

## ПРОТОКОЛ

рабочего совещания по обсуждению исследовательской работы «Анализ работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса», выполняемой Ассоциацией Национальных Экспедиторов (АНЭК)

г. Нур-Султан

3 декабря 2020 г.

### Присутствовали:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Лавриненко Ю.И., заместитель<br>Председателя Президиума СТК<br>«KAZLOGISTICS»                         | 10. Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК  |
| 2. Исабеков М.У., директор Корпоративного<br>фонда «KAZLOGISTICS»  | 11. Нигметов Д.М., исполнительный директор<br>АО «КТЖ-ГП»   |
| 3. Сегал И.П., председатель<br>Наблюдательного совета ОЮЛ «АНЭК»   | 12. Мухамедов Т., АО «ТрансКом»   |
| 4. Сабетов М.А., генеральный директор<br>ОЮЛ «АНЭК»  | 13. Жуматаев А., АО «ТрансКом»  |
| 5. Адамбаева С.М., генеральный директор<br>ОЮЛ «КазАПО»  | 14. Мухаев Е., зам. генерального секретаря<br>СILT Kazakhstan                                     |
| 6. Бекмагамбетов М.М., заместитель<br>председателя правления АО «КЦИЭ<br>«QazIndustry»                   | 15. Байпакбаев Ж.Ж., ОО «Казпрофтранс»  |
| 7. Нуркеева А., коммерческий директор ТОО<br>«Исткомтранс»   | 16. Жакишев Е.Т., представитель ОТЛК ЕРА  |
| 8. Жалеева А.Ж., зам. генерального<br>директора по ж.-д. перевозкам и грузовой<br>работе ТОО «IFC COLOS» | 17. Римская М.Ю., Заместитель директора по<br>производству ТОО «Atasu Logistics»                  |
| 9. Муханова О. – юрисконсульт по работе с<br>гос. органами и разработке НПА ТОО<br>«ТрансКом»            | 18. Молдабекова А., Институт экономики<br>МОН РК  |
|  | 19. Шугебаева Г. Представитель ОЮЛ<br>«КазАПО»  |
|  | 20. Жуматаев А.Р., заместитель директора<br>Центра транзита и логистики АО «КЦИЭ<br>«QazIndustry» |
|  | 21. 16 представителей экспедиторских и<br>операторских компаний (не<br>зарегистрированы)          |

### ПОВЕСТКА

1. Презентация о результатах и ключевых вопросах проведенного исследования.
2. Обсуждение итогов исследования; вопросы, предложения и рекомендации.
3. Заключительное слово.

### ВЫСТУПИЛИ:

**Бекмагамбетов М.М.** В рамках работы выявлены 5 ключевых вопросов: 1) проблемы с прогнозированием и планированием грузопотока в условиях множественности перевозчиков; 2) инфраструктурные ограничения с примыкающими участками подхода к станциям; 3) недостаточность маневровых средств; 4) отсутствие современной IT-платформы, обеспечивающей интеграцию всех субъектов в единый технологический процесс; 5) неурегулированность в НПА некоторых вопросов, связанных с множественностью перевозчиков и операторов.

1. В рамках работы были проанализированы исследования и комплексные работы за последние 10 лет. В 2010-2011 годах планировалось принять комплексный план развития станции Достык. Но с развитием станции Алтынколь, некоторые вопросы были отложены и остались нерешенными. Плюс, присутствовали опасения, что те заявленные объемы грузопотоков могли не появиться.

Существует механизм планирования грузопотоков между КНР и РК, который на периодически установленной основе производится ж/д администрациями стран на уровне грузопотоков. При этом на китайской стороне единая управленческая вертикаль, в связи с чем управление вагонопотоками и по подсылу порожних вагонов для приема грузов и т.п. обеспечивается централизованно. На нашей стороне же, не смотря на нормативную пропускную способность, вопрос планомерности хоть и не отсутствует, но в достаточной степени волатильный. При планировании грузопотоков у нас отсутствует планирование в части обеспечения подвижным составом, планирование в разрезе собственников, которые будут отправлять свои вагоны с грузами в направлении КНР. Из-за этого возникают различные проблемы, в том числе проблемы по обеспечению подвижным порожним составом входящих импортных и транзитных потоков.

2. Следует отметить, сегодня отсутствуют комплексные планы по развитию станции, но при этом происходит развитие/строительство частных терминалов. Насколько правильным и решающим фактором будет развитие частных терминалов без увязки с планами развития самих станций и прилегающих магистральных сетей?!

3. Существуют проблемы как с магистральными, так и с маневровыми локомотивами в большей степени. При этом надо учитывать, что за последние 10 лет больших инвестиций в маневровую тягу не осуществлялось. При инвестировании частными терминалами в собственные маневровые локомотивы, нужно учесть такие аспекты как: существует ли у данного частного субъекта достаточного объема путевого развития и достаточного объема грузов. Есть риск, что частные субъекты могут недобрать достаточного объема работ для работы собственных локомотивов. Поэтому предлагается в рамках планов развития станций Достык и Алтынколь рекомендовать приобретение собственных маневровых локомотивов только с учетом вышеуказанных аспектов и увязать в Единый технологический процесс.

4. Существующая информационная система станций основана на принципе единоначалия, унитарном парке вагонов и едином перевозчике. Множественность операторов вагонов и терминалов требует другого подхода, так как усложняются планирование и взаимоотношение между субъектами, возникает множественность транзакций. При этом, наличие аспектов как наличие «враждебного» движения и кратный рост объемов перевозки требуют в большей скорости в обмене информацией между субъектами, чтобы качественно и оперативно принимались решения и быстрее обеспечивались технологические процессы. Поэтому существующая ИТ-система полностью не удовлетворяет требования, которые сложились на рынке.

5. На сегодня есть много вопросов в сфере железнодорожного транспорта, которые не урегулированы или урегулированы частично в законодательстве. Например, сегодня нет ни одного документа, который бы регламентировал подсыл порожнего состава на станциях Достык и Алтынколь. При этом, если бы система планировала и обеспечивала четкую обратную связь с операторами вагонного парка, в части какой подвижной состав в разрезе их собственников, их вид и объем грузов следует из/в КНР, а также наличие у субъектов обратной загрузки для эффективного вывоза вагонов из станций, то можно было бы решить вопрос с излишней технологической работой на станциях. Соответственно, частично решили бы вопросы достаточности маневровой и магистральной тяги. Лучшая

технологическая работа позволила бы сэкономить инвестиции в тяговый состав, инфраструктуру и операторские издержки.

Эти вопросы достаточно структурированы в исследовательской работе.

С 2019 года при прогнозировании объема транзитных перевозок строились такие допущения, связанные с краткосрочными и долгосрочными прогнозами и привязкой к росту только контейнерных перевозок. Касательно роста генеральных грузов допущения строились, что они будут расти не более 5%. В этом году, в связи со сложившейся в мире ситуацией, произошел рост объемов перевозки как контейнерных, так и генеральных грузов, что обнажило все эти проблемы, в том числе не запланированную под этот объем пропускную способность прилегающих к станциям магистральных путей. Поэтому прогнозирование потоков должно быть в среднесрочной перспективе и с заделом, потому что инвестиции в инфраструктуру не могут быть обеспечены быстро.

Национальный перевозчик вопросы, связанные с множественностью операторов вагонов на станциях Достык и Алтынколь хочет решить в рамках инициативы Единого оператора вагонного парка: АО КТТ – универсальными вагонами, АО КТЖ-Экспресс и АО КДТС – фитинговыми платформами и контейнерами. Данные инициативы применимы в краткосрочной перспективе. Но при этом есть два негативных момента: 1. затор на станциях в таких случаях все равно происходит вагонами самого АО КТТ и аффилированных операторов; 2. существует риски злоупотребления в одностороннем порядке касательно пересмотра ставок пользования подвижным составом. При этом самому АО КТТ не очень интересно быть Единым оператором, так как из-за узкой пропускной способности примыкающих к станциям участков и малой обратной загрузки, ему надо будет «держаться» до 500 вагонов на станциях для обеспечения загрузки грузов на станциях, что не всегда эффективно.

В данной редакции отчета в части международного опыта указано следующее. Решения по перевозке пассажиров и грузов из одной страны в другую при разнице ширины колеи железных дорог есть в разных странах, например, в Испании, Беларуси, Иране, России, Финляндии, Польше, Украине, Монголии и странах Балтии. При этом вопрос множественности операторов присущ больше к странам постсоветского пространства. В Европе, где перевозочная деятельность отделена от инфраструктуры, решение данного вопроса обеспечено коммерциализацией каждого шага и каждого решения, ответственностью и договорными обязательствами. И если не вписывается в экономические нормативы цепочки поставок, то эта перевозка не осуществляется или идет другим путем, или транспортом.

У нас же есть определенная заданность, обязательность (отсутствие других вариантов), требующая системного решения вопросов эффективности. Поэтому в постсоветских странах – России, Украине, Беларуси, этот аспект наиболее проявляется, так как существует множественность операторов и терминалов, при этом есть интересы вертикально интегрированной железнодорожной администрации, которой требуется обеспечить перевозку грузов и свои международные обязательства. В этих странах проблемы аналогичны нашим. Но они решаются посредством специализации частных терминалов и с привязкой к конкретным грузовым объемам.

Из международного опыта может быть интересным опыт специализации терминалов и применение некоторых IT-решений, учитывающих множественность субъектов, распределение грузопотоков.

Предлагается:

1. Провести с КНР актуализацию среднесрочных планов на 5-7 лет по приему-отправке поездов. Это поможет качественному прогнозированию, что будет влиять на другие аспекты.
2. Срочно приступить к «расшивке» узких мест инфраструктуры путем модернизации участка Достык-Мойынты.

3. Необходима комплексная программа развития станций Достык и Алтынколь с включением вопросов технологического развития, цифровизации, с взаимоувязкой с существующими терминалами, операторами вагонов и экспедиторами.
4. Применить опыт специализации в рамках комплексной программы развития станций.
5. Переориентация объема должна сопровождаться какими-либо стимулирующими мерами на тот период, когда возникают существенные затруднения.
6. Принятие нормативных документов по планированию грузопотоков в направлении пограничных переходов с отражением механизма подсыла порожнего подвижного состава.
7. Чтобы статистика была широко представлена, в том числе по станциям Достык и Алтынколь, возможно через отраслевые ассоциации.

**Сегал И.П.** Из представленного материала можно сделать вывод, что разработчики достаточно серьезно поработали, учли предыдущие замечания и предложения. Показаны опыт Беларуси и Украины, вызывает интерес, что указано на станциях делается ненужная лишняя работа. Касательно инвестиций в инфраструктуру, правильно указано, что это нужно делать планоно и поэтапно. Достаточно неплохо сделана работа по маневровым средствам. Достаточно освещены проблемы по внедрению Единого оператора вагонного парка. Можно исследование посоветовать для изучения работниками АО «КТЖ-ГП». Работу можно принять в данном виде после некоторой доработки в формулировках в тексте документа. Общая схема документа построена правильно: анализ-причины-предложения и системные выводы, и основные направления работы. Оцениваю, что работа сделана достаточно неплохо.

**Адамбаева С.М.** Замечаний нет. Выводами, сделанными в отчете по вопросу Единого оператора удовлетворена.

**Сабетов М.А.** Хотелось бы добавить, порекомендовать данную работу изучить для операторов вагонного парка, экспедиторов и терминалов, в части их развития, инвестиций в инфраструктуру.

**Жакишев Е.Т.** Хотелось бы обратить внимание на следующее. Ранее были приняты некоторые технологические графики, где увязаны все сопутствующие организации. На практике таможня использует в своей работе процедуры, которые длятся до 8 часов. Хотя в технологическом графике станции указано 4 часа. Это влияет на оборот подвижного состава и имидж пропускного потенциала.

На сегодняшний день мы не видим какой технологический график заложен на приграничных китайских станциях Алашанькоу и Хоргос. На сегодня вагоны после выгрузки выходят из КНР через, минимум 48 часов. Непонятен регламент работы китайской стороны со встречными потоками. На приграничных пунктах пропуска с Россией и КНР аналогичная ситуация. Как предложение: рассмотреть данный вопрос в рамках межгосударственного взаимодействия и возможно регламентировать действия КЖД в рамках нормативного документа или протокола. Например, только за счет согласования двустороннего технологического графика на стыке Польши и Беларуси, пропускная способность увеличилась с 14 до 30 поездов в обе стороны.

**Сегал И.П.** Предлагаю этот вопрос по сдвоенным операциям в план МИИР РК по увеличению объемов перевозок. А по вопросу несовпадения технологических часов таможни и станции по обработке грузов нужно дополнительно отработать.

**Лавриненко Ю.И.** Затронут очень актуальный вопрос. Есть необходимость сформулировать в рамках крупных политических инициатив как «Один Пояс – Один Путь», решения вопросов по сдвоенным операциям и по подсылке порожнего подвижного состава китайской стороной на Алашанькоу и Хоргос, чтобы обеспечить бесперебойный прием грузов из РК.

**Римская М.Ю.** Очень актуальный вопрос, касающийся оплаты китайской стороной владельцам этих вагонов за их простой на китайской стороне. Присоединяюсь к предложению о необходимости решения этого вопроса на правительственном уровне.

**Жакишев Е.Т.** Технологическое время по возврату казахстанских вагонов из КНР существует, но если этот график нарушается, то никаких штрафных санкций к китайской стороне не применяется. Мы готовы, если оплата за простои будет поступать в адрес АО НК КТЖ, а он в регрессном порядке выплатит их владельцу вагона. Этот вопрос нужно проработать и учесть в исследовательской работе.

**Лавриненко Ю.И.** Вышесказанный вопрос можно предусмотреть в рамках предстоящего подписания конвенции ОСЖД и включить в качестве предложения в проекте исследования. Суть проекта хорошо обсудили. Оценки положительные. Но хотелось бы, чтобы в итоговом отчете учли следующее:

- 1) ссылки на источники информации в отчете должны быть привязаны к конкретным авторам и предприятиям;
- 2) не отмечено, сколько маневровых локомотивов есть на станции Достык. По станции Алтынколь – отмечено;
- 3) не очень внятно обозначены планы формирования, которые действуют на этих участках;
- 4) не обозначена специализация путей, в том числе, где производят расформирование и формирование поездов, чтобы можно было понять о необходимости в количестве сортировочных путей, а может даже создания целого парка, строительства или развития предузловых станций и т.д.
- 5) информацию по размещению зданий, техническое состояние путей и структуру станций можно перенести в приложения;
- 6) нужно указать, что деятельность, возникающая из-за разной колеи - это не проблема, а основная работа стыковых станций;
- 7) нужно указать, что сегодняшние ИТ-системы устарели не только потому, что не учитывают множественность операторов и терминалов, но также из-за ручного ввода и не совсем автоматизированы в полном смысле этого слова;
- 8) в блок-схемах по станции Достык нужно указать, какие действия должны быть с поездами, приходящими на расформирование, а в отчете указан алгоритм действий только по транзитному поезду;
- 9) отсутствует оценка технологического состояния перегрузочных мест, оценка по номенклатуре грузов, анализ по видам подвижного состава с учетом специализации путей на участках Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос;
- 10) отсутствует оценка технологии перегруза на станции Алтынколь;
- 11) касательно выводов о нехватке подъездных путей, если определитесь по специализации путей, то можно будет сформировать более конкретные предложения, связанных с нехваткой сортировочных и/или приёмо-отправочных путей;
- 12) нужна большая определенность и правовая оценка по вопросу Единого оператора. Мы вроде допускаем его временное существование, но при этом его деятельность не обоснована. Необходимо твердо определить взаимоотношения с АО КТЖ-ГП в качестве национального перевозчика с учетом вытекающих из этого прав и обязанностей: по допуску определенного количества порожнего и груженого составов на станции Достык и Алтынколь; возможно требование, что избыточный парк должен где-то накапливаться, например, на частных терминалах и у операторов. Должна быть четкая схема взаимодействия, основанная на существующем праве, и бизнес должен в рамках этого, непротиворечащего общим интересам, права понимать свои права и обязанности. Возможно, требуется факторный анализ данного вопроса с точки зрения бизнеса, экономики и потребителей;

13) уточнить в профессиональном качестве термины: «оборот вагонов», в рекомендациях опроса - «улучшить путевое разветвление для выполнения маневровых работ»;

14) касательно международного опыта не хватает выводов, например, что частный интерес иногда должен коррелироваться с государственным интересом;

15) касательно повышения эффективности работы станций Достык и Алтынколь, необходимо своевременно информировать правительство о возможных сложностях в реализации, какие существуют риски, и к чему это может привести.

В целом могу отметить, что вырисовывается достаточно интересный материал для государственных органов и АО КТЖ-ГП и обсуждения на тематических конференциях.

**Байнакбаев Ж.Ж** Разработчики справились с поставленными задачами. В отчете проведены работы по сбору и анализу статистической информации, технических характеристик и показателей станций, проведено анкетирование с участниками перевозочного процесса, осуществлены выездные мероприятия на станции с проведением анализа технического и технологического развития, приведены блок-схемы по фактической деятельности станций, анализ международного опыта, даны рекомендации по развитию деятельности. В целом работа отвечает требованиям технического задания, и с учетом доработки замечаний и предложений участников круглого стола в дальнейшем не потеряет актуальности.

**Мухаев Е.** Работа получилась очень интересная. Предлагается обозначить бизнес-процесс по перегрузу отдельно по станциям Достык и Алтынколь "как есть сейчас", чтобы в дальнейшем оптимизировать их до "как должно быть". Следовательно, нужно схематически детально расписать регламент перегрузочных бизнес-процессов по каждой станции отдельно. Нужно комплексно подойти с учетом плана формирования, менталитета, законодательства, нормативов времени, тарифного регулирования. Отчет можно принять.

#### РЕШИЛИ:

1. Разработчикам исследовательской работы до 25 декабря т.г. учесть предложения и устранить замечания по содержанию отчета (приложение).
2. Разработчикам подготовить статью в периодическом тематическом издании.

**Модератор:**



**М. Бекмагамбетов**

**Секретарь:**

**С. Кулышов**

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке  
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»:* [http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain\\_cluster/](http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/)

№	Предложения/Замечания	☑
1.	Ранее были приняты некоторые технологические графики, где увязаны все сопутствующие организации. На практике таможня использует в своей работе процедуры длятся не более 8 часов. Хотя в технологическом графике станции указано 4 часа. Это влияет на оборот подвижного состава и имидж пропускного потенциала	<input type="checkbox"/>
2.	На сегодняшний день мы не видим какой технологический график заложен на приграничных китайских станциях Алашанькоу и Хоргос. На сегодня вагоны после выгрузки выходят из КНР через минимум 48 часов. Непонятен регламент работы китайской стороны со встречными потоками. На приграничных пунктах пропуска с Россией и КНР аналогичная ситуация. Как предложение: рассмотреть данный вопрос в рамках межгосударственного взаимодействия и возможно регламентировать действия КЖД в рамках нормативного документа или протокола. Например, только за счет согласования двустороннего технологического графика на стыке Польши и Беларуси, пропускная способность увеличилась с 14 до 30 поездов в обе стороны	<input type="checkbox"/>
3.	Затронут очень актуальный вопрос. Есть необходимость сформулировать в рамках крупных политических инициатив как Один Пояс – Один Путь, решения вопросов по двоянным операциям и по подсылке порожнего подвижного состава китайской стороной на Алашанькоу и Хоргос, чтобы обеспечить бесперебойный прием грузов из РК	<input type="checkbox"/>
4.	Очень актуальный вопрос, касающийся оплаты китайской стороной владельцам этих вагонов за их простой на китайской стороне. Присоединяюсь к предложению о необходимости решения этого вопроса на правительственном уровне	<input type="checkbox"/>
5.	ссылки на источники информации в отчете должны быть привязаны к конкретным авторам и предприятиям	<input type="checkbox"/>
6.	не отмечено сколько маневровых локомотивов есть на станции Достык. По станции Алтынколь – отмечено	<input type="checkbox"/>
7.	не очень внятно обозначены планы формирования, которые действуют на этих участках	<input type="checkbox"/>
8.	не обозначена специализация путей, в том числе где производят расформирование и формирование поездов, чтобы можно было понять о необходимости в количестве сортировочных путей, а может даже создания целого парка, строительства преузловых путей и т.д	<input type="checkbox"/>
9.	информацию по размещению зданий, техническое состояние путей и структуру станций можно перенести в приложения	<input type="checkbox"/>
10.	нужно указать, что деятельность, возникающая из-за разной колеи это не проблема, а основная работа стыковых станций	<input type="checkbox"/>
11.	нужно указать, что сегодняшние IT-системы устарели не только потому что не учитывают множественность операторов и терминалов, но также из-за ручного ввода и не совсем автоматизированы в полном смысле этого слова	<input type="checkbox"/>
12.	в блок-схемах по станции Достык нужно указать какие действия должны быть с поездами, приходящими на расформирование, а в отчете указан алгоритм действий только по транзитному поезду	<input type="checkbox"/>
13.	отсутствует оценка технологического состояния перегрузочных мест, оценка по номенклатуре грузов, анализ по видам подвижного состава с учетом специализации путей на участках Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос	<input type="checkbox"/>
14.	отсутствует оценка технологии перегруза на станции Алтынколь	<input type="checkbox"/>
15.	касательно выводов о нехватке подъездных путей, если определитесь по специализации путей, то можно будет сформулировать более конкретные предложения, связанных с нехваткой сортировочных и/или приёмо-отправочных путей	<input type="checkbox"/>
16.	нужна большая определенность и правовая оценка по вопросу Единого оператора. Мы вроде допускаем его временное существование, но при этом его деятельность не обоснована. Необходимо твердо определить взаимоотношения с АО КТЖ-ГП в качестве национального перевозчика с учетом вытекающих из этого прав и обязанностей: по допуску определенного количества порожнего и груженого составов на станции Достык и Алтынколь; возможно требование, что избыточный парк должен где-то накапливаться, например, на частных терминалов и операторов. Должна быть четкая схема взаимодействия, основанная на существующем праве и бизнес должен в рамках этого, непротиворечащего общим интересам, права понимать свои права и обязанности. Возможно требуется глубокий анализ данного вопроса с точки зрения бизнеса, экономики и потребителей	<input type="checkbox"/>
17.	уточнить в профессиональном качестве термины: «оборот вагонов», в рекомендациях опроса - «улучшить путевое разветвление для выполнения маневровых работ»	<input type="checkbox"/>
18.	касательно международного опыта не хватает выводной части, например, что частный интерес иногда должен коррелироваться с государственным интересом	<input type="checkbox"/>
19.	предлагается утверждать технологическую схему работы на станциях Достык и Алтынколь необходимо с учетом внедрения Единого оператора и ее цифровизации	<input type="checkbox"/>
20.	касательно повышения эффективности работы станций Достык и Алтынколь, необходимо своевременно информировать правительство о возможных сложностях в реализации, какие существуют риски и к чему это может привести	<input type="checkbox"/>
21.	предлагается обозначить бизнес-процесс по перегрузу отдельно по станциям Достык и Алтынколь "как есть сейчас", чтобы в дальнейшем оптимизировать их до "как должно быть". Следовательно, нужно схематически детально расписать регламент перегрузочных бизнес-процессов по каждой станции отдельно. Нужно комплексно подойти с учетом плана формирования, менталитета, законодательства, нормативов времени, тарифного регулирования	<input type="checkbox"/>