

## ПРОТОКОЛ № 2

заседания круглого стола 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

26 октября 2020 г.

### Присутствовали:

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»</li><li>2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»</li><li>3. Сегал И.П., председатель Наблюдательного совета ОЮЛ «АНЭК»</li><li>4. Сабетов М.А., генеральный директор ОЮЛ «АНЭК»</li><li>5. Адамбаева С.М., генеральный директор ОЮЛ «КазАПО»</li><li>6. Бекмагамбетов М.М., заместитель председателя правления АО «КЦИЭ «QazIndustry»</li><li>7. Ахметжанов З., руководитель Управления МИИР РК</li><li>8. Жалеева А.Ж., зам. генерального директора по ж.-д. перевозкам и грузовой работе ТОО «IFC COLOS»</li><li>9. Иванов В., представитель ТОО «Исткомтранс»</li><li>10. Федотов В.В., генеральный директор АО «Кедентранссервис»</li><li>11. Жумашева Л.Ж., директор департамента по работе с клиентами АО «КТТ»</li><li>12. Султанбек М., представитель ЦТБ АО «НК «КТЖ»</li><li>13. Герасимова О.М., генеральный директор ТОО «Тенгизтрансгаз»</li><li>14. Таутгинас С., президент Ассоциации грузовых экспедиторов Литвы - LINEKA</li><li>15. Тлеуова А., представитель ОЮЛ «КазАПО» и ОЮЛ «АНЭК»</li><li>16. Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК</li><li>17. Гитаутас Юндзила, атташе по транспорту Литвы</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>18. Ашимханова Г., представитель компании «ЕвроТранзитКарго»</li><li>19. Нигметов Д.М., исполнительный директор АО «КТЖ-ГП»</li><li>20. Аязбаев Д., главный специалист ЦОУ АО «КТТ»</li><li>21. Мухаев Е., зам. генерального секретаря СІЛТ Kazakhstan</li><li>22. Жакишев Е., представитель ОТЛК ЕРА</li><li>23. Жагпаров Ж., исполн. директор по вопросам водного транспорта СТК «KAZLOGISTICS»</li><li>24. Бакимбаева Н.Н., Генеральный директор ТОО «Atasu Logistics»</li><li>25. Римская М.Ю., Заместитель директора по производству ТОО «Atasu Logistics»</li><li>26. Сербаева Н.Я., уч. секретарь отдела науки и межд. сотрудничества НИИ ТК</li><li>27. Кадыров Б.Р., Генеральный директор ТОО «AUDACIA Express»</li><li>28. Есимгалиев А., Вице-президент АО «КТТ»</li><li>29. Молдабекова А., Институт экономики МОН РК</li><li>30. Сулейменов Д.Т., генеральный директор ТОО «Қамқор Менеджмент»</li><li>31. Жуматаев А.Р., заместитель директора Центра транзита и логистики АО «КЦИЭ «QazIndustry»</li><li>32. Кулышов С.М., главный эксперт Центра транзита и логистики АО «КЦИЭ «QazIndustry»</li><li>33. 14 представителей экспедиторских и операторских компаний (не зарегистрированы)</li></ol> |
|--|---|

## ПОВЕСТКА

1. Вступительное слово.
2. Презентация о результатах проведенного исследования и итогах выездных мероприятий.
3. Обсуждение предложенных идей; вопросы; вопросы, предложения и рекомендации.
4. Заключительное слово.

## ВЫСТУПИЛИ:

**Сегал И.П.** Исследовательская работа направлена на совершенствование взаимодействия ж/д станций с участниками перевозки. Исследование очень актуальное и своевременное. Тема исследовательской работы очень интересна для бизнес-сообщества. В работе присутствует техническая и эксплуатационная характеристика, управление работой станций, расчеты пропускной способности парков станции и прилегающих пограничных участков, проанализированы существующие системы управления, статистика по деятельности и прогнозы до 2025 года, анализ грузовых перевозок и процесса обработки вагонов.

Цель нашего круглого стола услышать мнения, предложения и замечания участников перевозочного процесса по выводам в исследовательской работе.

**Лавриненко Ю.И.** Осуждаемая тема актуальная, интересная и достаточно сложная. В августе мы уже обсуждали данную тему, на тот момент было много замечаний и претензий к работе. С прошлого обсуждения мнение об уровне готовности проекта сильно не изменилось. В этом году АНЭК не достаточно ответственно подходит к разработке научных исследований.

**Жуматаев А.Р.** Представил основное содержание промежуточного отчета на 77 стр. в презентации из 11 слайдов с проектом карты проблем, причин и решений.

**Сегал И.П.** Исполнители «утонули» в большом объеме информации и немного отошли от темы работа. Отсутствует системный подход. Необходимо обратить внимание на международные соглашения и в чем они не соответствуют на сегодня требованиям рынка; существующее программное обеспечение ориентировано на работу в условиях одного перевозчика, оператора и грузового терминала, в то время как у нас работают несколько частных терминалов и операторов вагонов. Технические и технологические освещены достаточно полно. Нужно отразить в работе проблемы и предложения по увеличению объема перевозок в/из КНР.

**Мухаев Е.** Данная работа проделана не на высоком уровне. После первого обсуждения 25 августа мало что было исправлено и изменено. При этом времени для этого было достаточно. Как сказал исполнитель, проект исполнен только на 30 % и впереди предстоит еще большой объем работы. Так как в исследовательской работе изложено недостаточно информации, какую-либо точную оценку пока дать не могу. Также, в материалах нет сведений об итогах выездных мероприятий. Работа исполнена не на высоком уровне.

**Аязбаев Д.** Самый главный вопрос – это вопрос скопления многочисленных операторов вагонов на станциях Достык и Алтынколь. Также существуют несколько глубоких проблем, по которым мы тоже работаем в рамках проекта по трансформации деятельности станций Достык и Алтынколь. Ранее нами были проведены анализы и сравнения, учтены понесенные расходы АО НК КТЖ и на основании этого был инициирован наш проект «Программа преобразования управления координации грузопотоком и транзитом на станциях Достык и Алтынколь». Предлагаем совместить наш проект с обсуждаемым исследовательской работой и совместно выработать решения по этим проблемам, обсудить и обменяться мнениями.

**Жуматаев А.Р.** Мы готовы к взаимному сотрудничеству.

**Сегал И.П.** Правильно поднят вопрос создания единого оператора на приграничных станциях. Тут есть несколько проблем. Первая, что АО КТЖ-ГП часть своих функций «повесила» на АО КТТ, и возникает вопрос: сможет ли АО КТТ их выполнить если регулирование

вагонопотоком находится в руках ГП? Вторая, создание программного обеспечения, которая бы учитывала множественность операторов и частных терминалов и имела увязку с существующими системами управления движением поездов, а они, к сожалению, пока староваты.

**Кадыров Б.** Думаю, нужно обратить внимание на вопрос «что такое перегрузочное место». Нужно при работе учитывать возможность грузовых терминалов в том числе и частных по перегрузе и инфраструктурные их мощности. И давать «доступ» работать только тем, кто сможет и готов инфраструктурно принимать и перерабатывать определенные объемы. На сегодня прилегающие участки дорог позволяют перевезти быстро большие объемы грузов, но в конце концов мы остановимся на ст. Достык. Нужно рассмотреть возможность приема-передачи вагонов на приёмо-отправочных путях частных терминалов, а дальше они сами могли расставлять по фронтам выгрузки. Потому что из-за пересекающихся путей очень сложно будет регулировать движения нескольких операторов. То же самое и на ст. Алтынколь. Право на подачу/уборку вагонов дана частному терминалу «Сухой порт», тогда как, я думаю, управление движением было бы эффективнее если бы этим занималась только одна компания. Потому что если частные терминалы решили заниматься подачей/уборкой, то пусть развивают свою инфраструктуру и строят новые приёмо-отправочные пути.

**Сегал И.П.** из выступления г-на Кадырова Б. хочу выделить несколько моментов.

Первое, планирование объемов перевозок в увязке с обеспечением его вагонами до начала планируемого месяца, с обязательным уведомлением каждого оператора о выделенной для него квоте вагонов на планируемый месяц.

Второе, для пограничной станции увязка в одной программе работы и ситуации на каждом перегрузочном месте с АСУОП АО КТЖ ГП. Тогда управленческие решения АО КТЖ-ГП будут эффективнее.

Третье, «враждебные» маршруты действительно проблема станций Алтынколь и Достык.

Четвертое, нехватка на подходах к станциям путевых емкостей, для отстоя в ожидании прибытия грузов предназначенных для них порожних вагонов и груженых вагонов при ограничениях приема со стороны КНР. Такие пути нужно строить на счет промышленных предприятий, которые имеют хорошие объемы поставок товаров и намерены наращивать их в направлении КНР.

Пятое, отсутствие информации о перегрузочных мощностях и возможностях китайской стороны и их станций.

**Жакишев Е.** Нужно отметить, что в проекте сделана хорошая аналитика. Нужно отметить, что приемо-отправочные парки станций заполнены вагонами, и в том числе это связано с плохой сдачей вагонов китайской стороне. Согласно представленной аналитике у нас обмен с КНР по 14 поездов в обе стороны. Из КНР 11 контейнерных поездов и 3 – генеральные грузы. В КНР 6 контейнерных поездов и 8 – генеральных грузов. Проблемы возникают из-за разного вида подвижного состава, и как следствие другая скорость обработки и задержка локомотивов. 11 поездов из КНР в основном идут в Европу. В обратную сторону мы отправляем 6 поездов. Время обработки контейнерных поездов жестко регламентировано. В работе предлагаю учесть в анализе: паритетность по приему-сдаче поездов, номенклатуру грузов, пропускную мощность лимитирующих участков.

Основная задача – это взаимодействие с частными операторами вагонов. Проблем с контейнерными поездами редко возникают и задержек практически не бывает. Грузовые станции в основном ориентированы на переработки контейнеров. И оператором управления движением должна быть станция. Предлагаю с учетом планирования и прогнозирования, а также беря во внимание перегрузочные возможности терминалов произвести квотирование на

обработку вагонов в разрезе терминалов. Возможно путем проведения тендеров и отработки вопроса с заказчиками поездов.

**Сегал И.П.** Пропускная способность участка на 60 процентов заполнена контейнерными поездами и ее явно не хватает. Отсутствует четкое распределение работы между контейнерными поездами и генеральными грузами.

Вторая проблема, нехватка локомотивов, в том числе для вывоза поездов и маневровых локомотивов на обеих станциях.

Третье, маневровые локомотивы затрачивают много времени на обслуживание частных терминалов; следует частным терминалам с большим объемом работы приобретать маневровые локомотивы.

**Сулейменов Д.** В работе хорошо освещены технические моменты, но меня интересует международный опыт. Например, станции РФ и Украины. Пока в работе нет сведений по международному опыту.

**Бекмагамбетов М.М.** В августе на первом обсуждении мы касались этого вопроса. Если взять белорусскую станцию Брест, то она не однородная станция. Там очень много сопутствующих станций со своей специализацией. А наши станции Достык и Алтынколь – это однородные станции. У нас развитие идет по принципу приемо-отправочных парков. В Забайкальске (РФ) назначается оператор и он регулирует и управляет движением поездов и вагонов. Но тут сразу возникает вопрос, когда обязанности перевозчика перекладываются на вагонного оператора. АО КТТ для решения вопросов должен держать свой парк на ст. Достык и Алтынколь прозапас. И это идет в разрез бизнес целям АО КТТ. Наша ситуация немного специфичная и международный опыт нерелевантен ситуации на казахстанских станциях.

**Сегал И.П.** До сих пор с КНР отсутствует полноценный электронный обмен информацией. Нужно обратить внимание на проблемы затрудняющие работу товарной и тех. контор, наличие программного обеспечения увязывающее и облегчающее их взаимодействие таможенными органами и др. смежными службами. Нужно в работе хотя бы обозначить эти вопросы.

**Нигметов Д.** Если перед разработчиками стояла задача сделать анализ существующих проблем, то разработчики с этим справились, так как анализ присутствует, проблемы описаны. Хотел бы уточнить на чем сделан прогноз роста объемов перевозки? На основании каких данных? Проводилась ли работа с грузоотправителями, был ли сбор данных от них?

**Жуматаев А.Р.** Прогноз основывался на исторических данных за последние 3 года. Где рост в среднем по станциям составлял 13-15 процентов. Коронавирус сильно повлиял на цепочки поставок. Клиенты в КНР и Азии отдают предпочтения ж/д транспорту, так как этот вид транспорта обеспечивает стабильность, адекватную цену и сроки доставки даже в период пандемии. Транзит будет расти однозначно. Минимальный рост 10-15 процентов составит. Производители в КНР пересматривают страны-партнеров по источникам сырья, и стараются ввозить сырье из близлежащих соседских стран.

**Нигметов Д.** Хотелось бы услышать мнение и прогнозы самих грузоотправителей на ближайшие годы. Потому что многие проблемы возникают из-за слабого прогнозирования и планирования. Подразделение маркетинга каждый год собирает информацию по прогнозам на следующий год, и он не всегда подтверждается на деле.

При увеличении объемов в соответствии с прогнозом, то на аналогичный процент увеличатся проблем, так как данные проблемы мы не сможем решить сиюминутно, хотя всем известно об этих проблемах.

Предлагаю экспедиторским компаниям и операторам провести работу с грузоотправителями о переориентации объемов на ст. Алтынколь, чтобы разгрузить ст. Достык. Второе,

контейнеризировать грузы и использовать биг-беги для сыпучих грузов. Третье, большое внимание уделять планированию.

Разработчиков прошу сконцентрироваться в проекте в соответствии с темой проекта, то есть обратить внимание больше на вопрос управления при множественности операторов вагонов. Такая проблема существует не только на ст. Достык и Алтынколь, но и на других станциях РК. Работа усложняется так как в перевозочном процессе участвуют 6-7 участников, а в проекте работы об этом мало что сказано, и не видно предложений о путях решения этих проблем.

**Сегал И.П.** г-ну Ныгметову Д. нужно дать сигнал и объявить рынку условия по переориентации грузов со станции Достык на ст. Алтынколь. Правильно поднят вопрос контейнеризации. На сегодня в РК контейнеризацией охвачено менее 1% контейнерно пригодных грузов. Такие действия нужно решать комплексно с нашими производителями и согласовывать с партнерами из КНР, так как они могут быть не готовы принимать грузы в таком виде упаковки.

**Жакишев Е.** В этой работе нужно добавить, как работают другие зарубежные станции и решают вопрос при множественности операторов вагонов. При этом пример Бреста нам может не подойти, так как ст. Брест разнонаправленная.

Предлагаю приглядеться к структуре номенклатуре грузов и как и на чем мы их везем. Из-за дисбаланса объема перевозок между маршрутами Китай-Европа и Европа Китай на сегодня около 60 процентов вагонов идут с порожним пробегом на подсыл на станции Достык и Алтынколь. Может есть смысл рассмотреть вопрос категорировать станции по направлениям и номенклатуре грузов. Поэтому предлагаю проанализировать номенклатуру грузов.

**Сабетов А.** В работе отсутствует статистика в разрезе операторов вагонов. Это очень важно с учетом тематики работы. Второе, может нужно разделить проблемные вопросы по блокам: путевое хозяйство, локомотивное хозяйство, движущие операции и связанные с ним автоматизация процессов. Следующее, отдельные рекомендации нужны по частным терминалам: что им делать к чему стремиться. Следующие рекомендации нужно выработать для вагонных операторов. Отдельно выработать решения по взаимодействию с таможней и смежными службами.

А для переориентации объемов со ст. Достык на ст. Алтынколь может нужно будет смотивировать бизнес предоставлением каких-либо преференций и скидок по тарифам.

**Жуматаев А.Р.** г-ну Сабетову: те статистические данные, которые Вы упомянули, нами были запрошены. Но пока нам АО НК КТЖ таких данных не дал.

В карте процессов будут учтены документальные моменты оформления и процессы взаимодействия со смежными службами, в том числе с таможней.

**Сабетов А.** Также в работе надо сделать отдельный раздел по вопросу управления при множественности операторов вагонов. Указать статистику в разрезе операторов, указать какие проблемы возникают у собственников: например, что вагоны чужих незарегистрированных операторов подаются под погрузку и они уходят без оплаты каких-либо платежей и сборов и чем это чревато для бизнеса.

Для АО КТЖ-ГП обезличивание вагонов выгодно и эффективно, и при этом надо показать к каким проблемам это может привести бизнес-сообщество, какие расходы, какие риски.

Указать рекомендации по вопросу скопления вагонов на станциях из-за неприемки вагонов китайской стороной. Данный вопрос отражен в соответствующей Доркарте по взаимодействию с КНР. При прогнозировании и планировании, в работе по увеличению объема нужно учитывать и согласовывать возможности китайской стороны – возможно они не готовы к принятой/переработке определенных объемов грузов.

Плюс улучшить работу с грузовладельцами, и перевести этот процесс с ручного на «цифру». Может нужно отдельно рассмотреть возможность создания Центра управления на станциях Достык и Алтынколь.

Выделить ключевые вопросы и расписать их в рамках отдельных блоков в исследовательской работе.

*Лавриненко Ю.И.* Думаю обсуждение прошло хорошо. Прошу АНЭК включиться в работу и помочь разработчикам. Так как критики и замечаний сегодня было достаточно. И возникает риск успеют ли разработчики за оставшееся короткое время снять все замечания и доработать проект.

Прошу не забывать, что основная тема проекта работа приграничных станций с участниками в условиях множественности операторов вагонов и соответственно рекомендации по управлению этим процессом.

Анализ обобщенный, нет анализа по перегрузочным местам, нет анализа по номенклатуре грузов, нет анализа по операторам вагонов, соответственно рекомендации не конкретны.

Анализ проблемы оборота вагонов и локомотивов как в РК, так и в КНР сделан больше описательно, и отсутствуют конкретные основания для этого.

Технологический процесс приведен в общем виде, и на сегодня он слабо привязан к плану формирования, не отвечает тем практическим требованиям, которые нам нужны. Нет технологических регламентов по перегрузочным терминалам ни по нормативам, ни по номенклатуре грузов, а без этого невозможно сделать выводы.

Не обозначены особенности при передаче поездов в/из КНР с разным видом вагонного парка, и как это влияет на работу станции.

Правильно обозначен вопрос, требующий ответа – это проблема именных вагонов, которые прибывают под погрузку, которые должны быть привязаны к определенному перегрузочному месту. Указать в какие проблемы это может вылиться, решаемый это вопрос или нет?!

По вопросу внедрения Единого оператора не хватает информации по ответственности, при таких условиях работы, других участников перевозочного процесса и как это будет регулироваться, в том числе операторы вагонов и терминалов. АО НК КТЖ при создании Единого оператора должны учесть те права и обязанности участников перевозочного процесса, которые уже закреплены в законодательстве. Ответов на этот вопрос нет.

По международному опыту может стоять, помимо прочего, нужно сделать на Литву и Польшу. В целом, информации по данному блоку нет.

По сортировочным путям, пропускной способности, маневровым локомотивам, информационным системам информация представлена в общем, без каких-либо конкретных мероприятий.

Добавить информацию по лимитирующим участкам на китайской стороне и категоризации станций в разрезе видов подвижного состава, номенклатуре грузов и виду процессов.

Работы много, положительный результат вызывает тревогу. Есть ли у разработчиков уверенность об окончании работы в срок.

*Жуматаев А.Р.* Мы закончим работу в срок. Одной из больших проблем является невозможность получения соответствующей статистической информации со ссылкой на коммерческую тайну. Замечания и предложения будут учтены.

#### **РЕШИЛИ:**

1. Разработчикам исследовательской работы до 24 ноября т.г. учесть предложения и устранить замечания по содержанию отчета (Приложение).

2. Разработчикам до 24 ноября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный и итоговый отчеты, соответствующие требованиям технического задания.

**Председатель:**



**И. Сегал**

**Секретарь:**



**С. Кулышов**

*Приложение*

№	Предложения/Замечания	<input checked="" type="checkbox"/>
1.	Необходимо обратить внимание на международные соглашения и в чем они не соответствуют на сегодня требованиям рынка; существующее программное обеспечение ориентировано на работу в условиях одного перевозчика, оператора и грузового терминала, в то время как у нас работают несколько частных терминалов и операторов вагонов.	<input type="checkbox"/>
2.	В материалах нет сведений об итогах выездных мероприятий.	<input type="checkbox"/>
3.	Предлагаем провести взаимную работу в рамках проекта АО «КТТ» «Программа преобразования управления координации грузопотоком и транзитом на станциях Достык и Алтынколь».	<input type="checkbox"/>
4.	Тут есть несколько проблем. Первая, что АО КТЖ-ГП часть своих функций «повесила» на АО КТТ, и возникает вопрос: сможет ли АО КТТ с этим справиться? Вторая, создание программного обеспечения, которая бы учитывала множественность операторов и частных терминалов и имела увязку с существующими системами управления движением поездов, а они к сожалению, пока староваты.	<input type="checkbox"/>
5.	Хочу выделить несколько моментов. Первое, раннее планирование объемов перевозки до начала рабочего месяца. Второе, вопрос увязки по перегрузочным местам: работа всех перегрузочных мест должны быть увязана посредством одной программой с УПРАВЛЕНИЕМ подводом поездов. Тогда управленческие решения АО КТЖ-ГП будут эффективнее. Третье, «враждебные» пересечения путей действительно проблема на станциях. И нехватка на подходах к станциям емкостей, которые нужно строить на счет частных, которые имеют хорошие объемы грузов в направлении КНР. Четвертое, не все на нашей стороне знают о мощностях работы китайской стороны и их станций.	<input type="checkbox"/>
6.	Согласно представленной аналитике у нас обмен с КНР по 14 поездов в обе стороны. Из КНР 11 контейнерных поезда и 3 – генеральные грузы. В КНР 6 контейнерные поезда и 8 – генеральных грузов. Проблемы возникают из-за разного вида подвижного состава, и как следствие другая скорость обработки и задержка локомотивов. 11 поездов из КНР в основном идут в Европу. В обратную сторону мы отправляем 6 поездов. Время обработки контейнерных поездов жестко регламентировано. В работе предлагаю учесть в анализе: паритетность по приему-сдаче поездов, номенклатуру грузов, пропускную мощность лимитирующих участков.	<input type="checkbox"/>
7.	Исследовательская работа в рамках 1 этапа в промежуточном отчете требует значительной доработки.	<input type="checkbox"/>
8.	Предлагаю с учетом планирования и прогнозирования, а также беря во внимание перегрузочные возможности терминалов произвести квотирование на обработку вагонов в разрезе терминалов. Возможно путем проведения тендеров и отработки вопроса с заказчиками поездов.	<input type="checkbox"/>
9.	Отсутствует четкое распределение работы между контейнерными поездами и генеральными грузами. Второе, нехватка локомотивов, в том числе для вывоза поездов на прилегающие пути. Третье, маневровые локомотивы теряются на долгое время при работе на частных терминалах; возможно терминалам нужно самим приобретать маневровые локомотивы. Четвертое, строить тыловые приемо-отправочные парки на подходах к станциям для отстоя вагонов.	<input type="checkbox"/>
10.	У нас нет в работе с КНР полного электронного обмена информацией, нужно обратить внимание на вопросы как работают сегодня товарная и тех. контора, какая увязка есть с таможенными органами и др. смешными службами. Нужно в работе хотя бы обозначить эти вопросы.	<input type="checkbox"/>
11.	Отсутствует международный опыт.	<input type="checkbox"/>
12.	Хотел бы уточнить на чем сделан прогноз роста объемов перевозки? На основании каких данных? Проводилась ли работа с грузоотправителями, был ли сбор данных от них?	<input type="checkbox"/>
13.	Предлагаю экспедиторским компаниям и операторам провести работу с грузоотправителями о переориентации объемов на ст. Алтынколь, чтобы разгрузить ст. Достык. Второе, контейнеризировать грузы и использовать биг-беги для сыпучих грузов. Третье, большое внимание уделять планированию.	<input type="checkbox"/>
14.	Нужно обратить внимание больше на вопрос управления при множественности операторов вагонов. Такая проблема существует не только на ст. Достык и Алтынколь, но и на других станциях РК. Работа усложняется так как в перевозочном процессе участвуют 6-7 участников, а в проекте работы об этом мало что сказано, и не видно предложений о путях решения этих проблем.	<input type="checkbox"/>
15.	Предлагаю приглядеться к структуре номенклатуре грузов и как и на чем мы их везем. Из-за дисбаланса объема перевозок между маршрутами Китай-Европа и Европа Китай на сегодня около 60 процентов вагонов идут с порожним пробегом на подсыл на станции Достык и Алтынколь. Может есть смысл рассмотреть вопрос категорировать станции по направлениям и номенклатуре грузов. Поэтому предлагаю проанализировать номенклатуру грузов.	<input type="checkbox"/>
16.	В работе отсутствует статистика в разрезе операторов вагонов. Это очень важно с учетом тематики работы. Второе, может нужно разделить проблемные вопросы по блокам: путевое хозяйство,	<input type="checkbox"/>

	<p>локомотивное хозяйство, движенческие операции и связанные с ним автоматизация процессов. Следующее, отдельные рекомендации нужны по частным терминалам: что им делать к чему стремиться. Следующие рекомендации нужно выработать для вагонных операторов. Отдельно выработать решения по взаимодействию с таможенной и смежными службами.</p>	
17.	<p>Также в работе надо сделать отдельный раздел по вопросу управления при множественности операторов вагонов. Указать статистику в разрезе операторов, указать какие проблемы возникают у собственников: например, что вагоны чужих незарегистрированных операторов подаются под погрузку и они уходят без оплаты каких-либо платежей и сборов и чем это чревато для бизнеса.</p>	<input type="checkbox"/>
18.	<p>Указать рекомендации по вопросу скоплению вагонов на станциях из-за неприемки вагонов китайской стороной. Данный вопрос отражен в соответствующей Дор карте по взаимодействию с КНР. При прогнозировании и планировании, в работе по увеличению объема нужно учитывать и согласовывать возможности китайской стороны – возможно они не готовы к принятию/переработке определенных объемов грузов.</p>	<input type="checkbox"/>
19.	<p>Может нужно отдельно рассмотреть возможность создания Центра управления на станциях Достык и Алтынколь.</p>	<input type="checkbox"/>
20.	<p>Анализ проблемы оборота вагонов и локомотивов как в РК, так и в КНР сделан больше описательно, и отсутствуют конкретные основания для этого.</p>	<input type="checkbox"/>
21.	<p>Анализ обобщенный, нет анализа по перегрузочным местам, нет анализа по номенклатуре грузов, нет анализа по операторам вагонов, соответственно рекомендации не конкретны</p>	<input type="checkbox"/>
22.	<p>Не проанализированы проблемные вопросы, возникающие из-за разнородности подвижного состава и номенклатуры грузов</p>	<input type="checkbox"/>
23.	<p>В работе нужно учитывать риски, связанные с инфраструктурными и другими ограничениями с китайской стороны</p>	<input type="checkbox"/>
24.	<p>Не описаны возможности внедрения единого оператора управления вагонопарком на станциях. Нет рекомендательных выводов и не описаны возможные риски и пути решения связанных с этим вопросов для бизнеса</p>	<input type="checkbox"/>
25.	<p>Рассмотреть возможность увязки деятельности терминалов и операторов вагонов посредством современного программного обеспечения</p>	<input type="checkbox"/>
26.	<p>По сортировочным путям, пропускной способности, маневровым локомотивам, информационным системам информация представлена в общем, без каких-либо конкретных мероприятий. Добавить информацию по лимитирующим участкам на китайской стороне и категоризации станций в разрезе видов подвижного состава, номенклатуре грузов и виду процессов</p>	<input type="checkbox"/>
27.	<p>Нужно учесть в работе вопрос взаимодействия с КНР по увеличению объема.</p>	<input type="checkbox"/>
28.	<p>Нужно обратить внимание на вопрос «что такое перегрузочное место». Нужно при работе учитывать возможность грузовых терминалов в том числе и частных по перегрузке и инфраструктурные их мощности. И давать «доступ» работать только тем, кто сможет и готов инфраструктурно принимать и перерабатывать определенные объемы. На сегодня прилегающие участки дорог позволяют перевезти быстро большие объемы грузов, но в конце концов мы остановимся на ст. Достык. Нужно рассмотреть возможность приема-передачи вагонов на приёмо-отправочных путях частных терминалов, а дальше они сами могли расставлять по фронтам выгрузки. Потому что из-за пересекающихся путей очень сложно будет регулировать движения нескольких операторов. То же самое и на ст. Алтынколь. Право на подачу/уборку вагонов дана частному терминалу «Сухой порт», тогда как, я думаю, управление движением было бы эффективнее если бы этим занималась только одна компания. Потому что если частные терминалы решили заниматься подачей/уборкой, то пусть развивают свою инфраструктуру и строят новые приёмо-отправочные пути.</p>	<input type="checkbox"/>
29.	<p>В этой работе нужно добавить, как работают другие зарубежные станции и решают вопрос при множественности операторов вагонов. При этом пример Бреста нам может не подойти, так как ст. Брест разноразрушенная.</p>	<input type="checkbox"/>
30.	<p>Для АО КТЖ-ГП обезличивание вагонов выгодно и эффективно, и при этом надо показать к каким проблемам это может привести бизнес-сообщество, какие расходы, какие риски.</p>	<input type="checkbox"/>
31.	<p>Плюс улучшить работу с грузовладельцами, и перевести этот процесс с ручного на «цифру».</p>	<input type="checkbox"/>
32.	<p>Выделить ключевые вопросы и расписать их в рамках отдельных блоков в исследовательской работе.</p>	<input type="checkbox"/>
33.	<p>Технологический процесс приведен в общем виде, и на сегодня он слабо привязан к плану формирования, не отвечает тем практическим требованиям, которые нам нужны. Нет технологических регламентов по перегрузочным терминалам ни по нормативам, ни по номенклатуре грузов, а без этого невозможно сделать выводы. Не обозначены особенности при передаче поездов в/из КНР с разным видом вагонного парка, и как это</p>	<input type="checkbox"/>

	влияет на работу станции.	
34.	<p>Указать в какие проблемы это может вылиться, решаемый это вопрос или нет?!</p> <p>По вопросу внедрения Единого оператора не хватает информации по ответственности, при таких условиях работы, других участников перевозочного процесса и как это будет регулироваться, в том числе операторы вагонов и терминалов. АО НК КТЖ при создании Единого оператора должны учесть те права и обязанности участников перевозочного процесса, которые уже закреплены в законодательстве. Ответов на этот вопрос нет.</p> <p>По международному опыту может стоить, помимо прочего, нужно сделать на Литву и Польшу. В целом, информации по данному блоку нет.</p>	<input type="checkbox"/>