

ПРОТОКОЛ № 3

круглого стола по обсуждению итогового отчета проекта «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества», 2 декабря 2020 г.

На круглом столе приняли участие более 45 руководителей и представителей НПП РК «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS», КазАПО, АНЭК, АНИП, Ассоциации «Партнерство по транспорту и логистике в Центральной Азии»; предприятий - участников перевозочного процесса, в том числе, специалисты ТОО «КТЖ-ГП», «КТТ», «ТрансКом», ТОО «ТранспроектГрупп», ФК «ТрансАл» и других.

В обсуждении итогового отчета приняли участие Иванкин Павел Анатольевич - президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта (Россия), Тушин Николай Андреевич - д.т.н., профессор Уральского Государственного университета путей сообщения (Россия), и Осокин Олег Викторович - вице-президент научно-производственного холдинга ООО «СТРАТЕГ» (Россия), а также руководители и менеджеры железнодорожного сектора ТОО "IFC COLOS" (14 человек). Список участников имеется в СТК «KAZLOGISTICS» администратора и организатора Zoom-конференции.

Цель проекта: Механизм и рекомендации сбалансированного развития и эффективного функционирования парка грузовых железнодорожных вагонов.

Задачи, поставленные перед исполнителями:

1. Разработка проекта Методики определения потребного количества железнодорожного грузового подвижного состава.
2. Комплексная оценка эффективности функционирования железнодорожного подвижного состава.
3. Разработка Комплексной программы мероприятий по повышению эффективности использования грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан.

Материалы исследовательского проекта размещены на сайте СТК «KAZLOGISTICS», (вкладка «2020») по ссылке: http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/

Программа круглого стола:

1. Презентация «Пути улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов».
Спикер - *Каплан Э.Т.*, Председатель НЭС НИИ ТК.
2. Обсуждение Итогового отчета «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества», проекта Методических указаний по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан и проекта Комплексной программы по улучшению качества и повышению эффективности организации железнодорожных перевозок грузов.
3. Мнение рецензентов по Итоговому отчету проекта «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества».
Спикеры - *Изтелеуова Марал Сейтеновна* – д.т.н., профессор Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева, и *Заславский Рафаил Наумович* - Советник Генерального директора КазАПО
4. Подведение итогов обсуждения проекта.
Спикеры - *Лавриненко Ю.И., Каплан Э.Т.*

По первому вопросу в формате презентации **Каплан Эдуард Теодорович** ознакомил участников с Механизмами и рекомендациями сбалансированного развития и эффективного функционирования парка грузовых железнодорожных вагонов, а также путями улучшения качества и повышения эффективности организации грузовых железнодорожных перевозок. Была представлена соответствующая [презентация на 63 слайдах](#).

Лавриненко Ю.И. высказал своё мнение о понятности логики, научного обоснования и аналитических выводов, представленных в проекте, на [круглом столе](#) (6 ноября) и в прозвучавшей сегодня презентации. Но, вместе с тем, он выразил позицию СТК «KAZLOGISTICS», чтобы в итоговом отчете более четко и ясно была обозначена важность и роль государственного регулирования процессов улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов, чтобы прозвучал посыл, возможно, для институциональных преобразований. Выразил пожелание того, чтобы выводы проекта стали «катализатором» активизации государственного регулирования отрасли.

Каплан Э.Т. дал некоторые пояснения по высказыванию Юрия Ивановича. Он сказал, что, «безусловно, основную роль государственного регулирования и государственной поддержки должно взять на себя Министерство индустрии и инфраструктурного развития. Именно МИИР должен стать «локомотивом» этих процессов, о которых мы говорим. И разработанный проект Методических указаний по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан нужно утверждать Министерством, в Программе мы рекомендуем Министерству собирать и объединять участников рынка грузовых железнодорожных перевозок, чтобы они понимали и ориентировались в государственной политике, какие ожидаются объемы перевозок, какие планируется внести изменения-дополнения в НПА, нужно покупать вагоны, или не нужно. Более того, Министерству необходимо реально поддерживать все инновационные проекты, технологии и процессы, происходящие в отрасли. На уровне пропаганды и агитации, начиная с учебных программ, курсов повышения квалификации, посредством организации и проведения круглых столов, конференций, публикаций в печати, выступлений на телевидении. Необходимо продвигать эту тему на просветительском уровне, в проекте Комплексной программы мы этому уделили целый раздел.

Звучат идеи увеличения штрафов и других репрессивных мер, однако, мы этого не поддерживаем, полагая, что значительные резервы есть у государственных органов регулирования».

Далее **Каплан Э.Т.** попросил участников, чтобы выступающие были лаконичны в своих выступлениях. Высказывали по исследуемой теме: только ключевые тезисы. Что мешает? Почему не идет? Что нужно сделать, чтобы сдвинуть с мертвой точки?

В комментариях к выступлению и презентации выступил **Павел Анатольевич Иванкин** - Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта (Россия). Он отметил, что «все свои пожелания и предложения он высказал 6 ноября, а сегодня хотел бы обратить внимание на проблему подвода вагонов. Действительно, такая проблема есть, она негативно влияет на работу грузовладельцев и операторов. Но есть один нюанс. Если обратиться к Правилам перевозки грузов, то мы видим, что в них зафиксирован максимальный срок доставки. То есть, железная дорога, приняв груз к перевозке, в том числе и порожний вагон, должна доставить этот вагон до 10 числа. Если железная дорога предоставляет этот вагон, седьмого, или восьмого числа, мы не имеем права предъявить ей претензии, так как она уложилась в срок, доставила до 10 числа. С другой стороны, мы имеем неконтролируемый подвод, неконтролируемую дату. Мы рассчитываем получить вагон первого числа, его подводят седьмого, отсюда начинаются первые проблемы, связанные с неравномерностью подвода вагонов. Здесь, в части работы с законодательством, необходимо пересмотреть подходы к срокам доставки грузов по железной дороге. Сроки должны быть более или менее фиксированными, как с точки зрения раннего подхода, так и с точки зрения позднего подхода. То есть, коридор планирования должен быть резко сужен, это должно быть прописано в Правилах перевозок. Тогда у нас будет получаться это интегрировать в информационные системы, потому что сегодня заложить это в информационную систему так, как ходим мы, практически невозможно. А

если это будет регламентировано на уровне законодательства, тогда это будет полная интеграция со стороны правового поля, информационного и работы оператора и железной дороги. Спасибо».

Каплан Э.Т. поблагодарил Иванкина П.А. за выступление и обратился к Николаю Андреевичу Тушину с вопросом, что нужно сделать в КТЖ, в РЖД, в Министерствах, участникам рынка, других структур, в частности, научным, консалтинговым, учебным организациям, чтобы эти подходы более активно внедрялись?

Тушин Н.А. «Действительно, я тоже считаю, что нужно заниматься совершенствованием нормативных документов. Мы привыкли, что основной продукт железной дороги, это вытолкнутый от грузоотправителя на станцию вагон. Всё, вот это – услуга железной дороги. Со стороны железных дорог уже есть понимание, что клиентам нужна комплексная услуга, комплексный продукт. Но в нормативных документах это пока не нашло своего должного отражения. Что такое комплексный продукт, в чем его качество, какие сроки- минимальные и максимальные и т.д.

И ещё один момент. Сам железнодорожный перевозчик неоднороден. В России мы их разделили на дирекции, и взаимодействие между дирекциями тоже очень важно и его необходимо налаживать. Вот ситуация, когда – есть груз, есть локомотив, есть пути, но нет приемосдатчика. И наоборот, есть приемосдатчик, есть груз, есть пути, но нет локомотива. Такое регулярно встречается. Не только грузоотправитель и КТЖ, или РЖД, должны хорошо взаимодействовать, но и внутри КТЖ, или РЖД, надо четко взаимодействовать. И это - опять нормативные документы, опять технологии планирования. Вот на такие два момента я сегодня хотел бы обратить ваше внимание».

Далее слово предоставлено **Адамбаевой С.М.** - Генеральному директору КазАПО. **Салтанат Мухиджановна** сказала, что «она полностью поддерживает предыдущих спикеров в том, что необходимо начинать работу по улучшению ситуации с нормативной правовой базы. В настоящее время в нормативных документах Казахстана нет четкого разделения даже между понятиями инвентарный и приватный парк вагонов; законодательно не разделена ответственность за несвоевременную подачу вагонов. За всё несёт ответственность собственник вагона, не определены паритетные условия. Это приводит к тем проблемам, которые сегодня возникают и которые мы сегодня рассматриваем. У перевозчика отсутствует определённое понимание его обязанностей. В настоящее время нам перевозчик может заявить, что он, принимая вагоны, не обязан их осматривать, не должен следить за своевременной их очисткой (эту позиция, кстати, недавно была нам представлена в письменном виде). Сегодня вагон приравнен к понятию «груз на своих осях», но, при этом, ответственность за них, как за груз, перевозчик не хочет принимать. Из этих, казалось бы, мелочей, складывается не очень приятная картина. Поэтому я тоже считаю, что наведение должного порядка в этих вопросах нужно начинать с нормативных правовых актов, в которых должно быть чётко прописано, кто, когда и в какие сроки, за что несёт определённую ответственность».

Проект, в основном, поддерживаю, проект очень интересный, важный и своевременный, на мой взгляд».

Сабетов М.А., генеральный директор АНЭЖ, поддержал результаты проведенного исследования и те аспекты, на которые указали предыдущие спикеры. Мухамбет Ануарбекович заострил внимание слушателей на двух вопросах.

«Первый. Текущая ситуация с «брошенными поездами» на железной дороге КТЖ: сегодня 316 «брошенных поездов», это порядка 20 тысяч «брошенных» вагонов стоит без движения, без работы. В направлении Китая – 11 500 вагонов и в направлении САЗ – 8300 вагонов. Учитывая эти тревожные цифры, Сабетов М.А. высказал пожелание того, что результаты работы нужно довести до сведения руководства КТЖ и КТЖГП, чтобы они увидели эти, весьма интересные материалы, статистику и цифры. Как сегодня работает вагон? Какая у него производительность? Чтобы было понимание взгляда исследователей.

Второе, что сказал **Сабетов М.А.**, то, что «АНЭЖ и КазАПО уже включили в свой план работы на 2021 год активизацию продвижения вопроса внесения изменений в Правила перевозки грузов в части изменения сроков доставки, т.е. суточной скорости. Сейчас в

Правилах определена суточная скорость доставки грузов – 300 км в сутки, и это позволяет перевозчику её соблюдать. Но, как можно мириться с такой скоростью, когда контейнерные поезда идут сегодня со скоростью 1200 км в сутки, и эту скорость планируется увеличить до 1500 км/сутки. Полагаем, что необходимо поставить перед перевозчиком задачу и нормативно её закрепить, чтобы поезда проходили 600 км/сутки. Тогда, возможно, придет понимание того, что срок доставки сокращается, и необходимо принимать соответствующие меры, чтобы не допускать заторов. Сегодня уже сложилась такая парадоксальная ситуация, что звонят компании и жалобами на то, что «брошенные поезда» препятствуют внутриреспубликанским перевозкам грузов. Не могут, например, отправить груз из Бурундая в Кызыл-Орду, хотя есть скоропортящиеся, сельскохозяйственные грузы. То есть, выстраивается «порочная цепочка»: «брошенные» поезда – задержки экспорта/импорта – препятствия для транзита – затруднение внутриреспубликанских перевозок, что уж совсем – нонсенс».

Сабетов М.А. высказал позицию АНЭК, что «в проекте проделана очень серьезная, важная работа, подняты актуальные вопросы, появилось научно обоснованное понимание причин текущей ситуации. Что, НИИ ТК такую работу провел, выявил и указал болевые точки, показал пути, как они преодолеваются в других странах, чтобы, как можно быстрее, устранить их в Казахстане».

Каплан Э.Т. пояснил, что уже есть определенные договоренности о проведении такого же круглого стола в КТЖ, и НИИ ТК обязательно представит руководству КТЖ свои предложения. Он напомнил участником слайд из презентации, на котором изображены за круглым столом участники перевозочного процесса – грузоотправители – перевозчики – грузополучатели – логистические операторы. Без поддержки перевозчика этот механизм не будет функционировать.

Тушин Н.А. дополнил сказанное Сабетовым М.А. следующими ремарками. Он сказал, что «на РЖД были ситуации, когда на сети стояло до 1200 «брошенных поездов». При разговоре с КТЖ предложено заострить внимание ещё на двух моментах. Первое, чтобы были приняты и озвучены понятные, доступные правила «бросания» поездов. Чтобы было понятно, по каким причинам поезда отставлены от движения? И второй момент, чтобы за этим был контроль со стороны государства. Чтобы на уровне государства было принято решение о включении времени такого простоя во время оборота вагонов. Тогда железная дорога будет вынуждена себя стимулировать, чтобы «брошенные» поезда были, как можно быстрее, подняты. Сегодня, по действующим правилам железных дорог, время простоя вагонов в «брошенных» поездах исключается из времени оборота вагона.

И второе дополнение о том, что нужно поднять суточную скорость, эта проблема есть и на российских железных дорогах. К сожалению, пока железнодорожники ведут разговор о том, чтобы этот вопрос появился со стороны общественности. А так, в принципе, есть определенная модель, такая как Государственная программа повышения скоростей. Когда в те же Правила перевозки грузов закладывают, например, трехлетнюю программу повышения скорости, тем самым снижая время доставки грузов. Уже дается не 10 дней на то же расстояние, а 8 дней, и Правила перевозки грузов утверждаются с трехлетней программой оптимизации скорости доставки грузов. Тогда у КТЖ не остается выбора на то, чтобы искать либо технологические, либо инвестиционные, либо еще какие-то пути решения, чтобы суточную скорость увеличивать».

Бекмагамбетов Мурат Маратович, заместитель Председателя правления АО «Казахстанский центр индустрии и экспорта «QazIndustry», работу по проекту в целом поддержал и одобрил. Он сказал: «По ходу презентации были несколько вопросов. На 13-м слайде, где было показано, сколько времени вагоны находятся в движении и так далее. Надо понимать, что это является результатом сегментированности единой услуги. В 2004 - 2006 гг. были созданы услуги подъездных путей. Образовались локальные монополии, сегодня они являются ключевым аспектом доступа груза на железную дорогу. Если сравним тарифные условия, мы увидим, что услуги подъездных путей в отдельных случаях занимают значительную долю тарифа. С усложнением отношений на железной дороге эта ситуация будет усугубляться. Казахстанская модель по развитию конкуренции будет

приводить к тому, что железнодорожный транспорт будет терять своё поле в структуре грузооборота страны. Главная причина будет сегментированность единой услуги. Надо понимать, что эта перспектива трёх - семи лет, и грузооборот на «железке» будет падать. От этого никуда не уйдёшь при таком подходе.

Второй момент. Слайд 14-й, улучшение оборота. Главный вопрос, а кому он сегодня в таких условиях сложности сегодня нужен? Железная дорога, судя по тем инициативам приватизации и так далее, именно КТЖ, она сегодня становится перевозчиком не груза, а груженого вагона, и порожнего вагона. Вот это – главная аксиома, которая всегда была на железной дороге, что дорога управляет оборотом и так далее. Она сегодня в этой бизнес-модели, которая будет, она железной дороге будет не интересна. Потому что ей будут платить как за оборот, за хорошие скорости, как за простой, так и за замедление. То есть, железная дорога будет зарабатывать в любом случае. А вот эти моменты, показанные на слайде, как бы не учитываются.

По поводу (16 слайд) вертикализации – горизонтализации, абсолютно согласен с таким подходом. Есть только два момента: то, о чем говорит Юрий Иванович, снижение транспортных издержек. Оно в вертикализации, конечно, не в горизонтализации. В горизонтализации – повышение качества и так далее. С другой стороны, надо понимать, почему такого не происходит? Это не происходит на казахстанском рынке потому, что сегодня транспортные цеха привязаны грузовой базой, и не совсем заинтересованы раскрывать качество работы транспортного цеха. Потому что все понимают, будет альтернатива, будет понимание моих объемов, выполнения, завтра транспортной цех закроют и передадут на аутсорсинг. Поэтому и данных открытых нет.

По поводу «твёрдых ниток» графика. В казахстанских условиях такой аспект, с учётом того, что у нас инфраструктура будет отделена от перевозочной деятельности, для АО «МЖС» будущего и оператора инфраструктуры, «твёрдые нитки» графика – единственный способ максимизировать пропускную способность, максимально эффективно распределив нитки, и сделав их своим коммерческим продуктом. Российский опыт, где локомотив в инфраструктуре, приводит к такой ситуации. В Казахстане – локомотивы выделены, и задача максимизации пропускной способности – у инфраструктуры, а не у перевозчика. Это очень влияет.

По законодательству поддерживаю полностью. Чем настоящий хайп- подход у нас, когда псевдо эксперты начинают на рынке заявлять, что нужно закрывать доступ к субъектам квазигоссектора, к экспедиторской деятельности и так далее. Что в мире такого нет, и пытаются развивать конкуренцию за счёт «убивания» другого «игрока». Такие призывы со стороны частного бизнеса уже звучат, и на уровне совета по барьером, и антимонопольного органа. То есть люди вообще не понимают, для чего конкуренция на железнодорожном транспорте развивается. Попытки развития конкуренции ради конкуренции, в итоге приведут к тому, как в Прибалтике, что нам придётся национализировать железные дороги лет через пять – семь. Поэтому законодательные аспекты архиважные. Например, частные перевозчики выступают и будут выступать против сертификата безопасности, или некой системы безопасности, которая должна быть отестирована, и быть ключевым условием к выдаче лицензии на доступ к МЖС. Если сегодня эта система безопасности в КТЖ существует, и на неё тратятся определённые средства: есть система фиксации, записи, анализ и т.п. У частных перевозчиков этого нет. Будет ли это построено? ERG? попыталась это построить. Будет у другого субъекта, который расширяет количество деятельности? Большой, большой вопрос. Законодательно понятно. Но, когда мы пойдём, как железнодорожники – профессионалы, и будем говорить на уровне Правительства, Минэкономки, антимонопольного ведомства, нам скажут – нет, вы ущемляете права частного субъекта и так далее. Никто не вникает, что железнодорожный транспорт — это достаточно профессиональная деятельность, она должна быть капиталоемкая и компетентоемкая. Здесь нельзя, сегодня заявиться, а завтра с этого рынка ушёл. Не может быть в компании-перевозчике два человека – директор и бухгалтер, а всё остальное на аутсорсинге. Такого,

при существующем уровне автоматизации, быть не должно! Эта деятельность весьма профессиональная!

По поводу 3/4 PL операторов и других. Приведу пример Европы и других отраслей транспорта, где горизонтальная интеграция проводится на уровне IT-систем. Это самый главный момент. Если мы хотим и мультимодальность, и безшовную логистику, и on-line сервис, нам нужно форматизировать все отношения. Ключевой вопрос, кто в это инвестирует? Железная дорога, если посмотреть на их инициативы, к этому сегодня не готова, к такому уровню развития. Второй момент, между железной дорогой, перевозки от станции до станции становится частный субъект, достаточно активный сегодня, это частные перевозчики, которые концентрирует на себе грузовую базу, ключевую, дорогую, самую эффективную. Экспедиторский бизнес – не такой маржинальный, чтобы в это инвестировать. Вопрос – кто? Этот вопрос концептуальный и краеугольный. Мер государственной поддержки для инвестирования в IT и инфраструктуру, к сожалению, в Казахстане пока нет. Поэтому все эти аспекты очень правильные, и если в детали вникнуть, «голова вспухнет». Это все ответы, которые должны войти в комплексный план развития транспортной отрасли до 2030 года».

Каплан Э.Т. ответил на вопрос участницы конференции (Айсулу) по содержанию 30 слайда. Сказал, что на слайде изображена концептуальная модель IT-системы логистического оператора. IT-технологии – основа основ, фактор успеха интеграции логистического оператора с внешними системами всех участников перевозочного процесса. Существуют готовые системы, есть самописные – таким путем пошли казахстанские компании «ТрансКом» и «Транко». Но без них невозможно оптимизировать процесс взаимодействия оператора (экспедитора) с КТЖ, грузоотправителями и другими УПП (Э.Т. после завершения zoom-конференции связался с аспиранткой Казахстано-Немецкого университета и ответил на все интересующие её вопросы).

Каплан Э.Т. ответил на вопрос Лавриненко Ю.И., что же нужно делать, чтобы всё это заработало и пошло, и как, с этими противоречиями интересов, разбираться? Э.Т. озвучил топ 3, первоочередных мер.

На первое место поставлен вопрос «совершенствования нормативной правовой базы, этот пункт содержат выводы проекта. Здесь заложены огромные резервы и имеются большие возможности. Сегодня об этом говорили и все выступающие, этими вопросами занимаются на протяжении десяти лет и НПП «АТАМЕКЕН», и СТК «KAZLOGISTIS», и Министерство, собирались бесчисленное количество рабочих групп. Вместе с тем давался определенный импульс, определялись сроки, но потом всё затихало, и результата не появлялось. Юрий Иванович, мы полагаем, что нужно привлечь науку к анализу и разработке соответствующих документов. Это стоит небольших денег, но мы можем расписать и ответственность, и взаимодействие, как должно быть. Мы об этом неоднократно говорили и писали, однако пока мы не услышаны.

Второе место, это, безусловно, транспортная инфраструктура общего и необщего пользования, «точечные» проекты. Необходимо исследовать всю инфраструктуру, определить «узкие места» и инициировать «точечные проекты». Инициировать на уровне просветительской работы, ездить, условно, в Караганду, в Павлодар, разговаривать с руководством заводов, с отделениями дороги, с логистическими операторами, которые должны выступать одними из инициаторов процессов взаимодействия. Более четкий алгоритм пока не вырисован, давайте с чего-то начнем, давайте начнем с исследования. Прецеденты есть, мы уже много раз говорили, это и Аксу, это и Соколовка, и ТензизШевройл и другие проекты. Сегодня с нами Андрей Владимирович Мелихов из «ТрансКом», который был одним из первых инициаторов и авторов проекта по Аксу, мы дадим ему слово, высказаться по этому поводу.

Номер три – это SCM, логистический аутсорсинг, 3/4 PL провайдеры. Должны быть инициативы. Конечно, это время, но время очень благодатное. Потом вы будете часы, дни, месяцы экономить за счет того, что у вас будет меньше «пожаров» (помните тот слайд про пожарника, жонглера и дирижёра). Здесь нужно просвещение, нужна комплексность. Нужно двигаться в плане пропаганды, обучения, поддержки. Если грузоотправитель,

грузополучатель и логистический оператор приходят в КТЖ и говорят, что они хотят так работать, давайте с нами зоот-конференцию раз в неделю проводить, найдите время. И КТЖ не должны отказываться, они не должны говорить, что «у нас много таких «умных». Но дело в том, что таких «умных» немного, мало таких «умных». И мало таких инициатив, давайте их поддержим, если есть такие инициативы. Это, номер три.

Остальные мероприятия мы предложили в Комплексной программе».

Каплан Э.Т. предоставил слово Мелихову Андрею Владимировичу – одному из руководителей стратегического направления компании «ТрансКом».

Мелихов А.В. – «Что касается исследования по инфраструктуре. «ТрансКом» входит в Евразийскую Группу, которая объединяет грузообразующие предприятия: КазХром, Соколовско-Сарбайское горно-обоганительное производственное объединение (ССГПО) и ряд других, и все эти предприятия испытывают потребность в развитии своей железнодорожной инфраструктуры и прилегающих станций КТЖ. Заказ от них есть, часть исследований мы проводили и по Аксу, и по ССГПО, и по Шубаркуль, и по развитию станции Кызыл Жар, Шубаркуль и так далее. У «ТрансКом»а есть Рабочая группа, в которой мы активно работаем с КТЖ. Со стороны бизнеса есть потребность проведения подобных исследований. К сожалению, в этом году, в связи с пандемией, у нас не очень получилось провести такие исследования, хотя был и бюджет, и желание. Надеюсь, что на следующий год всё получится. И здесь, в первую очередь, хочется обратиться к научному сообществу, в частности к НИИ ТК, более активно позиционировать себя, как организацию, которая может реально помочь бизнесу в проведении консалтинговых и исследовательских работ, по развитию инфраструктуры, в частности».

Павел Анатольевич Иванкин написал в чате свой комментарий по данному вопросу: «Основным инвестором в этом бизнесе в конечном итоге будет грузовладелец».

Каплан Э.Т. прокомментировал ремарку Иванкина. Он сказал, что в этом комментарии содержится ответ и на вопрос Юрия Ивановича. Начинать нужно с грузовладельца. Если грузовладелец не заинтересован и его устраивает всё, как есть, ничего не будет двигаться. Грузовладельцы должны выходить к логистическому оператору, с требованием этого уровня сервиса. Грузовладельцы должны выходить вместе с логистическим оператором в КТЖ и требовать вот этого уровня сервиса, и внедрения этих подходов, так же, как должны отрабатывать с грузополучателем.

Конечно, логистический оператор тоже может выходить к грузовладельцу и объяснять ему все премудрости, а может выходить и грузополучатель. Здесь могут быть варианты разные, но комментарий Павла Анатольевича насчет грузовладельца абсолютно справедливый.

Лавриненко Ю.И. еще раз акцентировал внимание на том, что нельзя игнорировать сложности, возникающие с реформированием. И то, что этот процесс идёт, и это, что вы представили и отразили в своей работе, написав, что это повод для необходимости исследования. Но, кто выиграл в данной ситуации? Крупные грузоотправители выиграли, им были созданы необходимые условия, у них были возможности, и они получили какой-то «плюс». А в целом, как оценивать ситуацию? Если в условиях, когда у нас была централизация, рабочий парк был порядка 45-50 тысяч вагонов, и мы грузили 365 миллионов тонн в год, то есть каждые сутки – миллион тонн, то сегодня, мы увеличили парк до 130 тысяч вагонов, а грузим... В этой связи какие-то оценки напрашиваются. Это понятно, что не все так просто. Там был немного другой учет и в резерв отставляли, и сегодняшней учет объективную картину не показывает, но, что важно, все-таки нужна какая-то оценка по транспортным издержкам. Необходим аргумент для ответственности, которую мы должны исследовать, которую мы должны как-то обосновать для, не только МИИР, здесь очень серьезная роль позиции Министерства экономики. Потому что сам по себе подход, какая система в стране, у нас в Казахстане. Конкретно – на рынке 1520, конкретно – на международных переходах. Может здесь нужен короткий SWOT-анализ с теми вызовами и угрозами, которые возникают. Допустим, вопросы демпинга российских операторов из-за эффекта масштаба. Вопросы приватизации ГП, КТТ, КеденТрансСервиса. При существующей открытости можно прийти к тому, что доходы будут куда-то уходить, а не использоваться на развитие внутри страны. Риск на опасность при дроблении рынка

железнодорожных перевозок, отдачи выгодного, маршрутного грузооборота частникам, и превращение АО «НК «КТЖ» в убыточную компанию. Такие моменты нельзя игнорировать. Мы говорим, что государственная политика присутствует, а как к этому относиться, на что она может влиять? Это другой вопрос. Но анализ транспортных издержек до того, в период того, с учетом того, что планируется, он все-таки важен. Вы сами говорили, что более 25%, а в ОЭСР в пределах 10%, но это общий идеологический посыл, а его привязки к действительности, к сожалению, у нас нет.

Каплан Э.Т. представил Изтелеуову Марал Сейтеновну (рецензент проекта) - д.т.н., профессор (Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева), которая сказала, что «прочла измененный проект, отметила, что внесена хорошая корректировка, поэтому особых замечаний на сегодня нет. Сегодняшний Круглый стол задевает такие глобальные вопросы, что «мозг плавится». И инфраструктура, и вопросы IT-технологий, и нормативная правовая документация. Каждый из них – это глобальный вопрос, поэтому что-либо конкретизировать в этой части очень сложно сразу. И ещё я бы хотела отметить, что, как основной оператор-перевозчик, «НК «КТЖ» должен бы здесь присутствовать, так как множество замечаний относится к нему. В качестве рекомендации, желательно бы отслеживать динамику изменений показателей использования отдельных видов рабочего грузового подвижного состава. К примеру, я бы хотела, чтобы в исследовании были факты по использованию рабочего грузового подвижного состава. Не важно, за 2018 - 2019, или за 2010 - 2019 годы, за какой-либо отчетный период. Сравнительный анализ. Тот же показатель, как производительность грузового вагона. Это бы усилило ваш отчет. И исследования по обороту грузового вагона, все-таки десятилетняя давность должна быть откорректирована, есть более свежие данные. Затем, простой под грузовыми операциями он также проанализирован теоретически, без проведения исследовательских данных. Остальные рекомендации будут предоставлены в письменном виде, чтобы не задерживать аудиторию».

Павел Анатольевич Иванкин написал в чате: «Надо посмотреть российский опыт реформирования с позиции ошибок и незавершенных процессов. Опыт интересный – позволяет избежать определенные ошибки». Каплан Э.Т. Думаю, что мы свяжемся с Павлом Анатольевичем и обсудим вопросы, о которых идет речь. Безусловно, ошибки не надо повторять, мы обязательно их изучим и постараемся учитывать.

Слово предоставлено **Заславскому Рафаилу Наумовичу** - Советнику Генерального директора КазАПО, рецензенту проекта. Р.Н. сообщил, что «замечания по проекту направил в письменном виде, последний вариант Методики посмотрел и замечания передал исполнителям. Вместе с тем, в работе, когда вы делали анализ, не учтено, что в Казахстане нет инвентарных вагонов, мы работаем только частным парком вагонов. У нас весь парк – частный. Поэтому заинтересованность перевозчика к местам погрузки – наименьшая. Поэтому – «брошенные» поезда, потому что ответственность их сегодня законодательно не прописана.

Р.Н. также дал пояснения о скорости доставки. 330 км в сутки – это скорость внутри Республики Казахстан, при этом вы не учли, что нужно добавить ещё сутки на станцию отправления и сутки на станцию назначения, и скорость падает ещё ниже. А в международных перевозках, которые идут на экспорт – импорт, там уже другие правила, там – 200 км в сутки, плюс сутки на станции отправления и сутки на станции назначения, двое суток на пограничном переходе, и скорость достигает 8 км в сутки. И ещё, Р.Н. сказал свое мнение о едином операторе. В отчете, в анализе проблем указан Достык – Алтынколь, отмечено, что нет возможности нашим частным операторам подавать вагоны на Алтынколь и Достык. Но этого нет ни в одном законодательном и нормативном документе. Перегруз осуществляет у нас перевозчик. Это закреплено законодательно. И только он подает вагоны на перегрузочные места. Как он будет определять, какой вагон, чей вагон ему нужно подать под перегруз данного китайского вагона, и в какой момент его подать? И где эти вагоны держать? Как осуществлять оформление перевозочных документов? Перевозочные документы находятся только у перевозчика. И никакому

другому лицу этим не разрешено пользоваться. На других участках, если есть договоренность, это возможно.

И самое главное, все говорят КТЖ, КТЖ, КТЖ. Но сегодня КТЖ это не железная дорога. Железная дорога сегодня – это инфраструктура. Законодательно прописано в Соглашении СМГС, что железная дорога – это инфраструктура. А перевозчик, кстати сказать, не перевозчик. Он только Правительством объявлен перевозчиком. У нашего перевозчика нет ни одного собственного вагона, поэтому он не заинтересован в этих вагонах. Вы сравниваете Россию и Казахстан, но российский перевозчик, если возникает какая-то экстренная ситуация, он тут же выставляет свой вагон. У него есть инвентарный вагон, он может перекрыть. Наш перевозчик этого сделать не может, у него нет вагонов. Даже вагонами КТТ он не управляет. Все, о чем сегодня говорили, я написал в своих предложениях СТК «KAZLOGISTIS», чтобы включил на следующий год в исследования.

В чате Олег Викторович Осокин представитель компании «Истра» дал свои комментарии, в частности о развитии транспортных узлов, о необходимости применения динамического моделирования, имитационного моделирования. Каплан Э.Т. проинформировал участников, что, из опыта работы с Аксуским заводом ферросплавов, может сказать, что автоматизированный метод моделирования инфраструктуры транспортных узлов, безусловно, более точный, более качественный. Однако, его стоимость, по сравнению с ручным методом в разы дороже. Поэтому, если к компании есть средства на приобретение программы имитационного моделирования, то мы «двумя руками» выступаем за их использование. Это – идеальный подход, и мы и дальше будем рекомендовать и МИИРу и КТЖ выделять деньги именно на этот метод имитационного моделирования, он более точный и правильный, и именно так нужно считать. Это – здорово! Если этого не произойдет, то применять «ручные» подходы разработки программ по оптимизации инфраструктуры транспортных узлов. Наш институт владеет «ручными» методами выполнения проектов.

Каплан Э.Т. в заключении дал спикерам несколько пояснений по своему докладу. «Во-первых, когда я говорил про вертикальную централизацию, я имел в виду – оперативное диспетчерское управление. Если создать диспетчерский пункт (в Москве, в Алма-Ате, в Нур-Султане, в другом пункте), который будет централизованно управлять всем парком вагонов, находящихся на территории России и Казахстана, как это было при Советском Союзе, вот это некоторая утопия. Если же говорить о государственном регулировании, которое тоже является вертикальным регулированием, о вертикальной интеграции, то мы «двумя руками» за.

Перед тем, как завершить, позвольте еще раз повторить, что в Комплексной программе мы предложили, на наш взгляд, ёмкие и конкретные мероприятия. Да, некоторые из них звучат несколько декларативно, но эти декларации «дорогостоят».

Нормативная правовая база.

Развитие транспортной инфраструктуры, реализация «точечных» проектов (Кстати, Рафаил Наумович тоже назвал несколько бизнес – кейсов, которые он предлагает, и считает необходимым проработывать).

Внедрение инновационных технологий (SCM, логистический аутсорсинг, 3/4 PL провайдеры и другие).

Эти и многие другие вопросы должны в комплексе прорабатываться и дальше. Действительно, тема бездонная, мы в какой-то момент даже начали «тонуть», но потом все же «выплыли», и в итоге разработали и предлагаем этот комплекс мероприятий. Вот здесь – момент истины – интеграция, интеграция и еще раз, интеграция! В этой горизонтальной интеграции заложены огромные резервы, когда грузоотправители, грузополучатели, другие участники перевозочного процесса садятся за стол переговоров, через Зоот начинают проводить совместные конференции, в этом заложены большие резервы. Дальше нужно двигаться и в рамках нормативной правовой базы, и транспортной инфраструктуры, но с этих «круглых столов» надо начинать и дальше двигаться, широким фронтом идти по всем обозначенным направлениям. Это требует, конечно,

дополнительных научно-исследовательских разработок, мы уже дали на 2021 год свои предложения по некоему продолжению этих тематик».

Лавриненко Ю.И. «Должен сказать, что и сегодняшнее обсуждение хорошее, и прошлый раз мы достаточно активно и откровенно поговорили по всей тематике, и работа, на мой взгляд, выполнена достаточно добротнo. Конечно, пределу совершенствования – нет, но то, что обозначены все основные аспекты, и аспекты необходимости поддержки отечественного машиностроения, и комплексного подхода с учетом тех реалий, которые существуют на рынке грузовых перевозок, и существующие проблемы подъездных путей и «узкие места» стыков с магистральными путями и другие моменты. На мой взгляд, работа выполнена качественно.

Остается такой момент, который я уже подчеркивал и ещё раз повторяюсь, что во вводной части нужна детальная привязка транспортных издержек к сегодняшним реалиям и к тем мерам, которые предпринимаются на рынке. Потому что сегодня выигрывают определенные игроки рынка – горно-металлургический комплекс, нефтяники, которые имеют возможность продвигать свои интересы, а требуется экономическая оценка текущей ситуации и последствий в целом для всего Казахстана. Может здесь нужен короткий SWOT-анализ с теми вызовами и угрозами, которые возникают. Может, сделать другую логическую схему обоснования этих моментов.

По работе хотел бы отметить. Анализ оборота вагонов. Мы уже говорили, что вы не смогли получить достаточных данных, чтобы провести свой анализ, и воспользовались российскими данными, которые были в работе у Хусаинова. Важно, чтобы было больше обоснований приемлемости этого использования. В своей работе вы предполагаете такую же тенденцию в Казахстане, но нужно более глубокое исследование. Не возражаю против необходимости такого исследования, но приемлемость использования российских данных требует более аргументированного обоснования.

Моменты, связанные с мировым опытом. Подход в этой части работы – общего характера. Может нужно показать более четко различия тех условий, в которых работала и развивалась железнодорожная отрасль в Америке, в Европе, и условий в которых мы сейчас находимся. Примеры дробления рынка, примеры большого количества операторов есть, например, в Германии больше сотни частных перевозчиков работает. Но в той же Германии они занимают порядка трех процентов рынка, а мы сразу выходим на уровень того, что два перевозчика, которые допущены к перевозкам в Казахстане, они порядка 14% рынка забирают. Насколько это приемлемо и во что это может вылиться? Опять возвращаюсь к необходимости общего SWOT-анализа, привязанного к реформированию, потому что обоснование наших особенностей должно быть более выпуклым.

В завершении еще раз подчеркну, что в целом работа выполнена достаточно качественно».

Каплан Э.Т. сказал, что «мы полностью согласны с комментариями. С одной стороны, тема – бездонная, очень ёмкая, с другой стороны, какие-то реперные точки мы должны однозначно обозначать более чётко. По мировому опыту – раздел усилим, буквально до конца недели, в заключительном отчете это дадим. По конкретике, касательно рекомендаций, что и как делать, чтобы это всё внедрять, мы готовы эти вопросы с Вами обсудить, и нашу Комплексную программу усилить до того, как выдать заключительный отчет. Понятно, что эта Комплексная программа, также, как и Методические указания, будут неоднократно обсуждаться, дополняться, корректироваться и доводиться до совершенства.

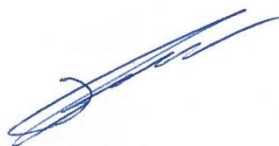
Жандос Маусымбаев, заместитель Генерального директора Первой Мультимодальной Компании попросил слово. «Выразил благодарность за организацию данного мероприятия, на котором поднимаются такие важные для логистических операторов вопросы, которые на сегодняшний день являются приоритетными, наверное, даже лучше сказать, болевыми вопросами. И, как сказал Юрий Иванович, наука сегодня – двигатель этого процесса, хотелось бы заострить на этом внимание участников. И если мы говорим о каких-то реформах, то в первую очередь должна быть реформа сознания. Такое понятие, как логистика, как когда-то понятие астрономия, нужно вводить на начальном этапе становления личности. Я говорю, применимо к Казахстану. Потенциал Казахстана

заключается в логистике, как мы все это видим, рекомендовать государственным органам, применять расширенное понятие «логистика» в образовательном процессе. Если более расширенно говорить, необходимо отметить, что при МИД создали предприятие «KazakhExport», почему бы нам, на уровне того же МИДа, не создать какое-то логистическое подразделение. Это к тому, что у нас сегодня проблемы с китайской стороной, с «брошенными» вагонами, то есть, компетентные специалисты по линии МИДа уже должны включаться в решение этого вопроса».

В заключении Каплан Э.Т. поблагодарил всех участников, проявивших интерес к мероприятию. Поблагодарил Лавриненко Ю.И. и Исабекова М.У. за то, что в своё время Корпоративный фонд СТК «KAZLOGISTICS» поддержал такую инициативную тему, за то, что мы очень дружно и конструктивно поработали. Но мы считаем, что всё только начинается, импульсы надо давать. Это касается и Комплексной программы развития транспорта в целом, так же, как и всей проблематики, о которой мы сегодня говорили. Огромное спасибо Юрию Ивановичу.

Лавриненко Ю.И. также поблагодарил всех участников Зоот-конференции за проявленный интерес, за конструктивное обсуждение.

Председатель:



Э.Т. Каплан

Секретарь:



Н.Я. Сербаева