

Основные выводы и рекомендации по повышению эффективности организации железнодорожных перевозок грузов в Казахстане

(по результатам реализации проекта «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его потребного количества», выполненного за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда СТК «KAZLOGISTICS»)

Изучив и проанализировав существующую ситуацию с организацией грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане, проведя анкетирование специалистов-участников перевозочного процесса, обсудив актуальные вопросы и имеющийся мировой опыт на заседаниях Круглого стола с участием международных экспертов, а также используя предложения экспертов и участников обсуждений при заслушивании промежуточного и итогового отчета по проекту, исполнители проекта пришли к следующим выводам:

1. Круг нерешенных проблем определяют: сезонные дефицит и профицит вагонов, простои вагонов, их неравномерная подача, длительная погрузка – выгрузка, смерзаемость грузов, неэффективное использование вагонного парка, нехватка локомотивов, недостаточно развитая инфраструктура общего и необщего пользования, несовершенная нормативная правовая и договорная база, конвенционные запреты, отсутствие центра управления всей логистической цепочкой, низкий уровень качества обслуживания клиентов, недостаточное использование при организации железнодорожных перевозок инновационных моделей – логистического аутсорсинга, 3 и 4 PL провайдера, SCM, горизонтальной интеграции участников перевозочного процесса, и ряд других факторов.

Пути решения этих проблем: разработка и внедрение интегрированных логистических IT-платформ; создание центров управления перевозками 24/7, Call center 24/7; внедрение моделей 3 и 4 PL провайдера и SCM; установление долгосрочных отношений с логистическими операторами; активизация работы по внедрению горизонтальной интеграции участников перевозочного процесса; обучение персонала; развитие нормативной правовой и договорной базы организации перевозок; привлечение научных организаций и консалтинговых фирм к комплексному решению накопившихся проблем.

2. Требует совершенствования система взаимодействия участников организации перевозок грузов в условиях структурного реформирования железнодорожного транспорта.

«Советская» модель предполагала четко регламентированное взаимодействие трех участников перевозочного процесса: грузоотправителя, грузополучателя и железной дороги. В современных условиях появляются новые участники: железнодорожные администрации различных государств, железнодорожные перевозчики, железнодорожные операторы, логистические операторы, трейдеры и др. Стоит задача формирования оптимальной системы взаимодействия участников перевозочного процесса (УПП), направленной на достижение наилучших показателей качества и эффективности организации железнодорожных перевозок грузов в условиях продолжающегося структурного реформирования железнодорожного транспорта.

В настоящих условиях системные логистические интеграторы (3/4PL) могут принимать на себя роль координаторов взаимодействия участников перевозочного процесса, как на стадии стратегического планирования и развития логистических систем, так и на стадии текущего планирования и оперативной организации перевозок, выступать с инициативой внедрения Интегрированной системы управления перевозочным процессом (ИСУ ПП), в рамках которой обеспечивается эффективное управление всей логистической цепочкой.

3. Результаты факторного анализа эффективности использования вагонного парка показывают, что: время движения вагона составляет порядка 20% времени его оборота, при этом, время движения вагона в груженном состоянии – всего 12%, 8% – в порожнем состоянии. Остальные 80% оборота вагона составляет время его простоев. Таким образом, основным резервом повышения эффективности использования вагонного парка является снижение простоев вагонов. Другими факторами, положительно влияющими на производительность вагонного парка, названы увеличение скорости движения, оптимизация порожнего пробега (обратная загрузка), снижение времени в ремонте, повышение грузоподъемности вагонов (использование инновационных вагонов).

Если изучить ситуацию на наших грузообразующих предприятиях, то можно убедиться, что внутризаводская транспортная инфраструктура на многих из них не модернизируется и не развивается на протяжении многих лет, хотя объемы перевозок увеличиваются.

4. Совместная реализация «точечных» проектов по развитию транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования.

Можно выделить два уровня развития транспортной инфраструктуры.

Инвестиции в крупные проекты (строительство новых железных дорог, капиталоемкая их модернизация и др.), меняющие инфраструктуру целых регионов. В то же время, «точечные» инвестиции в реализацию небольших проектов, которые направлены на «расшивку» отдельных элементов сети, также могут быть эффективны, особенно в условиях сложной мировой экономической ситуации, сокращения масштабных инвестиционных программ.

В этой связи крайне необходимым становится принятие оптимальных решений по реализации тех или иных инвестиционных проектов, которые обеспечивают максимальный экономический эффект при минимальных капиталовложениях. Использование существующих методов имитационного моделирования при разработке программы точечной расшивки узких мест транспортной инфраструктуры.

Логистические операторы могут выступать с инициативой реализации тех или иных «точечных» проектов по развитию внутризаводской транспортной инфраструктуры и инфраструктуры общего пользования.

5. Совершенствование государственной политики, нормативной правовой и договорной базы.

Совершенствование развития и гармонизации нормативной правовой базы организации железнодорожных и мультимодальных перевозок грузов

предлагается обеспечивать не только на уровне создания и организации межведомственных рабочих групп, но и на основе глубоких научных исследований данной проблематики.

Рассмотрение, согласование и утверждение Методических указаний по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан.

Конструктивное использование всех возможных механизмов госрегулирования в целях сглаживания пиков профицита и дефицита полувагонов и других видов подвижного состава посредством перспективных прогнозов и объективного анализа перспективных объемов перевозок.

Организация регулярных встреч (круглых столов) представителей МИИР, АО «НК «КТЖ» с грузоотправителями и транспортно-логистическими компаниями для рассмотрения перспективных планов развития железнодорожной инфраструктуры, обновления вагонного парка, представление информации по прогнозируемому дефициту/профициту подвижного состава и другой информации, представляющей профессиональный интерес участников рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Популяризация научно-технического творчества среди студентов и обеспечение условий их интеллектуального роста с последующей профессиональной ориентацией по отраслевым направлениям.

6. Цифровизация логистических процессов.

Эффективное управление большими массивами оперативной и статистической информации о состоянии перевозочного процесса невозможно обеспечить без внедрения интеграции и развития современных IT-систем, создания единого информационно-логистического пространства для участников перевозочного процесса, цифровизации бизнес-процессов.

7. Развитие транспортного машиностроения, государственное стимулирование промышленного производства, расширение механизмов финансирования. Освоение выпуска инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 т/ось казахстанскими вагоностроительными предприятиями. Максимальное использовать государственной поддержки и созданные условия для успешной реализации задач, стоящих перед транспортно-логистическим комплексом и предусмотренные в «Программе вагоностроения на 2018-2025 годы»

8. Повышение роли транспортной науки.

Успешно решать непростые логистические задачи и проблемы необходимо не «на коленке», как это часто происходит, а на основе глубокого системного подхода, научных исследований, анализа передового мирового опыта, с подключением ведущих специалистов (теоретиков и практиков) в области транспорта и логистики.

9. Мотивация и обучение персонала.

Организацией функционирования транспортно-логистического комплекса занимаются люди, и именно от их профессионализма, уровня их компетенции и инициативности во многом зависят конечные результаты

работы. Большую роль здесь играют мотивация персонала, его обучение, развитие, командообразование.

10. Пользователями данных рекомендаций могут быть, как государственные органы, так и непосредственные участники транспортного рынка, которые совместно могут создавать логистические кластеры на конкретных направлениях и маршрутах. При этом предлагаемый перечень решений может лечь в основу разработки комплексных планов совместных действий по улучшению показателей качества и эффективности перевозочного процесса.

Исследовательская группа и участники заседаний Круглых столов по результатам обсуждения проекта признали целесообразность продолжения исследований вопроса повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов по следующим направлениям:

- Разработка рекомендаций по совершенствованию и гармонизированному развитию нормативной правовой базы организации железнодорожных перевозок грузов.

- Реализация комплекса научно-методологических и прикладных разработок по внедрению современных логистических технологий (логистического аутсорсинга, 3/4 PL провайдера, ЦУП 24/7, создания логистических IT-платформ и других), включая совершенствование программ обучения, организацию семинаров и пилотных проектов.

- Разработка концептуальных основ и методологии сбалансированного развития железнодорожных транспортных узлов, включающих в себя инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ (с использованием методов имитационного моделирования).