

ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 2 «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава и разработка методики определения его потребного количества», выполняемой Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций (НИИ ТК)

г. Нур-Султан

26 августа 2020 г.

Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. Мукушев К.К., заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»
3. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
4. Култай М.Б., исполнительный директор СТК «KAZLOGISTICS»
5. Адамбаева С.М., генеральный директор КазАПО
6. Каплан Э.Т., председатель НЭС НИИ ТК
7. Сербяева Н.Я., уч. секретарь отдела науки и межд. сотрудничества НИИ ТК
8. Абильдаев А.А., главный специалист отдела науки и межд. сотрудничества НИИ ТК
9. Заславский Р.Н., эксперт-консультант АНЭК
10. Бекмагамбетова Г.М., директор ТОО «KAZAUTOCERT»
11. Панин А., НИИ ТК
12. Муратов И., НИИ ТК

Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 2 «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава и разработка методики определения его потребного количества», выполняемой Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций, за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Выступили:

Каплан Э.Т. Содержание промежуточного отчета представлено на 42 слайдах.

Лавриненко Ю.И. Прделана значительная работа, тема очень актуальная. Важно, в комплексной программе мероприятий по итогам исследования обозначить, как нужно выстраивать государственную политику, какие направления и возможности создать для обеспечения системы стимулирования. Чтобы и за круглый стол сядились, и общие решения принимали. Обозначить переход от лозунгов клиентоориентированности к согласованным решениям с общими выгодой, интересами в оперативном и долгосрочном плане.

В целом, сложилось хорошее впечатление о выполненном объеме работы. С обозначенными посылами по методике определения парка, по комплексной программе и тенденциями в презентации я согласен.

По содержанию самой работы. В анализе необходимо уточнить порожний грузооборот, с какого времени присутствует в статистике. Система изменения учета меняет взгляд на ситуацию. В прежних оперативных документах и справках порожний пробег доходил до 60 %, а тут, неожиданно, стал на уровне 40 %. Если изменилась система учета, то это надо выяснить и обозначить для точности анализа.

По статистике выходит, что РК грузообразующая страна. Экспорт значительно больше импорта. Есть необходимость эту сторону проанализировать, что из этого вытекает, чьим подвижным составом вывозится с соответствующими выводами. Раньше по отчетам делали выводы, что много нерациональных перевозок было на сети. Металлолом возили с одного конца страны в другой, многочисленные отраслевые перевозки, железобетонные изделия везли энергетики и т.д. Когда на уровне спада все оптимизировалось, сейчас наблюдается опять увеличение перемещений, как за счет увеличения парка, правильно указали, так и за счет порожнего пробега. Вопрос по порожнему пробегу, обозначенный выше необходимо уточнить.

По пандемии правильно показана устойчивость ж.-д. транспорта в условиях кризисной ситуации по сравнению с другими видами транспорта. По некоторым таблицам и выводам ссылаются на интервью, чьи-то выступления. Нужно опираться на более официальные источники для более доказательной аргументации. Приведенная схема железных дорог старая. Не указаны участки Шалкар - Бейнеу, путь на Болашак.

О том, что не удалось получить данные по простоям в динамике. Пока есть еще время нужно постараться получить эти данные, чтобы материал исследования больше соответствовал текущему положению.

Взят хороший материал по исследованию РФ (13 с.), но 2010 г. – рубежный момент в анализе размыт. Изменения, которые произошли в этот период нужно чётче обозначить.

С выводом по КПИ парка грузовых вагонов в РЖД (15 с.) – «Предварительный анализ показывает, что те же тенденции прослеживаются на железнодорожном транспорте Казахстана», трудно спорить, но нужно указать подтверждающие сведения.

По анализу рынка операторов РФ, РК приведены все сложности, вопросы. Надо обозначить важные тенденции. Например, когда был план нахождения 45 сут., с одной стороны надо было выполнять международные обязательства, а с другой стороны надо обеспечить функционирование собственного парка на законных основаниях.

Касательно ограничения погрузки наших вагонов по РФ. Операторы высказывали такие претензии, непрямого, больше косвенного характера через правила, заложенные в ЭТРАН. Такие вопросы, имеют место, их нужно выяснить и обозначить в работе.

Обзор рынка вагоностроения достаточно подробно и интересно представлен. Национальный грузовой перевозчик - это не ж.-д. администрация (22 с.), исправить.

В анализе по углю обозначены Караганда, Костанай, а Павлодар, Темиртау ни на карте, ни в тексте не присутствуют. В прогнозе потребления угля нужно учесть тенденцию по газификации и обозначить в исследовании.

«Ключевое значение приобретает эффективное использование вагонного парка» - это правильно. Но в аргументах, анализе слабо, неявно присутствуют транспортные издержки. На них в большей степени нужно ориентироваться, как аргумент для МНЭ, государственного регулирования. Прописать, более чётко обозначить в работе.

В таблице 7 скачок по парку с 80 до 131 тыс. единиц требует пояснений. Это были тенденции или результат мер по стимулированию, нужно показать. Вы правильно выстраиваете логику, что нужно искать аргументы для того, чтобы МНЭ, государственные органы более чётко и серьезно подходили к прогнозу парка подвижного состава, и к поддержке вагоностроительных мощностей. Только при поддержке государства, предприятия смогут модернизироваться, выходить на инновационные вагоны. Нужны аргументы, чтобы ситуацию поправить.

В усугублении дефицита пропускной способности на некоторых участках, в аргументах отметить объём транзита и пропуска контейнерных поездов, а также программу по скоростным пассажирским поездам, которая становится проблемной по некоторым участкам. Из-за значимости этих вопросов в работе им больше уделить внимания. Тезис по транзиту поднят на достаточно высокий уровень. Надо обозначить, что транзит – это чужой экспорт, и отечественный экспорт должен быть приравнен к этому транзиту. Вопрос важный, требуется показать технологические возможности его решения.

По коэффициенту двоярных операций написано о попутной загрузке не очень явно. Посмотрите, как можно усилить этот момент.

В разделе о тарифной политике написано, что транзитный тариф КТЖ пересматривает 2 раза в год. В КТЖ есть порядок уведомления клиентов, но решения по корректировке тарифов и по скидкам принимаются более оперативно и чаще, что надо показать.

На 35 с. по ж.-д. транспорту обозначить важность правильного, объективного, подхода со стороны регуляторов – МНЭ и др. Не лоббирования по отдельным направлениям, а реализация государственного подхода в действиях регуляторов.

По IT-системам «СТЖ-комплекса» с интеграцией в «АСУ ДКР», опыту Украины (36 с.) и проекту «КТТ - единый оператор» (38 с.), дать ссылки и короткую информацию для будущих читателей исследования.

В разделе «Анализ рынка ремонта и совершенствования конструкций вагонов» по «Проммашкомплекту» нужно ориентировать, что это очень важный проект. Списывать его, если у кого-то что-то не получилось, неправильно. Нужно показать возможность, что этот вопрос можно решить. Прделана значительная работа, необходимая для ж.-д. транспорта. Также по АО «Востокмашзавод», ТОО «Карагандинский машиностроительный завод им. Пархоменко» и ТОО «Формат Маш Компании», если констатировать проблемы, то надо обозначить и пути их решений. Важность этих производств не вызывает сомнений.

Упомянута Стратегия ж.-д. транспорта до 2028 г. в тексте (47 с.), указать источник, ссылку. Если есть возможность, представить для ознакомления.

Прояснить ситуацию о том, что «казахстанская инфраструктура не позволяет пропуск данных вагонов с нагрузкой на ось 25 тонн». В то же время написано, что инновационные вагоны на маршрутах РК присутствуют.

По Степногорскому подшипниковому заводу (43 с.) внести определенность. Нужно обозначить, что он производит старые подшипники, не кассетные. Какие наши с этим перспективы? Стратегический вопрос, нужно сформулировать задачу для государственных органов.

В анализе работы подъездных путей и промышленной логистики предлагаете применение имитационного метода моделирования. Привести пример, ссылку, источник, где можно ознакомиться.

По подъездным путям уделить внимание небольшим подъездным путям, где есть проблемы, связанные с тарифами, злоупотреблениями на соединительных путях и др. Обозначить в этом отношении более четкую политику.

В разделе «Исследование и рекомендации по эффективному использованию парка грузовых вагонов в Казахстане» наряду с внешним примером, можно вспомнить операцию «Ритм» в г. Экибастузе в советское время. Как образец совместного согласования в команде, интеграции. В опыте, отмечалась практика в США, когда заключается трехсторонний договор, контролируемый банком, по определенным обязательствам. Эта схема, подкрепленная государственными стимулирующими мерами, может быть инструментом и для маршрутизации, и для решения сложных проблем.

В тексте по твердым ниткам, графикам движения, также нужно упомянуть план формирования как основу. Он должен формироваться на компромиссной, общей основе, с учетом интересов всех участников перевозочного процесса.

В рекомендациях по эффективному использованию (101 с.) все включено в один пункт - «развитие путевого хозяйства и четкая организация работы погрузо-разгрузочных механизмов ...». Нужно разделить.

Среди трех факторов (102 с.) должны найти место вопросы, связанные с необходимостью вывода инфраструктуры на новый уровень. В КНР уже вторую пятилетку работают на базовую скорость 160 км/ч. Мы в ПТЭ имеем 90 км/ч, и пока капитальные ремонты проводим без модернизации. Ставить эту задачу нужно, наряду с правильной вашей позицией о точечных проектах, которые дешевле и более эффективны сегодня. Но тренды мы обозначаем, и надо готовиться быть на каком-то этапе конкурентоспособными. Исправить инфраструктуру за один день невозможно. Надо смотреть вперед, и своевременно аккумулировать, находить средства, чтобы готовить инфраструктуру под будущие задачи. Эту логику нужно прописать, уделить в достаточной степени внимание.

Правильно написано, что сегодня участники перевозочного процесса в основном знают, что надо делать, но мало, кто заинтересован, а стимулов, как таковых, не существует. Поэтому в комплексной программе мероприятий по результатам исследования хотелось бы, чтобы обозначили направления необходимости корректировки государственной политики с конкретными предложениями.

Заславский Р.Н. В разделе оглавления пропущен подпункт 1.12. «Предварительные выводы на основе анализа». В «Введении» не совсем корректно дано описание железнодорожных станционных и подъездных путей, а также что увеличение порожнего пробега приводит к нарушению плана погрузки, Второй и третий абзацы требуют редакционных поправок, очень непонятен смысл текста.

В разделе «Анализ проблемных вопросов эффективного использования железнодорожного подвижного состава»: в последнем абзаце стр. 8 необходимо уточнить принадлежность вагонного парка по владельцам; в третьем абзаце стр. 9 в описание структуры МЖС необходимо дать точные определения; во третьем абзаце стр. 11 «Одним из основных показателей эффективности использования подвижного состава, является оборот вагона как на МЖС АО «НК «КТЖ» - но вагоны владельцев КЗХ перемещаются не только в пределах страны – необходимо считать полный оборот, тем более что срок доставки считается за общее расстояние перевозки.

В разделе 1.5 «Анализ причин дефицита и профицита вагонов» на стр.32 второй и пятый абзац требует доработки в части простоя вагона на станционных путях, эффективности использования подвижного состава и сфере операторских услуг.

В разделе 1.5 «Тарифная политика грузовых перевозок» необходимо точно описать структуру тарифов, применяемых к видам сообщений Перевозчиком РК.

Раздел 1.7 «Анализ работы подъездных путей и промышленной логистики» требует редакционной переработки. В РК все подъездные пути частные и обслуживают всех грузоотправителей прилегающего региона, поэтому делать упор только на промышленные предприятия, не совсем этично, тем более что многие крупные производители преобразовали свой транспортные цеха в ТТО с передачей им своих подъездных путей, а некоторые передали их в частные руки.

В разделе 1.9 «Анализ основных действующих нормативных правовых актов и проблемных вопросов участников перевозочного процесса» все поименованные НПА привести в соответствие с настоящим временем.

К предложению об увеличении грузоподъемности вагона. Для какой цели повышать грузоподъемность вагона, если у нас осевая нагрузка остается старой – 23,5 т? 92 т брутто – это предел. Касательно инновационных вагонов, мы с ними не можем уехать на экспорт. Внутри да, на экспорт нет. На всех международных стыках между РК и РФ стоят электронные весы для обнаружения перегруза.

По тексту приводятся таблицы с эксплуатационными тонно-километрами, которые не годятся для расчета потребного парка вагонов. Потому что они включают импорт, весь транзит, порожний возврат. Мы сегодня с вами точно не знаем, как оформляются перевозочные документы на порожний возврат, какой вес там ставят. Надо посмотреть показатель, который нигде не фигурирует – это вагоно-километры. Для точного расчета нужно посчитать плановые, средние и капитальные ремонты. Цены сегодня в информационно-вычислительном центре железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) рассчитываются по пробегу. Вот эти показатели должны быть учтены в работе.

Адамбаева С.М. Предлагается в работе учесть следующие моменты. Министерство рассчитывал за 5 лет потребность вагонного парка. Расчет сделан на основе грузов, которые РК планирует вывезти. Не учтен транзит, импортные грузы в РК, в т.ч. какой парк заходит из РФ и других государств. Не учтены приобретенные вагоны.

Проблема для собственников вагонов, связанная с регуляторным воздействием – конвенционными запретами, когда все предварительные договоренности сходят на нет. Процедура объявления конвенционного запрета не прописана в законодательстве РК. В документах ЦСЖТ описано, что ж.-д. администрация за 4 дня имеет право объявить запрет, но документы ЦС ЖТ имеют рекомендательный характер. В законе РК о ж.-д. транспорте написано, что запрет на перевозку грузов и подвижного состава может объявлять только правительство. Необходимо учесть в исследовании.

Решили:

1. В целом одобрить и принять промежуточный отчет Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций по исследовательской работе: «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава и разработка методики определения его потребного количества».
2. Разработчикам до 11 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по содержанию и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям

технического задания первого этапа, в электронном виде и один экземпляр отчета распечатанный и сшитый в мягком переплете (на пружине) формата А4.

3. Разработчикам исследовательской работы представить информацию о дате, формате проведения и список участников круглого стола в ноябре месяце т.г.
4. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)»

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/*

Чек-лист замечаний, предложений к промежуточному отчету НИИ ТК от 26.08.20

№	Замечание	✓
1.	Важно, в комплексной программе мероприятий по итогам исследования обозначить, как нужно выстраивать государственную политику, какие направления и возможности создать для обеспечения системы стимулирования. Чтобы и за круглый стол сажались, и общие решения принимали. Обозначить переход от лозунгов клиентоориентированности к согласованным решениям с общими выгодами, интересами в оперативном и долгосрочном плане.	<input type="checkbox"/>
2.	В анализе необходимо уточнить порожний грузооборот, с какого времени присутствует в статистике. Система изменения учета меняет взгляд на ситуацию. В прежних оперативных документах и справках порожний пробег доходил до 60 %, а тут, неожиданно, стал на уровне 40 %. Если изменилась система учета, то это надо выяснить и обозначить для точности анализа.	<input type="checkbox"/>
3.	По статистике выходит, что РК грузообразующая страна. Экспорт значительно больше импорта. Есть необходимость эту сторону проанализировать, что из этого вытекает, чьим подвижным составом вывозится с соответствующими выводами. Раньше по отчетам делались выводы, что много нерациональных перевозок было на сети. Металлолом возили с одного конца страны в другой, многочисленными отраслевыми перевозками, железобетонные изделия везли энергетики и т.д. Когда на уровне спада все оптимизировалось, сейчас наблюдается опять увеличение перемещений, как за счет увеличения парка, правильно указали, так и за счет порожнего пробега. Вопрос по порожнему пробегу, обозначенный выше необходимо уточнить.	<input type="checkbox"/>
4.	По пандемии правильно показана устойчивость ж.-д. транспорта в условиях кризисной ситуации по сравнению с другими видами транспорта. По некоторым таблицам и выводам ссылаются на интервью, чьи-то выступления. Нужно опираться на более официальные источники для более доказательной аргументации.	<input type="checkbox"/>
5.	Приведенная схема железных дорог старая. Не указаны участки Шалкар - Бейнеу, путь на Болашак.	<input type="checkbox"/>
6.	О том, что не удалось получить данные по простою в динамике. Пока есть еще время нужно постараться получить эти данные, чтобы материал исследования больше соответствовал текущему положению.	<input type="checkbox"/>
7.	Взят хороший материал по исследованию РФ (13 с.), но 2010 г. – рубежный момент в анализе размыт. Изменения, которые произошли в этот период нужно четче обозначить.	<input type="checkbox"/>
8.	С выводом по КПИ парка грузовых вагонов в РЖД (15 с.) – «Предварительный анализ показывает, что те же тенденции прослеживаются на железнодорожном транспорте Казахстана», трудно спорить, но нужно указать подтверждающие сведения.	<input type="checkbox"/>
9.	По анализу рынка операторов РФ, РК приведены все сложности, вопросы. Надо обозначить важные тенденции. Например, когда был план нахождения 45 сут., с одной стороны надо было выполнять международные обязательства, а с другой стороны надо обеспечить функционирование собственного парка на законных основаниях.	<input type="checkbox"/>
10.	Касательно ограничения погрузки наших вагонов по РФ. Операторы высказывали такие претензии, непрямого, больше косвенного характера через правила, заложенные в ЭТРАН. Такие вопросы, имеют место, их нужно выяснить и обозначить в работе.	<input type="checkbox"/>
11.	Обзор рынка вагоностроения достаточно подробно и интересно представлен. Национальный грузовой перевозчик - это не ж.-д. администрации (22 с.), исправить.	<input type="checkbox"/>
12.	В анализе по углю обозначены Караганда, Костанай, а Павлодар, Темиртау ни на карте, ни в тексте не присутствуют. В прогнозе потребления угля нужно учесть тенденцию по газификации и обозначить в исследовании.	<input type="checkbox"/>
13.	«Ключевое значение приобретает эффективное использование вагонного парка» - это правильно. Но в аргументах, анализе слабо, неявно присутствуют транспортные издержки. На них в большей степени нужно ориентироваться, как аргумент для МНЭ, государственного регулирования. Прописать, более четко обозначить в работе.	<input type="checkbox"/>
14.	В таблице 7 скачок по парку с 80 до 131 тыс. единиц требует пояснений. Это были тенденции или результат мер по стимулированию, нужно показать. Вы правильно выстраиваете логику, что нужно искать аргументы для того, чтобы МНЭ, государственные органы более четко и серьезно подходили к прогнозу парка подвижного состава, и к поддержке вагоностроительных мощностей. Только при поддержке государства, предприятия смогут модернизироваться, выходить на инновационные вагоны. Нужны аргументы, чтобы ситуацию поправить.	<input type="checkbox"/>
15.	В усугублении дефицита пропускной способности на некоторых участках, в аргументах отметить объем транзита и пропуска контейнерных поездов, а также программу по скоростным пассажирским поездам, которая становится проблемной по некоторым участкам. Из-за значимости этих вопросов в работе им больше уделить внимания.	<input type="checkbox"/>
16.	Тезис по транзиту поднят на достаточно высокий уровень. Надо обозначить, что транзит - это чужой экспорт, и отечественный экспорт должен быть приравнен к этому транзиту. Вопрос важный, требуется показать технологические возможности его решения.	<input type="checkbox"/>
17.	По коэффициенту двояких операций написано о попутной загрузке не очень явно. Посмотрите, как можно усилить этот момент.	<input type="checkbox"/>
18.	В разделе о тарифной политике написано, что транзитный тариф КТЖ пересматривает 2 раза в год. В КТЖ есть порядок уведомления клиентов, но решения по корректировке тарифов и по скидкам принимаются более оперативно и чаще, что надо показать.	<input type="checkbox"/>
19.	На 35 с. по ж.-д. транспорту обозначить важность правильного, объективного, подхода со стороны регуляторов – МНЭ и др. Не лоббирования по отдельным направлениям, а реализация государственного подхода в действиях регуляторов.	<input type="checkbox"/>
20.	По IT-системам «СТЖ-комплекса» с интеграцией в «АСУ ДКР», опыту Украины (36 с.) и проекту «КТТ - единый оператор» (38 с.), дать ссылки и короткую информацию для будущих читателей исследования.	<input type="checkbox"/>
21.	В разделе «Анализ рынка ремонта и совершенствования конструкций вагонов» по «Проммашкомплекту» нужно ориентировать, что это очень важный проект. Списывать его, если у кого-то что-то не получилось, неправильно. Нужно показать возможность, что этот вопрос можно решить. Прделана значительная работа, необходимая для ж.-д. транспорта. Также по АО «Востокмашзавод», ТОО «Карагандинский машиностроительный завод им. Пархоменко» и ТОО «Формат Маш Компании», если констатировать проблемы, то надо обозначить и пути их решений. Важность этих производств не вызывает сомнений.	<input type="checkbox"/>
22.	Упомянута Стратегия ж.-д. транспорта до 2028 г. в тексте (47 с.), указать источник, ссылку. Если есть возможность, представить для ознакомления.	<input type="checkbox"/>

23.	Прояснить ситуацию о том, что «казахстанская инфраструктура не позволяет пропуск данных вагонов с нагрузкой на ось 25 тонн». В то же время написано, что инновационные вагоны на маршрутах РК присутствуют.	<input type="checkbox"/>
24.	По Степногорскому подшипниковому заводу (43 с.) внести определенность. Нужно обозначить, что он производит старые подшипники, не кассетные. Какие наши с этим перспективы? Стратегический вопрос, нужно сформулировать задачу для государственных органов.	<input type="checkbox"/>
25.	В анализе работы подъездных путей и промышленной логистики предлагаете применение имитационного метода моделирования. Привести пример, ссылку, источник, где можно ознакомиться.	<input type="checkbox"/>
26.	По подъездным путям уделить внимание небольшим подъездным путям, где есть проблемы, связанные с тарифами, злоупотреблениями на соединительных путях и др. Обозначить в этом отношении более четкую политику.	<input type="checkbox"/>
27.	В разделе «Исследование и рекомендации по эффективному использованию парка грузовых вагонов в Казахстане» наряду с внешним примером, можно вспомнить операцию «Ритм» в г. Экибастузе в советское время. Как образец совместного согласования в команде, интеграции. В опыте, отмечалась практика в США, когда заключается трехсторонний договор, контролируемый банком, по определенным обязательствам. Эта схема, подкрепленная государственными стимулирующими мерами, может быть инструментом и для маршрутизации, и для решения сложных проблем.	<input type="checkbox"/>
28.	В тексте по твердым ниткам, графикам движения, также нужно упомянуть план формирования как основу. Он должен формироваться на компромиссной, общей основе, с учетом интересов всех участников перевозочного процесса.	<input type="checkbox"/>
29.	В рекомендациях по эффективному использованию (101 с.) все включено в один пункт - «развитие путевого хозяйства и четкая организация работы погрузо-разгрузочных механизмов ...». Нужно разделить.	<input type="checkbox"/>
30.	Среди трех факторов (102 с.) должны найти место вопросы, связанные с необходимостью вывода инфраструктуры на новый уровень. В КНР уже вторую пятилетку работают на базовую скорость 160 км/ч. Мы в ПТЭ имеем 90 км/ч, и пока капитальные ремонты проводим без модернизации. Ставить эту задачу нужно, наряду с правильной вашей позицией о точечных проектах, которые дешевле и более эффективны сегодня. Но тренды мы обозначаем, и надо готовиться быть на каком-то этапе конкурентоспособными. Исправить инфраструктуру за один день невозможно. Надо смотреть вперед, и своевременно аккумулировать, находить средства, чтобы готовить инфраструктуру под будущие задачи. Эту логику нужно прописать, уделить в достаточной степени внимание.	<input type="checkbox"/>
31.	Правильно написано, что сегодня участники перевозочного процесса в основном знают, что надо делать, но мало, кто заинтересован, а стимулов, как таковых, не существует. Поэтому в комплексной программе мероприятий по результатам исследования хотелось бы, чтобы обозначили направления необходимости корректировки государственной политики с конкретными предложениями.	<input type="checkbox"/>
32.	В разделе оглавления пропущен подпункт 1.12. «Предварительные выводы на основе анализа».	<input type="checkbox"/>
33.	В «Введении» не совсем корректно дано описание железнодорожных станционных и подъездных путей, а также что увеличение порожнего пробега приводит к нарушению плана погрузки, Второй и третий абзацы требуют редакционных поправок, очень непонятен смысл текста.	<input type="checkbox"/>
34.	В разделе «Анализ проблемных вопросов эффективного использования железнодорожного подвижного состава»: в последнем абзаце стр. 8 необходимо уточнить принадлежность вагонного парка по владельцам; в третьем абзаце стр. 9 в описание структуры МЖС необходимо дать точные определения; во третьем абзаце стр. 11 «Одним из основных показателей эффективности использования подвижного состава, является оборот вагона как на МЖС АО «НК «КТЖ» - но вагоны владельцев КЗХ перемещаются не только в пределах страны – необходимо считать полный оборот, тем более что срок доставки считается за общее расстояние перевозки.	<input type="checkbox"/>
35.	В разделе 1.5 «Анализ причин дефицита и профицита вагонов» на стр.32 второй и пятый абзац требует доработки в части простоя вагона на станционных путях, эффективности использования подвижного состава и сфере операторских услуг.	<input type="checkbox"/>
36.	В разделе 1.5 «Тарифная политика грузовых перевозок» необходимо точно описать структуру тарифов, применяемых к видам сообщений Перевозчиком РК.	<input type="checkbox"/>
37.	Раздел 1.7 «Анализ работы подъездных путей и промышленной логистики» требует редакционной переработки. В РК все подъездные пути частные и обслуживают всех грузоотправителей прилегающего региона, поэтому делать упор только на промышленные предприятия, не совсем этично, тем более что многие крупные производители преобразовали свой транспортные цеха в ТТО с передачей им своих подъездных путей, а некоторые передали их в частные руки.	<input type="checkbox"/>
38.	В разделе 1.9 «Анализ основных действующих нормативных правовых актов и проблемных вопросов участников перевозочного процесса» все поименованные НПА привести в соответствие с настоящим временем.	<input type="checkbox"/>
39.	К предложению об увеличении грузоподъемности вагона. Для какой цели повышать грузоподъемность вагона, если у нас осевая нагрузка остается старой – 23,5 т? 92 т брутто – это предел. Касательно инновационных вагонов, мы с ними не можем уехать на экспорт. Внутри да, на экспорт нет. На всех международных стыках между РК и РФ стоят электронные весы для обнаружения перегруза.	<input type="checkbox"/>
40.	По тексту приводятся таблицы с эксплуатационными тонно-километрами, которые не годятся для расчета потребного парка вагонов. Потому что они включают импорт, весь транзит, порожний возврат. Мы сегодня с вами точно не знаем, как оформляются перевозочные документы на порожний возврат, какой вес там ставят. Надо посмотреть показатель, который нигде не фигурирует – это вагоно-километры. Для точного расчета нужно посчитать плановые, средние и капитальные ремонты. Цены сегодня в информационно-вычислительном центре железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) рассчитываются по пробегу. Вот эти показатели должны быть учтены в работе.	<input type="checkbox"/>
41.	Предлагается в работе учесть следующие моменты. Министерство рассчитывал за 5 лет потребность вагонного парка. Расчет сделан на основе грузов, которые РК планирует вывезти. Не учтен транзит, импортные грузы в РК, в т.ч. какой парк заходит из РФ и других государств. Не учтены приобретенные вагоны.	<input type="checkbox"/>
42.	Проблема для собственников вагонов, связанная с регуляторным воздействием – конвенционными запретами, когда все предварительные договоренности сходят на нет. Процедура объявления конвенционного запрета не прописана в законодательстве РК. В документах ЦСЖТ описано, что ж.-д. администрация за 4 дня имеет право объявить запрет, но документы ЦС ЖТ имеют рекомендательный характер. В законе РК о ж.-д. транспорте написано, что запрет на перевозку грузов и подвижного состава может объявлять только правительство. Необходимо учесть в исследовании.	<input type="checkbox"/>