



Итоги опроса общественного мнения участников и посетителей 15-ой Международной выставки ТРАНСРОССИЯ 2010

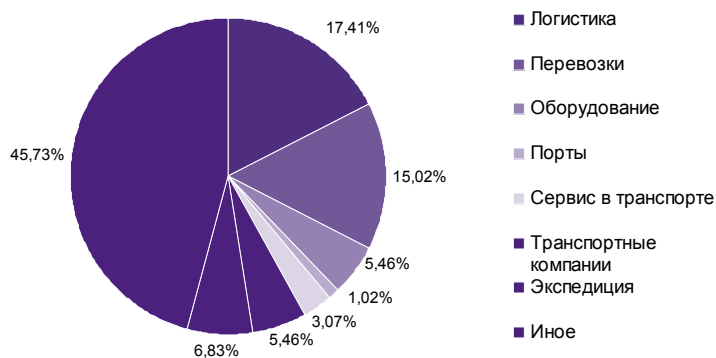
В рамках 15-ой Международной конференции по транспорту и логистике - ТРАНСРОССИЯ 2010 (27-30 апреля) аудиторско-консультационная фирма Грант Торнтон представила свой опыт работы в области инфраструктурных проектов, в том числе в транспортном секторе. Посетителям нашего стенда также предлагался опрос по наиболее актуальным вопросам транспортного развития России. В исследовании приняли участие около 300 человек; им было предложено дать ответы на 6 вопросов.

Среди опрошенных выделены отраслевые принадлежности «Логистика», «Перевозки», «Оборудование», «Порты», «Сервис в транспорте», «Транспортные компании», «Экспедиция».

В группу «Иное» вошли участники мероприятия из других отраслей экономики, например,

- банковский сектор -1,02%;
- страховой – 1,71%;
- образование – 1.02%,
- пищевая промышленность – 1.02%; торговля – 2,05%;
- туризм 2,39%;
- СМИ – 3,75%;
- физ/лица – 3,75%.
- производители – 4,10%;
- консалтинг и ИТ - 4,44%;

Состав опрошенных по сферам деятельности



Необходимо ли развивать высокоскоростной железнодорожный транспорт в России (как проект "ВСМ-1" между Москвой и Санкт-Петербургом)?



Экспертные мнения распределились таким образом, что на этот вопрос утвердительно ответили 65,52%.

Тех, кто считает «это очень дорогим проектом, который не скоро окупится» - 4,1%.

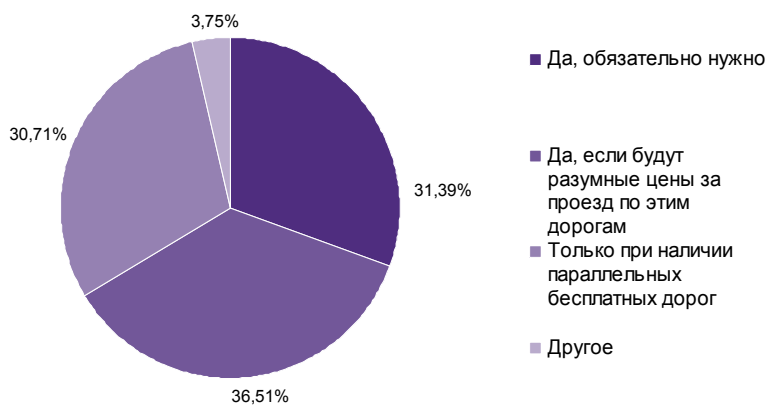
Партнер, директор департамента финансового консультирования аудиторско-консультационной фирмы Грант Торнтон Иван Сапронов отмечает, что «большинство утвердительных ответов наглядно демонстрирует: появление высокоскоростных магистралей стало практической необходимостью». Это признают практически 100% респондентов с той разницей, что часть из них видит преимущества скоростных дорог лишь в крупнейших городах, отметил И. Сапронов. «Нужно понимать, что высокоскоростные дороги будут востребованы, прежде всего, большими центрами бизнеса, то есть Москвой, Санкт-Петербургом, Нижнем Новгороде. Требуется сеть, соединяющая между собой города с огромным пассажиропотоком», - сказал он.

В вопросе о необходимости развивать сеть скоростных платных автомагистралей в России ответы распределились равномерно.

Сомнений нет у 31,39% опрошенных; другие 36,51% полагают, что должны быть разумные цены за проезд по этим дорогам.

Обязательно должны быть альтернативные бесплатные дороги, полагают 30,71% участников опроса.

Необходимо ли развивать сеть скоростных платных автомагистралей в России?



Комментируя ответы на этот вопрос, **Иван Сапронов** призывает уделить большое внимание контролю за платными дорогами. «Главное, чтобы не было подлога с открытием платных автодорог. Если ряд участков на уже действующих магистралах будет перекрываться с тем, чтобы за проезд по ним стала взиматься плата, то это не имеет отношение к развитию скоростных платных дорог. В этом случае мы получим лишь и отсутствие ремонта на таких участках, и отсутствие бесплатных альтернативных дорог. Поэтому нужен строгий контроль за тем, что конкретно будет предложено в качестве сети скоростных автодорог.

Готово ли население страны к сборам за проезд по платным автодорогам?



При ответе на столь острый социальный вопрос о готовности населения к введению сборов за проезд по скоростным дорогам респонденты отвечали с оговорками.

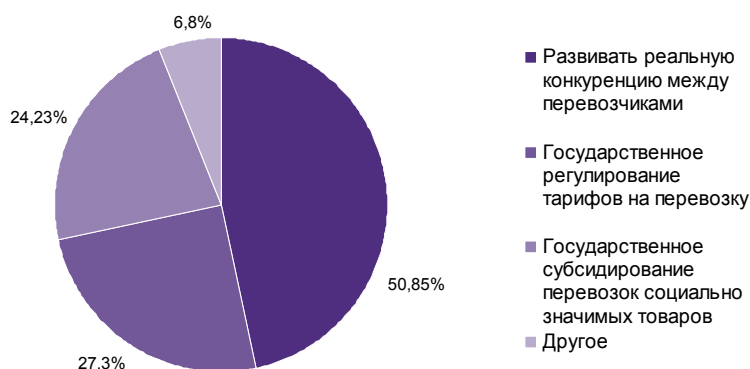
Треть считающих, что платить за проезд можно, ориентируются на тариф от 50 копеек до полутора рублей за километр.

Тем не менее, 13, 65% опасаются, что введение платы за проезд может вызвать социальный протест.

Свыше половины опрошенных уверены, что сокращение издержек производителей достигнуть возможно.

Но делать это следует, прежде всего, за счет развития реальной конкуренции между перевозчиками - 50, 85%.

Для сокращения издержек производителей при перевозках сырья и готовой продукции необходимо:



Что необходимо сделать для развития отечественного самолетостроения?



По мнению старшего менеджера оценочной практики Грант Торнтон Дмитрия Кучера, есть необходимость в комплексном подходе. С одной стороны, без поддержки государства нам пока не удадутся серьезные международные проекты. С другой стороны, очевидно, что барьеры на границе - это явно не выход.

Качественное улучшение ситуации в грузовых и пассажирских перевозках на железнодорожном транспорте в России возможно за счет:



Похожая картина складывается при анализе ответов о методах качественного улучшения ситуации в грузовых и пассажирских перевозках на железнодорожном транспорте.

За создание условий для конкуренции среди операторов, а также за отделения инфраструктуры от операционной деятельности высказалось свыше половины респондентов.

Роста государственного участия в отрасли желают вдвое меньше 24,91%.

Совсем пессимистично настроенных, считающих, что улучшение в принципе невозможно оказалось немного – 7,84%; а еще 13,9% затруднились с ответом.

По словам партнера, директора департамента финансового консультирования аудиторско-консультационной фирмы Грант Торнтон Ивана Сапронова, действительно, есть проблема в том, что в России железнодорожная инфраструктура не отделена от операционной деятельности. Монопольным владельцем инфраструктуры остается ОАО «Российские железные дороги». И это на фоне того, что развивается рынок частных перевозок, а операторы имеют право на владение частным парком вагонов. Дело в том, что получить в собственность локомотивы операторы не могут.

Для сравнения в зоне Евросоюза система функционирует по иному. Грузовладелец или перевозочная компания, намереваясь доставить груз из одного пункта в другой, платит лишь за так называемый доступ к рельсам, которые, как правило, везде являются государственной собственностью. «Проехав один участок, оператор платит за доступ к другому и едет дальше. Очень важно, что эта плата за доступ к железнодорожному полотну одинакова для всех», - подчеркнул Иван Сапронов.

По всем вопросам Вы можете
обращаться в Грант Торнтон:
T +7 495 258 99 90
E grant.thornton@ru.gt.com