



Системный подход к решению проблемных вопросов организации железнодорожных перевозок грузов

Круглый стол «Железнодорожные перевозки грузов проблемы и решения» 21
ноября 2023 года

Касым-Жомарт Токаев отметил особую роль транспортно-логистической отрасли в экономике Казахстана



Транспортно-логистическая отрасль должна стать одним из локомотивов экономического развития страны

Для эффективной интеграции в международные маршруты важно предоставлять полный спектр логистических услуг

В целом, Казахстан должен усилить свои позиции в качестве узлового транзитного хаба в Евразии и стать со временем полноценной транспортно-логистической державой

Послание Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана,
1 сентября 2023 года

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АКЦЕНТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН



В государственных транспортных программах очень важно делать акцент не только на усилении транзитного потенциала Казахстана, но и на развитии экспортно-импортных перевозок, совершенствовании внутриреспубликанской логистики, снижении транспортных расходов для казахстанских грузоотправителей и грузополучателей

Сокращение транспортных расходов является важным стратегическим аспектом для Казахстана, который не имеет выхода к открытым морям, удалён от морских коммуникаций, и этот аспект должен находить своё достойное отражение в государственной транспортной политике

Алматинская декларация развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ,
НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ



Казахстан является самым большим в мире по площади (2 724 900 км²) государством без прямого выхода к морю. Обладая значительными запасами полезных ископаемых, Казахстану необходимы пути транспортировки продукции.

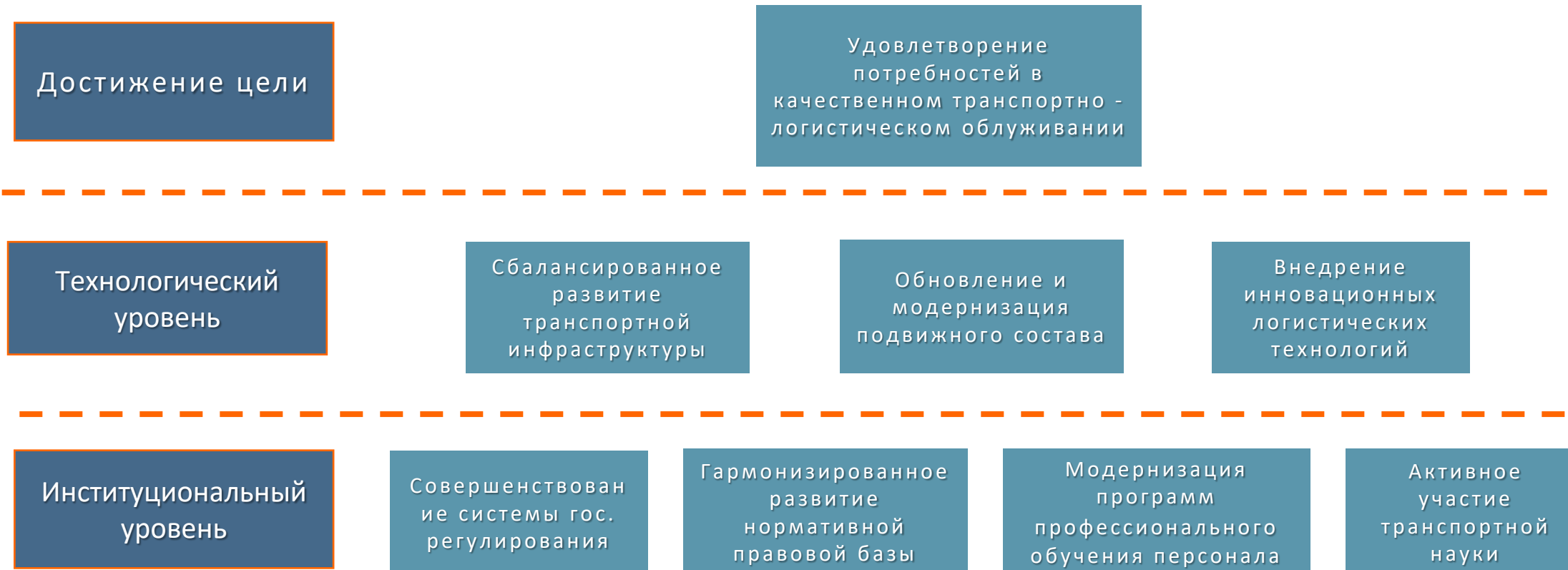
Алматинская декларация развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, была принята 29 августа 2003 года на Международной конференции министров транспорта, проводимой под патронажем ООН.

В работе конференции приняли участие представители более 80-ти стран, 18 международных и межправительственных организаций

Map No. 4192 (R) UNITED NATIONS








Департамент общественной информации
Секция картографии

«Дерево целей», направленных на удовлетворение потребностей грузовладельцев в качественном транспортно - логистическом обслуживании



- Для успешного решения накопившихся проблемных вопросов, связанных с качеством транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, необходимо активно и системно двигаться по всем вышеуказанным направлениям, создавая, тем самым, синергический, мультипликативный эффект

Анализ структурных моделей грузового железнодорожного транспорта

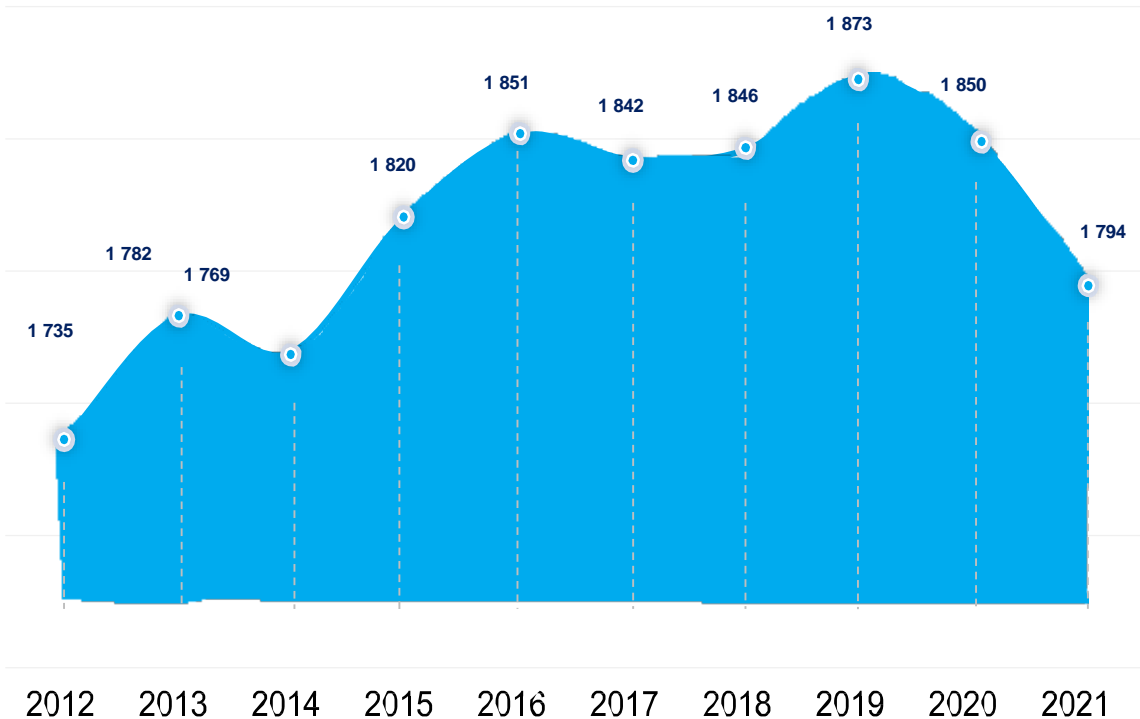
Условные названия моделей	«централизованная»	«российская»	«казахстанская»	"немецкая"	«шведская»	«английская»	«американская»
Страны	Китай Турция Индия ЮАР Беларусь Узбекистан 	Россия 	Казахстан 	Германия Австрия Италия Швейцария Польша 	Швеция 	Англия 	США Австралия Япония Бразилия 
Единая инфраструктура	X	X	X	X	X	X	Нет
Единый холдинг	X	X	X	X	Нет	Нет	Нет
Частные операторы вагонов	Нет,	X	X	Нет	Нет	Нет	Нет
Частные железнодорожные перевозчики	Нет	Работают собственные поездные формирования	Работают несколько частных перевозчиков	X	X	X	Вертикально-интегрированные компании с собственными магистральными путями
Перевозчик имеет право владеть собственной транспортной инфраструктурой	X	X	X	X	X	Нет	X

Предлагаемые принципы и направления эффективного функционирования и сбалансированного развития системы грузового железнодорожного транспорта:

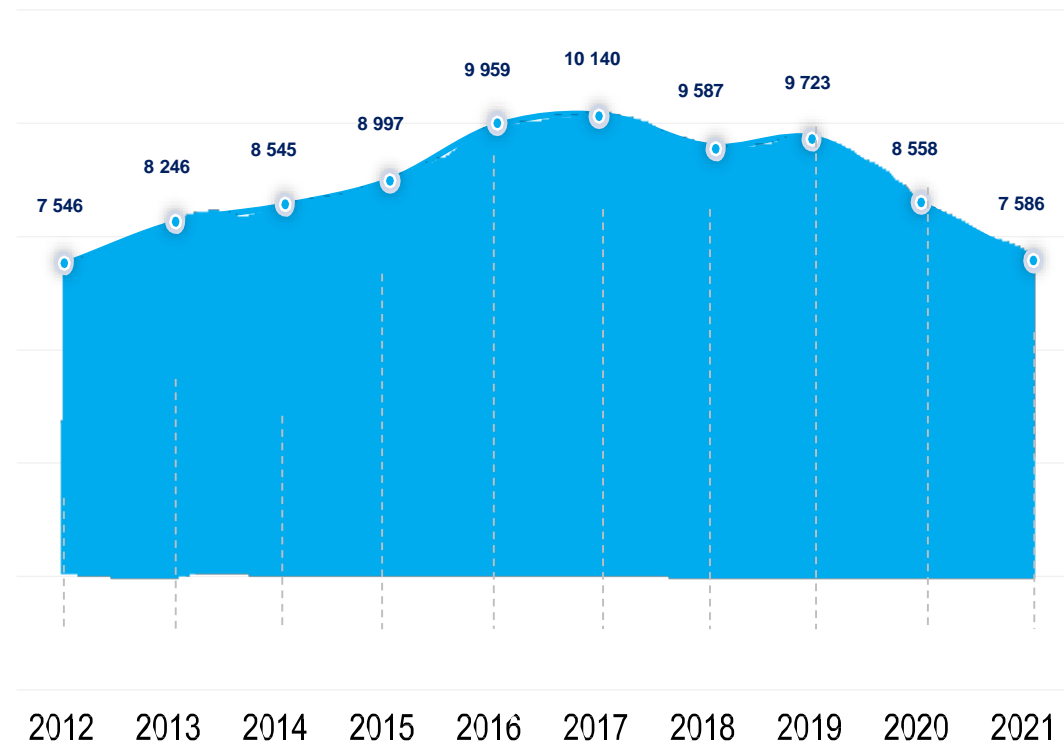
- 1. Вертикально интегрированная структура КТЖ**
- 2. Номинирование Национального перевозчика**
- 3. Допуск к работе частных перевозчиков при выполнении установленных условий и требований**
- 4. Финансирование крупных проектов по развитию МЖС из государственного бюджета; участие частных инвесторов, в том числе частных перевозчиков, в развитии железнодорожной транспортной инфраструктуры, использование механизмов ГЧП; гармонизированное развитие железнодорожных промышленных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру станций примыкания КТЖ и промышленных предприятий, паритетное финансирование**
- 5. Совершенствование системы планирования перевозок, внедрение инновационных логистических технологий, повышение эффективности диспетчерского управления перевозочным процессом, цифровизация, улучшение качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев**
- 6. Участие транспортной науки в решении комплексных транспортных проблем**
- 7. Совершенствование курсов повышения квалификации и программ обучения персонала**

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Среднесуточная производительность локомотива, тыс т/км брутто



Среднесуточная производительность грузового вагона, т-км нетто



Результаты факторного анализа эффективности использования вагонного парка (усредненные данные за последние годы)



Оборот вагонов, 100%



Вывод на основе анализа:

Время движения вагона составляет 20 % его оборота, при этом, время движения вагона в груженном состоянии составляет всего 12%. Остальные 80% оборота вагона составляет время его простоев под грузовыми операциями и в пути следования. Таким образом, основной резерв повышения эффективности использования вагонного парка является снижение простоев вагонов. Другими факторами, положительно влияющими на производительность вагонного парка, являются увеличение скорости движения, оптимизация порожнего пробега (обратная загрузка), снижение времени в ремонте, повышение грузоподъемности вагонов (использование инновационных вагонов)

Мультипликативный эффект улучшения оборачиваемости вагонного парка

Улучшение оборачиваемости вагонного парка



Снижение
транспортных
расходов
грузовладельцев

Улучшение качества
логистического
обслуживания
грузовладельцев

Увеличение
доходности
логистических
операторов

Два направления улучшения оборачиваемости вагонного парка

1



Развитие железнодорожной
транспортной инфраструктуры

2



Внедрение инновационных
логистических технологий

Два направления развития транспортной инфраструктуры

1

Строительство новых магистральных путей и их модернизация

2

Гармонизированное развитие инфраструктуры промышленных предприятий и станций примыкания

Размер требуемых инвестиций во втором направлении в десятки раз меньше, чем в первом. Их окупаемость составляет порядка 5 лет, тогда как окупаемость нового подвижного состава 10-12 лет. Второе направление – развитие транспортной инфраструктуры видится крайне актуальным. Для его реализации необходимо проведение комплексного исследования «узких мест» железнодорожной транспортной инфраструктуры, разработка программ развития, заключение меморандумов между крупными грузовладельцами и КТЖ

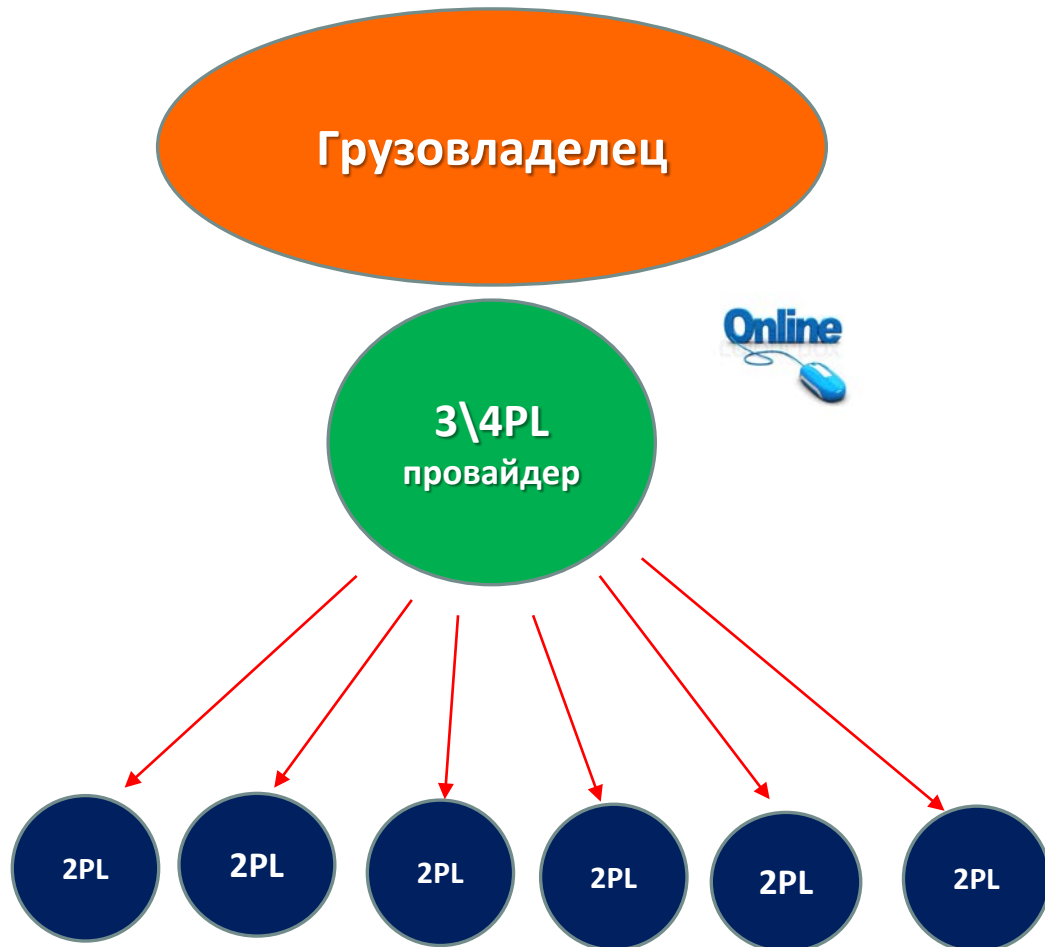
Современные логистические тренды



Осознанный выбор логистической стратегии со стороны грузовладельцев

1PL	2PL	3PL	4PL	5PL
				
Организация перевозок грузов собственными ресурсами ГРУЗОВАДЕЛЬЦА	Заключение прямых договоров грузовладельца с ПЕРЕВОЗЧИКАМИ-2PL ПРОВАЙДЕРАМИ	Комплексное транспортно-логистическое обслуживание от ЭКСПЕДИТОРА-3PL ПРОВАЙДЕРА	3PL + долгосрочное, стратегическое партнерство, онлайн обслуживание, SCM	Организация перевозок грузов посредством интернет платформы в режиме АГРЕГАТОРА

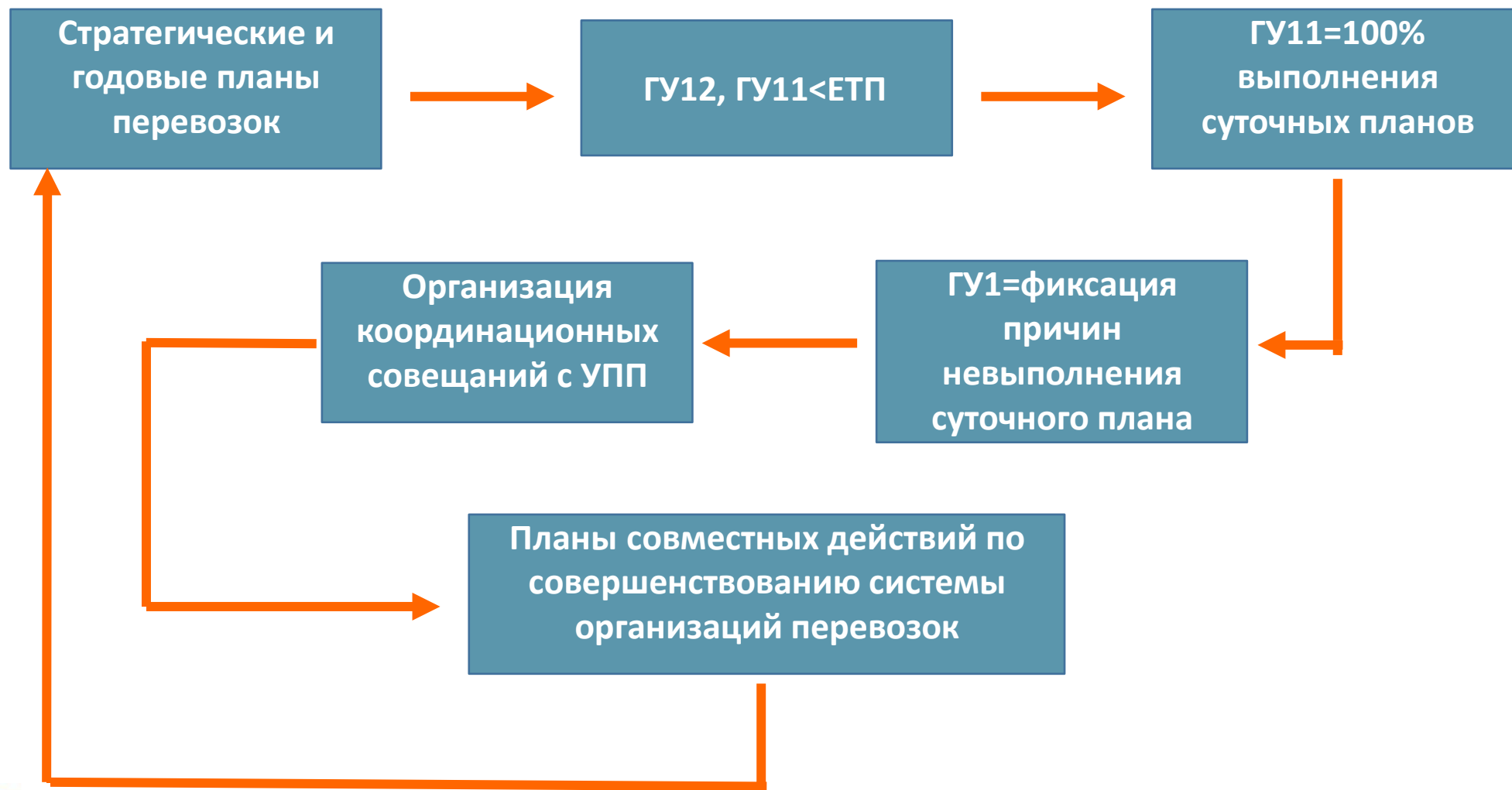
Концептуальная модель 3\4PL провайдера* (рекомендуемая опция)



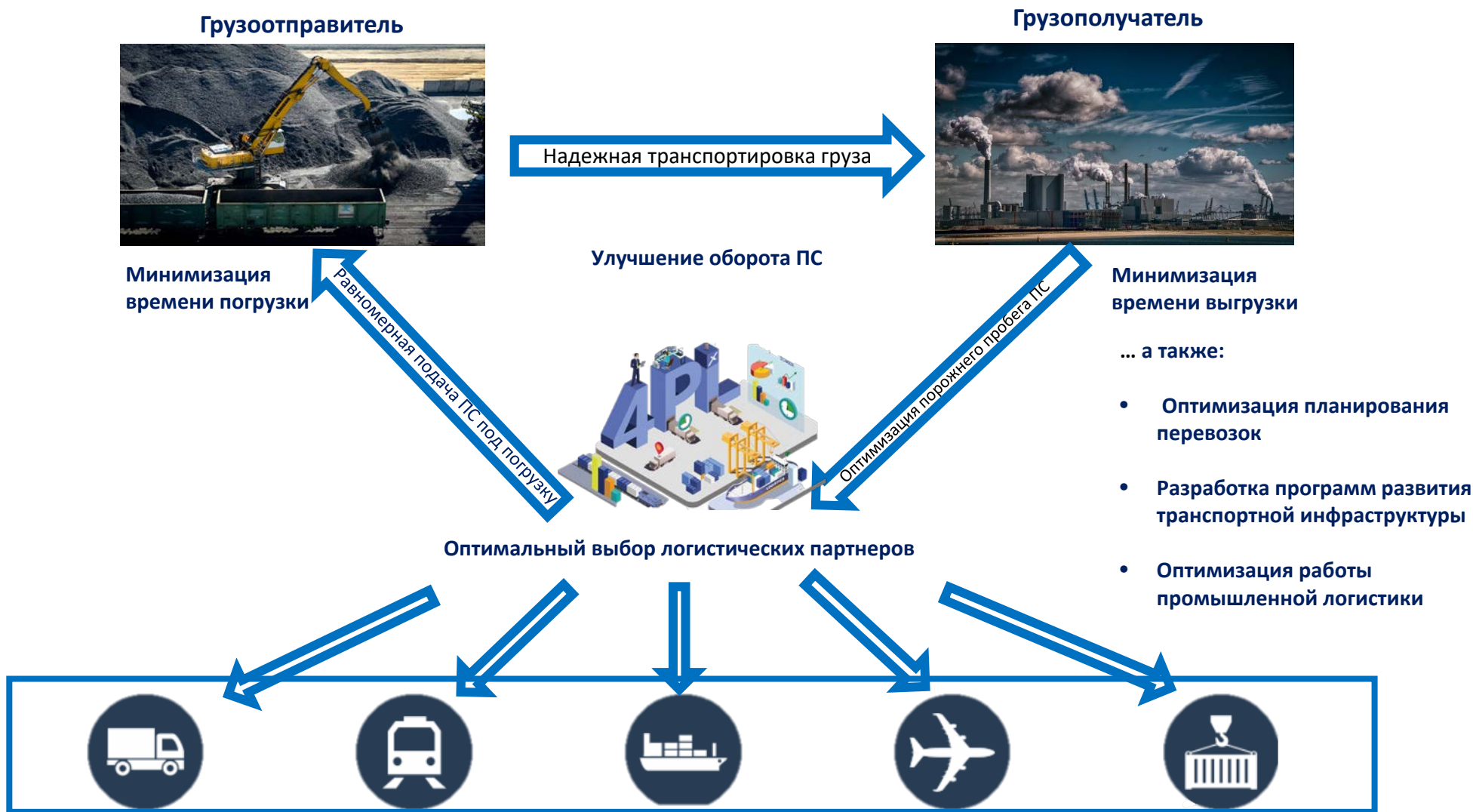
- Комплексное транспортно-логистическое обслуживание из «одного окна»
- Долгосрочное стратегическое партнёрство между грузовладельцем и логистическим оператором
- Оптимизация логистических цепочек, включая промышленную логистику
- Максимальный уход в онлайн обслуживание
- Транспортный консалтинг и обучение

* - 3\4 PL провайдером может быть экспедитор, железнодорожный оператор, частный перевозчик

Ключевые элементы PDCA при организации железнодорожных перевозок грузов



Постоянная оптимизация перевозочного процесса

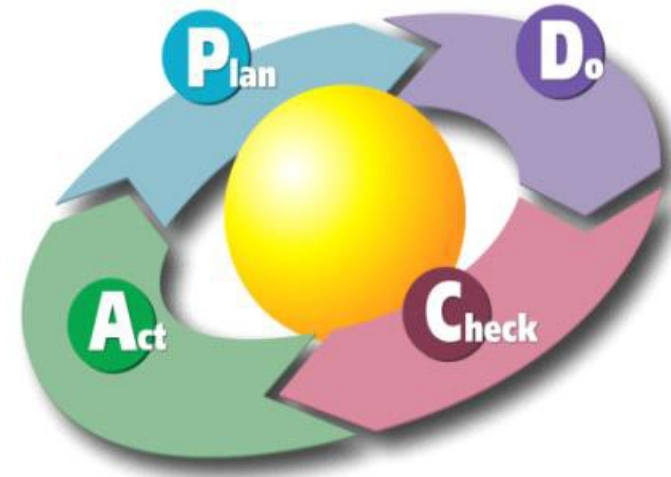


АЛГОРИТМ МЕХАНИЗМА «ПОСТОЯННЫХ УЛУЧШЕНИЙ»

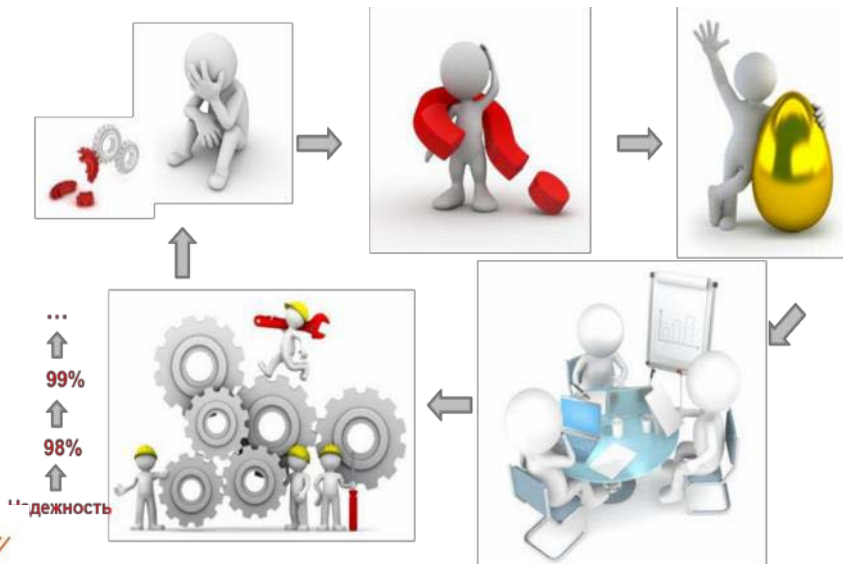
1. Накопление и анализ статистики по сбоям в перевозочном процессе
2. Организация координационных совещаний с участниками перевозочного процесса
3. Разработка комплексных программ оптимизации и развития логистики



Цикл Демминга PDCA



Процесс постоянного улучшения



Метод «5 почему?» для анализа причин сбоев в работе



ВАЖНО!

Рекомендуется создавать интеграционные логистические команды, включающие в себя представителей грузоотправителя, грузополучателя, логистического оператора, на этой основе осуществлять совместное планирование, диспетчерское управление, постоянную оптимизацию перевозочного процесса



ПРИМЕРЫ ОРГАНИЗАЦИИ КООРДИНАЦИОННЫХ СОВЕЩАНИЙ



Руководство АО "НК "ҚТЖ" провело выездное совещание с представителями крупнейших угольных разрезов



На встрече обсуждали инфраструктурное развитие погрузочных станций Шубарколь и Кызылжар, а также обеспечение необходимым подвижным составом под погрузку угля и рациональное использование полувагонов



В ходе совещания отправителям груза рекомендовано уменьшить время простоя полувагонов под грузовыми операциями и их оборот

МЕМОРАНДУМ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Грузоотправитель

1. Предоставляет 5-тилетний план перевозок
2. Обеспечивает развитие внутренней транспортной инфраструктуры
3. Обеспечивает соблюдение норм ЕТП
4. Обеспечивает наличие грузов в плановом объеме и должного уровня качества
5. Обеспечивает очистку и сохранность вагонов, предотвращение смерзаемости грузов

Перевозчик (КТЖ)

1. Обеспечивает подвод вагонов, согласно утвержденному графику
2. Соблюдает нормативную скорость доставки грузов
3. Обеспечивает развитие транспортной инфраструктуры общего пользования
4. Участвует в интеграции бизнес-процессов и IT-систем
5. Участвует в разработке стратегии надежного транспортного обслуживания грузоотправителя

3/4PL провайдер

1. Обеспечивает сбалансированное планирование объемов перевозок
2. Иницирует интеграцию бизнес-процессов и IT- систем
3. Создает систему сквозного контроля и постоянной оптимизации всей логистической цепочки (производство – погрузка – перевозка – выгрузка)
4. Иницирует разработку комплексных программ развития транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования
5. Иницирует и активно участвует в разработке логистической стратегии Грузоотправителя

Грузополучатель

1. Участвует в согласовании плановых объемов перевозок
2. Обеспечивает разгрузку вагонов согласно нормам ЕТП
3. Своевременно выводит порожние вагоны после их разгрузки на станцию примыкания
4. Участвует в интеграции бизнес-процессов и IT- систем, создании единой сквозной системы контроля и управления всей логистической цепочкой
5. Вместе с другими УПП участвует в конференц-звонках, координационных совещаниях по анализу и совершенствованию перевозочного процесса на всех стадиях его организации

План «быстрых побед»

№1



**Подтверждение рациональной
структурной модели организации
железнодорожных перевозок
грузов, закреплённой в
законодательстве Республики
Казахстан и ЕАЭС**

План «быстрых побед»

№2



Развитие магистральной железнодорожной сети, определение узких мест, реализация крупных проектов за счёт государственного бюджета, участие частных инвесторов, использование механизмов ГЧП

План «быстрых побед»

№3



Гармонизированное развитие железнодорожных промышленных узлов, включающих в себя инфраструктуру станций примыкания КТЖ и промышленных предприятий, паритетное финансирование

План «быстрых побед»

№4



Разработка и утверждение Методических указаний по прогнозированию вагонного парка, организация ежегодных стратегических сессий на площадке Министерства транспорта РК с участниками перевозочного процесса, подготовка регулярных аналитических отчетов о состоянии рынка

План «быстрых побед»

№5



Совершенствование системы годового, месячного, декадного, сменно-суточного планирования объемов перевозок, актуализация ЕТП, перенос объемов перевозок угля и ремонтных работ магистральных путей с осеннего на летний период времени, сглаживание осеннего «пика» перевозок

План «быстрых побед»

№6



Активное внедрение инновационных логистических технологий (3\4PL, SCM, ЦУП 24/7, онлайн, цифровизация и др.), повышение эффективности диспетчерского управления перевозками, разработка программ совместных действий по оптимизации перевозочного процесса

План «быстрых побед»

№7



Активное участие транспортной науки в системном решении комплексных транспортных проблем, совершенствование программ повышения квалификации и обучения работников грузового железнодорожного транспорта

**Ждём Ваши
комментарии, замечания
и предложения!**

