



ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

по проекту «Анализ международной нормативной правовой и договорной базы осуществления грузовых железнодорожных перевозок в условиях множественности перевозчиков грузов. Разработка предложений по эффективным моделям организации перевозочного процесса, предусматривающим порядок взаимодействия и распределение ответственности участников перевозочного процесса»
16 августа 2021 года

Круг проблемных вопросов

дефицит локомотивов

конвенционные запреты

дефицит /
профицит вагонов

недостаточно развитая
инфраструктура

несовершенная нормативная
правовая база

неэффективное использование
вагонного парка

низкий уровень качества
обслуживания клиентов

отсутствие центра управления
всей логистической цепочкой

неравномерная
подача вагонов

долгая погрузка/
выгрузка

простои вагонов

смерзаемость грузов

«Дерево целей», направленных на улучшение показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов

Достижение цели

Улучшение показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов

Технологический уровень

Внедрение инновационных логистических технологий

Гармонизированное развитие транспортной инфраструктуры

Обновление и модернизация подвижного состава

Институциональный уровень

Совершенствованные системы государственного регулирования

Гармонизированное развитие нормативной правовой базы

Профессиональное обучение персонала

Активное участие транспортной науки

Для успешного решения накопившихся проблемных вопросов, связанных с качеством транспортно-логистического обслуживания, необходимо активно двигаться по всем вышеуказанным направлениям

Таблица - Значения Показателя регулирования товарного рынка (ПРТР) в некоторых странах по Методологии ОЭСР 2018 г.

Отраслевые значения ПРТР 2018	На начало года:	Транспорт (в среднем по 4 секторам: железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный)				
		Всего	железнодорожный	воздушный	автомобильный	водный
Страны ОЭСР						
Канада ^а	2013	1,89	2,36	0,92	1,93	2,38
	2017	1,89	2,36	0,92	1,93	2,38
	2018	1,66	2,36	0,92	1,21	2,17
Германия ^а	2013	1,43	3,00	0,24	1,43	1,04
	2017	1,43	3,00	0,24	1,43	1,04
	2018	1,50	3,00	0,24	1,71	1,04
Япония	2013	1,50	2,14	1,21	1,29	1,35
	2017	1,54	2,14	1,21	1,29	1,52
	2018	1,50	2,14	1,21	1,14	1,52
Турция	2013	2,97	5,57	2,16	2,36	1,77
	2017	2,54	3,86	2,16	2,36	1,77
	2018	2,54	3,86	2,16	2,36	1,77
Великобритания	2013	1,08	2,14	0,17	0,79	1,21
	2017	1,08	2,14	0,17	0,79	1,21
	2018	1,04	2,14	0,17	0,82	1,04
США*	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
Штаты США:						
Нью Йорк	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
Техас	2019	1,43	1,07	0,25	1,79	2,60
Страны не члены ОЭСР						
Казахстан	2018	2,39	3,00	3,09	1,36	2,13
Россия	2018	2,48	4,20	2,59	1,07	2,05
В среднем по ОЭСР		1,85	3,47	1,07	1,48	1,43
В среднем из 5 лучших стран ОЭСР		1,24	1,65	0,15	0,76	0,70

Примечания:

а. Для федеративных стран, где вопросы регулируются на уровне штата, значения отражают ситуацию в одном штате (выбранном в качестве репрезентативного). Единственным исключением являются Соединенные Штаты, по которым была собрана информация по двум репрезентативным штатам.

* Методология, используемая для расчета по США, основана на информации, собранной для двух штатов, что подробно разъясняется в Схемах и в примечании к методологии.

США

Вертикальная интеграция
инфраструктура+перевозчик, горизонтальное
взаимодействие независимых друг от друга
перевозчиков и собственников инфраструктуры

1. Компании владеют инфраструктурой и подвижным составом.
2. Параллельно работают несколько частных ж.д. инфраструктур, конкуренция между ними.
3. Перевозчики могут конкурировать друг с другом на инфраструктуре друг друга.
4. Двухсторонние договоры между участниками.
5. Либерализация ценообразования.
6. Конфиденциальные договоры с грузоотправителями.
7. Право отказываться от предоставления невыгодных услуг

ЕС-27 и Великобритания

Вертикальное разделение - разобщение видов деятельности, имеющих конкурентный потенциал (например, ж.д. перевозки), и тех видов деятельности, для которых характерна естественная монополия (например, управление инфраструктурой)

1. Единая основная инфраструктура, один собственник, т.е. отсутствует конкуренция между инфраструктурами.
2. Много частных перевозчиков.
3. Единые условия доступа к основной инфраструктуре и услугам.
4. Четкие, прозрачные системы распределения ниток движения и взимания сборов за доступ к инфраструктуре.
5. Перевозчики могут конкурировать друг с другом на единой инфраструктуре.
6. Значительна роль национальных Регулирующих органов (обеспечение равного доступа к инфраструктуре и услугам)

Таблица - Доля конкурентов на рынке грузовых железнодорожных перевозок по странам ЕС в 2018 г. (в %) и изменение доли по сравнению с 2015 г.

Страна ЕС	Доля рынка, занятого не национальным оператором (конкурентами) в 2018 г.	Изменение доли по сравнению с уровнем 2015 г.
Румыния, RO	64%	4%
Нидерланды, NL	59%	14%
Италия, IT	57%	6%
Болгария, BG	53%	1%
Германия, DE	51%	10%
Венгрия, HU	51%	11%
Швеция, SE	48%	0%
Франция, FR	46%	7%
Польша, PL	46%	8%
Чешская Республика, CZ	35%	33%
Испания, ES	34%	8%
Хорватия, HR	32%	30%
Латвия, LV	32%	1%
Австрия, AT	31%	7%
Дания, DK	26%	9%
Словакия, SK	25%	7%
Бельгия, BE	18%	-7%
Словения, SI	15%	3%
Португалия, PT	14%	2%
Эстония, EE	1%	-28%
Финляндия, FI	1%	-
EU27	42%	8%
Великобритания, UK	61%	8%
Норвегия, NO	52%	9%
Примечание: в Греции (EL), Ирландии (IE), Литве (LT) и Люксембурге (LU) действует один оператор со 100% долей рынка		

Таблица – Количество действующих лицензий для железнодорожных предприятий в странах ЕС на конец 2018 года (включая пассажирские перевозки)

Страна ЕС	Количество действующих лицензий на конец 2018 г., шт.
Германия, DE	434
Польша, PL	113
Чешская Республика, CZ	88
Швеция, SE	53
Румыния, RO	51
Венгрия, HU	42
Нидерланды, NL	42
Испания, ES	40
Австрия, AT	36
Франция, FR	27
Италия, IT	26
Словакия, SK	24
Эстония, EE	18
Болгария, BG	15
Литва, LT	11
Бельгия, BE	10
Португалия, PT	10
Хорватия, HR	9
Дания, DK	8
Словения, SI	7
Латвия, LV	6
Финляндия, FI	4
Греция, EL	4
Ирландия, IE	2
Люксембург, LU	2
Великобритания, UK	44
Норвегия, NO	7

Основные участники железнодорожного рынка грузовых перевозок ЕС

Регулирующий орган - любое государственное или частное предприятие, осуществляющее мониторинг ж.д. рынка и действующее в качестве апелляционного органа для тех железнодорожных компаний и прочих заявителей, которые считают, что их доступ на рынок ограничен несправедливо.

Менеджер инфраструктуры - орган или компания, ответственные, в частности, за создание, управление и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, включая управление движением, диспетчеризацию, связь и сигнализацию и пр. Он же ответственен за распределение пропускной способности инфраструктуры.

Степень разделения Менеджера инфраструктуры в государствах-членах ЕС и Великобритании

Степень разделения	Описание	Государства – члены ЕС
Организационное разделение («модель холдинговой компании»)	Интегрированная система	Австрия, Венгрия, Германия, Ирландия и Северная Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Словения
	Интегрированная система, в случае которой уровень независимости Менеджера инфраструктуры более высокий	Франция, Польша
Институциональное разделение	Менеджер инфраструктуры отделен	Бельгия, Болгария, Великобритания, Греция, Дания, Испания, Нидерланды, Румыния, Словакия, Хорватия, Чешская Республика, Эстония
	Мультимодальный Менеджер инфраструктуры отделен	Португалия, Финляндия, Швеция

Источник: ЕЭК ООН «РЕФОРМА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ЕЭК» 2018 г. на основе информации Железнодорожного агентства Европейского союза 2017 г.

Железнодорожное предприятие - любое государственное или частное предприятие, лицензированное в соответствии с требованиями Директивы 2012/34/ЕС, основным видом деятельности которого является предоставление услуг по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге с требованием, чтобы предприятие обеспечивало тягу; это также включает предприятия, которые обеспечивают только тягу (см. понятийный аппарат Директивы 2012/34/ЕС).

Владелец вагонов - любой орган или предприятие, кроме железнодорожного предприятия, которое несет техническую или финансовую ответственность за вагоны и экономически эксплуатирует их в качестве транспортного средства

Результаты экспертного опроса, проведенного НИИ ТК

Основные проблемы организации ж.д. перевозок грузов

- 1) Недостаточно эффективное взаимодействие участников перевозочного процесса (УПП)
- 2) Дефицит магистральных и маневровых локомотивов
- 3) Низкий уровень развития логистических IT-систем и цифровых технологий при взаимодействии УПП
- 4) Дефицит (или профицит) железнодорожных вагонов, контейнеров, платформ
- 5) Недостаточно эффективные механизмы государственного регулирования транспортной деятельности
- 6) Недостаточный уровень развития инфраструктуры общего пользования
- 7) Конвенционные запреты и «брошенные» поезда
- 8) Недостаточный уровень компетенции специалистов в области транспорта и логистики; Недостаточный уровень развития программ обучения в области транспорта и логистики
- 9) Недостаточно четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе

Пути решения проблемных вопросов

- 1) Повышение эффективности взаимодействия УПП
- 2) Четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе
- 3) Улучшение состояния магистральной сети
- 4) Ликвидация дефицита магистральных и маневровых локомотивов
- 5) Обучение персонала участников перевозочного процесса основам эффективной логистики;
- 6) Внедрение интегрированных IT-систем управления перевозочным процессом и цифровых технологий при взаимодействии УПП
- 7) Внедрение инновационных логических технологий (логистического аутсорсинга, информационных и цифровых технологий)
- 8) Расшивка «узких мест» транспортной инфраструктуры, гармонизированное развитие инфраструктуры предприятий и станций примыкания общего пользования
- 9) Совершенствование системы государственного регулирования в области организации ж/д перевозок
- 10) Избежание сверхнормативных простоев вагонов в пути следования, сокращение случаев «брошенных» поездов

Кроме этого, в Пути решения названы: Организация равномерной подачи вагонов под погрузку/выгрузку, предотвращающая их чрезмерное скопление на подъездных путях предприятий и станциях примыкания; Совершенствование программ обучения в области транспорта и логистики; Снижение сверхнормативных простоев вагонов под грузовыми операциями, выполнение норм ЕТП; Совершенствование ценовой и тарифной политики; Совершенствование нормативной правовой и договорной базы организации железнодорожных перевозок грузов; Развитие института частных перевозчиков; Решение накопившихся проблем на основе глубокого системного подхода, активное привлечение к этой работе научных организаций и консалтинговых фирм; Сглаживание периодов дефицита/профицита вагонов с использованием инструментов государственного регулирования в области организации работы железнодорожного транспорта; Оптимизация бизнес-процессов ремонта подвижного состава, улучшение качества ремонта

Результаты экспертного опроса, проведенного НИИ ТК

Причины, обусловленные проблемами взаимодействия участников перевозочного процесса (грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, экспедиторов, ветвевладельцев, операторов подвижного состава)

1. Недостаточно активно внедряются инновационные логистические технологии (логистический аутсорсинг, информационные и цифровые технологии, SCM, 3/4PL, ЦУП 24/7 и др.) - **65%** опрошенных
2. Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры в целом – **60%** участников
3. Недостаточно четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в нормативной правовой базе – **52%** респондентов
4. Недостаточно четкое разделение ответственности участников перевозочного процесса в договорах – **38% участников опроса**

Другие причины – 5 специалистов назвали: отсутствие открытого доступа к информации всех участников процесса, особенно некорпоративных; отсутствие, или несовершенные тех.процессы; отсталость учебной и научной базы, оторванность и непрактичность науки; приоритет развития «для себя», а не для заказчика. Неприменение концепций клиентоориентированности: продуктовой, производственной, социально-этической и теории продаж; боязнь и подчиненность государства в регулировании монопольными организациями, неприменение рыночных механизмов управления антимонопольным законодательством, невмешательство во взаимодействие с УПП; и ряд других

Результаты экспертного опроса, проведённого НИИ ТК, касательно развития частных перевозчиков

1. Необходимо развитие частных перевозчиков, как полноценных участников рынка, при этом, дальнейшее развитие конкуренции в этой области положительно повлияет на качество транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев - **12%** опрошенных
2. Развитие частных перевозчиков целесообразно, но при этом очень важно совершенствование регуляторной базы и минимизация рисков, связанных с безопасностью движения и технологическими процессами – **20%** респондентов
3. Не вижу противоречия между опциями, указанными в пунктах 1 и 2, и поддерживаю оба направления – **56%** участников опроса

Основные проблемы, связанные с несовершенством нормативной правовой базы

Основные проблемы

1. Сегодня нет четкого понятия, где заканчивается ответственность Перевозчика. Сегодня, после выдачи груза получателю и оформления им комплекта документов на порожний возврат, Перевозчик в лице ТОО «КТЖ-ГП» берет на себя функции таможенного органа (которые ему не делегированы) и самостоятельно изменяет условия оплаты с импортного на транзитный тариф, при этом заранее зная, что иностранный грузоотправитель не возместит разницу в тарифе отечественному плательщику перевозки.
2. Участились случаи остановки маршрутов на промежуточных станциях, по телеграммам ДС станций назначения, с обоснованием невозможности передать поезд в связи с занятостью фронтов погрузки, в то время, как подъездные пути позволяют принять не один, а несколько маршрутов, просто в это время все станционные пути заняты. ДС промежуточной станции открывает акт общей формы ГУ-23, который закрывает после получения разрешения на отправление, и грузополучателю выставляют необоснованный штраф на занятость станционных путей.
3. При работе приватным парком подвижного состава появились непредсказуемые ситуации, когда порожние вагоны, идущие под погрузку, могут прибыть на станцию ранее срока, указанного в ГУ-11, при этом, фронты погрузки заняты, и у грузоотправителя возникает штраф за занятость станционных путей, или наоборот, по каким-то причинам, не зависящим от оператора вагонов, вагоны пришли позже, и опять возникают штрафные санкции за нарушение сроков погрузки

Пути решения

В законе о железнодорожном транспорте и ППГ прописать, что, после выдачи железнодорожной накладной грузополучателю, Перевозчик теряет право на изменение условий перевозки. Это должно касаться всех перевозчиков, действующих на территории РК.

Прописать в ППГ, что телеграммы такого содержания должны быть подписаны не только Перевозчиком, но и владельцем подъездного пути.

В связи с вводом в действие главы 65 ППГ, где прописывается обязанность лица, оформляющего перевозочные документы на подачу вагона под погрузку, прописывать номер ГУ-12, а также прописать и ответственность Перевозчика за своевременное исполнение согласованной заявки ГУ-12.

Взаимодействие перевозчика и оператора при осуществлении перевозочного процесса с использованием частных вагонов, контейнеров должны регламентироваться договорами (договором), которые заключаются между ними в соответствии с законодательством РК

Проблемные вопросы, связанные с несовершенством нормативной правовой базы (2)

Существующая проблема	Предлагаемые решения
<p>На сегодняшний день на законодательном уровне не решены следующие основные проблемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - не определены задачи и функции Национального перевозчика в условиях развития конкуренции на рынке грузовых перевозок; - отсутствует технология взаимодействия Национального оператора МЖС и перевозчиков в условиях работы нескольких перевозчиков; - не отражается прозрачность по принятию решения о предоставлении допуска к МЖС альтернативным перевозчикам; - отсутствует технология работы подъездных путей в условиях работы нескольких перевозчиков; - Отсутствует понятие инфраструктура Перевозчика при существовании нескольких перевозчиков. - не прописаны вопросы методологии формирования соответствующих тарифов на МЖС 	<p>Проведение глубокого изучения и анализа действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта с привлечением специалистов научно-исследовательских организаций, участников перевозочного процесса, государственных органов и общественных заинтересованных объединений, с учетом проводимых реформ в сфере железнодорожного транспорта и инновационных мировых тенденций, действующих международных и региональных правовых документов и технических норм.</p> <p>Подготовка конструктивных предложений по внесению соответствующих изменений и дополнений в НПА, нормативную и договорно-правовую и другую документацию, регламентирующую железнодорожные перевозки в Казахстане</p>
<p>Совместно с НПП РК «Атамекен» проводится работа по оптимизации (снижению) административных барьеров и налоговой нагрузки, расширению конкуренции в транспортной отрасли и улучшению показателей эффективности логистики</p>	<p>Подготовить соответствующие предложения по внесению изменений (дополнений) в соответствующие положения Налогового кодекса</p>
<p>Продолжение реализации «Пилотного проекта» по организации грузовых перевозок с участием частных перевозчиков</p>	<p>В целях ускорения применения на практике принятых решений и конструктивного взаимодействия, в случаях подготовки решений по внесению изменений и дополнений в законодательство РК, затрагивающих интересы потребителей услуг и партнеров железной дороги, своевременно информировать представителей бизнеса</p>

Проблемные вопросы взаимодействия УПП

Основные проблемы

Сегодня в РК работает официально три грузовых перевозчика, зарегистрированных в ОСЖД, однако ни в одном нормативном документе нет норм взаимодействия потенциальных клиентов с ними.

Организация перевозок множеством перевозчиков предполагает:

- развитие конкуренции
- развитие собственной инфраструктуры
- перевозку груза в своих вагонах и своими локомотивами
- равный доступ к государственной инфраструктуре всех перевозчиков

Комментарии

Условия организации перевозок этими перевозчиками:

Где и на каких условиях можно заключить договор перевозок?

Где находится их терминал и как можно завести груз под погрузку в их вагоны и т.д.?

Этого не произошло, так как владелец груза не может к ним обратиться (полностью отсутствует система взаимодействия), отсутствуют преysкуранты тарифов новых перевозчиков и т.д.;

Но она нормативно отсутствует, вообще она должна быть у них или нет?

Но, как видно из практики, количество локомотивов не прибавилось, как были брошенные поезда из-за нехватки локомотивов, так и остались

Однако, законодательно не прописаны равные условия приобретения ниток графика, сегодня это тайна за семью печатями, даже невозможно сравнить выиграла грузовладельцы от перевозок своими перевозчиками, или нет, соблюдается скоростной режим купленных ниток графика, или нет, весь маршрут перевозки обеспечивается своим локомотивом, или нет и т.д.

Проблемы промышленной логистики

Сокращение простоя вагонов, в том числе, за счет:

- рациональной эксплуатации транспортных средств и подъемных механизмов при минимальных затратах на транспортирование;
- развития технической базы и механизации всех трудоемких транспортных процессов;
- формирования целенаправленной кадровой политики в области промышленного транспорта;
- пересмотра устаревшей и формирования современной нормативной правовой и нормативно-технической базы;
- привлечения научно-исследовательских институтов для разработки и внедрения на промышленном транспорте новых типов подвижного состава, погрузочно-разгрузочной техники и передовых технологий;
- применения экономических мер, стимулирующих инвестиции в подвижной состав и развитие инфраструктуры промышленного транспорта;
- разработки единых графиков выполнения операций с вагонами и составами на станциях и подъездных путях промышленного транспорта

К вопросу регулирования деятельности частных перевозчиков на железной дороге Республики Казахстан:

Особую остроту и актуальность приобретает, в связи с деятельностью на рынке транспортных услуг «частных перевозчиков», отсутствие необходимых нормативных правовых документов, что вызывает противоречия и создаёт напряжённую ситуацию между субъектами транспортного рынка.

Предварительный анализ изменений, проведенных в ходе реформирования железнодорожного транспорта Казахстана показывает, что реализованные институциональные преобразования в целом принесли положительные результаты для железнодорожной отрасли и создали условия для функционирования частных перевозчиков в том числе:

- ▣ сформирован конкурентный сегмент рынка оперирования грузовых вагонов и их предоставления под перевозку, при котором грузоотправители выбирают условия по предоставлению подвижного состава для перевозки грузов и иных услуг, оказываемых операторами;*
- ▣ привлекаются инвестиции в обновление парка грузовых вагонов и локомотивов, а также в развитие инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта;*
- ▣ ускорены темпы обновления и развития инфраструктуры МЖС;*
- ▣ повышается качество услуг, оказываемых участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок.*

Вместе с тем, с изменением модели взаимоотношений между участниками грузовых перевозок, связанных с появлением частных перевозчиков на железнодорожном транспорте, возникли новые задачи, связанные с совершенствованием государственного регулирования рынка грузовых железнодорожных перевозок, повышением эффективности использования основных производственных фондов транспортного комплекса, совершенствованием качества оказываемых услуг, направленных на клиентоориентированность участников рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также формированием эффективных долгосрочных механизмов обновления и развития инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта.

Одним из основных вопросов на протяжении нескольких лет остается вопрос «законодательного (правового) регулирования взаимоотношений между субъектами рынка» грузовых перевозок, то есть государственного регулирования и прогнозирования, четко сформулированной и понятной политики в этой области.

Участие членов исследовательской группы в Рабочей группе МИИР РК по совершенствованию взаимодействия УПП и НПБ с появлением новых субъектов на рынке железнодорожных перевозок

1. 13 августа т.г. приняли участие в обсуждении Сравнительной таблицы предлагаемых поправок в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 23 июля 2004 года №288-І «Об утверждении Перечня операций, входящих в услуги магистральной железнодорожной сети»
2. На следующем заседании запланировано рассмотрение сравнительной таблицы по внесению дополнений и изменений в Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом в Республике Казахстан, утвержденные Приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года №612, зарегистрированный в Министерстве юстиции Республики Казахстан 2 августа 2019 года №19188

В Заключительном отчете планируется отразить мнение (позицию) членов Рабочей группы по названным и другим нормативным правовым документам

Предварительное резюме

1. Накопившиеся проблемы организации железнодорожных перевозок грузов носят глубокий системный характер и в этой связи они должны решаться на основе комплексного подхода, при этом любые ситуационные решения в данном случае не дают желаемого результата
2. Проведенный анализ позволил выявить наиболее узкие места транспортно-логистического комплексн РК, к ним, в частности, относится несовершенство нормативно правовой базы организации железнодорожных перевозок грузов
3. В рамках проводимого исследования формируется набор бизнес кейсов, которые показывают пробелы в нормативно правовой базе организации железнодорожных перевозок грузов, планируется продолжить эту работу и на выходе сформировать конкретные рекомендации по внесению изменений в соответствующие нормативно правовые акты
4. Основным аргументом в защиту развития частных перевозчиков на железнодорожном транспорте РК является решение проблемы дефицита локомотивной тяги и обеспечение качественного обслуживания крупных грузовладельцев; при выборе модели развития железнодорожных частных перевозчиков в РК предлагается взять за основу европейскую модель, при этом очень важно сформировать адекватную регуляторную базу; в рамках проводимого исследования будут разработаны конкретные рекомендации по внесению изменений в НПА, регулирующих деятельность частных железнодорожных перевозчиков в РК
5. Другими резервам повышения эффективности и улучшения качества железнодорожных перевозок грузов являются внедрение инновационных логистических технологий, развитие логистического аутсорсинга, цифровизация, гармонизированное развитие транспортной инфраструктуры КТЖ и промышленных предприятий, повышение уровня компенсации специалистов в области организации железнодорожных перевозок грузов, совершенствование программ профессионального обучения, совершенствование методов государственного регулирования, развитие транспортной науки и ее активная вовлечённость в решение накопившихся проблемных вопросов; системная взаимосвязанная реализация данных резервов позволит обеспечить синергетический эффект в плане улучшения показателей качества и эффективности перевозочного процесса на железнодорожном транспорте Казахстана; в этой связи в рамках проводимого исследования планируется разработать набор конкретных рекомендаций касательно совершенствования основных подсистем управления железнодорожными перевозками грузов в Республике Казахстан
6. Хочется особо отметить возросший интерес к профессиональному обучению, в этой области, как и в других изучаемых направлениях, нами будут разработаны конкретные практические рекомендации, в частности, по совершенствованию системы профессионального обучения в области организации железнодорожных перевозок грузов
7. Таким образом в оставшиеся месяцы проекта предполагается сконцентрироваться на разработке набора практических рекомендаций и их активном обсуждении

План дальнейшей работы по проекту

1. Разработка алгоритма комплексного транспортно-логистического обслуживания, основанного на принципе «одного окна»
2. Выводы по улучшению результатов производственной деятельности УПП, эффективному взаимодействию и четкому распределению ответственности между ними
3. Рекомендации по улучшению результатов производственной деятельности участников перевозочного процесса. Рекомендации по развитию конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта
4. Подготовка итогового отчета
5. Подготовка статьи в отраслевой профессиональный журнал
6. Организация и проведение Круглого стола по итогам исследования
7. Доработка итогового отчета с учетом предложений экспертов и участников Круглого стола и передача его заказчику



Спасибо за внимание!

ТОО "НИИ ТК"
Алматы 050057
Абая 76/109
+7 (727) 355 77 00
niitk@niitk.kz