

**Положения, предметы исследования, выносимые на обсуждение Круглого стола «Пути улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов»
по проекту «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества»**

Проблемы	Причины	Предлагаемые решения
<p>1. Неэффективное использование вагонного парка: неравномерная подача вагонов под погрузку; «брошенные» поезда; простои вагонов на погрузке/выгрузке, на подъездных путях промпредприятий и технических станциях. Низкий уровень квалификации кадров в сфере организации перевозок и логистики</p>	<p>Неудовлетворительная организация функционирования транспортно-логистического комплекса, недостаточный уровень профессионализма, компетенции и инициативности, что негативно отражается на конечных результатах работы. Недостаточная мотивация персонала, его обучения, развития. Недостаточный уровень применения (использования) инновационных логистических технологий, интеллектуальных транспортных систем, цифровизации перевозочного процесса. Недостаточно эффективное взаимодействие участников перевозочного процесса</p>	<p>Привлечение научных организаций к изучению и подготовке рекомендаций по комплексному решению накопившихся проблем. Разработка и внедрение интегрированных логистических IT-платформ. Создание интегрированных проектных команд, сбор и анализ статистических данных, реализация совместных управленческих решений, разработка и мониторинг исполнения комплексных планов совместных действий. Командообразование. Разработка и реализация «точечных» проектов, направленных на улучшение оборачиваемости вагонов. Формирование маршрутных поездов. Закрепление номерных вертушек за маршрутами. Формирование резервных вертушек. Улучшение оборота вагонов за счет снижения времени простоев на подъездных путях промпредприятий, на технических станциях и др. Увеличение технической скорости. Создание ЦУП 24/7, Call-center 24/7</p>
<p>2. Сезонные дефицит и профицит вагонов (в течение года)</p>	<p>Неравномерные объемы перевозок в течение года, во многом обусловлены спецификой рыночной экономики. В тоже время данная проблема может и должна смягчаться на уровне продуманного государственного регулирования и прогнозирования. Государственные структуры призваны находить рациональный баланс интересов всех участников транспортного рынка и реализовывать его в программах отраслевого развития</p>	<p>Совершенствование государственной политики организации и планирования перевозок. Перемещение части зимних перевозок (в частности, угля) на летне-осенний период. Оптимизация тарифной политики в целях оптимального регулирования. Привлечение подвижного состава других государств, передача в аренду профицитных вагонов. Сокращение времени нахождения вагонов в ремонте, перенос сроков ремонта дефицитных вагонов на весенне-летний период. Увеличение грузоподъемности вагонов (инновационные вагоны). Применение инновационных логистических технологий, цифровизация перевозочного процесса, интегрированных IT-систем</p>

<p>3. Недостаточно эффективное взаимодействие участников перевозочного процесса, слабое развитие IT-платформ</p>	<p>Недостаточный уровень использования передовых, инновационных логистических технологий, интеллектуальных транспортных систем, цифровизации перевозочного процесса и др.</p>	<p>Установление долгосрочных отношений с логистическими операторами. Создание интегрированных проектных команд, сбор и анализ статистических данных, принятие и реализация совместных управленческих решений, разработка и мониторинг исполнения комплексных планов совместных действий</p>
<p>4. Дефицит магистральных и маневровых локомотивов, их несвоевременная подача</p>	<p>Существующая организация работы по оптимизации ремонтной деятельности и бизнес-процессов. Неиспользование имеющихся мощностей и ресурсов национальных вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий</p>	<p>Организация работы ЦУП 24/7, Call center 24/7 Привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к комплексному решению выявляемых проблем. Оптимизация работы национальных вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. Организация эффективного взаимодействия участников всего перевозочного процесса</p>
<p>5. Недостаточное развитие инфраструктуры общего и необщего пользования. Технологические проблемы (неудовлетворительная техника и оборудование, устаревшие технологии, смерзаемость грузов и т.д.)</p>	<p>Инфраструктура подъездных путей ПП находится в неудовлетворительном состоянии. Собственниками уделяется ее содержанию и развитию недостаточное внимание. Неудовлетворительная внутризаводская логистика.</p>	<p>Устранение «узких мест» транспортной инфраструктуры. Разработка и реализация «точечных» проектов. Привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к комплексному решению накопившихся проблем. Комплексное транспортно-логистическое обслуживание на основе долгосрочного стратегического партнерства, интеграция IT-систем, управление промышленной логистикой, создание интегрированных проектных команд</p>
<p>6. Несовершенная действующая нормативная правовая и договорная база. Конвенционные запреты</p>	<p>Организацией функционирования транспортно-логистического комплекса занимаются люди, и именно от уровня их профессионализма, компетенции и инициативности во многом зависят конечные результаты работ. Отсутствует четкое разделение ответственности между участниками перевозочного процесса</p>	<p>Совершенствование нормативной правовой базы организации перевозок и тарифной политики. Совершенствование государственной политики планирования и организации перевозок. Снятие конвенционных запретов на паритетной основ. Подписание долгосрочных договоров, оптимальное управление промышленной логистикой. Включение в программы инвестирования, льготного кредитования, лизинга и другие финансовые схемы приобретение подвижного состава</p>