**Приложение №2**

**к Письму №117**

**от 12.11.2015 г.**

**ВОПРОСЫ К СОВЕЩАНИЮ 9 ДЕКАБРЯ:**

1. **Реформа железнодорожного транспорта**
2. Считаете ли Вы возможным продолжение реформирования железнодорожного транспорта без подведения итогов предыдущих лет (2001-2015 годов)?
3. Назовите положительные и отрицательные изменения в железнодорожной отрасли за прошедшие 14 лет (взгляд грузовладельца)?
4. Назовите положительные и отрицательные стороны работы железнодорожного транспорта в «эпоху МПС»?
5. Достигнута ли основная цель реформы за прошедшие годы:

-снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов, производимых Вашим предприятием/холдингом? Насколько увеличилась/уменьшилась доля транспортных расходов в себестоимости производимой продукции?

1. **Роль ОАО «РЖД» для грузовладельцев, железнодорожной отрасли и государства.**
2. Нужно ли разделять монополию на инфраструктурную и перевозочную компанию? Считаете ли Вы, что разделение обеспечит необходимую прозрачность расходов компании? Или прозрачность расходов можно обеспечить, доработав методику раздельного учета?
3. Инфраструктурная компания должна быть государственной или частной?
4. Нужно ли порождать на базе ОАО «РЖД» транспортно-логистический Холдинг?
5. Нужно ли ОАО «РЖД» ограничивать развитие и направления деятельности Компании (например, может ли Компания иметь свою авиакомпанию, гостиничные комплексы и т.д.)?
6. Должны ли накладываться какие-то ограничения на сферы деятельности Компании? Критерии?
7. **Основные направления государственной политики в отношении грузовых перевозок и отдельных сегментов железнодорожной отрасли:**
8. Формирование экономических, правовых условий для удовлетворения спроса на перевозки и обеспечение баланса интересов его участников?
9. Обеспечение безубыточности железнодорожного транспорта за счет субсидий/дотаций?
10. Формирование условий для привлечения частных инвестиций в железнодорожную отрасль?
11. Развитие инфраструктуры общего пользования?
12. Создание условий для развития инфраструктуры необщего пользования и модернизации с целью обеспечения притока грузов на железнодорожный транспорт?
13. **Приоритеты развития сегмента грузовых железнодорожных перевозок:**
	1. Какое из направлений для частных инвестиций должно стать приоритетным:

-инфраструктура;

-локомотивы;

-дефицитный вагонный парк (спецподвижной состав)?

* 1. Нужно ли каким-либо образом ограничивать количество операторов на сети? Риски для грузовладельцев?
	2. Нужно ли ограничивать количества парка на сети? Риски для грузовладельцев?

***Частные перевозчики***

1. Какие условия необходимы для появления частных перевозчиков (экономические, технико-технологические, правовые)?
2. Созданы ли достаточные условия для появления частных перевозчиков в период 2015-2020 года?
3. Когда, по Вашему мнению, должны появиться частные перевозчики?

***Локальные перевозчики***

1. Как Вы относитесь к появлению локальных перевозчиков?
2. Какие риски Вы видите в появлении локальных перевозчиков для грузовладельцев?
3. Как, по Вашему мнению, появление локальных перевозчиков отразится на финансовой устойчивости и доходности ОАО «РЖД»?

***Собственные поездные формирования***

1. Нужно ли развивать перевозки собственными поездными формированиями?
2. Какие условия необходимо создать для развития перевозок собственными поездными формированиями при соблюдении финансовой устойчивости ОАО «РЖД»?
3. На каких тарифных условиях должны осуществляться перевозки собственными поездными формированиями: п.2.17 или в соответствии с разделом №4 Прейскуранта 10-01?
4. Актуальны ли перевозки СПФ в формате технологических перевозок внутри холдинга? Положительные и отрицательные последствия развития таких перевозок для грузовладельца/ОАО «РЖД»?

***Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта?***

Создание каких правовых, экономических, технологических условий может повысить инвестиционную привлекательность железнодорожного транспорта?

***Сетевой контракт***

1. Какие условия сетевого контракта должны, по Вашему мнению, стать существенными?
2. Как отразится внедрение сетевого контракта на расходы грузовладельца?
3. Как отразится внедрение сетевого контракта на удовлетворение спроса грузовладельцев на перевозки грузов?
4. Риски для грузовладельцев при реализации данного механизма?
5. Предложения по минимизации рисков при реализации механизма сетевого контракта?
6. Нужны ли какие-то изменения в действующем законодательстве для реализации данного механизма?

***Социально-значимые грузы***

1. Какие грузы, по Вашему мнению, можно считать социально-значимыми?
2. Можете ли Вы как-то определить критерии, понятие социально-значимых грузов?
3. Какие меры по государственной поддержке перевозок социально-значимых грузов необходимо принять?

***Финансовая модель рынка***

1. Можете ли Вы для себя определить понятие финансовой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок? Структуру такой финансовой модели?
2. Являются ли тарифы составной частью финансовой модели?
3. Является ли сетевой контракт составной частью финансовой модели?

***Трансформация ППЖТ в транспортно-логистические центры***

1. Как Вы относитесь к идее постепенной трансформации предприятий промышленного железнодорожного транспорта в транспортно-логистические центры?
2. Заинтересованы ли грузовладельцы при наличии технологических, экономических и правовых условий в формировании транспортно-логистических центров на своих путях необщего пользования (крупные/мелкие грузовладельцы-контрагенты)? Барьеры? Преимущества?
3. **Повышение качества обслуживания грузовладельцев и конкурентоспособности железнодорожного транспорта**
4. Какие перспективные направления совершенствования взаимодействия с оператором Вы видите?
5. Плата за простои на инфраструктуре общего пользования?
6. Перемещение вагонов с припортовых станций?
7. Стоит ли развивать практику принудительного перемещения избыточных частных вагонов после выгрузки в случае их простоев на станциях примыкания промышленных предприятий/ППЖТ?
8. Нужно ли прорабатывать технологию подвода порожних вагонов по расписанию для перевозок по расписанию?

***Объединенный парк перевозчика:***

1. Должен ли общесетевой перевозчик обладать собственным парком вагонов?
2. В каком количестве?
3. Это должен быть парк универсальных вагонов (полувагонов) или же у него могут быть иного рода вагоны (спецподвижной состав)?
4. Должен ли парк перевозчика быть инвентарным или же он должен/может иметь какую-либо иную форму?
5. Может ли перевозчик привлекать вагоны сторонних операторов (с рынка)?
6. Должен ли этот парк предоставляться под погрузку по тарифам для инвентарного парка (в составе комплексной услуги на перевозку)?
7. Должен ли парк перевозчика управляться по соответствующим технологическим принципам (сетевая регулировка, отсутствие перевозочных документов при следовании в порожнем состоянии, проследование сортировочных станцией без переработки, отсутствие платы за занятие инфраструктуры общего пользования, штрафные санкции и плата за превышение сроков нахождения вагонов на путях необщего пользования и т.д.)?
8. Должна ли быть вагонная составляющая в парке перевозчика дерегулирована?
9. Должен ли к вагонной составляющей в парке перевозчика применяться тарифный коридор?
10. Тарифный коридор может применяться только для снижения тарифов, или же для повышения – тоже?
11. Есть ли коррупциогенные риски при применении со стороны общесетевого перевозчика тарифного коридора? В том числе по вагонной составляющей?
12. Какими мерами можно обеспечить недискриминационный доступ независимых операторов к своим клиентам/на рынок грузоотправителей?

***Регулирование объема парка на сети***

1. Был ли вызван бурный рост в сегменте полувагонов тарифными перекосами (недоиндексация тарифов на перевозку в полувагонах приватного парка в 2007 году с последующей доиндексацией в рамках «комплексного тарифного решения» в ноябре 2012 года) или же какими-то другими факторами?
2. Должно ли количество подвижного состава на сети регулироваться/ограничиваться?
3. Если оно должно регулироваться/ограничиваться, то какими методами?
4. Есть ли рыночные механизмы саморегулирования оптимального парка для перевозок грузов на сети?
5. Есть ли смысл государственного регулирования в какой-либо форме объема производства различного вида парка во избежание профицита на сети и кризиса вагоностроительной отрасли?

***Меры по повышению клиентоориентированности ОАО «РЖД» как мера повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта***

1. В отношении ЭТРАНА?
2. В отношении ответственности перевозчика/владельца инфраструктуры при осуществлении перевозок?
3. В отношении взаимодействия с потребителем услуг – грузовладельцем?
4. Другие меры? Механизмы?

***Точки роста грузовой базы***

Точки роста грузовой базы (предложите механизмы):

-в сфере тарифов?

-по срокам доставки?

-комплексности обслуживания?

-другие?

1. **Совершенствование тарифной системы**
2. Необходимо ли отражать в проекте Целевой модели вопросы тарифного регулирования?
3. Согласны ли Вы с тем, что в тариф должны входить только эксплуатация и ремонт существующей инфраструктуры, а строительство новых путей и восстановление старых должно финансироваться за счет государственных субсидий, в рамках сетевого контракта?
4. Все грузы должны возиться в соответствии с их стоимостью?
5. Разрыв между классами должен быть уменьшен?
6. Риски грузовладельцев 2-3 классов при уходе грузов 1 класса (уголь, нерудные материалы и т.д.)?
7. Риски государства при нерентабельности перевозки грузов 1 класса в связи с устранением классов?
8. Нужно ли совершенствовать тарифный коридор? В чем это должно проявляться?
9. В каких случаях можно передать принятие решений по тарифному коридору на уровень дорог (филиалов ОАО «РЖД»)?
10. Должен ли вырасти размер понижающего коэффициента (на каких плечах дальности, для каких сегментов)? За счет чего в этом случае должна обеспечиваться финансовая устойчивость железнодорожного транспорта?
11. Должна ли вырасти величина повышающего коэффициента? Риски грузовладельцев?
12. Какие изменения нужны в правилах и методике применения и принятия решения о тарифном коридоре?
13. **Развитие и совершенствование железнодорожного законодательства**
14. Какой статус должен иметь такой программный документ как «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года» (нормативный акт или декларация о намерениях)?
15. С целью совершенствования работы железнодорожной отрасли должны ли подводиться и анализироваться итоги реализации каждой Целевой программы с соответствующим докладом в Правительство?

***Правовое регулирование операторов***

1. Является ли оператор участником перевозочного процесса или законным владельцем подвижного состава? Должно ли это быть отражено в Законах и Правилах?
2. Какими правами, обязанностями и ответственностью должен обладать оператор/владелец вагонов как участник перевозочного процесса?
3. Должны ли стандарты операторской деятельности быть направлены на повышение качества обслуживания грузовладельцев? Каким образом?
4. Нужна ли саморегулируемая организация для операторов, как обеспечение доступа к рынку перевозок?
5. Должно ли членство в СРО операторов быть обязательным?
6. Должен ли существовать имущественный ценз для входа в операторский бизнес?
7. Должна ли быть единая СРО для операторских компаний?
8. Какие права, обязанности и ответственность операторов/владельцев подвижного состава должны быть прописаны в законодательстве в отношении владельца инфраструктуры/перевозчика/грузовладельца (как грузоотправителя/грузополучателя)?

***Государственно-частное партнерство***

В какой форме Вы видите возможные механизмы государственно-частного партнерства:

-концессионное соглашение;

-контракт жизненного цикла;

-акционирование станций общего пользования (например, конечных станций, примыкающих к грузовладельцам)?

**P.S.:**

Считаете ли Вы, что необходима системная и планомерная работа по формированию консолидированной позиции грузовладельцев и механизмов по их реализации?

Готовы ли Вы участвовать в такой системной работе на регулярной основе на площадке НП ГЖТ?

Как часто Вы могли бы принимать участие в работе (раз в неделю/раз в две недели/раз в месяц)?

Какой из рабочих дней был бы для Вас наиболее удобным (первая или вторая половина дня)?