



Описание целей и ожидаемых результатов проектов, заявленных на целевое финансирование КФ «KAZLOGISTICS» в 2021 г.

Оглавление:

| | |
|--|----|
| 1. Исследование внедрения электронного билетирования на городских и пригородных маршрутах пассажирского автотранспорта Казахстана: нормативная база, результаты, опыт внедрения, влияние на качество перевозок, рекомендации по внедрению и использованию систем электронного билетирования..... | 2 |
| 2. Исследование международных пассажирских перевозок автотранспортом в Казахстане..... | 3 |
| 3. Научно-техническое обоснование повышения осевых нагрузок тележек 18-9966 (ЗК-1) до 25 тс для увеличения грузооборота | 4 |
| 4. Устройство для оптимизации эколого-экономической эффективности ДВС железнодорожных транспортных средств..... | 5 |
| 5. Снижение токсичности выхлопных газов и место в логистике автотранспорта, загрязняющего окружающую среду..... | 6 |
| 6. Разработка модели единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь..... | 7 |
| 7. Исследование возможности применения европейских стандартов по проектированию и строительству железнодорожных путей с узкой колеей 1435 мм..... | 8 |
| 8. Разработка методики прогнозирования физического износа и определение допустимого (нормативного) уровня физического износа основных средств филиалов АО НК «ҚТЖ» | 9 |
| 9. Исследование возможности применения метода микротоннеливания при прокладке инженерных коммуникаций под железнодорожными путями с диаметром 300 мм и более | 9 |
| 10. Анализ гармонизированного развития нормативной правовой и договорной базы организации грузовых железнодорожных перевозок в целях эффективного взаимодействия и четкого распределения ответственности между участниками перевозочного процесса | 10 |
| 11. Разработка методологии развития системы управления безопасностью на подъездных путях | 11 |
| 12. Развитие межд. мультимодальных перевозок грузов в условиях ограничений, связанных с пандемией COVID-19 | 12 |
| 13. Исследование и внедрение технологии профайлинга в систему авиационной безопасности в Республике Казахстан..... | 13 |
| 14. Совершенствование организации управления аэропортами РК на конкурентном рынке транспортных услуг | 14 |
| 15. Разработка стратегии обеспечения и развития высококвалифицированного кадрового потенциала авиационной отрасли Республики Казахстан | 15 |
| 16. Методические указания по калькулированию железнодорожных грузовых перевозок | 16 |
| 17. Реализация комплекса научно-методологических и прикладных разработок по внедрению современных логистических технологий (логистического аутсорсинга, 3/4 PL провайдера, ЦУП 24/7, создания логистических IT-платформ и других), включая совершенствование программ обучения, организацию семинаров и пилотных проектов..... | 17 |
| 18. Анализ и разработка "Концепции интегрированной онлайн-платформы для мультимодальных перевозок "E-cargo" | 18 |
| 19. Исследование барьеров цифровой трансформации транспорта и логистики в условиях Индустрии 4.0 | 19 |
| 20. Разработка концептуальных основ и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания АО НК «ҚТЖ»..... | 20 |

1. Исследование внедрения электронного билетирования на городских и пригородных маршрутах пассажирского автотранспорта Казахстана: нормативная база, результаты, опыт внедрения, влияние на качество перевозок, рекомендации по внедрению и использованию систем электронного билетирования

1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):

Внедрение электронного билетирования (далее ЭБ) на городских и пригородных маршрутах пассажирского автотранспорта Казахстана обеспечивает прозрачность доходов и расходов перевозчиков, что в свою очередь способствует организации безопасности дорожного движения и улучшению качества обслуживания пассажиров за счёт производства финансирования в полном от потребности объёме за счёт субсидирования убытков предприятий на социально значимых автобусных маршрутах из бюджета местных исполнительных органов. Вместе с тем, из за отсутствия методического руководства и координации действий МИО центральным уполномоченным органом, из за практического отсутствия нормативных актов, регулирующих деятельность операторов ЭБ, реализация внедрения новых технологий в каждом городе или области страны происходит не единообразно. Это обстоятельство вызывает недовольство автопарков и сопротивление внедрению технологий при отсутствии субсидирования убытков из за дополнительной нагрузки на себестоимость перевозок до 10% и более. Кроме того в ряде регионов (в частности в Караганде) наблюдается необоснованно долгое время внедрения ЭБ.

В настоящее время крайне важно исследовать практику внедрения ЭБ по всем регионам страны для обобщения опыта, разработки стандартных (типовых) НПА, регулирующих взаимоотношения бизнеса, МИО и операторов, с подготовкой рекомендаций для дальнейшего распространения инновационных технологий при организации пассажирских автобусных перевозок.

2. Использование и применение результатов проекта:

Результаты исследовательской работы будут использованы:

- 1) Бизнес-средой (автоперевозчиками, региональными ассоциациями, операторами ЭБ);
- 2) Государственными органами центральными и МИО) – разработка положений по внесению изменений и дополнений в законодательные и НПА, регулирующие деятельность пассажирского автотранспорта.

3. Цель и задачи:

Цель: Анализ опыта внедрения ЭБ в регионах для обеспечения прозрачности доходов и расходов перевозчиков и разработка рекомендаций.

Задача 1: Анализ ситуации по внедрению ЭБ в регионах в условиях практического отсутствия соответствующих нормативных актов, отсутствия методического руководства и координации действий МИО центральным уполномоченным органом.

Задача 2: Анализ организации внедрения ЭБ и выявление проблем;

Задача 3: Разработка рекомендаций государственным органам и перевозчикам по внедрению ЭБ.

4. Результаты проекта:

1. Результаты анализа:

- описание положительного опыта электронного билетирования, обеспечения прозрачности доходов, обязательного субсидирования (с использованием блок-схем);
- анализ статистических показателей работы пассажирского автотранспорта;
- анализ изменения (ретроспективный) качественных показателей работы пассажирского автотранспорта;
- опрос участников отраслей (трудности, проблемы);
- международный опыт (лучшие практики);
- вызовы и возможности развития, оценка рисков;
- обоснование рекомендаций по созданию необходимых условий;
- карты (блок-схемы) проблем;
- предметные выводы и рекомендации.

2. Разработка предложений по внедрению ЭБ:

- разработка предложений по решению проблем внедрения ЭБ на городских и пригородных пассажирских перевозках (карта предложений на основе блок-схем);
- разработка предложений по решению проблем в области государственного управления в части методического руководства и координации действий МИО (карта предложений на основе блок-схем).

3. Разработка рекомендаций:

Разработка рекомендаций для бизнес-среды и государственных органов и внесение изменений в законодательные и НПА по:

- поддержке и распространению ЭБ;
- обеспечения прозрачности доходов;
- обязательного субсидирования.

4. Обсуждение результатов исследования на круглом столе.

5. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале.

2. Исследование международных пассажирских перевозок автотранспортом в Казахстане

1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):

В настоящее время Казахстан осуществляет международные перевозки пассажирским автомобильным транспортом со странами Азии и Европы. Основная часть пассажиропотока приходится на Российскую Федерацию, Узбекистан, Кыргызстан и КНР.

В сравнении с другими видами перевозок международные автоперевозки характеризуются особенностями организации и выполнения перевозок. Они вызываются необходимостью согласования маршрутов перевозок и расписания движения компетентными органами РК с контрагентами других стран.

При осуществлении этих перевозок наблюдаются проблемы, связанные с износом подвижного состава, безопасностью и качеством перевозок пассажиров, в период пандемии коронавируса прекращением перевозок в регулярном сообщении и распространением нелегальных перевозок.

По данному виду сообщения отсутствует анализ состояния международных пассажирских автоперевозок, отсутствуют исследования по выявлению проблем, центральным уполномоченным органом не разработаны методические указания бизнес-среде по эффективной организации перевозочного процесса.

В условиях развития РК и повышения уровня жизни населения страны необходимо проведение исследования в данном направлении с целью обеспечения безопасности перевозок и повышения качества обслуживания населения.

2. Использование и применение результатов проекта:

Результаты исследовательской работы будут использованы:

- 1) Бизнес-средой (автоперевозчиками, региональными ассоциациями);
- 2) Центральным государственным органом – разработка положений по внесению изменений и дополнений в законодательные и НПА, регулирующие деятельность международного пассажирского автотранспорта.

3. Цель и задачи:

Цель: Выявление проблем международных пассажирских автомобильных перевозок, разработка предложений по их решению, разработка рекомендаций уполномоченному органу и бизнес-среде.

Задача 1: Анализ состояния международных пассажирских автомобильных перевозок и выявление проблем по ним.

Задача 2: Разработка предложений по решению проблем международных перевозок по вопросам износа парка, нелегальных перевозок, обеспеченности населения перевозками, обеспечения качества и безопасности перевозок.

Задача 3: Разработка рекомендаций государственным органам и перевозчикам по повышению уровня осуществления международных пассажирских автоперевозок.

4. Результаты проекта:

1. Результаты анализа:

- описание организации международных пассажирских автомобильных перевозок в РК и его состояния на современном этапе (с использованием блок-схем);
- анализ изменения (ретроспективный) качественных показателей работы пассажирского автотранспорта в международном сообщении;
- опрос участников отраслей (трудности, проблемы);
- международный опыт (лучшие практики);
- вызовы и возможности развития, оценка рисков;
- обоснование рекомендаций по созданию необходимых условий;
- карты (блок-схемы) проблем;
- предметные выводы и рекомендации.

2. Разработка предложений по совершенствованию международных пассажирских автомобильных перевозок:

разработка предложений по решению проблем международных перевозок в области государственного управления (карта предложений на основе блок-схем).

3. Разработка рекомендаций для бизнес-среды и центрального государственного органа и внесение изменений в законодательные и нормативные правовые акты по:

- обеспечению обновления и снижению уровня износа парка подвижного состава;
- искоренению нелегальных перевозок;
- обеспечение безопасности и качества обслуживания пассажиров.

3. Научно-техническое обоснование повышения осевых нагрузок тележек 18-9966 (ЗК-1) до 25 тс для увеличения грузооборота

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность) |
| <p>Одним из приоритетных направлений развития железнодорожной отрасли является — повышение грузооборота за счет увеличения провозной способности линий, что достигается увеличением осевой нагрузки, либо увеличение количества вагонов в составе поезда.</p> <p>В Казахстане существует ограничение осевой нагрузки 23,5 тс с 1988 года, однако в ряде стран осевая нагрузка гораздо выше, например, в Северной Америке массово используют вагоны с осевой нагрузкой 32,5 тс, в Австралии и ЮАР, где климатические условия мягче, чем в нашей стране, этот показатель составляет 36 тс, в Бразилии ведут работы по достижению осевой нагрузки 37,5 тс, а в соседней России 27 тс.</p> <p>В Казахстане эксплуатируются грузовые вагоны модели 12-9920 и 12-9941 с тележками 18-9966 (ЗК-1), у которых технико-экономические показатели по предварительным расчетам не ниже, чем у современных тележек с повышенными осевыми нагрузками.</p> <p>Выполнение научно-технической работы по исследованию повышения осевой нагрузки у тележек вызвана необходимостью решения задач по увеличению грузооборота, так как при дефиците грузовых вагонов увеличение количества представляется невозможным.</p> <p>В этой связи актуальным является провести научное исследование по увеличению осевых нагрузок в Республике Казахстан, которая может стать основой для развития увеличения грузооборота.</p> |
| 2. Использование и применение результатов проекта |
| <p>В научной работе будет отражен анализ развития повышения осевых нагрузок в мире; ключевые показатели теоретического обоснование повышения осевых нагрузок по установлению целей и задач; научное обоснование об увеличении осевых нагрузок у грузовых вагонов модели 12-9920 и 12-9941 с тележками 18-9966 (ЗК-1).</p> <p>Для реализации в АО «НК «ҚТЖ» будет предложен комплекс мер для обоснования увеличения осевой нагрузки в Казахстане.</p> |
| 3. Цель и задачи |
| <p><i>Цель:</i> На основании проведенного анализа повышения осевых нагрузок провести «Научно-техническое исследование по обоснованию увеличения осевых нагрузок у грузовых вагонов модели 12-9920 и 12-9941 с тележками 18-9966 (ЗК-1)».</p> <p>Для выполнения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:</p> <p><i>Задача 1:</i> Изучение зарубежного опыта в области повышения осевых нагрузок.</p> <p><i>Задача 2:</i> Путем проведения сравнительно анализа технических характеристик вагонов и путей определить основные показатели влияющие на безопасность движения поездов с учетом повышения осевых нагрузок.</p> <p><i>Задача 3:</i> Научно-техническое обоснование о целесообразности повышения осевых нагрузок у грузовых вагонов модели 12-9920 и 12-9941 с тележками 18-9966 (ЗК-1).</p> |
| 4. Результаты проекта |
| <ol style="list-style-type: none">1. Анализ мирового опыта по повышению осевых нагрузок железных дорог.2. Научно-техническое исследование по обоснованию увеличения осевых нагрузок у грузовых вагонов модели 12-9920 и 12-9941 с тележками 18-9966 (ЗК-1).3. Промежуточный и итоговый отчет по теме проекта.4. Конференция (круглый стол) в режиме онлайн/офлайн (в зависимости от положения пандемии в стране на момент проведения).5. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном или научном журнале.6. Экспертное заключение независимого эксперта. |

4. Устройство для оптимизации эколого-экономической эффективности ДВС железнодорожных транспортных средств

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность) |
| Известно, в двигателях внутреннего сгорания в полезную (механическую) работу превращается лишь 30-40 % химической энергии топлива, поступающего в камеру сгорания, значительная доля уносится в виде теплоты с отработавшими газами, имеется неполное сгорание топлива и т.п., поэтому целенаправленное управление процессами сгорания топлива с целью повышения эффективности его теплоотдачи является актуальной задачей транспортной отрасли. Одним из эффективных путей интенсификации процессов сгорания углеводородного топлива является воздействие электромагнитных полей на бензин или дизельное топливо перед его подачей в камеру сгорания. Особенность способа заключается в воздействии на углеводородное топливо однородным продольным магнитным полем, полученным системой соосных кольцевых постоянных магнитов, с помощью устройства, устанавливаемого на топливопровод. Разработанная конструкция устройства обеспечивает воспроизводимость условий магнитной обработки топлива вне зависимости от размеров топливопроводящей системы двигателей внутреннего сгорания. |
| 2. Использование и применение результатов проекта |
| Результаты проекта могут быть использованы для оптимизации эколого-экономической эффективности ДВС при эксплуатации грузовых, пассажирских, маневровых и промышленных тепловозов, а также дизель-рефрижераторного подвижного состава и путевой техники. |
| 3. Цель и задачи |
| Снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных железнодорожных транспортных средств, достичь экономии топлива и улучшение эксплуатационных характеристик двигателей внутреннего сгорания. |
| 4. Результаты проекта |
| Количественная оценка выбросов вредных веществ в атмосферу от грузовых, пассажирских, маневровых и промышленных тепловозов производится при проведении расчетов годовых выбросов загрязняющих веществ от передвижных железнодорожных транспортных средств, при заполнении плановых форм по разделу «Охрана атмосферного воздуха», осуществлении государственного учета этих выбросов и разработке мероприятий по их снижению. По результатам научного исследования (Инновационный патент на изобретение РК №28595 от 17.06.2014 «Способ обработки углеводородного топлива и устройства для его осуществления») получен технический результат, который заключается в обеспечении воспроизводимости условий магнитной обработки топлива вне зависимости от размеров топливопроводящей системы двигателей внутреннего сгорания и других теплоэнергетических установок. Результаты предварительных лабораторных исследований разработанных устройств позволяют утверждать, что способ магнитной обработки углеводородного топлива значительно снижает токсичность – выбросов загрязняющих веществ от двигателей внутреннего сгорания передвижных железнодорожных транспортных средств. |

5. Снижение токсичности выхлопных газов и место в логистике автотранспорта, загрязняющего окружающую среду

| |
|---|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| <p>Известно, в двигателях внутреннего сгорания в полезную (механическую) работу превращается лишь 30-40 % химической энергии топлива, поступающего в камеру сгорания, значительная доля уносится в виде теплоты с отработавшими газами, имеется неполное сгорание топлива и т.п., поэтому целенаправленное управление процессами сгорания топлива с целью повышения эффективности его теплоотдачи является актуальной задачей транспортной отрасли. Одним из эффективных путей интенсификации процессов сгорания углеводородного топлива является воздействие электромагнитных полей на бензин или дизельное топливо перед его подачей в камеру сгорания. Особенность способа заключается в воздействии на углеводородное топливо однородным продольным магнитным полем, полученным системой соосных кольцевых постоянных магнитов, с помощью устройства, устанавливаемого на топливопровод. Разработанная конструкция устройства обеспечивает воспроизводимость условий магнитной обработки топлива вне зависимости от размеров топливопроводящей системы двигателей внутреннего сгорания. Экологическое законодательство ужестачивается по всему миру, что указывает на актуальность проблемы у автотранспортных компаний, как в городе так и при пересечении границ, в вопросах стоит кто завтра останется в логистике.</p> |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| <p>Результаты проекта будут использованы при техническом обслуживании автотранспорта. Предлагаемое магнитное устройство может устанавливаться на бензиновых и дизельных двигателях всех автотранспортных средств, в том числе автомобиля, мотоциклах, мотоблоках, тракторах, грузоподъемниках, мотогенераторах и т.д.</p> |
| 3. Цель и задачи: |
| <p>Снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных автотранспортных средств, достичь экономии топлива и улучшение эксплуатационных характеристик двигателей внутреннего сгорания. Экологически чистый транспорт в логистике Казахстана.</p> |
| 4. Результаты проекта: |
| <p>Текущая ситуация: Экостандарты растут. Скоро в Европе ожидается запрет на въезд в жилые зоны машин с дизельным двигателем, кроме машин стандарта ЕВРО 6+. В Алматы помимо штрафа в будущем году предусмотрен запрет на эксплуатацию автотранспорта превышающего стандарты ЕВРО5. Техосмотр также не пройти с плохим выхлопом.</p> <p>В США существуют специализированные станции экосервиса, однако они ограничиваются сменой катализатора. Но сегодня эта мера часто не дает, а то и совсем не может дать результаты. Как пример, прошлогодняя история с компанией Фольксваген. Им пришлось отозвать машин на сумму сорок восемь миллиардов долларов. Новые авто, с новым катализатором не проходят по стандартам ЕВРО5. Также они выплатили три с половиной миллиарда Евро штрафа за подлог документов по токсичности.</p> <p>По результатам научного исследования (Инновационный патент на изобретение РК №28595 от 17.06.2014 «Способ обработки углеводородного топлива и устройства для его осуществления») получен технический результат, который заключается в обеспечении воспроизводимости условий магнитной обработки топлива вне зависимости от размеров топливопроводящей системы двигателей внутреннего сгорания и других теплоэнергетических установок.</p> <p>Результаты предварительных лабораторных исследований разработанных устройств позволяют утверждать, что способ магнитной обработки углеводородного топлива токсичность выхлопа, даже если машине придется проходить проверку на стандарты ЕВРО6.</p> |

6. Разработка модели единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь

| |
|---|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):</p> <p>Станция Достык и Алтынколь являются пограничными перегрузочными станциями и выполняет полный комплекс операций по приему и отправлению поездов, следующих через государственную границу, перегрузке из вагона в вагон в связи со сменой ширины колеи, перестановке грузовых и пассажирских вагонов с тележек одной колеи на тележки другой колеи, формированию и расформированию составов, отправляемых на сеть и прибывающих с сети дорог РК и других стран. Пропускные способности данных станций возрастают с каждым годом, несмотря на влияние пандемии и ужесточение принимаемых мер со стороны контролирующих государственных органов, объем перевозок между РК и КНР за семь месяцев 2020 года выполнен на уровне 12,1 млн тонн. Рост составил 30% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, при этом объем передачи грузов из РК в КНР составил свыше 8 млн. тонн и увеличился на 41% от уровня прошлого года.</p> <p>В этой связи, на сегодняшний день стоит вопрос по разработке мероприятий для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь, с учетом интересов всех субъектов транспортно-логистической деятельности.</p> |
| <p>2. Использование и применение результатов проекта:</p> <p>Проект относится к прикладным исследованиям и является начальным исследовательским этапом по разработке единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь. При получении положительных результатов от реализации Проекта, в дальнейшем возможно его полная коммерциализация с внедрением в производство.</p> <p>Ожидаемый эффект от создания единой цифровой платформы:</p> <ul style="list-style-type: none">- обеспечение эффективного взаимодействия всех субъектов транспортно-логистической деятельности;- сокращение излишней бюрократизации;- обеспечение оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь. |
| <p>3. Цель и задачи:</p> <p>Основной целью является создания модели единой цифровой платформы оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь.</p> <p>Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- провести анализ процессов и функций, исполняемых субъектами транспортно-логистической деятельности;- разработка модели единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь;- разработка рекомендаций по внедрению единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь. |
| <p>4. Результаты проекта:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Аналитические результаты:<ul style="list-style-type: none">- о текущей ситуации с поставкой вагонов на пограничные перегрузочные станции и возвратом китайских вагонов;- статистический анализ деятельности пограничных перегрузочных станций;- анализ поставки вагонов субъектами транспортно-логистической деятельности (выявление трудностей и проблем в работе);- предметные выводы (трудности, проблемы).2. Модель единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь.3. Разработка рекомендаций по разработке и внедрению единой цифровой платформы для оперативного обеспечения вагонами перегрузочных станций Достык и Алтынколь.4. Протокол круглого стола.5. Статья, опубликованная в отечественном или зарубежном журнале, рекомендованном КОКСОН МОН РК. |

7. Исследование возможности применения европейских стандартов по проектированию и строительству железнодорожных путей с узкой колеей 1435 мм

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| Железнодорожные пути Китайской Народной Республики эксплуатируются по нормам, установленным для колеи 1435 мм, в целях обеспечения перевозочного процесса на приграничных станциях Достык и Алтынколь имеются железнодорожные магистральные, станционные пути с узкой колеей 1435 мм. Вместе с тем, отсутствуют строительные нормы и строительные правила на проектирование и строительство железнодорожных путей узкой колеи |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| Результаты работы будут применены для актуализации норм и правил проектирования и строительства железнодорожных путей с узкой колеей 1435 мм |
| 3. Цель и задачи: |
| Приведение в соответствие нормативно правовой базы в области архитектуры и градостроительства при проектировании и строительстве железнодорожных путей с узкой колеей 1435 мм |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Аналитические результаты: - о текущей ситуации по проектированию и строительству железнодорожных подъездных путей с узкой колеей 1435 мм по сети железных дорог Республики Казахстан - о имеющемся международном опыте применения нормативов проектирования и строительства железнодорожных подъездных путей с узкой колеей 1435 мм примеры КНР, Белоруссии и Европейских стран. 2. Предложения по улучшению: - нормативно правовой базы Республики Казахстан для проектирования и строительства железнодорожных подъездных путей с узкой колеей 1435 мм 3. Разработка методики, правил, предложений, рекомендаций и др. - разработка предложений по применению и порядку ввода требуемых норм в порядке предусмотренном действующим законодательством 4. Рекомендации - государственным органам рассмотреть область применения железнодорожных путей с колеей 1435 мм, регламентировать на законодательном уровне терминологию связанную с колеей 1435 мм, утвердить новые строительные нормы и правила или внести дополнения в существующие подзаконные акты, нормативно правовые акты по проектированию и строительству железнодорожных путей с колеей 1435 мм |

8. Разработка методики прогнозирования физического износа и определение допустимого (нормативного) уровня физического износа основных средств филиалов АО НК «ҚТЖ»

| |
|---|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| методика необходима для: - определения допустимого (нормативного) уровня физического износа основных средств; - прогнозирования физического износа основных средств. |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| для планирования расходов на снижение уровня физического износа основных средств. |
| 3. Цель и задачи: |
| Достичь снижения износа основных средств филиалов акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы». |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Аналитические результаты: - опрос участников отрасли (трудности, проблемы, пути их решения) - о международном опыте (лучшие практики) - предметные выводы (трудности, проблемы) 2. Предложения по улучшению: 3. Разработка методики, правил, предложений, рекомендаций и др. 4. Рекомендации |

9. Исследование возможности применения метода микротоннелирования при прокладке инженерных коммуникаций под железнодорожными путями с диаметром 300 мм и более

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| Анализ необходим для: - для обеспечения безопасности движения поездов, исключения случаев, которые прямо или косвенно могут влиять на бесперебойное функционирование железнодорожного транспорта, предлагается нормативно закрепить требование по проектированию и выполнению монтажных работ по пересечению земляного полотна под железными дорогами инженерными коммуникациями с диаметром свыше 300 мм с применением метода микротоннелирования; |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| Прохождение инженерных коммуникаций методом микротоннелирования имеет ряд преимуществ, такие как контроль плотности земляного полотна на всей продолжительности монтажных работ, выполнение ремонтных работ при текущем содержании инженерных коммуникаций, а также отсутствие отрицательных воздействий вибрации, деформации и других амплитудных воздействий как на земляное полотно под железнодорожными путями, так и на защитный кожух и сами коммуникации. |
| 3. Цель и задачи: |
| Для обеспечения безопасности движения поездов, исключения случаев, которые прямо или косвенно могут влиять на бесперебойное функционирование железнодорожного транспорта. |

10. Анализ гармонизированного развития нормативной правовой и договорной базы организации грузовых железнодорожных перевозок в целях эффективного взаимодействия и четкого распределения ответственности между участниками перевозочного процесса

| |
|---|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта:</p> <p>В результате продолжающегося реформирования железнодорожного транспорта появляются новые участники перевозочного процесса (УПП), что в определенной степени усложняет организацию перевозок грузов. При этом логистический оператор (экспедитор), обладающий определенными знаниями, технологиями и имеющий договорные отношения со всеми участниками, может выполнять объединяющую и координирующую роль организации грузовых железнодорожных перевозок. Вместе с тем, законодательное регулирование в Казахстане сегодня не учитывает всех аспектов логистической деятельности, направленной на организацию эффективного взаимодействия УПП по оказанию, в том числе, комплексных услуг по перевозке грузов различными видами транспорта, в смешанном сообщении и т.д. Правила смешанных перевозок, например, принятые сравнительно недавно, носят декларативный характер, применение всех международных экспедиторских документов и форм в них не предусмотрено; ни одним нормативно правовым документом не определен предел ответственности экспедитора. Проектом предусматривается анализ нормативной правовой и договорной базы в области гармонизированного развития и совершенствования транспортного законодательства в части организации взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса (грузовых железнодорожных перевозок) в Казахстане, и подготовка предложений по внесению изменений (дополнений) в действующие документы</p> |
| <p>2. Цель и задачи:</p> <p><i>Цель:</i> Совершенствование транспортного законодательства в целях устойчивого развития и эффективного функционирования транспортно-логистического комплекса Казахстана в части организации и выполнения эффективного взаимодействия участников грузовых железнодорожных перевозок и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса.</p> <p><i>Задачи:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Комплексная оценка эффективности организации взаимодействия УПП и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса (грузовых железнодорожных перевозок) в Казахстане, определенные действующими нормативными правовыми документами.2. Анализ бизнес-кейсов, связанных с организацией грузовых железнодорожных перевозок. Выявление в транспортном законодательстве «пробелов», отсутствия норм и соответствующих положений, регулирующих взаимодействие и границы ответственности участников грузовых железнодорожных перевозок.2. Изучение мирового опыта и соответствующих документов, принятых в формате ЕАЭС, ШОС, ЕЭК и ЭСКАТО ООН и других международных объединений, с целью интеграции в национальное законодательство положений, регламентирующих эффективное взаимодействие и четкое распределение ответственности между участниками перевозочного процесса.3. Выявление и анализ проблемных вопросов внедрения стратегии интеграции УПП и подготовка предложений по устранению выявленных в договорных документах несоответствий.4. Разработка алгоритма комплексного транспортно-логистического обслуживания, основанного на принципе «одного окна» |

11. Разработка методологии развития системы управления безопасностью на подъездных путях

1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):

Состояние безопасности движения на подъездных путях из года в год ухудшается. Большое количество ветевладельцев, не развитая культура безопасности владельцев и работников подъездных путей, несовершенный механизм контроля со стороны уполномоченного органа, оператора МЖС и перевозчиков создает неблагоприятную обстановку на подъездных путях, где ежегодно происходит до 20% случаев нарушения безопасности движения от их общего количества. Одним из путей улучшения показателей безопасности является применение системного подхода в решении этого вопроса путем внедрения интегрированной системы управления безопасностью на подъездных путях. Принятие единых стандартов безопасности для подъездных путей, разработанных на основе межгосударственных стандартов ГОСТ 33432-2015 – «Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта», ГОСТ 33433-2015 – «Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте», ГОСТ 33886-2016 – «Железнодорожный путь. Номенклатура показателей надежности и функциональной безопасности», позволит улучшить состояние безопасности движения на подъездных путях, а разработка методологии определения целевых показателей безопасности позволит уполномоченному органу и другим заинтересованным лицам оценить уровень безопасности отдельных взятых подъездных путей.

В связи с отсутствием нормативно-правовой базы по развитию СУБД на подъездных путях, рассмотрением уполномоченным органом вопроса о выдаче ветевладельцам сертификатов безопасности, данный проект является весьма актуальным.

2. Использование и применение результатов проекта:

Результаты проекта могут быть использованы ветевладельцами для разработки собственной системы управления безопасностью на подъездных путях; операторам МСЖ и перевозчикам позволить применить единые подходы при оценке уровня безопасности конкретного ветевладельца при заключении договора на услуги подъездных путей, уполномоченный орган может использовать результаты проекта при проведении контрольных мероприятий или аудита системы управления безопасностью движения на подъездных путях, в случае принятия такого решения.

3. Цель и задачи:

Цель проекта – разработка методологии и общих стандартов безопасности с целью внедрения системного подхода в управление безопасностью на подъездных путях.

Задача 1: Изучение зарубежного опыта в области обеспечения безопасности движения на подъездных путях и разработки соответствующих СУБД;

Задача 2: Анализ состояния безопасности движения на подъездных путях и определение проблемных вопросов в области управления безопасностью на подъездных путях, разработка методологии определения целевых показателей безопасности на подъездных путях;

Задача 3: Разработка стандартов безопасности, необходимых для развития системы управления безопасностью на подъездных путях, на основе межгосударственных стандартов.

12. Развитие межд. мультимодальных перевозок грузов в условиях ограничений, связанных с пандемией COVID-19

| |
|---|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):</p> <p>В 2020 году произошла чрезвычайная ситуация в мировом масштабе – «Пандемия COVID-19», в рамках которой каждому человеку, отрасли, бизнесу и т.д. пришлось адаптироваться к новым реалиям. В частности, автомобильные грузоперевозки, которые ранее были эффективны в части доставки груза в кратчайшие сроки, стали менее эффективны в данном разрезе, т.к. появились санитарные правила в каждой отдельной стране и при осуществлении транзита случались простои и нарушения сроков, указанных в договорах.</p> <p>В следствии чего, много грузов уходило на железную дорогу, в частности с такими странами, как Китай, который решил максимально снизить участие человеческого фактора. Как результат сложилась ситуация вынужденного перехода на смешанные мультимодальные перевозки.</p> <p>В данной работе мы хотим изучить опыт других стран, перевозчиков Казахстана, как решались данные вопросы по осуществлению перевозок, какие логистические схемы использовались. На основе этого анализа увидеть тенденции развития и возможности, которые стоят за этим.</p> <p>В данной работе планируется разработать предложения для транспортно-экспедиторских компаний в части организации данных перевозок, необходимых логистических процессов для максимальной эффективности и прозрачности при осуществлении международных мультимодальных перевозок грузов. А также предложения для государственных органов, в случае необходимости совершенствования правовой нормативной базы для поддержки мультимодальных перевозок.</p> |
| <p>3. Цель и задачи:</p> <p>Анализ всех существующих логистических систем, разработка рациональных схем перевозок, определение барьеров на пути развития мультимодальных перевозок и разработка предложений по их устранению, определение экономической эффективности существующих и потенциальных транспортных коридоров, разработка предложений по наиболее рациональным логистическим схемам перевозки грузов для транспортно-экспедиторских компаний.</p> |
| <p>4. Мероприятия проекта:</p> <p>Анализ опыта транспортных компаний Казахстана и других стран во время ЧП в 2020 году; Анализ перехода грузов н железнодорожный транспорт с автомобильного; Анализ существующих тарифов на автомобильном, железнодорожном и воздушном транспорте; Анализ существующих путей доставки грузов; Разработка новых рациональных схем доставки грузов; Разработка рекомендаций по имплементации логистических схем мультимодальными перевозками грузов</p> |

13. Исследование и внедрение технологии профайлинга в систему авиационной безопасности в Республике Казахстан

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| Казахстан является частью мировой авиатранспортной системы и участником Международного договора «Открытое небо», что ведет к увеличению пассажиропотока из разных стран мира, в том числе из потенциально опасных регионов мира с точки зрения террористических угроз. Технология авиационного профайлинга – это система специальных мероприятий по выявлению потенциально опасных пассажиров, включающая в себя специальные процедуры (метод наблюдения, экспресс-диагностика, психодиагностика, нейролингвистическое программирование, методы выявления лжи и т.д.) с учетом анализа внешности, поведения и психоэмоционального статуса пассажиров. Профайлинг носит оперативный характер: он реализуется за максимально короткий промежуток времени по причине постоянного движения пассажиропотоков в аэропортах. |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| В концепции будут отражены ключевые направления по формированию и установлению целей и задач в области подготовки специалистов служб авиационной безопасности авиапредприятий Республики Казахстан. Будут разработаны механизмы внедрения унифицированных практик технологии профайлинга по обучению и профессиональной переподготовке сотрудников служб авиационной безопасности, повышению эффективности, качества и навыков профессиональной деятельности, формированию системы ценностей и установок культуры безопасности на воздушном транспорте, что является важной составляющей общей концепции безопасности государства. |
| 3. Цель и задачи: |
| Цель: разработка и внедрения концепции технологии профайлинга в комплексную систему авиационной безопасности аэропортов Республики Казахстан по предотвращению актов незаконного вмешательства (АНВ), подготовка научно-педагогических кадров и специалистов на базе Академии Гражданской авиации. Для выполнения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи: 1. Анализ опыта применения технологий профайлинга в ведущих аэропортах мира. 2. Поиск современных технологических, инновационных решений и подходов к внедрению технологии профайлинга в комплексную систему авиационной безопасности страны. 3. Разработка учебного курса и комплекса обучающих методик, алгоритмов оценки благонадежности и профпригодности сотрудников служб авиационной безопасности. 4. Апробация и внедрение в АО «Международный аэропорт Костанай» в практику технологий профайлинга на основе многоуровневого учебного курса «Авиационный профайлинг» для обучения и переподготовки сотрудников служб авиационной безопасности при проведении предполётного досмотра. Акт внедрения. |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Результаты анализа: систематизация и адаптация современных методик профайлинга с учетом географического положения, политической, экономической и культурно – этнической особенностью Казахстана; анализ и оценка внутренних и внешних субъектов угроз для аэропортов Республики Казахстан; опрос участников отраслей (трудности, проблемы, предложения); заключение договоров/меморандумов с партнёрами о сотрудничестве, в том числе со специалистами в области профайлинга Комитета национальной безопасности РК. 2. Комплекс методик и алгоритмов оценки благонадежности и профпригодности, дидактических материалов, психологических, проверочных и обучающих тестовых заданий, ситуативных «кейсов», анкет-опросников для составления психологического портрета личности пассажира. 3. Статья, опубликованная в отраслевом или научном журнале. 4. Методические рекомендации по изучению учебного курса «Авиационный профайлинг». |

14. Совершенствование организации управления аэропортами РК на конкурентном рынке транспортных услуг

| |
|---|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| Состояние воздушного транспортного комплекса в Казахстане находится в зоне особого внимания отечественных и зарубежных экспертов, ими обозначены его основные недостатки. Среди них отмечаются вопросы неудовлетворительной организации международных авиаперевозок, устаревшие технологии на воздушном транспорте и низкий уровень сервиса авиатранспортных услуг. Проблема совершенствования организации управления аэропортами может рассматриваться как применительно к аэропортам, представляющим опорную сеть, так и другим аэропортам, имеющим региональное значение. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, а также повышение конкурентоспособности транспортной системы Республики Казахстан и увеличение её инвестиционного климата, путём развития в том числе аэропортовой сети (развитие аэропортов-хабов, внутриказахстанских узловых аэропортов и местных аэропортов). Наличие развитой и доступной авиационной инфраструктуры в Республике, повышает его туристский потенциал и инвестиционную привлекательность, а также служит инструментом повышения мобильности населения, являясь фактором повышения привлекательности жизни в Республике Казахстан |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| В концепции будут отражены ключевые направления по формированию и установлению целей и задач в области пассажирских и грузовых авиаперевозок, неавиационной деятельности. Будут разработаны механизмы внедрения передовых практик по управлению активами, повышению энергоэффективности, внедрению международных стандартов эксплуатационной безопасности и созданию клиентоориентированной среды |
| 3. Цель и задачи: |
| Цель: разработка концепции развития деятельности аэропортов для обеспечения растущих требований пассажиров и авиакомпаний к качеству обслуживания с учетом роста транзитного пассажиропотока, развития инфраструктуры Для выполнения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи: 1. Анализ современного состояния и проблем развития аэропортов Республики Казахстан; 2. Поиск современных технологических и логистических решений, инновационных подходов к развитию аэропортов 3. Разработка методологии развития аэропортовой деятельности Республики Казахстан на основе внедрения передовых и логистических технологий, управленческих решений, международных стандартов эксплуатационной и экологической безопасности 4. Апробация и внедрение методологии внедрения передовых технологий и управленческих решений на базе АО «Международный аэропорт Актөбе» (г. Актөбе). Акт внедрения. |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Результаты анализа: количественная и качественная оценка по показателям эффективности (соответствие требованиям пассажиров и грузовладельцев, качество обслуживания, транзитный потенциал, развитие инфраструктуры); аналитический обзор передовых решений развития аэропортов, в том числе в соответствии с международными требованиями ICAO, EASA, IATA; анализ и оценка внутренних и внешних субъектов угроз для аэропортов Республики Казахстан; опрос участников отраслей (трудности, проблемы, предложения). 2. Предложения по применению логистических решений, инновационных подходов к развитию аэропортов: компьютерные технологии и специализированное программное обеспечение, автоматизированные системы оформления и сопровождения багажа на основе RFID меток 3. Рекомендации по координированию деятельности аэропортов в соответствии с требованиями международных стандартов. 4. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале |

15. Разработка стратегии обеспечения и развития высококвалифицированного кадрового потенциала авиационной отрасли Республики Казахстан

| |
|---|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):</p> <p>Стабильное развитие, повышение безопасности и обороноспособности, рост благосостояния населения могут быть обеспечены лишь на базе создания инновационной экономики, основанной на научных достижениях и высокоэффективных технологиях. Вопрос кадрового обеспечения производства, в том числе и применительно к авиационной отрасли, несмотря на его актуальность, в последнее время освещается фрагментарно. Пока еще отсутствуют исследования, дающие комплексную оценку прошлой и существующей системы услуг по развитию персонала и предлагающие пути решения кадрового вопроса в авиационной отрасли в современных условиях. Это вызывает необходимость дальнейшего научного исследования в русле изучаемой проблематики в РК.</p> |
| <p>2. Использование и применение результатов проекта:</p> <p>Основная идея Проекта заключается в формировании и реализации Дорожной карты по разработке «Атласа новых профессий и компетенций, востребованных на рынке труда в сфере гражданской авиации» и профессиональных стандартов по данному направлению. Результаты проекта могут быть использованы как на предприятиях авиационной промышленности при создании и совершенствовании системы профессионального развития персонала на предприятиях отрасли, так и в работе вузов, занимающихся подготовкой специалистов для высокотехнологичных отраслей промышленности, с целью включения в учебный процесс тех или иных элементов инновационной подготовки специалистов нового поколения.</p> |
| <p>3. Цель и задачи:</p> <p><i>Цель проекта</i> – разработка программы обеспечения и развития высококвалифицированного кадрового потенциала в отрасли гражданской авиации Республики Казахстан. По реализации Программы будет разработана система практических мероприятий, направленных на создание проекта целевой программы по развитию кадрового потенциала, в том числе для оказания спектра образовательных и иных услуг по развитию кадрового потенциала авиационной отрасли.</p> <p><i>Задачи проекта</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Провести глубокий анализ определения наиболее важных количественных и качественных характеристик уровня образовательно-профессионального развития кадрового потенциала авиационных предприятий Казахстана.2. Изучить пути совершенствования механизма оказания услуг по развитию кадрового потенциала авиационной отрасли, учитывая тенденции спроса и предложения на кадры для авиационной отрасли.3. Разработка концепции и алгоритма модели по формированию современной системы услуг по образовательно-профессиональному развитию кадрового потенциала авиационной отрасли4. Анализ определения наиболее важных количественных и качественных характеристик уровня образовательно-профессионального развития кадрового потенциала авиационных услуг для совершенствования системы образовательных услуг в отрасли гражданской авиации.5. Оценка состояния системы предоставления услуг по образовательно-профессиональному развитию кадрового потенциала авиационной отрасли в свете современных требований.6. Формирование четкого механизма оказания услуг по развитию кадрового потенциала авиационной отрасли, учитывая тенденции спроса и предложения на кадры для авиационной отрасли.7. Разработка концепции формирования современной системы услуг по образовательно-профессиональному развитию кадрового потенциала авиационной промышленности. |
| <p>4. Результаты проекта:</p> <p>1. Реализация проекта даст нам критерий по подбору кадрового потенциала для предприятий авиационной отрасли и пути его решения:</p> <ul style="list-style-type: none">- разработка адаптированных систем с учетом региональной и отраслевой специфики учебных планов и программ подготовки и повышения квалификации кадров для предприятий авиационной промышленности в соответствующих субъектах Казахстана;- разработка дополнительных модулей (разделов, тем) учебно-методического комплекса подготовки кадров, отражающих региональные и специализированно-отраслевые особенности нормативной базы, производственного профиля предприятий, и т.п.- поддержка отделов по подготовке кадров на предприятиях авиационной промышленности преподавателями и консультантами, учебно-методическими материалами при проведении подготовки и переподготовки, повышении квалификации кадров на этих предприятиях;- мониторинг, анализ, обработка информации, а также систематизация и анализ запросов предприятий по вопросам профессионального развития персонала;- предоставление сведений о процессе обучения работников авиационной промышленности в заинтересованные министерства и ведомства. <p>3. Ожидаемый научный и социально-экономический эффект, в том числе, оценка перспектив развития спроса на кадры для авиационной отрасли и услуг по их образовательно-профессиональному развитию, коммерциализация – предоставление консалтинговых услуг по внедрению отраслевых рамок квалификации и международных стандартов на предприятиях авиационной отрасли.</p> <p>4. Предложенные в Проекте научные и практические результаты смогут оказать существенное влияние на развитие транспортно-коммуникационные отрасли, а именно авиационной. Эффективная работа позволит повысить качество и количество высококвалифицированных специалистов в авиационной отрасли в различных регионах Республики Казахстан.</p> |

16. Методические указания по калькулированию железнодорожных грузовых перевозок

| |
|--|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| Предлагается расчет себестоимости грузовых перевозок по видам тяги, с разложением на единичные расходные ставки, с определением стоимостных нормативов на различные транспортные услуги. |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| Изменение подхода к расчету тарифов |
| 3. Цель и задачи: |
| Повысить доверие грузоотправителей к железнодорожным перевозкам, привлечь дополнительных пользователей услуг железнодорожного транспорта |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Аналитические результаты: <ul style="list-style-type: none">- опрос участников отрасли (трудности, проблемы, пути их решения);- о международном опыте: расчеты себестоимости являются основой тарифной модели с любым процессом организации перевозок, в связи с чем, множество трудов посвящено именно способам расчета нижнего уровня тарифа;- предметные выводы (трудности, проблемы); |
| 2. Предложения по улучшению: <ul style="list-style-type: none">- Для тарифообразования, решения различных технико-экономических задач по расчету новых проектов, экономической оценки мероприятий, определения стоимости любых услуг и определения стоимости любого измерителя сблизить цену на перевозку определенных грузов с ее реальной себестоимостью |
| 3. Разработка методики, правил, предложений, рекомендаций и др. <ul style="list-style-type: none">- рекомендации по внесению изменений в Номенклатуру расходов и доходов, рекомендации по развитию статистического учета |
| 4. Рекомендации <ul style="list-style-type: none">- бизнесу: методика может использоваться как государственными, так и частными компаниями.- государственным органам: возможность принятия в оперативной работе эффективных управленческих решений по лучшему использованию технических средств транспорта, повышения качества использования подвижного состава.- оказание методической помощи предприятиям железнодорожного транспорта в разработке и совершенствовании планово-экономической работы. |

17. Реализация комплекса научно-методологических и прикладных разработок по внедрению современных логистических технологий (логистического аутсорсинга, 3/4 PL провайдера, ЦУП 24/7, создания логистических IT-платформ и других), включая совершенствование программ обучения, организацию семинаров и пилотных проектов

| |
|---|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта:</p> <p>Рынок производителей стремится сконцентрировать свои силы на выполнении профильных функций, что определяет развитие аутсорсинга в области логистики. Соответственно изменяется и совершенствуется логистический сервис, который принято классифицировать по пяти уровням – 1PL-5PL (Party Logistic). Эксперты выделяют мегатренды, оказывающие влияние на транспорт и логистику: глобализация-глокализация, рост e-commerce, урбанизация и старение населения, облачные сервисы, интернет всего, BIG DATA, мобильность, искусственный интеллект, роботизация, 3D печать. Если ранее 4PL эволюционировал из 3PL, то сегодня - через создание IT-платформ. Будущее логистики – виртуальная логистика. Формирование единого информационного пространства, в котором централизуется вся информация обо всех игроках логистического рынка. Однако на сегодня в республике более развиты услуги в формате 2PL, и более редко - 3PL. Это определяет необходимость совершенствования методологических основ по практическому внедрению модели SCM (Supply Chain Management), 3/4 PL провайдеров и других в современных условиях Казахстана</p> |
| <p>2. Цель и задачи:</p> <p><i>Цель:</i> Подготовка комплекса научно-методологических и прикладных разработок по внедрению в Казахстане современных логистических технологий (логистического аутсорсинга, 3/4 PL провайдера, ЦУП 24/7, создания логистических IT-платформ и других), включая совершенствование программ обучения, организацию семинаров и пилотных проектов</p> <p><i>Задачи:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Изучение рынка логистических провайдеров в Казахстане.2. Определение основных систем, обеспечивающих физическое распределение (транспортировку) товаров.3. Изучение совокупности потоков и соответствующих им кооперационных и координационных процессов между различными участниками цепи поставок (поставщики сырья и материалов, грузоотправители и грузополучатели, поставщики услуг, отвечающие за хранение, отгрузку-разгрузку, транспортировку, упаковку, маркировку товаров).4. Выявление «узких мест» в цепи поставок, в управленческих концепциях и организационных стратегиях участников логистической цепи поставок.5. Разработка предложений по практическому внедрению модели SCM (Supply Chain Management - Управление Цепочками Поставок) и 3/4 PL, в том числе через совершенствование методологических основ.6. Подготовка предложений по совершенствованию программ обучения, организации семинаров и пилотных проектов |
| <p>3. Результаты проекта:</p> <p>Будут сформулированы аналитические выводы касательно:</p> <ul style="list-style-type: none">– текущей ситуации в области функционирования основных систем физического распределения товаров и соответствующих им информационных потоков, кооперационных и координационных процессов между различными участниками цепи поставок;– состоянии рынка логистических провайдеров, предоставляемых ими услуг, внедрении современных подходов к планированию и управлению потоками информации, сырья, готовой продукции;– «узких мест» в цепи поставок, в управленческих концепциях и организационных стратегиях участников цепи поставок. <p>Предполагается в ходе проекта:</p> <ul style="list-style-type: none">– провести опрос субъектов рынка с целью выявления имеющихся проблем и предполагаемых путей их решения, перспектив внедрения современных логистических технологий;– рассмотреть лучшие мировые практики в области логистики. <p>Будут сформулированы рекомендации:</p> <ul style="list-style-type: none">– бизнесу по практическому внедрению хорошо зарекомендовавших себя практик, модели SCM и 3/4 PL и других;- государственным органам по обоснованному включению необходимых мероприятий в программы и планы развития транспортно-логистического комплекса Казахстана. <p>Протокол обсуждения на Круглом столе. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале</p> |

18. Анализ и разработка "Концепции интегрированной онлайн-платформы для мультимодальных перевозок "E-cargo"

| |
|---|
| 1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность): |
| На сегодняшний день на рынке транспорта и логистики имеются проблемы с эффективной организацией грузоперевозок с использованием цифровых возможностей. В связи с этим, в условиях цифровизации и клиентоориентированности следует интегрировать транспортно-логистические услуги. Для эффективного использования потенциала транспортных организаций, складских центров и других логистических услуг необходимо разработать интегрированную цифровую платформу по мультимодальным перевозкам. Следует отметить, что в зависимости от технических характеристик грузовых перевозок имеются юридические, финансовые и другие аспекты формирования данной онлайн-платформы. В связи с этим необходимо разработать концептуальные основы и положения интегрированной цифровой платформы на основе изучения потребностей участников рынка транспорта и логистики. Основными преимуществами разработки цифровой платформы являются сокращение времени простоев под погрузкой и разгрузкой, снижение стоимости перевозок, нагрузки на персонал и др. |
| 2. Использование и применение результатов проекта: |
| Результаты проекта могут быть применены в разработке интегрированной онлайн-платформы «E-cargo» - сервиса для мультимодальных перевозок, которая позволит повысить безопасность, качество сервиса, снизить издержки, обеспечить максимальную загрузку инфраструктуры, развивать экспортный и транзитный потенциал страны. |
| 3. Цель и задачи: |
| Целью исследования является разработка Концепции цифровой платформы для мультимодальных перевозок «E-cargo». Данная цель достигается путем выполнения следующих задач: 1) изучение потребностей участников рынка транспорта и логистики по формированию интегрированной онлайн-платформы; 2) выявление преимуществ и недостатков существующих зарубежных онлайн-платформ по мультимодальным перевозкам для участников отечественного рынка транспорта и логистики; 3) определение основных направлений сервиса для мультимодальных перевозок интегрированной онлайн-платформы «E-cargo»; 4) разработка технических положений интегрированной онлайн-платформы. |
| 4. Результаты проекта: |
| 1. Анализ проблем развития цифровизации логистических услуг в РК: - на основе опроса участников рынка транспорта и логистики (трудности, проблемы, пути их решения) предполагается определение основных направлений интеграции услуг; - изучение международного опыта (лучшие практики) по формированию онлайн-платформ по мультимодальным перевозкам; - предметные выводы и рекомендации; 2. Промежуточный и итоговый отчеты по теме проекта. 3. Разработка «Концепции онлайн-сервиса для мультимодальных перевозок интегрированной платформы «E-cargo». 4. Рекомендации бизнесу и государственным органам по формированию интегрированной онлайн-системы по мультимодальным перевозкам. 5. Публикация статьи в отраслевом профессиональном журнале. |

19. Исследование барьеров цифровой трансформации транспорта и логистики в условиях Индустрии 4.0

| |
|--|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта (актуальность):</p> <p>В условиях формирования и развития Логистики 4.0 важным направлением является цифровизация транспорта и логистики. Казахстан за годы независимости сделал огромные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру страны. К чему свидетельствуют, реализованные масштабные работы в рамках Международного проекта «Один пояс – один путь» и государственных программ «Транспортная стратегия Республики Казах-стан до 2020 года», «Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы. На наш взгляд, наряду с «жесткой» инфраструктурой следует развивать «мягкую» инфраструктуру, которая обеспечивает включенность транспорта и логистики Казахстана в международную цепь поставок. В связи с этим, исследование барьеров и возможностей цифровизации транспортно-логистических процессов, внедрения цифровых технологий (блокчейн, Интернет-вещи (IoT), Большие данные (Big Data), облачных данные (Cloud computing), кибер-физические системы (Cyber-physical systems), RFID-технологии и др.) позволяет выявить основные проблемы и выработать предложения для заинтересованных сторон.</p> |
| <p>2. Использование и применение результатов проекта:</p> <p>Практическая значимость исследования заключается в том, что ожидаемые результаты позволят применить новые подходы при разработке и реализации программы «Цифровой Казахстан» по цифровизации транспортно-логистического комплекса, обеспечивающих повышение конкурентоспособности отрасли и экономики в целом. В частности, результаты оценки и экспертные рекомендации проекта можно применить в модернизации и повышения качества сервиса транспортно-логистических объектов страны. В проведении исследования могут быть заинтересованы министерства РК: Индустрии и инфраструктурного развития; Цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности; Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS», Национальный оператор АО «Қазақстан Темір жолы», транспортно-логистические организации. Ожидаемые результаты могут быть использованы при разработке новых программных документов, стратегических и текущих планов, по цифровизации развития транспортно-логистической отрасли.</p> |
| <p>3. Цель и задачи:</p> <p>Целью исследования является определение основных барьеров цифровизации и выработка рекомендации для бизнеса, отраслевым организациям, государственным органам по внедрению цифровых технологий в сферу транспорта и логистики. Для достижения цели поставлены следующие задачи:</p> <p><i>Задача 1:</i> выявить потребности по информационно-коммуникационным, цифровым технологиям в оказании транспортно-логистических услуг на основе опроса участников рынка транспорта и логистики;</p> <p><i>Задача 2:</i> определение основных направлений цифровизации транспорта и логистики;</p> <p><i>Задача 3:</i> выработка рекомендации по внедрению цифровых технологий в сферу транспорта и логистики в условиях формирования Индустрия 4.0</p> |
| <p>4. Результаты проекта:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Результаты анализа:<ul style="list-style-type: none">- опрос участников рынка транспорта и логистики (трудности, проблемы, пути их решения) по определению потребностей и внедрению цифровых технологий;- изучение международного опыта (лучшие практики) по механизмам внедрения цифровых технологий в сферу транспорта и логистики;- рекомендации по цифровизации транспорта и логистики в программные документы РК;- предметные выводы и рекомендации;2. Промежуточный и итоговые отчеты по теме проекта.3. Технологический хакатона по цифровым решениям в транспорте и логистике среди ИТ-компаний, разработчиков и ИТ университетов с участием отраслевых Ассоциаций, транспортно-логистических компаний Республики Казахстан. (ИТ-хакатон позволяет генерировать ИТ-решения в сфере транспорта и логистики и рассмотреть возможности их внедрения. Для проведения данного мероприятия нужны будут совместные усилия «KAZLOGISTICS», госорганов, транспортно-логистических организаций).4. Рекомендации бизнесу и государственным органам по внедрению технологий Индустрия 4.0 в сферу транспорта и логистики.5. Публикация статьи в отраслевом профессиональном и научных журналах. |

20. Разработка концептуальных основ и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания АО НК «КТЖ»

| |
|--|
| <p>1. Краткое описание области реализации проекта:</p> <p>Основными выводами проведенного исследования «Пути улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных грузовых перевозок» стали: организация и проведение исследований железнодорожной транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования, выявление «узких мест», транспортных узлов, которые не справляются с существующими и перспективными грузопотоками, разработка программ по устранению выявленных проблем и сбалансированному развитию транспортной инфраструктуры промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ, актуализация ЕТП. В рамках настоящего исследования предполагается глубже и шире изучить проблемные аспекты и подготовить предложения по концептуальным основам и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ (с использованием методов имитационного моделирования).</p> |
| <p>2. Цель и задачи:</p> <p><i>Цель:</i> Разработка концептуальных основ и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ (с использованием методов имитационного моделирования).</p> <p><i>Задачи:</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Комплексная оценка эффективности организации взаимодействия и распределения ответственности между участниками перевозочного процесса (грузовых железнодорожных перевозок) в работе железнодорожных транспортных узлов.2. Оценка эффективности действующих нормативных правовых документов, регулирующих взаимодействие УПП на стыке интересов при работе на транспортных узлах.3. Изучение мирового опыта организации взаимодействия участников перевозочного процесса на стыковых станциях и соответствующих международных нормативных документов, в целях подготовки конструктивных предложений по совершенствованию национального законодательства.4. Разработка имитационной модели железнодорожного узла, включающего в себя инфраструктуру промышленного предприятия и станции примыкания КТЖ, в целях оценки эффективности его работы при различных вариантах технологии работы и схемах взаимодействия участников перевозочного процесса.5. Подготовка предложений по концептуальным основам и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ |
| <p>3. Результаты проекта:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Аналитические выводы:<ul style="list-style-type: none">- оценка скоординированного развития путевого хозяйства и инфраструктуры общего и необщего пользования с АО «НК «КТЖ» (проблема стыка); согласованности технической и технологической сфер взаимодействия; проведения технической оснащённости станций в соответствии с объемами работы, эксплуатационными требованиями, характером работы грузообразующего предприятия;- оценка эффективности организации взаимодействия и распределения ответственности между участниками грузовых железнодорожных перевозок;- оценка возможности применения международного опыта;- на основе имитационного моделирования работы железнодорожного узла оценка эффективности различных вариантов организации его работы и схем взаимодействия участников перевозочного процесса;- анализ результатов опроса участников отрасли (трудности, проблемы, пути их решения).2. Предложения по:<ul style="list-style-type: none">- внесению в действующие нормативные правовые акты требуемых поправок и дополнений, обеспечивающих эффективную организацию работы железнодорожных транспортных узлов;- применению современных цифровых и IT-технологий при необходимости проработки вариантов организационного/технологического развития железнодорожных узлов;- концептуальным основам и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ (с использованием методов имитационного моделирования).3. Рекомендации по: улучшению результатов производственной деятельности железнодорожных стыков, связанные с эффективным взаимодействием и четким распределением ответственности между УПП; внесению изменений и дополнений в нормативную документацию и правовые акты; использованию методов имитационного моделирования4. Анализ анкетного опроса и интервью с участниками перевозочного процесса.5. Протокол обсуждения на Круглом столе;6. Статья, опубликованная в отраслевом профессиональном журнале |