

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	Редакция ЦМР	Редакция ИИЖД
Стр. 3 абзац 2.	Узкое место – участки железнодорожной инфраструктуры, на которых провозная и/или пропускная способность уже исчерпана (ы) либо близка (и) к такому состоянию.	Узкое место – поездо-участки железнодорожной инфраструктуры общего пользования , на которых коэффициент использования провозной и/или пропускной способности превышает значение 0,9. Данный коэффициент считает как отношение текущей пропускной и/или провозной способности к расчетной
Стр. 3 после абзаца 6 добавить		Социально–значимый груз – груз в отношении которого применяются специальная методика определения экономически обоснованной и предельно допустимой стоимости перевозки. Перечень данных грузов, а также источники адресного субсидирования определяются Правительством Российской Федерации.
Стр. 5 абзац 5.	- наличие на инфраструктуре железнодорожного транспорта участков с лимитированной пропускной способностью и	наличие на инфраструктуре железнодорожного транспорта узких мест, создающих ограничения для роста экономики России

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	узких мест, создающих ограничения для роста экономики России	
Стр.7. после абзаца 2 добавить		<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование технологии местной работы участков, с целью обеспечения услугами грузоотправителей и грузополучателей в соответствии со стандартами качества и сохранением за железнодорожным транспортом функции товаропроводящей цепочки; - внедрение системы стандартов информационного обмена между владельцем инфраструктуры, перевозчиками, операторами подвижного состава, грузоотправителями, грузополучателями, логистическими центрами с целью минимизации пробега порожних вагонов и всестороннего удовлетворения грузоотправителей и грузополучателей в перевозках грузов; - проведение SWOT – анализа либерализации рынка перевозчиков в части

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

		угрозы демпинга иностранных перевозчиков, а также с целью обеспечения защиты государственных оборонных интересов.
Стр. 9 абзац 6	<p>- совершенствование технологии местной работы участков, с целью обеспечения услугами грузоотправителей и грузополучателей в соответствии со стандартами качества и сохранением за железнодорожным транспортом функции товаропроводящей цепочки;</p> <p>- внедрение системы стандартов информационного обмена между владельцем инфраструктуры, перевозчиками, операторами подвижного состава, грузоотправителями, грузополучателями, логистическими центрами с целью минимизации пробега порожних вагонов и всестороннего удовлетворения грузоотправителей и грузополучателей в перевозках грузов;</p>	Внедрение системы внутренних контрактов повысит риск бюрократизации системы в связи с несовершенством технологического процесса. Текущая система заказ-нарядов уже показывает увеличение бюрократического аппарата Компании без повышения производственной эффективности. Необходимо закрепить статус «Плана перевозок» как единого исходного плана для всех дирекций. Данный пункт требует дополнительного обсуждения с Компанией, Минтрансом России и Советом потребителей

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	- проведение SWOT – анализа либерализации рынка перевозчиков в части угрозы демпинга иностранных перевозчиков, а также с целью обеспечения защиты государственных оборонных интересов.	
Стр.12 абзац 6.	высокий износ отдельных элементов инфраструктуры;	Необходимо указать элементы с высоким износом, а также привести целевые значения.
Стр. 12 абзац 9	Для обеспечения финансирования инфраструктуры в полном объеме с учетом принятого решения о введении долгосрочного тарифного регулирования будет проведен технический аудит состояния производственных активов ОАО «РЖД» с последующим определением и экономическим обоснованием наиболее эффективных способов поддержания сети (ремонт, модернизация, расширение и т.д.) с использованием института независимой экспертизы, а также актуализацией нормативов содержания, привязанных к интенсивности использования пути.	Для обеспечения финансирования инфраструктуры в полном объеме с учетом принятого решения о введении долгосрочного тарифного регулирования будет проведен технический аудит состояния производственных активов ОАО «РЖД» с последующим определением и экономическим обоснованием наиболее эффективных способов поддержания сети (ремонт, модернизация, расширение и т.д.) с использованием института независимой экспертизы, а также актуализацией нормативов содержания, привязанных к интенсивности использования пути <i>при</i>

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

		<i>безусловном обеспечении безопасности движения поездов</i>
Стр. 12 абзац 10.	<p>Реализация такого подхода потребует пересмотра и, при необходимости, утверждения на федеральном уровне правил категорирования железнодорожных линий, включая критерии отнесения линий (участков) к малоинтенсивным. При этом для малоинтенсивных линий будут разработаны соответствующие стандарты содержания, ремонта и эксплуатации, а также сформирован механизм по организации финансирования малоинтенсивных линий (участков) за счёт выгодоприобретателя (государства, предприятий и организаций, др.) в случае подтверждения экономической неэффективности эксплуатации данных участков ОАО «РЖД» при среднесетевых тарифах.</p>	<p>Для реализации данного подхода федеральному органу исполнительной власти в области железнодорожного транспорта необходимо утвердить Правила категорирования железнодорожных линий. В Правилах необходимо дать определения категориям железнодорожных линий, включая малоинтенсивные, параметры, которые определяют отнесение конкретной линии к конкретной категории. Для каждой категории, включая малоинтенсивные, в Правилах определяются стандарты содержания, эксплуатации и объемы ремонтов. Правилами также должны быть установлены механизмы финансирования в зависимости от категории линии. В соответствии с данными Правилам ОАО «РЖД» вносит в федеральный орган исполнительной власти предложения по</p>

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

		<p>отнесению конкретных железнодорожных линий к категориям с экономическим обоснованием и указанием источников финансирования. В случае, если источниками финансирования являются денежные средства федерального и/или региональных бюджетов, то ОАО «РЖД» вносит данные предложения по согласованию с соответствующими федеральными и/или региональными органами власти. Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта после анализа предложений ОАО «РЖД» издает приказ по категорированию железнодорожных линий общего пользования. Периодичность издания такого приказа определяется Правилами.</p>
Стр. 14 абзац 2	<p>Локальные тарифы могут быть установлены для ОАО «РЖД» для целей осуществления перевозок по вновь построенным/реконструированным</p>	<p>Тарифы в отдельных сегментах могут быть установлены для ОАО «РЖД» для целей осуществления перевозок по вновь построенным/реконструированным</p>

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	«тупиковым» участкам железнодорожной инфраструктуры общего пользования, примыкающим к магистральной сети. Правила установления и применения локальных тарифов устанавливаются Правительством Российской Федерации.	«тупиковым» участкам железнодорожной инфраструктуры общего пользования, примыкающим к магистральной сети. Правила установления и применения локальных тарифов устанавливаются Правительством Российской Федерации.
Стр.15 абзац 4	Предусматривается закрепление для компаний, не входящих в холдинг ОАО «РЖД», возможности по строительству и последующей эксплуатации новой железнодорожной инфраструктуры (в том числе в рамках концессий или государственно-частного партнерства), а также формирование механизмов передачи в иную собственности и малоинтенсивных линий (участков) и/или обеспечения их финансирования за счёт выгодоприобретателей, в случае подтверждения отсутствия экономической оправданности эксплуатации данных участков для ОАО «РЖД».	Законодательно закрепить для компаний, не входящих в холдинг ОАО «РЖД», возможности по строительству и последующей эксплуатации новой железнодорожной инфраструктуры (в том числе в рамках концессий или государственно-частного партнерства). Разработать и утвердить в 2018 году механизм передачи в иную собственность малоинтенсивных линий (участков) с обеспечением финансирования за счет выгодоприобретателя при отсутствии экономической оправданности эксплуатации данных малоинтенсивных линий (участков) за счет ОАО «РЖД».

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

Стр. 16 абзац 1	Основной задачей развития железнодорожного транспорта до 2025 г. является формирование устойчивой и эффективной системы взаимной ответственности ОАО «РЖД», участников рынка перевозки грузов железнодорожным транспортом и смежных участников, задействованных в процессе транспортировки груза в смешанном сообщении (водный, автомобильный, трубопроводный транспорт).	Основной задачей развития железнодорожного транспорта до 2025 года является удовлетворение экономики страны в транспортировке грузов и обеспечении функции товаропроводящей цепочки с формированием устойчивой и эффективной системы взаимной ответственности ОАО «РЖД», участников рынка перевозки грузов железнодорожным транспортом и смежных участников, задействованных в процессе транспортировки груза в смешанном сообщении (водный, автомобильный, трубопроводный транспорт).
Стр. 17 после абзаца 4 дополнить		Основной задачей ОАО «РЖД» при организации местной работы на участках является повышение горизонтальных связей и усиление технологической координации с целью повышения качества услуг.
Стр. 18. абзац 6	В целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и	В целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	<p>привлечения дополнительных объемов грузов с других видов транспорта, необходимо повысить уровень надежности доставки грузов до 97 % и выше. Кроме того, увеличение надежности позволит снизить издержки перевозчика, связанные с предъявлением претензий и судебными разбирательствами, а также компенсациями в пользу грузоотправителей.</p>	<p>привлечения дополнительных объемов грузов с других видов транспорта, необходимо повысить уровень надежности доставки грузов к 2025 году до 99 % и выше. Кроме того, увеличение надежности позволит снизить издержки перевозчика, связанные с предъявлением претензий и судебными разбирательствами, а также компенсациями в пользу грузоотправителей.</p>
Стр. 18. абзац 7	<p>Оценка существующей нормативной базы, определяющей сроки доставки грузов, с учетом необходимости стимулирования конкуренции с другими видами транспорта и потребностей потребителей, включая анализ возможности перехода на сокращенный интервал соблюдения срока доставки.</p>	<p>Пересмотр существующей нормативной базы, определяющей сроки доставки грузов, с разработкой механизмов стимулирования конкуренции с другими видами транспорта и потребностей потребителей, включая возможность выбора различных сокращенных сроков доставки.</p>
Стр.18. абзац 9	<p>Целесообразно продолжить развитие технологий ускоренных перевозок грузов по сети ОАО «РЖД», а также создание новых технологий и маршрутов с целью повышения</p>	<p>Целесообразно продолжить развитие технологий ускоренных перевозок грузов по сети ОАО «РЖД», а также создание новых технологий и маршрутов с целью повышения</p>

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	привлекательности железнодорожного транспорта для клиентов с точки зрения скорости доставки грузов.	привлекательности железнодорожного транспорта для клиентов с точки зрения скорости доставки грузов. При этом такое развитие не должно ухудшить показатели качества повагонных и мелких отправок.
Стр. 19 после абзаца 4 добавить		При формировании графика движения поездов учитывать запросы грузоотправителей и грузополучателей по времени отправления и времени прибытия грузовых поездов, частоты отправления и весовой нормы. При включении конкретных запросов в график движения поездов предусмотреть взаимную ответственность сторон при невыполнении утвержденного графика движения поездов.
Стр. 19 абзац 7	б) Повышение уровня маршрутизации перевозок грузов, степени контейнеризации, в том числе развитие танк-контейнерных перевозок.	б) Повышение уровня маршрутизации перевозок грузов.

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

Стр. 19 после абзаца 7 добавить		7) Разработка мероприятий по повышению степени контейнеризации перевозок грузов, включая развитие перевозок в специализированных контейнерах.
Стр. 19 абзац 8	7) Повышение доступности инфраструктуры железнодорожного транспорта и прозрачности ценообразования на услуги ОАО «РЖД».	8) Разработка новой тарифной политики ОАО «РЖД» с целью обеспечения доступности услуг инфраструктуры и повышения прозрачности ценообразования в регулируемом и нерегулируемом сегментах
Стр. 19 абзац 10	9) Оценка и моделирование работы локальных перевозчиков на инфраструктуре общего пользования.	10) Разработка бизнес-модели функционирования локальных перевозчиков на инфраструктуре общего пользования. Разработка карты рисков их функционирования для ОАО «РЖД» и грузоотправителей и грузополучателей.
Стр.24 абзац 2	- недопущение образования системного избыточного или недостаточного количества грузовых вагонов на железнодорожной инфраструктуре за счет повышения качества прогнозирования потребного парка в средней и долгосрочной	Исключить. Объемы спроса и предложения исключительно рыночный инструмент.

ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА

	перспективе, основанных на методике оценки размера необходимого парка грузовых вагонов и мониторинга ситуации;	
Стр. 24 абзац 7	- создание экономических стимулов к замещению старого парка вагонами увеличенной грузоподъемности, в том числе в соответствии со Стратегией развития транспортного машиностроения на период до 2030 года;	- создание экономических стимулов к замещению старого парка вагонами нового поколения различной грузоподъемности, в том числе в соответствии со Стратегией развития транспортного машиностроения на период до 2030 года;
Стр. 30 абзац 3	Для этого Минтранс РФ должен получить доступ к информационным системам организации движения и перевозок ОАО «РЖД», включая раскрытие следующей информации:	Проработать вывод Центра управления перевозками из ОАО «РЖД» и передачи его в ведение федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта с раскрытием следующей информации:
Стр. 30 абзац 8	Будет проведен аудит систем организации движения и перевозок и разработаны дополнительные технические требования (при необходимости) для исключения возможности «ручных» корректировок в информационных базах.	В 2018 – 2019 гг провести аудит систем организации движения поездов. По итогам аудита в 2020 году разработать технические требования с исключением возможности ручной корректировки данных в информационных базах и

**ТАБЛИЦА РАЗНОГЛАСИЙ ИНСТИТУТА ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2025 ГОДА**

		<i>хранилищах на всех уровнях сбора и обработки информации</i>
Стр. 31 абзац 1	Также будут разработаны механизмы и правила доступа к информационным системам уполномоченных экспертов и профессиональных участников перевозочного процесса, включая:	<i>К 2019 году разработать Положение об уполномоченных экспертах, профессиональных участниках рынка, соответствующей саморегулируемой организации. К 2020 году разработать Правила доступа к информационным ресурсам уполномоченных экспертов и профессиональных участников рынка перевозок, включая:</i>