой оценке, однако, учтены расходы, выполненные иностранными гражданами, что особенно актуально для международных авиаперевозок. С другой стороны, россияне также летают за рубеж не только на борту российских авиаперевозчиков, поэтому можно условно предположить, что эти эффекты в некоторой степени компенсируют друг друга.

### Морской и внутренний водный транспорт

Доля морского и внутреннего водного транспорта в общих объемах перевозок пассажиров очень мала. Конечно, в отдаленных районах Сибири пассажирский катер может оказаться единственной альтернативой вертолету, однако в целом по России роль водных путей незначительна. Поэтому для морского и речного транспорта будет использована официальная оценка их доходов от пассажирских перевозок, составляющая **1,9 млрд руб.**

### Итого

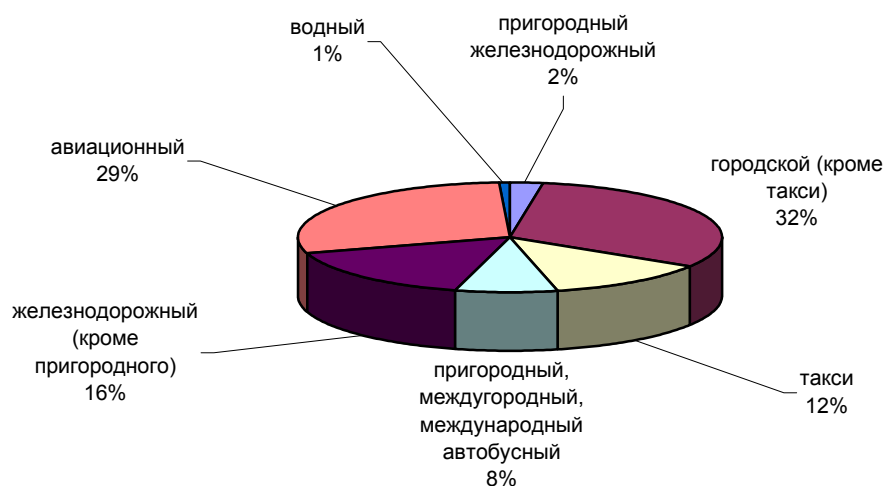
Результаты оценки расходов населения на отдельные виды услуг пассажирского транспорта представлены в табл. 5.

**Таблица 5**  
**Расходы населения на приобретение услуг пассажирского транспорта в 2003 г,**  
**млрд руб.**

вид транспорта	расходы
пригородный железнодорожный	5,8
городской (кроме такси)	76,6
такси	30,0
пригородный, междугородный, международный автобусный	19,1
железнодорожный (кроме пригородного)	38,8
авиационный	69,9
водный	1,9
<b>ИТОГО</b>	<b>242,1</b>

Источник: ФБК

**Рисунок 2**  
**Структура расходов населения на приобретение услуг пассажирского транспорта в 2003 г.**



Источник: ФБК

Всего расходы населения на услуги пассажирского транспорта составляют около **242,1 млрд руб.** (8,2 млрд долл.). Для сравнения, расходы населения только на содержание личного транспорта по оценке ФБК в 2003 г. составляли 598,3 млрд руб., то есть почти вдвое больше. А вот общий объем расходов консолидированного бюджета на транспорт и связь в 2003 г. составил лишь 41,9 млрд руб. Правда, на государство и местные органы самоуправления возложена обязанность по содержанию дорожной сети, а на эти цели было израсходовано еще 111,2 млрд руб.

Полученная оценка затрат населения значительно выше показателя, полученного Росстатом на основе обследования бюджетов домашних хозяйств (170,1 млрд руб.). Существенно отличается и структура расходов (рис.2). Впрочем, расхождения вполне можно объяснить.

Во-первых, оказались в большей степени учтены расходы на такси и на «частников». Это – наиболее «затененный» сектор транспортных услуг, поэтому при статистических обследованиях Росстата оценки расходов на соответствующие услуги оказываются явно заниженными. При этом «затененность» связана, возможно, не столько с нежеланием населения афишировать свои поездки (вспоминается знаменитое «наши люди в булочную на такси не ездят»), но и с тем, что частный извоз в сознании

многих людей с услугами такси не отождествляется. Не намного более «светлый» сектор - перевозки на маршрутных микроавтобусах - оказывается также лучше учтен при использовании методики подсчета «от затрат».

Во-вторых, наибольшую долю в расходах занимает авиационный транспорт (29%), а тратятся на него, прежде всего, люди обеспеченные. Они же, как неоднократно отмечалось ранее, в наименьшей степени представлены среди респондентов Росстата, когда последний проводит обследования в целях формирования статистики потребительских расходов. Вот и получается недоучет у официальной статистики. Очевидно, что точно так же недоучитываются и расходы на такси.

В-третьих, предполагалось, что расходы на командировки связаны только с приобретением билетов на поезда дальнего следования и самолеты, хотя часто за счет организаций сотрудникам оплачивается и проезд в городском и пригородном транспорте. Если расходы на городской транспорт также скорректировать на 17% (промышленное потребление услуг пассажирского транспорта), общий объем расходов сократится до 229 млрд руб.

Но, в любом случае, полученная цифра включает далеко не все транспортные расходы. Трудно оказалось оценить расходы на перевозку грузов (мебели, дров, потребительских товаров), пришлось отказаться от попытки оценить потребительские расходы на фуникулеры и пассажирские канатные дороги. Причина простая – отсутствие достаточной статистики. Справочные сведения, конечно, есть: стоимость проезда на фуникулере, к примеру, в Кисловодском парке составляла в августе-сентябре 2004 г. 50 руб. с человека. Вагончик вмещает 20 человек, примерно 10 мин. длится поездка. В общем, можно рассчитать годовые траты отдыхающих для одного конкретного фуникулера. Но в масштабах страны сделать это весьма затруднительно.

**Транспорт –  
242,1 млрд руб.**

## Перспективы

В будущем объем расходов населения на услуги транспорта будет расти. Сейчас значительная часть пассажирских перевозок убыточна, и не в последнюю очередь из-за очень небольшой доли платящих за проезд. С введением в действие новых систем оплаты возможность прокатиться

«зайцем» сократится, и это не замедлит сказаться на доле расходов на транспорт в семейных бюджетах. Будут расти и тарифы на транспортные услуги, в особенности в городском транспорте - при сегодняшней убыточности многих видов муниципального транспорта это почти неизбежный процесс. Кроме того, в результате монетизации льгот население, ранее получавшее льготу, теперь будет рассматривать оплату проезда как трату своих собственных денег.

## Услуги связи

### Услуги связи в структуре показателей Росстата

С точки зрения Росстата, к включаемым в состав потребительских расходов услугам связи относятся две больших группы услуг: почтовые услуги и услуги телеграфа, телефона и телефакса. В состав почтовых услуг входят:

- расходы на покупку почтовых открыток, марок, конвертов;
- плата за пересылку посылок, бандеролей, писем;
- плата за пользование абонентным ящиком в почтовом отделении связи.

Затраты на телефонные, телеграфные и телефаксные услуги включают:

- затраты на установку и ремонт телефона;
- абонентную плату за телефон и телефакс;
- расходы на телефон-автомат;
- оплату международных и междугородных переговоров;
- услуги радиотелефаксной и пейджинговой связи.

Не включаются в состав услуг связи расходы на приобретение оборудования: покупка телефонов, автоответчиков и переговорных радиоустройств относится к приобретению непродовольственных товаров. При этом сам по себе рынок «мобильников» очень значителен. Так, по данным Mobile Research Group, в третьем квартале 2004 г. россияне приобрели мобильных телефонов на 702 млн. евро, притом «серых» мобильных телефонов в этом количестве было всего 3,5%

Хорошо заметно, что используемая Росстатом классификация расходов уже в значительной степени потеряла информативность. Среди затрат на приобретение услуг связи, судя по всему, не учитываются услуги доступа к информационным сетям, в т.ч. Интернет, хотя эта сеть активно используется в качестве канала связи. Чего стоит одна только электронная почта – а ведь есть еще и обмен короткими посланиями в режиме реального времени (чаты и специальные программы, например ICQ или Messenger), и интернет-телефония.

Недостатком является и то, что в приведенной классификации не выделены напрямую услуги мобильной связи. К тому же Росстат оперирует непривычными терминами «радиотелефаксная связь», «переговорные радиоустройства» и т.д. Недостатки существующей классификации для России не уникальны – быстрое развитие технологий приводит к тому, что устаревают статистические подходы и в других странах, включая и страны ЕС.

Впрочем, при анализе отрасли связи используется уже другая классификация. Здесь, конечно, тоже осталось место для устаревших терминов, однако учитываются уже все возможные услуги связи – и таксофонная связь, и радиосвязь, и Интернет, и даже «новые услуги связи» - для учета тех услуг, которым еще не нашлось места в утвержденных классификациях.

## Затраты

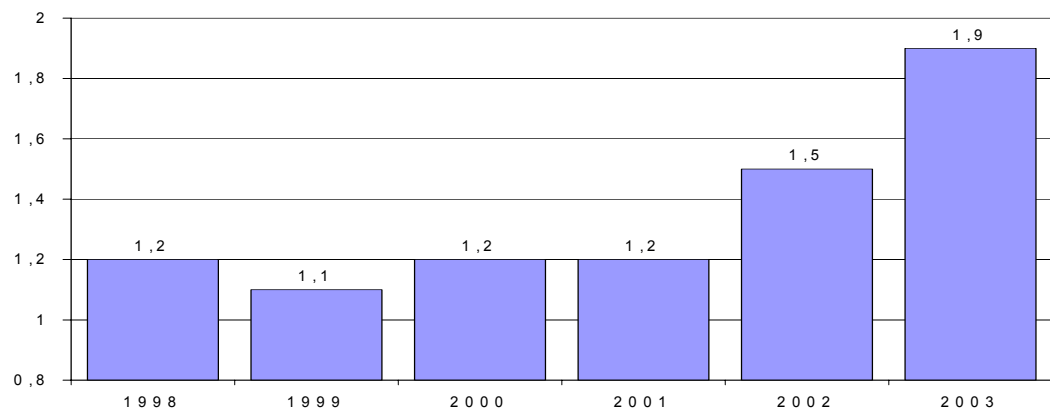
### Официальная оценка

По данным Росстата, в 2003 г. на услуги связи пришлось 1,9% потребительских расходов населения, или **115,4 млрд. руб.**

При этом доля расходов на услуги связи в последние годы стабильно возрастает. Небольшой спад был лишь в 1999 г., что, скорее всего, было связано с последствиями экономического кризиса (рис. 3).

**Рисунок 3**

**Расходы населения на оплату услуг связи, в % к общему объему потребительских расходов**



Источник: Росстат

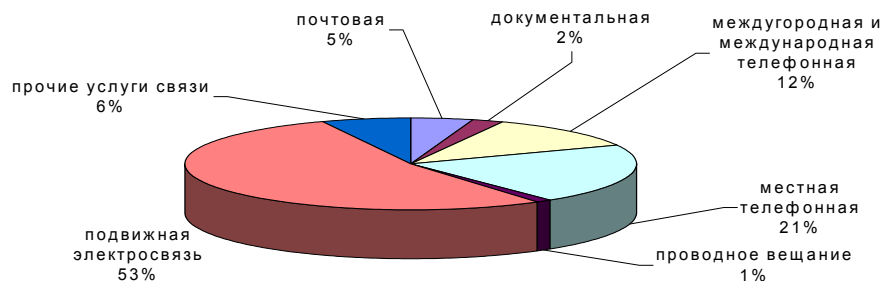
Важно отметить также, что ни по одной из статей затрат населения не наблюдается такого роста, как по расходам на услуги связи.

Точно так же, как и при рассмотрении транспортных услуг, в структуре данных Росстата наблюдаются значительные расхождения между объемом потребительских расходов населения на оплату услуг связи и объемом оказанных населению услуг связи. В 2003 году, по данным Росстата, населению было оказано платных услуг на сумму **222,6 млрд. руб.**, причем по своей сумме услуги связи уступали только транспортным и жилищно-коммунальным услугам.

Как и в случае с транспортными услугами, разница почти в два раза. Однако здесь объяснить расхождение исключительно полной или частичной оплатой услуг связи организациями или государством весьма сложно, тем более что среди показателей Росстата существует еще и такая величина, как доходы от оказания услуг связи населению, составившие в 2003 г. **195,8 млрд руб.**

Доходы от оказания услуг связи населению – гораздо более широкий, по сравнению с потребительскими расходами на услуги связи, показатель. В его состав включены все возможные виды услуг связи, многие из которых в состав потребительских расходов на услуги связи по тем или иным причинам не включаются. При этом больше половины доходов приходится на услуги «подвижной электросвязи», или, иначе говоря, на мобильную связь. Объем средств, поступивших от населения за пользование «мобильниками» (103,8 млрд руб.) оказывается почти таким же, как общий объем потребительских расходов населения на услуги связи по данным Росстата. С другой стороны, если суммировать только расходы на почту и телефонную связь, получится сумма, тоже близкая к заявленным потребительским расходам (82,7 млрд руб.)

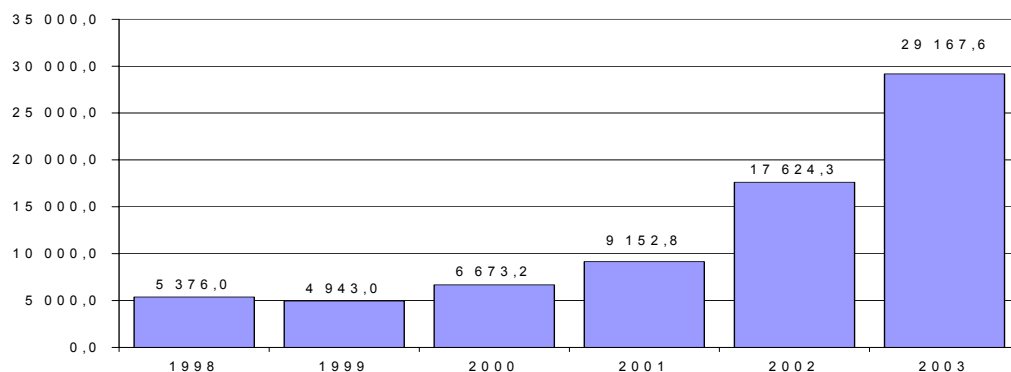
**Рисунок 4**  
**Структура доходов от оказания услуг связи населению в 2003 г.**



Источник: Росстат

Последние годы доходы от оказания услуг связи населению в реальном выражении стремительно увеличиваются. Это связано со стремительным ростом мобильной связи: в сопоставимых ценах<sup>12</sup> объем услуг мобильной связи вырос с 1998 г. в 6 раз (рис.5).

**Рисунок 5**  
**Доходы от оказания услуг мобильной связи населению в 1998-2003 гг.,**  
**млн руб. в ценах 1998 г.**



Источник: Росстат, ФБК

## Экспертные данные

Рынок оказываемых населению услуг почты практически полностью занят государственным предприятием «Почта России». Как следствие, экспертных оценок затрат населения на услуги почты практически нет – слишком невысок спрос на информацию о емкости рынка почтовых услуг и затратах населения. Конечно, для пересылки писем и посылок за рубеж наиболее состоятельные граждане уже используют альтернативные почтовые службы (например, DHL), однако в целом доминирование государственной почты бесспорно.

Точно так же, на рынке обычной, стационарной телефонной связи действуют в основном дочерние компании ОАО «Связьинвест», ожидать большого числа экспертных оценок затрат на обычную телефонную связь также нельзя.

В то же время, на рынке значительно представлена ведомственная статистика: Минсвязи России активно публикует весьма комплексные обзоры состояния рынка связи. В частности, в 2003 г., по мнению министерства, общий объем доходов от оказания услуг связи населению составил 190,2 млрд руб. (табл. 6)

<sup>12</sup> при сопоставлении использовался индекс цен на услуги связи в целом

**Таблица 6**  
**Доходы от оказания услуг связи в 2003 г., млн руб.**

Наименование показателей	Всего	новые операторы	традиционные операторы
<b>Доходы от основной деятельности - всего (в текущих ценах)</b>	<b>395 642,2</b>	<b>210 770,2</b>	<b>184 872,1</b>
от населения	190 237,4	106 340,1	83 897,3
<b>Почтовая связь-всего</b>	<b>27 394,9</b>	<b>1 132,5</b>	<b>26 262,4</b>
от населения	8 937,6	131,8	8 805,8
<b>Спецсвязь-всего</b>	<b>1 278,2</b>	-	<b>1 278,2</b>
<b>Междугородная и международная телефонная связь-всего</b>	<b>72 142,2</b>	<b>17 511,7</b>	<b>54 630,5</b>
от населения	29 965,0	658,2	29 306,8
<b>Городская телефонная связь-всего</b>	<b>67 161,5</b>	<b>18 369,5</b>	<b>48 792,0</b>
от населения	37 247,5	4 655,5	32 592,0
<b>Сельская телефонная связь-всего</b>	<b>5 544,6</b>	<b>110,5</b>	<b>5 434,1</b>
от населения	4 201,8	58,4	4 143,4
<b>От услуг таксофонов</b>	<b>2 742,5</b>	<b>203,9</b>	<b>2 538,6</b>
от населения	2 549,0	122,9	2 426,1
<b>Документальная электросвязь-всего</b>	<b>25 629,9</b>	<b>19 507,2</b>	<b>6 122,7</b>
от населения	4 766,8	2 277,9	2 489,0
<b>Радиосвязь, радиовещание, телевидение и спутниковая связь-всего</b>	<b>13 315,7</b>	<b>10 458,9</b>	<b>2 856,8</b>
от населения	2 936,5	2 788,8	147,7
<b>Проводное вещание-всего</b>	<b>2 553,3</b>	<b>45</b>	<b>2 508,4</b>
от населения	2 110,6	33,4	2 077,2
<b>Подвижная электросвязь</b>	<b>140 229,2</b>	<b>137 730,2</b>	<b>2 498,9</b>
от населения	97 353,6	95 536,1	1 817,5
<b>От услуг ISDN</b>	<b>591</b>	<b>350</b>	<b>241</b>
от населения	23,7	9,7	14
<b>От услуг интеллектуальных сетей</b>	<b>558,4</b>	<b>339,5</b>	<b>218,9</b>
от населения	120,4	67,4	53
<b>От услуг присоединения и пропуска трафика</b>	<b>34 616,5</b>	<b>5 011,2</b>	<b>29 605,3</b>
<b>От услуг радиочастотных центров</b>	<b>1 884,3</b>	-	<b>1 884,3</b>
от населения	24,8	-	24,8

Источник: Минсвязи России

Из экспертных оценок рынка фиксированной связи можно упомянуть комплексный отчет компании J'son & Partners.

В отчете была представлена следующая информация:

- оборот рынка связи в 2003 г. составил 13 млрд. долл.

- около 47% доходов в отрасли пришлось на фиксированную связь, 36% - на сотовую и 17% - на остальные услуги: телерадиовещание, почту, спутниковую связь и спецсвязь.
- Альтернативные операторы фиксированной связи получили 1,8 млрд долл., традиционные – 4,3 млрд долл.
- Альтернативные операторы фиксированной связи получили 89% доходов от коммерческих организаций и 9% от населения, а традиционные - 54% от населения и 37% от коммерческих пользователей. Остальную часть доходов операторы получили от бюджетных организаций

Исходя из данных J'son & Partners, доходы от предоставления услуг фиксированной связи населению альтернативными операторами составили около  $(1,8 \cdot 9\%) = 162$  млн долл., традиционными операторами 2 322 млн долл. Таким образом, суммарный объем расходов населения на услуги традиционной связи в 2003 г. составил около 2 484 млн долл., или примерно 73,3 млрд. руб.

Цифра очень небольшая, что, впрочем, неудивительно – тарифы на стационарные телефоны очень невелики, месячные затраты на телефон не сравнимы с расходами на мобильную связь даже с учетом междугородних переговоров.

При этом, что характерно, и показатель доходов от оказания услуг населению, и общий показатель доходов отрасли, оцененный J'son & Partners, достаточно близки к ведомственной и официальной статистике.

Этой же компанией было проведено исследование рынка СМС-услуг. С января по октябрь 2004 года абоненты компаний - операторов сотовой связи формата GSM успели отправить более 700 миллионов сообщений, потратив на эту еще вчера неведомую прихоть свыше 280 миллионов долларов (в 2000 году доходы от нее едва-едва превышали 9 миллионов долларов). Теперь по показателю объема расходов на СМС в расчете на 1 абонента Россия почти догнала страны ЕС.

## Международные сравнения

Практически во всех странах Европы на услуги связи тратится большая доля дохода, чем в России (табл. 7). Во многом это связано с активным развитием телекоммуникационных технологий, удешевлением телекоммуникационного оборудования и увеличением потребления услуг связи в современном мире. Если еще пару десятилетий назад только весьма состоятельные люди могли себе позволить мобильный телефон, то сейчас мобильные прочно вошли в жизнь жителей более-менее развитых стран мира. В результате люди стали общаться по личному телефону не только по вечерам после работы, но и в течение всего дня, а мобильные телефоны быстро обросли широким спектром дополнительных и далеко не всегда

бесплатных услуг. Высокую долю расходов на услуги связи стоит рассматривать как свидетельство успешного развития в Европе «информационного общества», ориентированного на широкое потребление товаров и услуг в сфере информационно-телекоммуникационных технологий.

**Таблица 7**

**Расходы населения на оплату услуг связи в ЕС в 1999 г., в % к общему объему потребительских расходов**

	Всего услуги связи	Почтовые услуги	Телефон и телефакс
Люксембург	1,7	0,1	1,6
Бельгия	2,0	0,1	1,9
Дания	2,0	0,1	1,9
Испания	2,0	<0,1	2,0
Нидерланды	2,1	0,1	2,0
Великобритания	2,2	0,2	2,0
Германия	2,3	0,3	2,0
ЕС	2,3	0,2	2,1
Швеция	2,4	0,1	2,3
Франция	2,4	0,2	2,2
Ирландия	2,5	0,1	2,4
Италия	2,5	0,1	2,4
Австрия	2,5	0,1	2,4
Финляндия	2,5	0,1	2,4
Португалия	3,1	<0,1	3,1
Греция	3,2	<0,1	3,2
<b>Россия</b>	<b>1,1</b>	-	-

Источник: Eurostat, Росстат

Больше всего в Европе на связь тратят греки. Причина греческого лидерства - в очень быстро распространившихся в стране услугах мобильной связи (уровню покрытия территории мобильной сетью и качеству связи могут позавидовать даже США с Канадой), при не слишком низкой их стоимости. Меньше всего тратит население Люксембурга, возможно, из-за очень высоких доходов населения и более чем скромных размеров страны.

Очень низкая доля расходов на услуги связи в России может быть связана и с тем, что в послекризисный 1999 г. население России просто не имело возможности тратить больше. Услуги связи – это, все-таки, не товары первой необходимости. С 2000 года доля расходов населения на оплату услуг связи в России по отношению к общему объему потребительских расходов стала, как уже отмечалось выше, стремительно возрастать. В настоящее время Россия по данному показателю вплотную приблизилась к среднеевропейскому показателю, притом именно за счет роста расходов на «мобильники». Учитывая географическую особенность нашей страны (огромная протяженность), а также стабильно и быстрорастущие реальные

доходы населения, можно не сомневаться в том, что показатель по России увеличится и в будущем.

## Оценка ФБК

### Почтовая связь

По данным Концепции развития почтовой связи, в общем объеме письменной корреспонденции доля населения в 2002 г. составляла 63%. Если предположить, что в 2003 г. эта доля не изменилась, получится, что россияне отправили 693 млн. писем. На самом деле этот показатель даже ниже, так как все большее распространение получает электронная почта. Тариф на пересылку простого письма по России в 2003 г. составлял 4,72 руб. Если считать, что вся корреспонденция состояла исключительно из обычных писем, расходы населения составят 3,27 млрд руб. Помимо писем, для получения точной оценки расходов следовало бы аналогичным образом оценить другие сегменты почтовых услуг – посылки, доставку пенсий и пособий, периодических изданий, однако данные о средних тарифах на эти услуги отсутствуют.

### Местная телефонная связь

По данным Росстата, в России в 2003 г. было 27,6 млн. «квартирных» стационарных телефонов. Абонентская плата за телефон в среднем по России составляла в среднем в 2003 г. 117,43 руб. в месяц или 1409 руб. в год. Таким образом, общая величина абонентской платы населения за телефон составила (117,43\*12\*27,6) **39 млрд руб.**

Указанная оценка, однако, не учитывает повременной оплаты, введенной в некоторых регионах России, а также предполагает, что абсолютно все пользователи домашних телефонов платят 100% абонентской платы, то есть в оценке не учитываются льготники, как правило оплачивающие только 50% стоимости услуги.

Что характерно, объем расходов на стационарный телефон очень близок к официальной и ведомственной статистике: расхождение очень небольшое.

## Междугородная и международная телефонная связь

Данных о том, какое количество услуг междугородной связи оказывалось населению, а какое – организациям, в официальной статистике не представлено, поэтому будет использована оценка Минсвязи России: только 41,5% стоимости приходится на разговоры населения, остальное – это деловые переговоры организаций.

Достаточно легко можно оценить объем услуг «межгорода» в целом. В 2003 г. средний тариф на разговоры на расстояние от 601 до 1200 км составлял 5,43 руб./мин., на более длительные расстояния – 6,76 руб./мин.

Общая продолжительность разговоров составила 258,9 млн часов, или 15 534 млн минут. Если бы все разговоры тарифицировались по 5,43 руб., расходы на их оплату составили бы 84,3 млрд руб. В этом случае расходы населения составят примерно **35,0 млрд руб.**, что также близко к официальному показателю.

## Мобильная телефонная связь

В отношении рынка мобильной связи все несколько сложнее, чем со стационарными телефонами. Если при предоставлении услуг стационарной сотовой связи известно, что значительная часть населения оплачивает услуги телефонной связи посредством абонентской платы, то для сотовых операторов это совершенно не верно. Сотовые компании все чаще пропагандируют тарифы «без абонентской платы», из-за чего расчет только на основе средней абонентской платы или среднего поминутного тарифа теряет смысл.

В силу существования на рынке мобильной связи крупных операторов, целесообразно оценить объем расходов на услуги мобильной связи исходя из отчетности компаний. Так, по данным МТС<sup>13</sup>, в 2003 г. выручка компании составила 2 435 млн долл., а доля компании на рынке услуг мобильной связи, по данным независимого агентства AC&M-Consulting, составляла 37%. При этом 20% абонентов компании находились не в России, а на Украине. Исходя из этого общий объем рынка мобильной связи можно было бы оценить в 5,26 млрд долл., или примерно 155 млрд руб. Вновь, как и в случае со стационарной телефонной связью, особенно сильного различия между выполненной оценкой и данными ведомственной статистики не отмечается. Более того, в данном случае уже нельзя апеллировать к тому, что население указывает маленькие собственные расходы из-за полученных

<sup>13</sup> [http://www.company.mts.ru/press-centre/press\\_release/2004-03-30/](http://www.company.mts.ru/press-centre/press_release/2004-03-30/)

льгот – за мобильную связь все платят из своего кармана полную стоимость. Есть, конечно, работники, которым мобильную связь оплачивают их работодатели, но обычно это происходит по корпоративным тарифам, которые уже учтены в статистике как услуги по предоставлению подвижной электросвязи организациям.

Если считать, что доля расходов населения в общем объеме расходов на услуги связи составляет 69,4% (оценка Минсвязи России), то получится, что на разговоры по сотовым телефонам население тратит **107,6 млрд руб.**

## Итого

Таблица 8

### Расходы населения на оплату услуг связи в 2003 г.

	Оценка ФБК, млрд руб.	Данные Минсвязи России, млрд руб.	Доля в общем объеме расходов на связь (по данным Минсвязи России),%
местная (городская и сельская) телефонная связь	39,0	41,4	21,8
Междугородная и международная связь	35,0	30,0	15,8
Мобильная связь (подвижная электросвязь)	107,6	97,4	51,2
<b>ИТОГО</b>	<b>181,6</b>	<b>168,8</b>	<b>88,8</b>

Расчетные оценки отдельных, наиболее крупных сегментов рынка услуг связи отличаются от данных Минсвязи всего на 5-10%. Таким образом, статистическая информация Минсвязи России, а также отраслевая статистика Росстата в принципе заслуживают доверия, чего совершенно нельзя сказать о статистике расходов на оплату услуг связи, базирующейся на данных обследования Росстатом потребительских расходов населения.

В качестве итоговой оценки расходов населения будет выбрана полученная оценка объемов услуг связи, скорректированная исходя из доли оцененных расходов в общем объеме затрат на услуги связи (88,8%) . Таким образом, доходы от оказания всех видов услуг связи населению в 2003 г. составили **204,5 млрд руб.**, что на 77% выше показателя, полученного Росстатом на основе анализа бюджетов домашних хозяйств.

Результат закономерный. Во-первых в этой оценке учтены все расходы на услуги связи – и плата за радиоточку, и расходы на кабельное телевидение. Во-вторых, основная часть доходов от услуг связи населению приходится на мобильную связь, объем расходов на которую очень сильно зависит от уровня доходов потребителя. Не попадающие в выборку Росстата

домохозяйства с высокими доходами вносят существенное искажение в общую картину доли потребительских расходов.

**Услуги связи**  
**204,5 млрд руб.**

## Перспективы

С увеличением доходов населения расходы на услуги связи будут возрастать, притом это будет связано не с ростом цен, а с расширением разнообразия услуг. Спрос на новые услуги будет расти, потребность в качественных услугах связи будет стабильно высокой.

Свою роль в рост расходов внесет и повышение тарифов традиционных операторов. Убыточность предоставления услуг местной телефонной связи заставляет локальные телефонные компании искать способы повышения своих доходов, например, путем введения повременной оплаты или обоснования перед антимонопольными органами необходимости повышения абонентской платы. Источником роста доходов для местных телефонных компаний может оказаться и расширение спектра услуг, например, расширение услуг по предоставлению доступа в Интернет через телефонную сеть (модемная связь и ADSL-технологии). Наконец, почтовые тарифы в России сейчас ниже, чем в других странах: по данным, изложенным в Концепции развития почтовой связи, в США тариф на пересылку письма составляет 0,37 долл., в Мексике 0,6 долл., в Польше 0,3 долл., в то время, как в России в 2002 г. только 0,13 долл. Низкая цена компенсируется низким качеством, однако, если реформа почтовой связи будет реализована, рост тарифов будет неизбежен. Нельзя забывать и про начавшуюся монетизацию льгот: переход к предоставлению компенсаций и полной оплате услуг телефонной связи приведет к тому, что «льготники» будут расценивать это как рост собственных расходов на телефон.

Однако будут наблюдаться и другие тенденции. Так, по всей видимости, монопольное положение «Ростелекома» на рынке междугородной и международной телефонной связи будет, в конце концов, нарушено. Уже сейчас о таких планах заявил крупнейший оператор связи – МГТС. Есть высокая вероятность того, что это может привести к снижению соответствующих тарифов. Тем не менее, результирующий вектор даже

разнонаправленных тенденций будет в итоге направлен достаточно определенно: расходы населения на услуги связи будут возрастать.

## **Итого**

Всего услуги транспорта были оценены в объеме 242,1 млрд руб. Услуги связи составили, по оценке ФБК, 204,5 млрд руб. Суммарно это составит 446,6 млрд руб., или 15,1 млрд дол. (2003 г.).

**Услуги транспорта и связи**

**446,6 млрд руб.**