

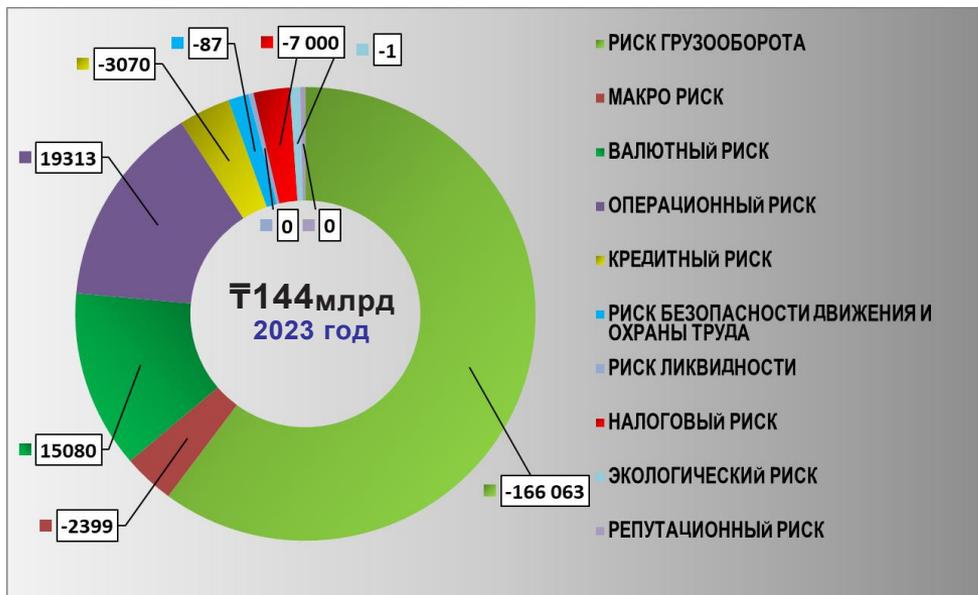
УТВЕРЖДЕН
решением Наблюдательного совета
ТОО "КТЖ-Грузовые перевозки"
от 19 марта 2024 года
протокол №3 вопрос №10



ОТЧЕТ ПО РИСКАМ ТОО «КТЖ – ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

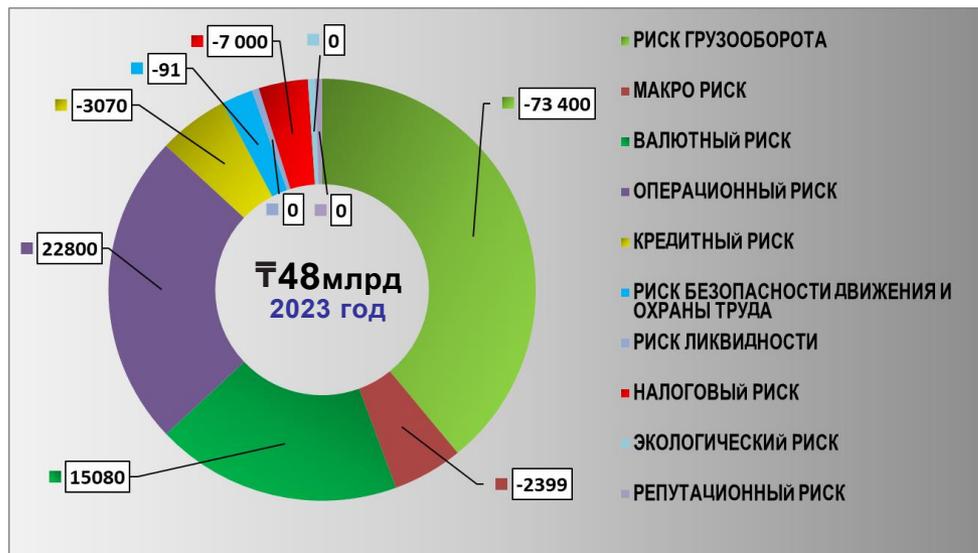
ЗА 4 КВАРТАЛ 2023 года

Прогноз Ключевых Рисков на 2024 год



До управления рисками 1 ПРИСУЩИЕ РИСКИ

- Неотъемлемый риск - это оцененный уровень необработанного риска; то есть естественный уровень риска, присущий процессу или деятельности, без каких-либо действий, направленных на снижение вероятности или смягчения серьезности происшествия, или величину риска до применения эффектов снижения риска от средств контроля.
- Около 70-80% рисков покрываются действиями по смягчению или контролем. Только часть из них действенна и достаточна.

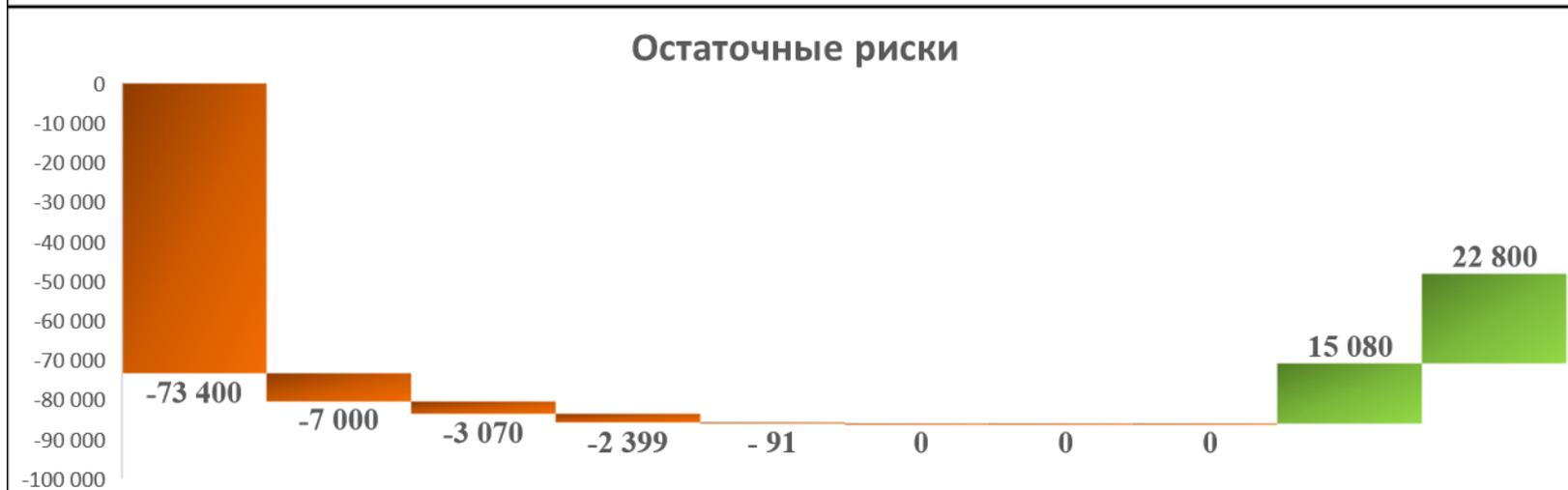
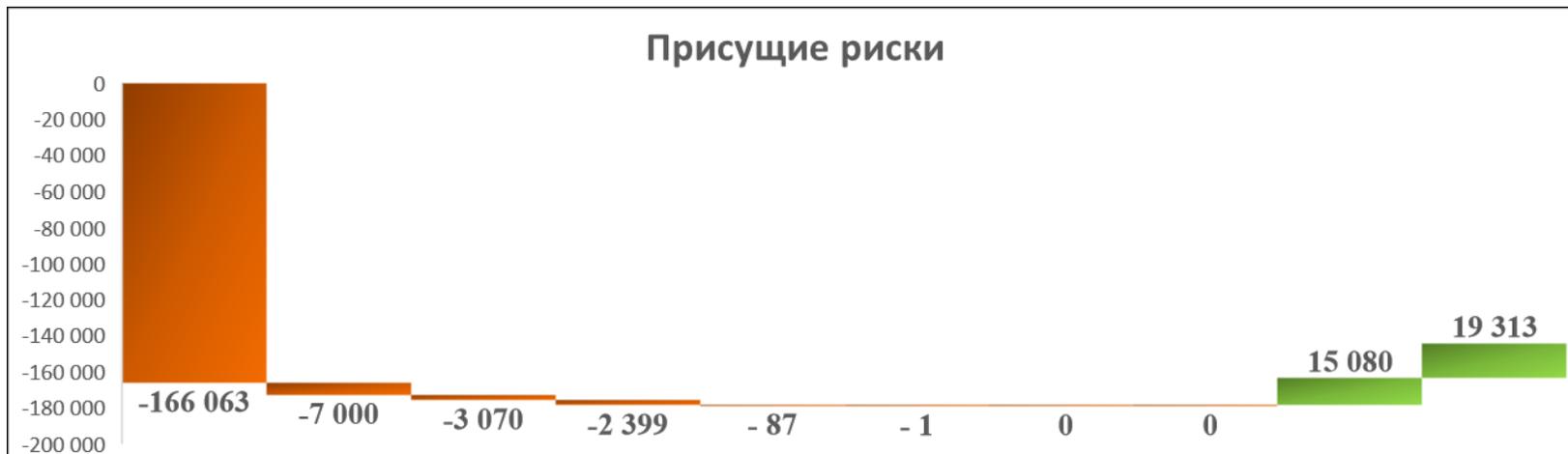


После управления рисками 2 ОСТАТОЧНЫЕ РИСКИ

- Остаточный риск - это величина риска или опасности, связанная с действием или событием, остающимся после того, как естественные или неотъемлемые риски были уменьшены средствами контроля риска.
- Общая формула для расчета остаточного риска: $\text{Остаточный риск} = (\text{Внутренний риск}) - (\text{Влияние средств управления рисками})$, где общая концепция риска - $\text{ожидаемые потери} = \text{серьезность} \times \text{вероятность}$.

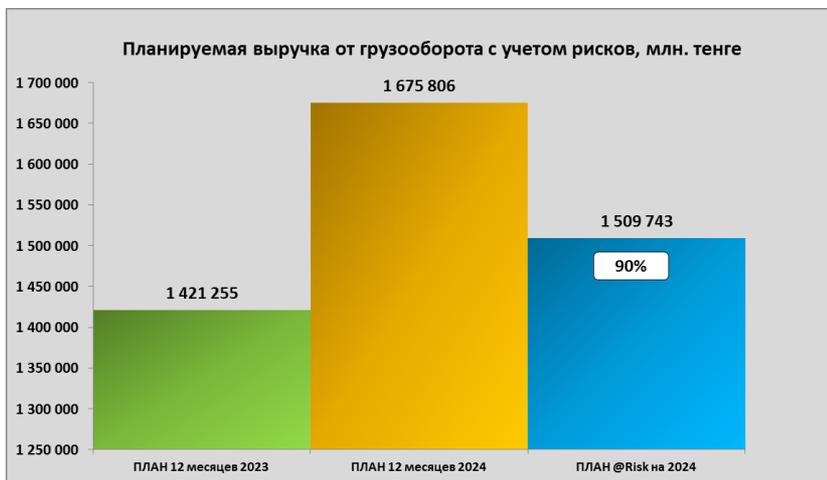
Прогноз Ключевых Рисков на 2024 год

Распределение ущербов/возможностей по категориям рисков

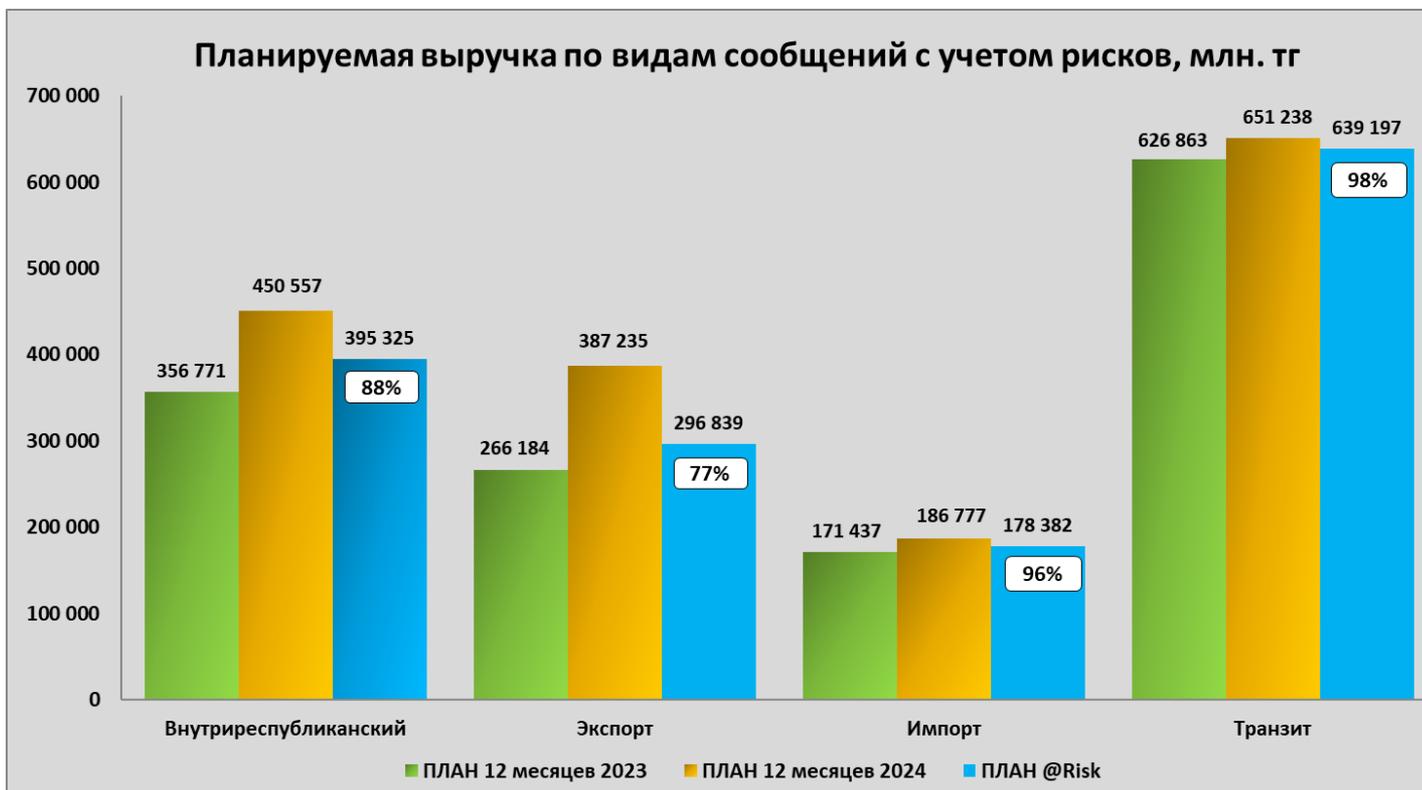


РИСК ГРУЗОБОРОТА	НАЛОГОВЫЙ РИСК	КРЕДИТНЫЙ РИСК	МАКРО РИСК	РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ТРУДА	ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ РИСК	РИСК ЛИКВИДНОСТИ	РЕПУТАЦИОННЫЙ РИСК	ВАЛЮТНЫЙ РИСК	ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК
------------------	----------------	----------------	------------	---	--------------------	------------------	--------------------	---------------	-------------------

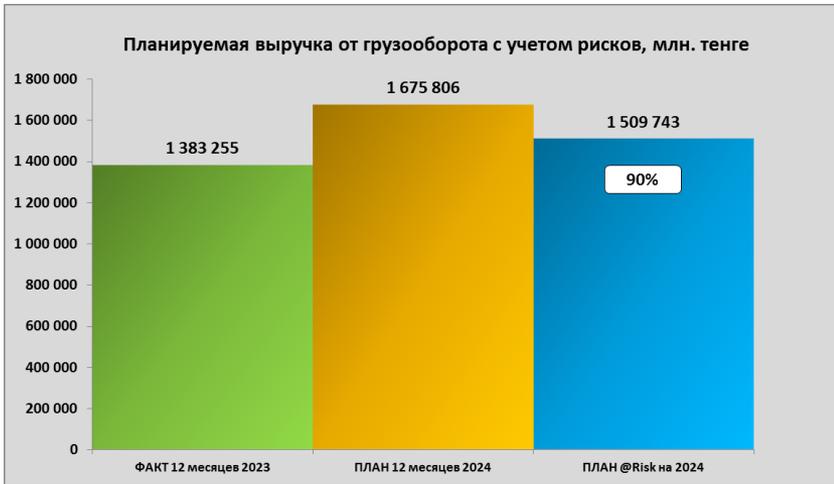
Прогноз выручки от перевозок грузов на 2024 год



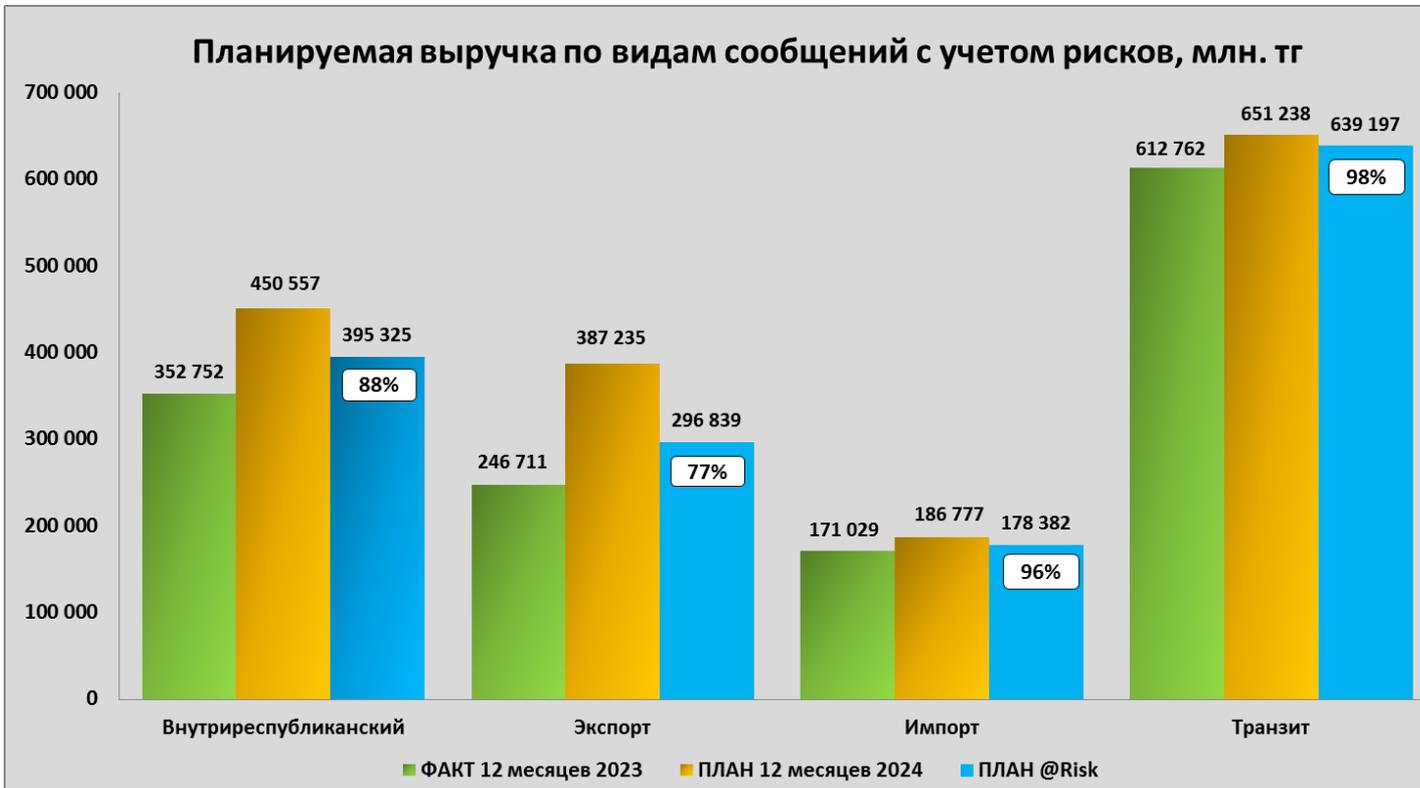
Согласно плану на 2024 год прогноз общих доходов от перевозок грузов (без учета дополнительных сборов, доходов по взаиморасчетам с ЖДА) составляет **1 676 млрд. тенге**, что выше плана аналогичного периода 2023 года на **0,255 млрд. тенге** или **18%**.



Прогноз выручки от перевозок грузов на 2024 год



Согласно плану на 2024 год прогноз общих доходов от перевозок грузов (без учета дополнительных сборов, доходов по взаиморасчетам с ЖДА) составляет **1 676 млрд. тенге**, что выше факта за 2023 год на **0,293 млрд. тенге** или **21%**.



Факторы, повлиявшие на фактическую прибыль в 2023 году

КАТЕГОРИЯ РИСКА	ФАКТОРЫ РИСКА УРОВЕНЬ 1	ПРОГНОЗ 2023 год, млн. тенге	ФАКТ 2023 год (млн. тенге)
РИСК ГРУЗОБОРОТА	Снижение внутриреспубликанского грузооборота (структура, объем)	-3 568	-1 344
	Снижение грузооборота от импорта (структура, объем)	-2 457	710
	Снижение грузооборота от экспорта (структура, объем)	-7 244	-17 718
	Снижение транзитного грузооборота (структура, объем)	4 147	-15 390
ВАЛЮТНЫЙ РИСК	Снижение курса национальной валюты по отношению к твердой валюте	-714	-11 019
ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК	Несохранность груза	-37	-17
	Риск несвоевременной доставки груза по вине Товарищества	-1 100	-469
	Риск перерасхода топливно-энергетических ресурсов (результат к праву)	-422	-1 914
ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И КЛИМАТИЧЕСКИЕ РИСКИ	Риск загрязнения окружающей среды (нарушение требований экологического законодательства)	-2	0
	Изменения экологического законодательства	0	-1
НАЛОГОВЫЙ РИСК	Нарушение требований налогового кодекса	-2 708	-113
КРЕДИТНЫЙ РИСК	Невозврат дебиторской задолженности (Образование проблемной дебиторской задолженности)	-6 137	-1 665
РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ТРУДА	Нарушения безопасности движения Сход / столкновение подвижного состава в поезде и при маневровой работе	-11	-14
	Безопасность и охрана труда (производственный травматизм)	-39	-126

Миграция рисков в 2023 году

		КОД	ОПИСАНИЕ КАТЕГОРИИ РИСКА	КОД	ОПИСАНИЕ КАТЕГОРИИ РИСКА
ВЛИЯНИЕ	SEVERE MORE 2,25 BILLION TENGE		РИСКИ ГРУЗОБОРОТА		ИТ & КИБЕР РИСК
	MAJOR 0,75 - 2,25 BILLION TENGE	CR-2	CTR-1 Объем внутриреспубликанского грузооборота	ICR-1	Сбой информационных систем
	MODERATE 0,37 - 0,75 BILLION TENGE	OR-4, CR-1	CTR-2 Объем грузооборота от импорта		РИСК ЛИКВИДНОСТИ
	MINOR 0,15 - 0,37 BILLION TENGE	RTR-1, CCR-2, RP-7, RP-8	CTR-3 Объем грузооборота от экспорта	LR-1	Риск повышения финансовых расходов при обслуживании займов привлеченных для пополнения оборотного капитала
	NEGLIGIBLE LESS 0,15 BILLION TENGE	RTR-2, CTR-4, TR-1, CLR-2, MR-2, RP-2	CTR-4 Объем транзитного грузооборота		КРЕДИТНЫЙ РИСК
	IMPOSSIBLE 0%		CTR-5 Скрытый транзит	CR-1	Невозврат дебиторской задолженности
	UNLIKELY 25%	OR-4, CR-1		CR-2	Риск неисполнения обязательств по выданным долгосрочным авансам
	POSSIBLE 50%	RTR-3, ICR-1, OR-3, OR-5, RP-5, CLR-1, RP-1	ВАЛЮТНЫЙ РИСК		РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ТРУДА
	LIKELY 75%	HR-4, HR-1, HR-2, HR-3, CLR-5, RP-6, RP-2	FX-1 Снижение курса национальной валюты по отношению к твердой валюте		Нарушения безопасности движения Сход / столкновение подвижного состава в поезде и при маневровой работе
	ALMOST CERTAIN 100%				Нарушения безопасности движения Безопасность и охрана труда (производственный травматизм)
ВЕРОЯТНОСТЬ			ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК		ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И КЛИМАТИЧЕСКИЕ РИСКИ
IMPOSSIBLE 0%	NEGLIGIBLE LESS 0,15 BILLION TENGE		OR-1 Дефицит локомотивного парка		Загрязнение окружающей среды
UNLIKELY 25%	MINOR 0,15 - 0,37 BILLION TENGE		OR-2 Риск несвоевременной доставки груза по вине Товарищества	CLR-1	Изменения экологического законодательства
POSSIBLE 50%	MODERATE 0,37 - 0,75 BILLION TENGE		OR-3 Риск пожара по вине Товарищества	CLR-2	Влияние изменения климата из-за глобального потепления
LIKELY 75%	MAJOR 0,75 - 2,25 BILLION TENGE		OR-4 Риск перерасхода топливно-энергетических ресурсов (результат к праву)	CLR-3	Неисполнение корпоративных решений Компании по экологии
ALMOST CERTAIN 100%	SEVERE MORE 2,25 BILLION TENGE		OR-5 Риск нарушения правил закупок при проведении закупочных процедур (Риски процесса закупок)	CLR-4	Риск воздействия погодных условий
			OR-6 Риск снижения пропуска поездов (Риск отставления поездов от перевозок)	CLR-5	HR РИСКИ
			НАЛОГОВЫЙ РИСК		Нарушения Трудового кодекса Республики Казахстан при расторжении трудового договора по инициативе работодателя
			TR-1 Нарушение требований налогового кодекса		Нарушения Трудового законодательства Республики Казахстан
			КОНТРАКТНЫЙ РИСК		Дефицит локомотивного бригад
			CCR-1 Ненадлежащее исполнение договора поставки грузовых электровозов и комплектующих поставщиком ТОО "ЭКЗ", субпоставщиками "ALSTOM", ЗАО "TMX"	HR-1	
			CCR-2 Ненадлежащее исполнение договорных обязательств по поставке грузовых тепловозов ТОО "Транспортейшн Глоубэл Эл-Эл-Си"	HR-2	Текучесть кадров
			CCR-3 Ненадлежащее исполнение договоров по ремонту и сервисному обслуживанию локомотивов	HR-3	
			CCR-4 Ненадлежащее исполнение договорных обязательств по поставке грузовых тепловозов 2ТЭ25 (срыв графика поставки)	HR-4	
			МАКРО РИСК		РЕПУТАЦИОННЫЙ РИСК
			MR-1 Инфляция	RP-1	Риск ухудшения деловой репутации Товарищества
			MR-2 Риск санкций и ограничений (Риск применения вторичных санкций)	RP-2	Несохранность груза
			СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РИСК	RP-4	Риск внутрикорпоративного мошенничества (хищения)
			STTR-1 Низкая конкурентноспособность	RP-5	Социальное недовольство со стороны работников
			ТАРИФНЫЙ РИСК	RP-6	Низкий запас угля на ТЭЦ и на складах топлива
			RTR-1 Тариф на транзит	RP-7	Неисполнение плана перевозки угля на экспорт
			RTR-2 Пользование вагонами	RP-8	Наличие ограничений по вывозу энергетического угля в Европейские страны
			RTR-3 Локомотивная тяга в грузовом движении		

-реализованные риски по итогам 2023 года, которые мигрировали в сравнении с Реестром рисков на 2023 год

 -реализованные риски по итогам 2023 года, соответствующие прогнозам Реестра рисков на 2023 год

 -не реализовавшиеся риски по итогам 2023 года, расположенные согласно Реестру рисков на 2023 год

За 12 месяцев 2023 года реализовалось 19 рисков присущих Товариществу, что на 5 риска выше аналогичного периода 2022 года. Мигрировало 8 рисков.

Ключевые риски и неопределенности

РИСК ГРУЗОБОРОТА

1 Внутриреспубликанские перевозки

КОД РИСКА: CTR-1

Миграция риска в 2023: Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

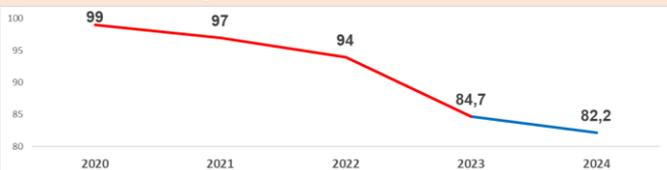
Прогноз на 2024 год: 450 557 млн. тг. / План@риск: 395 325 млн. тг.

Описание факторов риска CTR-1:

- **Интермодальный риск от частного сектора CTR-1.1**
- Основные 2 конкурента ТТТ Сервис, Дар Рэйл. На 2024г. заявили 4 дополнительных частных перевозчика

Ключевой рисковый показатель (KRI)

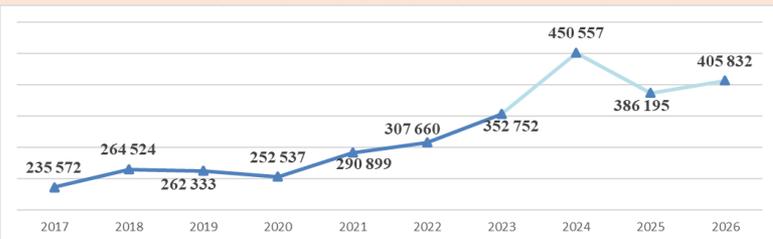
Доля ГП на рынке грузовых перевозок:



- **Снижение спроса со стороны грузоотправителей CTR-1.2** (Снижение)

Ключевой рисковый показатель (KRI)

Динамика объемов грузооборота (внутриреспубликанские перевозки):



- **Интермодальная конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта CTR-1.3** (Повышение)

Ключевой рисковый показатель (KRI)

Доля рынка грузовых перевозок:



Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года доходы от внутриреспубликанских перевозок составили 352 753 млн. тенге, при плане (СД №16 от 07.12.23г.) 356 771 млн. тенге. Отклонение составило (-4 018) млн. тенге или (-1,1%). К факту аналогичного периода 2022 года увеличение доходов составило 68 316 млн. тенге. Во внутриреспубликанском сообщении снижение грузооборота к плану составило (-468) млн.ткм. или (-0,6%). К факту аналогичного периода 2022 года снижение составило (-42) млн. ткм. Снижение грузооборота в внутриреспубликанском сообщении произошло из-за изменения конъюнктуры рынка, в связи со снижением стоимости на энергорынке в Европе, усилением конкуренции со стороны российских производителей зерна путем демпинга цен, а также снижением качества казахстанского зерна из-за неблагоприятных погодных условий в период уборки урожая, который привел к падению спроса на казахстанское зерно и вытеснение его с традиционных рынков сбыта.

Мероприятия

Эффективность: **низкая**

1. Реализация мероприятий по улучшению технического состояния, повышению пропускной способности магистральных и перерабатывающей способности станционных путей;
2. Реализовать мероприятия по уменьшению предупреждений и ограничению скорости проследования поездов;
3. Разработка и мониторинг плана мероприятий по результатам анкетирования клиентов по улучшению качества обслуживания клиентов. Информирование клиентов о реализации предложений, указанных в анкете.
4. Ужесточить квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов ж/д транспортом и Правила безопасности на ж/д транспорте;
5. Внести изменения в Правила пользования МЖС в части критериев распределения маршрутов между перевозчиками;
6. Утвердить на законодательном уровне Методику распределения маршрутов между грузовыми перевозчиками и установлению паритета между низкодоходными и высокодоходными маршрутами
7. Разработка проектов изменений и дополнений в действующие нормативные правовые акты.
8. Запуск электронной площадки торговли комплексной услуги по перевозке грузов;
9. Разработка совместных мер с государственными органами.

Ответственные за мероприятия:

Заместителя Генерального директора по организации перевозочного процесса
Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию
Исполнительный директор по планированию
Исполнительный директор по технической политике

Ключевые риски и неопределенности

ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ (продолжение)

1.1 Риск от частного сектора (основные 2 конкурента ТТТ Сервис, Дар Рэйл)

КОД РИСКА:
CTR-1.1

Миграция риска в 2023:
Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Прогноз на 2024 год:

Описание риска

• Риск от частного сектора

Основные 2 конкурента ТТТ Сервис, Дар Рэйл, возможно до 55 частных перевозчиков (на 2024г. заявили 4 дополнительных частных перевозчика)

KRI Доля ГП на рынке грузовых перевозок : 2020 г. - 99%; 2021 г. -97% (-2 %); 2022 г. – 94,1% (-2,9%); 2023 г. – 84,7% (-10,7%).

• Нарращивание ЧП объемов только на выгодных маршрутах

KRI Перевозка дорогостоящих грузов: доля перевозимых ТОО «ТТТ Сервис» нефтепродуктов составила в 2021 году - 12,2%, в 2022 году – 24,5 %.

• увеличение доли перевозок в электровозной тяге

KRI доля перевозок в электротяге ТОО «DarRail» - 97%, ТОО «ТТТ Сервис» - 73%

• перевозка маршрутами без «распыления» груза

KRI ТОО «DarRail» - прямые отправительские маршруты/отправки. ТОО «ТТТ Сервис» - перевозка без разделения состава на своем участке без «распыления». Последующая переработка груза на участке ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»

• технические и технологические проблемы

KRI снижение пропускной и перерабатывающей способности станций, увеличение простоя поездов и локомотивов, рост встречных резервных пробегов локомотивов и увеличение неполновесных и неполносоставных поездов, отставления (бросания) поездов, увеличение встречных порожних пробегов.

•вход иностранных компаний на рынок перевозок Казахстана

KRI экспансия путем создания собственных перевозочных компаний – резидентов РК (РФ, КНР), дискредитация транзитно-транспортного потенциала страны за счет ухудшения перевозочной деятельности и перегруженности инфраструктуры, отрицательное воздействие на безопасность железнодорожного движения из-за вхождения перевозчиков с изношенным подвижным составом, увеличение транспортных расходов в цене товара

Комментарии/ влияние на Группу

Планируемый грузооборот за 12 месяцев 2023 года ТОО «Dar rail», ТОО «ТТТ Сервис» (далее - ЧП) во внутриреспубликанском сообщении составил 13 746 млн. ткм. (груженный), с учетом порожнего 17 863 млн. ткм. Фактически за 12 месяцев 2023 года груженный грузооборот ЧП составил 13 616 млн. ткм., с учетом порожнего 16 955 млн. ткм.

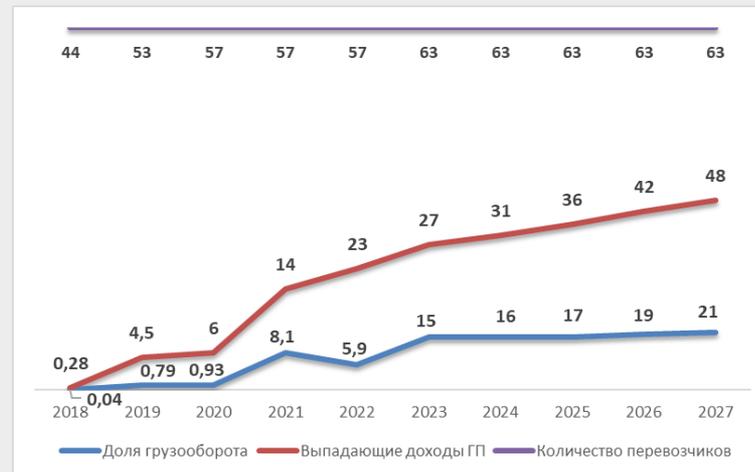
В Плане за 12 месяцев 2023 года выпадающие доходы от ЧП составляют 28 056 млн. тенге, по оперативным данным 12 месяцев 2023 года выпадающие доходы ГП составили около 26 879 млн. тенге, что ниже плана на 4,2%.

На 2024г. заявили 6 частных перевозчиков.

Мероприятия

Эффективность: **низкая**

1. Законодательно закрепить за Национальным перевозчиком грузов эксклюзивное право на осуществление транзитных перевозок;
2. Действующие маршруты пилотного проекта дополнять только убыточными маршрутами для достижения условия паритета между низкодоходными и высокодоходными маршрутами;
3. Ужесточить квалификационные требования, предъявляемые к деятельности по перевозке грузов ж/д транспортом и Правила безопасности на ж/д транспорте;
4. Внести изменения в Правила пользования МЖС в части критериев распределения маршрутов между перевозчиками;
5. Утвердить на законодательном уровне Методику распределения маршрутов между грузовыми перевозчиками.



Ключевые риски и неопределенности

РИСК ГРУЗОБОРОТА

2

Экспортные перевозки

КОД РИСКА:
CTR-3

Миграция риска в 2023:
Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

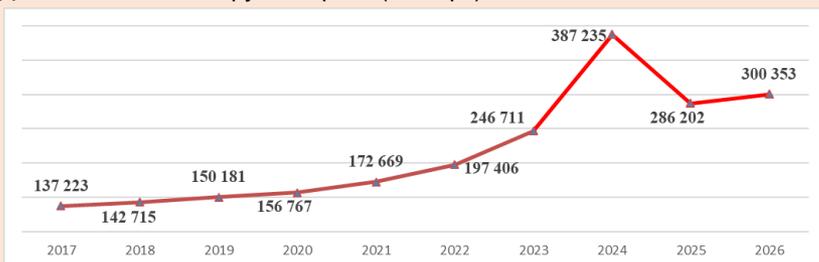
Прогноз на 2024 год: 387 235 млн.тг. / План@риск: 296 839 млн.тг.

Описание риск факторов CTR-3

- Снижение спроса со стороны грузоотправителей

Ключевые рисковый показатель (KRI) (Повышение)

Динамика объемов грузооборота (экспорт):

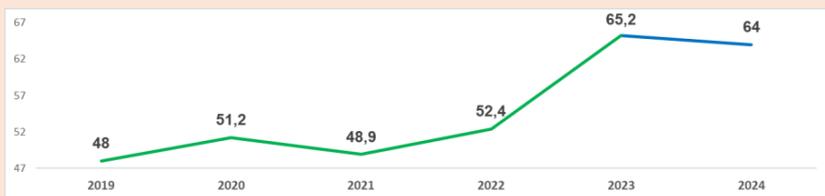


- Интермодальная конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта

Перевозки воздушным, автомобильным, водным транспортом, трубопроводу.

Ключевые рисковый показатель (KRI) (Повышение)

Доля рынка грузовых перевозок:



Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года доходы от экспортных перевозок составили 246 711 млн. тенге, при плане 266 184 млн. тенге. Отклонение составило (-19 473) млн. тенге или (-7,3%). К факту аналогичного периода 2022 года увеличение доходов составило 47 016 млн. тенге. В экспортном сообщении снижение грузооборота к плану составило (-1 819) млн. ткм. или (-1,9%). К факту аналогичного периода 2022 года увеличение составило 5 888 млн. ткм.

Снижение грузооборота в экспортном сообщении произошло из-за изменения конъюнктуры рынка, в связи со снижением стоимости на энергоносители в Европе, усилением конкуренции со стороны российских производителей зерна путем демпинга цен, а также снижением качества казахстанского зерна из-за неблагоприятных погодных условий в период уборки урожая, который привел к падению спроса на казахстанское зерно и вытеснение его с традиционных рынков сбыта.

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

1. Выявление проблемных вопросов по исполнению плановых показателей (объемы перевозок, скорость перевозки, передача поездов по стыкам и другие).
2. Организация сдачи «НА ВЫХОД» груженых вагонов
3. Работа с «чужими» вагонами.
4. Проведение встреч с соседними ЖДА по использованию локомотивного парка для вывоза поездов.
5. Ограничение подсыла порожних вагонов «чужих» ЖДА.
6. Переориентация перевозок грузов со ст. Достык на ст. Алтынколь.
7. Разработка и мониторинг плана мероприятий по результатам анкетирования клиентов по улучшению качества обслуживания клиентов. Информирование клиентов о реализации предложений, указанных в анкете.
8. Заключение договоров аренды маневровых локомотивов сторонних организаций;
9. Разработка проектов изменений и дополнений в действующие нормативные правовые акты;
10. Реализация совместно с соседними ЖДА проектов по увеличению пропускной способности пограничных переходов.

Ответственные за мероприятия:

- Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса
- Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию
- Исполнительный директор по планированию
- Исполнительный директор по технической политике

Ключевые риски и неопределенности

РИСК ГРУЗОБОРОТА

3

Транзитные перевозки

КОД РИСКА:
CTR-4

Миграция риска в 2023:
Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Прогноз на 2024: 651 238 млн.тг. / План@риск: 639 197 млн.тг.

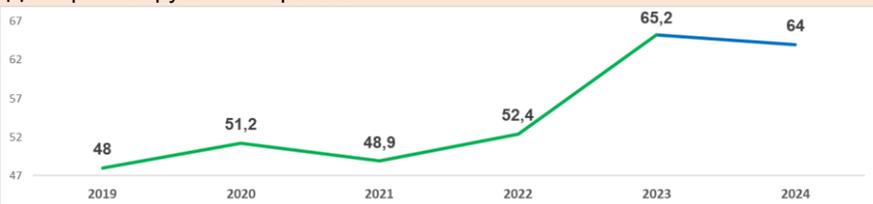
Описание риск факторов CTR-3

- **Интермодальная конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта**

Перевозки воздушным, автомобильным, водным транспортом, трубопроводу.

Ключевые рисковой показатель (KRI) (Повышение)

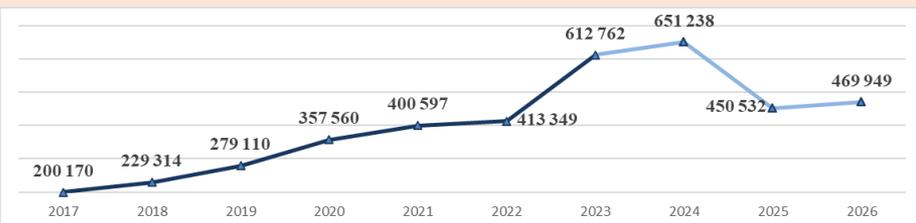
Доля рынка грузовых перевозок:



- **Снижение спроса со стороны грузоотправителей**

Ключевые рисковой показатель (KRI) (Повышение)

Динамика объемов грузооборота (транзит):



- **Введение временных запретов на экспорт определенных номенклатур грузов по решению государственных органов.**

Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года доходы от транзитных перевозок составили 612 762 млн. тенге, при плане 626 863 млн. тенге. Отклонение составило (-14 101) млн. тенге или (-2,2%). К факту аналогичного периода 2022 года увеличение доходов составило 142 099 млн. тенге. В транзитном сообщении снижение грузооборота к плану составило (-3 372) млн. ткм. или (-6%), К факту аналогичного периода 2022 года увеличение составило 7 430 млн. ткм.

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

1. Увеличение доли контейнеризации грузов путем проведения разъяснительной работы с грузоотправителями, формирование и ускорению продвижения контейнерных поездов, установления понижающих коэффициенты к предельному уровню тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети и локомотивной тяги.
2. Привлечение новых грузоотправителей путем размещения в свободном доступе информации о преимуществах перевозки грузов железнодорожным транспортом, тарифов на перевозки грузов, порядка предоставления заявки, предоставления благоприятных тарифных условий (в т.ч. сборы за дополнительные услуги);
3. Проведение опроса грузоотправителей для выявления проблемных вопросов по взаимодействию с участниками процесса перевозки грузов;
4. Разработка и мониторинг плана мероприятий по результатам анкетирования клиентов по улучшению качества обслуживания клиентов. Информирование клиентов о реализации предложений, указанных в анкете;
5. Мониторинг использования ТМТМ;
6. Проведение встреч (конференций с применением программ удаленного доступа) с участием работников соседних ЖДА;
7. Разработка и реализация программы контейнеризации грузов;
8. Заключение соглашений о совместном сотрудничестве с владельцами терминалов и подъездных путей;
9. Планирование объемов перевозок и доходов от них согласно исторических данных;
10. Проведение аналитики рынка перевозок грузов с учетом санкций;

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса
Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию

Ключевые риски и неопределенности

РИСК ЛИКВИДНОСТИ

4 Риск снижения финансовой устойчивости

КОД РИСКА: LR-1

Миграция риска в 2023:
Нейтральное

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

План 2024: 0,15 План@риск: 0,29

Описание риск факторов LR-1

Внутренние факторы: дефицит денежных средств (кассовые разрывы), в связи с погашениями имеющихся у Товарищества крупных займов, а также просроченными дебиторскими задолженностями; увеличение эксплуатационных расходов.

Внешние факторы: изменение конъюнктуры финансовых, сырьевых рынков; девальвация тенге; состояние мировой экономики; мировая политическая обстановка.

KRI *Дополнительные расходы на привлечение займа для пополнения оборотного капитала; коэффициент текущей ликвидности (при норме не менее 1): 2018 г. – 0,45; 2019 г. – 0,64; 2020 г. – 0,76; 2021 г. – 0,44; 2022 г. – 0,19; 2023 г. – 0,2.*

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

1. Реализация мероприятий по валютному риску;
2. Привлечение займов;
3. Мониторинг уровня ликвидности;
4. Сокращение расходов;
5. Повышение тарифов на услуги;
6. Подача иска против дебиторов;
7. Ведение переговоров о возможности отсрочки выплат (составление графика отсрочки платежей);
8. Составление графика платежей согласно условиям договоров закупок.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по экономике и финансам;
Исполнительный директор по экономике и финансам

Комментарии/ влияние на Группу

Коэффициент текущей ликвидности Товарищества за 12 мес. 2023г. составил **0,2**. По сравнению с 12 мес. 2022г. данный показатель улучшился на 0,01. Анализ текущих активов показал, что размер текущих активов за 12 мес. 2023г. по сравнению с 12 мес. 2022г. увеличились на 40 429 636 тыс. тенге. Размер текущих обязательств за 12 мес. 2023г. по сравнению с 12 мес. 2022г. увеличился на 171 755 474 тыс. тенге. Текущие обязательства увеличились за счет займов полученных, включая финансовую помощь, краткосрочной кредиторской задолженности и прочих краткосрочных обязательств (задолженность по заработной плате, резерв по отпускам, прочие краткосрочные обязательства).

24.05.2022 г. был оформлен краткосрочный заем в АО "Ситибанк Казахстана" в размере 12,650 млрд. тенге, под ставку вознаграждения 17% годовых, сроком на 1 год, погашен 23.05.2023г.

17 марта 2023 года освоено 3 109,83 тыс. евро с учетом премии Vpi france по займу HSBC Continental Europe.

02 июня 2023 года освоено 1 037 тыс. евро с учетом премии Vpi france по займу HSBC Continental Europe.

31.03.2023г. оформлен долгосрочный заем транш 4 в АО "Народный Банк Казахстана" в размере 3 155 597 тыс. тенге, под ставку вознаграждения 18,75% годовых, сроком на 10 лет. Сумма освоения по состоянию на 31.12.2023г. составляет 85 465 804 тыс. тенге. Погашено ОД на 21 593 868 тыс. тенге. Остаток основного долга на 31.12.2023г. 63 871 936 тыс. тенге.

С 31.03.2023г. по 31.12.2023г. освоено 234 950 тыс. евро, включая премию VPIfrance в рамках долгосрочного займа, заключенного с Societe Generale и Natixis.

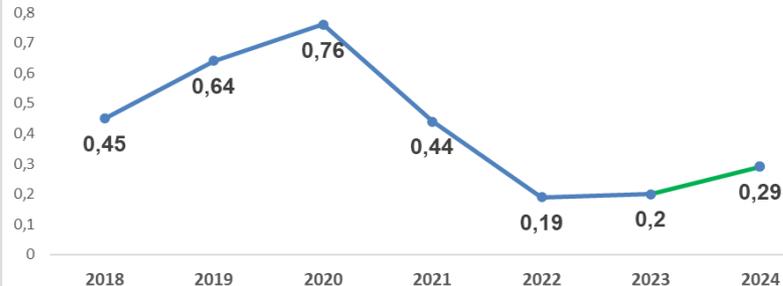
С 30.05.2023г. по 31.12.2023г. освоено 10 045 279 тыс. руб по кредитному соглашению, заключенному между ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и ЕАБР.

12.06.2023г. освоено 13 млрд. тенге по краткосрочной линии, заключенной с АО "Ситибанк".

С 15.09.2023г.-31.12.2023г. освоено 79 млрд. тенге в рамках кредитной линии, заключенной с АО "Народный Банк Казахстана", погашено 60 млрд. тенге, остаток основного долга на 31.12.2023г. составляет 19 млрд. тенге.

10.11.2023г. произведен выпуск облигаций по Договору купли-продажи облигаций №75-АО от 10.11.2023г. между ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и АО «НК «КТЖ», Offer terms на сумму 93 311 тыс. шв. Франков или 48,5 млрд. тенге, под ставку вознаграждения SARON 6m+3% годовых, сроком до 05.11.2033г., цель выпуска облигаций -рефинансирование краткосрочных займов. Сумма основного долга на 31.12.2023г. составляет 93 311 млн швейцарских франков или 48,5 млрд. тенге.

05.12.2023г. произведен перевыпуск по вышеуказанным облигациям на сумму 170 млн. швейцарских франков с подписанием Договора купли-продажи облигаций №84-АО от 05.12.2023г. между ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и АО «НК «КТЖ» и Offer terms, под ставку вознаграждения SARON 6m+3% годовых, сроком до 05.12.2033г. Сумма основного долга на 31.12.2023г. составляет 170 млн швейцарских франков или 91 983 600 тыс. тенге.



Ключевые риски и неопределенности

РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ТРУДА

5

Безопасность и охрана труда (производственный травматизм)

КОД РИСКА:
HTR-2

Миграция риска в 2023:
Нейтральное

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Риск толерантность 2024г.: 0 случаев

Прогноз на 2024г.: 8 случаев

Описание риска

Внутренние факторы:

нарушение требований безопасности, трудовой и производственной дисциплины сотрудниками Товарищества; допущение к работе необученного персонала; применение неисправных инструментов и СИЗ; увеличение временной нетрудоспособности работников в связи с хронической усталостью, пандемией; текучесть кадров (свободные вакансии, дублиеры, вновь принятые и переведенные работники); совмещение профессий ввиду отсутствия штата, моббинг по отношению к инспекторам.

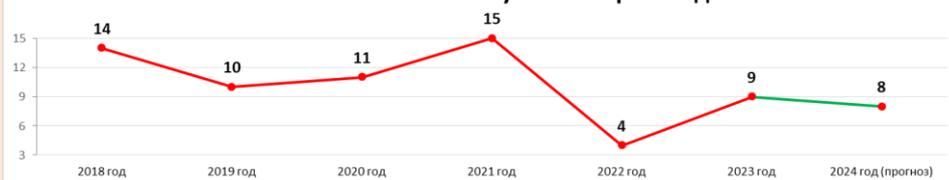
Внешние факторы:

человеческий фактор; погодные условия.

KRI Количество несчастных случаев на производстве

2018г. – 14; 2019г. – 10; 2020г. – 11; 2021г. – 15; 2022г. – 4; 2023г. – 9.

Количество несчастных случаев на производстве



Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года структурными подразделениями, филиалами допущено 9 несчастных случаев (за аналогичный период 2022 года допущено 4 случая производственного травматизма). Общие выплаты ГП составили 126,3 млн. тенге (в т.ч. выплата за 3 смертельных исхода).

Мероприятия

Эффективность: **низкая**

1. В рамках утвержденных мероприятий в регионах, где произошли смертельные случаи проведены целевые технические занятия с отработкой практических навыков по безопасным условиям труда. Внесены дополнения в ТРА станции (всего 475 ТРА станции) в части нахождения составителя в безопасном месте при маневровых работах;
2. Подготовлены проекты по ликвидации опасных факторов влекущие смертельные случаи:

- установка ограждения на рабочей зоне составителя на горочном посту, с целью упреждения входа составителя в «смертельную» зону. Проект опробован на 6 сортировочных горках: Костанай, Шымкент, Алматы, Астана, Павлодар.

- реализуется проект Smart ВЧД, целью которого является оцифровка всех рабочих процессов осмотрщика вагонов в связке с вагонным оператором. Проект презентован ЦЗЦ-1 с выездом на ст. Астана, опробован на полигоне ВЧД-Алматы, далее будет пробираться ВЧД-Атырау и Астана.

Ответственные за мероприятия:

Главный инженер;

Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию;
Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса;

Заместитель Генерального директора по корпоративному развитию;
Исполнительный директор по технической политике;

Исполнительный директор по экономике и финансов.

Ключевые риски и неопределенности

РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ОХРАНЫ ТРУДА

6 Нарушения безопасности движения

КОД РИСКА: НТР-1

Миграция риска в 2023:
Нейтральное

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Риск толерантность 2024г.: 0 случаев

Прогноз на 2024г.: 27 событий и 16 инцидентов

Описание риска

Внутренние факторы:

Нарушения в эксплуатации подвижного состава

- низкое качество ремонта, сервисного обслуживания;
- отсутствие переходного запаса.

Нарушения технологических процессов, должностных инструкций

- неисполнение установленных требований;
- недостаточный контроль;
- ошибочные действия персонала, низкий уровень знаний;
- трудовая и исполнительская дисциплина.

Внешние факторы:

человеческий фактор; погодные условия.

KRI Количество нарушения безопасности (событие, инциденты):

60 случаев нарушения безопасности движения из них: событий - 29; инцидентов - 31.



Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года в Товариществе допущено 60 случаев, против 65 случаев за аналогичный период 2022 года. Причинами допущенных нарушений безопасности движения послужили: нарушение технологии роспуска вагонов, нарушение технологии торможения вагонов, нарушение технологии роспуска вагонов с горки, не выявление неисправности в тормозном оборудовании работниками ВЧД при ТО, недостаточное закрепление вагонов тормозными башмаками, движение по взрезанной стрелке, производство маневров по неготовому маршруту, неправильные действия локомотивной бригады и др. Общая сумма ущерба составила 14 363 млн.тг.

Мероприятия

Эффективность: **низкая**

1. Повышение уровня культуры безопасности движения. (обучение и повышение квалификации персонала профессиональный отбор кадров; мотивация работников предотвративших нарушения безопасности движения и др.);
2. Разработка и реализация мероприятий по обновлению и расширению технико-технологической базы, связанной с обеспечением безопасности перевозочного процесса (контроль за сроками и видами проведения ремонта, технического обслуживания; контроль за выполнением графика технологических процессов.
3. В целях повышения мотивационного потенциала работников и вовлеченности работников в снижение рисков НБД, производить поощрение работников, предотвративших случаи нарушения безопасности движения поездов.
4. Выполнение Мероприятий направленных на качественное техническое обслуживание тормозного оборудования, а также исключение задержек и остановок грузовых поездов по причине отказов тормоза в пути следования.
5. Разработка и реализация мероприятий по обновлению и расширению технико-технологической базы, связанной с обеспечением безопасности перевозочного процесса;
6. Анализ эффективности использования технических средств и результатов ведущихся научно-технических работ в области безопасности
7. Разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов инфраструктуры;
8. Интеллектуализация объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава на основе анализа параметров и мониторинга процесса управления;
9. Внедрение нового поколения бортовых систем безопасности с использованием компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта.

Ответственные за мероприятия:

- Главный инженер;
- Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию;
- Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса;
- Заместитель Генерального директора по корпоративному развитию.

Ключевые риски и неопределенности

ВАЛЮТНЫЙ РИСК

7

Снижение курса национальной валюты по отношению к твердой валюте

КОД РИСКА:
FX-1

Миграция риска в 2023: Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Ожидание на 2024г.: 15 080 млн.тенге

Прогноз на 2024 год: 7 777 млн.тенге

Описание риск факторов СТР-3

• **Риски операционного денежного потока в валюте**

Ключевые рискосвой показатель (KRI) (Повышение)

Убыток от курсовой разницы, млн. тенге



Описание риска

Возникновение убытков от курсовой разницы из-за переоценки стоимости долговых обязательств в иностранной валюте; рост расходов по обслуживанию долговых обязательств в иностранной валюте и как следствие снижение ликвидности компании

Комментарии/ влияние на Группу

По состоянию на 31.12.2023 год расходы по курсовой разнице составили 36 129 525 тыс. тенге. По состоянию на 31.12.2023 год доходы по курсовой разнице составили 25 110 916 тыс. тенге. Общий убыток Товарищества от курсовой разницы с учетом расходов составил **(-11 019) млн. тенге**.

Согласно Реестру рисков ГП на 2023 год ожидаемые потери на конец 2023 года составляли (- 714) млн. тенге.

Мероприятия

Эффективность: **низкая**

1. Рефинансирование займов, привлеченных в иностранной валюте;
2. Снижение валютной доли по кредитному портфелю Товарищества при возникновении валютного риска, рассмотрение рефинансирования в национальную валюту путем поиска лучшей процентной ставки.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по экономике и финансам;
Исполнительный директор по экономике и финансов

Стоимость под риском (VaR) на 1 год*

Методология VaR	Чистая валютная позиция	Волатильность	Период	Уровень достоверности (99%)	Вероятность возникновения валютного риска на 2024 год	VaR (KZT)	VaR (USD)
Historical	350 150 897	0,68%	1	2,33	90%	-3 674 611	-8 041
Historical	350 150 897	0,68%	255	2,33	90%	-58 247 669	-128 400

* на основе исторических данных обменных курсов за 2023 год

Ключевые риски и неопределенности

КРЕДИТНЫЙ РИСК

1 Риск невозврата дебиторской задолженности

КОД РИСКА:
CR-1

Миграция риска в 2023:
Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

План на 2024г.: 3 070 млн.тг. / Прогноз на 2024 год: 1 522 млн.тг.

Описание факторов риска CR-1:

Внутренние факторы:

- Некачественное оформление перевозочных документов;
- Несвоевременное применение трансфертных цен;
- Риск проезда без резервирования денежных средств;
- Некачественное оформление перевозочных документов, в т.ч. документы для взыскания дополнительных сборов. CR-1 (Снижение)

Ключевой рискосый показатель (KRI)

Консолидированный отчет о финансовом положении ГП за отчетный период, дебиторская задолженность покупателей и заказчиков (суммы созданного резерва по стр.181,182), млн. тенге.

Дебиторская задолженность, млн.тенге



Внешние факторы:

- Отсутствие взаимодействия соседних ЖДА с КЗХ по обмену информацией об оплате провозной платы экспедиторами. CR-2 (Снижение)

Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года уровень просроченной торговой дебиторской задолженности составил **(-1 665) млн. тенге**, что в сравнении с фактом аналогичного периода 2022 года повысился на **492 млн. тенге** или на **41,9%**.

Дебиторская задолженность образовалась в связи с ухудшением финансового положения должников, пропуском работниками МГСП транзитных вагонов являющихся дебиторами, перерасчетом тарифа по транзитным перевозкам без денежных средств на ЕЛС и др.

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

1. Своевременное информирование о фактах возникновения дебиторской задолженности администраторов договоров;
2. Уведомление о снижении 5 -дневной предоплаты администраторов договоров;
3. Приостановка пропуска вагонов дебитора;
4. Удержание груза в пути следования и на станции назначения;
5. Включение в План списания безнадежной дебиторской задолженности (безнадежная дебиторская задолженность - задолженность, взыскание которой невозможно по причинам экономического, юридического и иного характера в соответствии с законодательством Республики Казахстан).

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по экономике и финансам;
Исполнительный директор по экономике и финансам;
Директор департамента инвестиционной политики и финансов

Ключевые риски и неопределенности

ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК

2 Риск несвоевременной доставки груза

КОД РИСКА:
OR-2

Миграция риска в 2023:
Повышение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

План на 2024г.: 118 млн.тг. / Прогноз на 2024 год: 288 млн.тг.

Описание риска

Внутренние факторы:

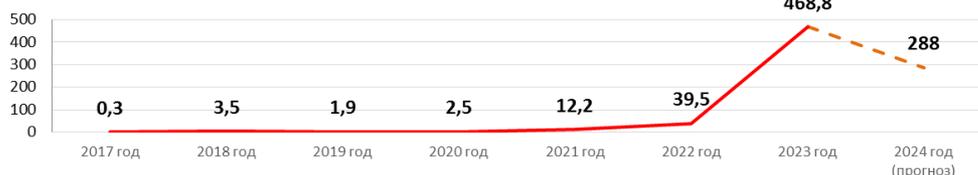
Значительное количество невостребованного парка на магистральных и станционных путях; увеличение количества ограничений пропускной способности и участковой скорости; дефицит тягового подвижного состава; превышение установленных размеров движения на однопутных участках с ограниченной пропускной способностью;

Внешние факторы:

Ограничение приема поездов соседними ЖДА и дорогами третьих стран.

KRI Сумма предъявленных претензий по несвоевременной доставке груза (млн. тенге): 468,8 млн.тенге

Сумма предъявленных претензий, млн. тг



Комментарии/ влияние на Группу

По итогам 12 месяцев 2023 года сумма принятых претензий по несвоевременной доставке груза (по вине Товарищества) составила 468,8 млн. тенге (123 претензий). Причины несвоевременной доставки: острая нехватка парка магистральных локомотивов, в том числе из-за их отвлечения на хозяйственные нужды; несоответствия параметров накопления вагонопотоков установленными технологическими нормами, скопление поездопотоков, в том числе ввиду массового предоставления технологических "окон", а также недосодержание эксплуатируемого парка локомотивов к установленному сменно-суточному плану; низкая пропускная способность однопутного поездо-участка Тобол - Айтеке би; скопление транзитных поездопотоков и др.

В 2023 году в связи с увеличением количества брошенных поездов, кратно увеличилось количество и сумма претензий. При этом, по степени влияния на финансовые показатели риск относится к желтой зоне.

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

1. Оптимальное направление вагонопотока с наименьшими экономическими затратами, исключая нарушение сроков доставки;
2. Сокращение простоя вагона от момента погрузки до отправления со станции погрузки;
3. Исполнение мероприятий по снижению риска нарушения безопасности движения поездов;
4. Своевременное рассмотрение претензий причастными структурными подразделениями;
5. Обновление, оздоровление вагонного парка в соответствии с Планом капитальных вложений;
6. Обновление/оздоровление тягового подвижного состава;
7. Точно пересмотреть потребность в штате работников, связанных с движением поездов и обработкой составов (машинистов поездов, помощников машинистов, слесарей, работников Тех контор, осмотрщиков вагонов и др.) для увеличения пропускной способности сортировочных и узловых станций;
8. Восстановление работы ПТО Караганда-Сорт, Екибастуз, Тобол, Кандыагаш с открытие цехов/канал для текущего ремонта локомотивов;
9. Увеличение количества локомотивных бригад.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию; Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса;

Ключевые риски и неопределенности

ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК

3

Риск снижения пропуска поездов (Риск отставления поездов от перевозок)

**КОД РИСКА:
OR-6**

**Миграция риска в 2023:
Снижение**

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

KRI на 2024г.: 150 поездов

Описание риска:

- Отсутствие единого управления порожними вагонами, в том числе внутри группы АО «НК «КТЖ»;
- Несвоевременная подача вагонов в связи с нехваткой маневровых локомотивов на малодеятельных грузовых станциях;
- Сокращение разрешенных видов деятельности, установленных постановлением Правительства Республики Казахстан от 28 декабря 2015 года № 1095 «Об утверждении перечня видов деятельности, осуществляемых юридическими лицами, более пятидесяти процентов акций (долей участия в уставном капитале) которых принадлежат государству, и аффилированными с ними лицами».

- Риск превышения нормы наличия грузовых вагонов на МЖС**

KRI Рабочий парк 107593/тех. план 95025
Неисправный 11688/план 8206 ед.

- Высокий накопленный уровень недоинвестирования в основные активы**

KRI Развитие 14 сортировочных и узловых станций и 134 отдельных пунктов; строительство третьего пути 240 км (Астана - Караганда), 338 км вторых путей и 4 обводных линий; внедрение 2 814 км автоблокировки.

Комментарии/ влияние на Группу

За 12 месяцев 2023 г. в среднем в сутки количество брошенных поездов составило 254 поезда, в том числе 163 груженых (64,2%) и 91 порожних (35,8%).

С мая 2023 года снижение брошенных поездов составило с 342 до 111 поездов.

Мероприятия

Эффективность: средняя

- Конвенционный запрет на перевозку всех грузов, а также порожних собственных и арендованных вагонов через пограничные переходы;
- Ограничение планов перевозок превышающих возможности инфраструктуры (отказ ГУ-12, ввод конвенций);
- Продолжить работу по передислокации НРП в другие регионы и подъездные пути для увеличения перерабатывающей способности станций;
- Продолжить работу по приему грузовых вагонов других ж.д. администраций от погрузки в соответствии с заявками грузоотправителей с учетом мощности погрузки;
- Организация мероприятий с ЦДАЦ по внедрению автоматизированных инструментов оценки загруженности участков / станций;
- Доведение маршрутных отправок с 65% до 80% от суточной погрузки;
- Выстраивание обратной и попутной загрузки вагонов крупных операторов для снижения встречных порожних пробегов (снижение % порожнего пробега к груженному до 3%) и высвобождения ниток графика;
- Высвобождение «ниток» графика путем увеличения среднего веса поезда (до 5%) на участках Кандыгаш – Тобол и Кандыгаш – Сексеул с использованием новых тепловозов ТМХ.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса; Исполнительный директор по планированию перевозок

Брошенные 2023 в среднем в сутки



На 2024 год установлен КПД по брошенным поездам:

Порог	Цель	Вызов
150	100	70

Ключевые риски и неопределенности

ОПЕРАЦИОННЫЙ РИСК

4

Риск перерасхода топливно-энергетических ресурсов (результат к праву)

КОД РИСКА:
OR-4

Миграция риска в
2023: Снижение

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

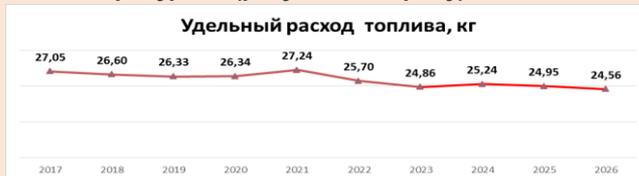
Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Прогноз на 2024 год: 19 961 тыс.тенге

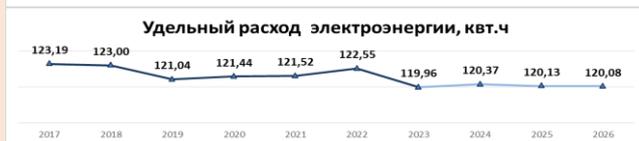
Описание риска:

- Риск перерасхода топливно-энергетических ресурсов (результат к праву)

1) Динамика удельного расхода топлива на тягу поездов:



2) Динамика удельного расхода электроэнергии на тягу:



- Увеличение стоимости ТЭП

1) Динамика цен на топливо:



2) Динамика цен на электроэнергию



Комментарии/ влияние на Группу

За 12 месяцев 2023 г. расход по топливу на тягу поездов составил 183 158 млн.тенге, что ниже показателя к праву на 6 192 млн.тенге, либо на 3,3%. Показатель расхода электроэнергии на тягу поездов за аналогичный период составил 47 351 млн.тенге, что показывает **увеличение** к праву на 8 106 млн.тенге, либо на 20,7%. Итого перерасход топливно-энергетических ресурсов составил 1 914 млн.тенге.

Во 2-ом полугодии 2023 года цена за 1 кВт составила 20,9 тенге, что выше показателя 1 полугодия 2023 года на 5,72 тенге, или 37,6%.

Согласно бюджета на 2024 год, запланирован расход на электроэнергию на тягу в размере 51 916 млн.тенге (1 кВт = 18,82 тенге). При этом, с учетом увеличения цены на электроэнергия ожидаемые убытки на 2024 год приблизительно составят 5 738 млн.тенге.

Мероприятия

Эффективность: **средняя**

- В целях предотвращения противоправных действий со стороны локомотивных бригад, связанных с хищением дизельного топлива проводятся месячники по устранению технических потерь дизельного топлива;
- В целях автоматизации процесса формирования «Электронной суточной ведомости», возобновлен пилотный проект «Интеграции данных АСУ ЭДТ и ТЭК».
- Внедряется Пилотный проект по нормированию технических норм на участках обслуживания ТЧЭ-29 Актогай, ТЧЭ-26 Матай, ТЧЭ-20 Костанай, ТЧЭ-33 Туркестан, ТЧЭ-15 Жана-Арка, ТЧЭ-16 Балхаш, ТЧЭ-4 Макат.
- В целях нормирования технических норм, были использованы данные модуля «Сверх нормативный расход» (СНР) из программы АСУ ЭДТ, на основании фактических поездок маршрутов машинистов. Что позволит исключить человеческий фактор при нормировании участков обслуживания.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по обеспечению;
Заместитель Генерального директора по экономике и финансам;
Исполнительный директор по экономике и финансам;
Исполнительный директор по закупкам.

Ключевые риски и неопределенности

ИТ и КИБЕР РИСК

РИСК СБОЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ

КОД РИСКА: ICR-1

Миграция риска в 2023:
Новый риск

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

Владелец риска: ТОО «КТЖ- Грузовые перевозки»

Толерантность – 0

Описание факторов риска ICR-1:

Риски отсутствия владения ИС:

- **Риск от использования программ ИВЦ ЖА АСОУП, ЕК ИОДВ и АСУ ДКР ICR-1 (Снижение)**

Ключевой рискový показатель (KRI)

- **Зависимость от технического состояния серверов установленных в РФ ICR-2 (Снижение)**

Ключевой рискový показатель (KRI)

2022 г - 100%, 2024 – 0%

Риск от использования программы АСУ ДКР ICR-3 (Снижение)

Ключевой рискový показатель (KRI) *Зависимость от действий владельца АСУ ДКР: 2023 г. – 100%; 2024 г. – 0%.*

- **Отсутствие возможности автоматизированного оформления и учета транзитных перевозок ICR-4 (Повышение)**

Ключевой рискový показатель (KRI) *Ручной ввод информации, учет и контроль транзитных перевозок на основе ручной обработки перевозочных документов и передачи данных в другие ИС, ручное оформление актов общей формы, отсутствие автоматизированного расчета провозной платы и дополнительных сборов за транзитные перевозки 2023 г. – 100%; 2025 г. – 0%.*

Комментарии/ влияние на Группу

ПРОГНОЗ И ОЦЕНКА РИСКОВ

- Низкий уровень взаимодействия ИТ и бизнес-подразделений;
- Большое количество уязвимостей, инцидентов и сбоев в работе информационных систем;
- Большой процент морального и физического износа ИТ систем и элементов серверной и сетевой инфраструктуры;
- Низкий уровень автоматизации бизнес-процессов;
- Критический износ основных средств систем железнодорожной автоматики – более 70%;
- Ограниченность ресурсов для финансирования потребности в модернизации информационных систем Компании;
- Неполное покрытие связью всех участков работы Компании;
- Низкий уровень использования и анализа имеющихся данных;
- Низкий уровень зрелости процессов ИТ;
- Низкий уровень юридически значимого электронного обмена перевозочными документами, в том числе, с соседними ж/д администрациями;
- Ручной ввод данных в информационные системы;
- Отсутствие альтернативного оператора связи, предоставляющего услуги связи;
- Отсутствие возможности модернизации АСУ ДКР.

Мероприятия

Эффективность: высокая

- 1/ Замена АСУОП-1, АСУ СТ на АС ПГП/TMS (2022-2027 годы);
2. Замена ЕК ИОДВ на АС «Cargo Reporting» (2022-2023 годы);
3. Замена АСУ ДКР на АС «KTZ CARGO» (2022-2023 годы);
4. Внедрение 2 очереди АС «KTZ CARGO» -АС «KTZ CARGO-Transit» 2024 г.
5. Внедрение Информационной системы Комплекс задач по ведению базы данных технико-распорядительных актов и технологических процессов железнодорожных станций (КЗ АС ТРА-ТП КТЖ)
6. Доработка проекта АСУ ЭДТ (SMART ТЧ);
7. Разработка АС График движения поездов (оперативное планирование и исполнение)
8. Внедрение для электровозов АС «Система прогнозирования неисправностей HealthHub» (2022-2025 годы.)
9. Реинжиниринг основных процессов управления предприятием на базе SAP S/4 HANA (2022-2024 годы.)
10. Реинжиниринг «Единая система кадрового администрирования (SAP HCM)» на базе SAP S/4 HANA (2022-2023 годы.)
11. Внедрение уведомлений клиентам и телеграмм на базе E-Telegram Business
12. Доработка сообщения IFTMIN для электронного обмена данными и сведениями о грузе в формате IFTMIN с ЖД администрациями: России, Китая, Узбекистан, Азербайджан, Киргизия и КГД РК (ИС АСТАНА -1).
13. Реализация пилота безбумажной технологии ГУ-46, ФДУ-92 в системе АСУ ДКР.

Ответственные за мероприятия:

Заместитель Генерального директора по маркетингу и планированию;
Заместитель Генерального директора по организации перевозочного процесса
Главный инженер
Исполнительный директор по технической политике;
Исполнительный директор по планированию перевозок, Исполнительного директора - директор департамента локомотивного хозяйства.

Реализованные риски (ex post)

	НАИМЕНОВАНИЕ РИСКА	ОПИСАНИЕ РИСКОВ	ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ
OR-3	Риск пожара по вине Товарищества	По итогам 12 месяцев 2023 года произошло 6 случаев пожара по вине Товарищества (за аналогичный период 2022 года – 4 случая). Причинами пожара/возгорания послужили: возгорание кабины машиниста из-за падения на включенный нагревательный электрический ТЭН подводящих проводов блоков КЛУБ-У и радиостанции, техническая неисправность нагревательных элементов электрокамина, с дальнейшим выбросом горячих металлических частей на деревянные панели сауны на территории санатория им. С.Сейфуллина и др.	По каждому случаю нарушения проведен оперативный разбор под личным председательством руководителя филиала с применением строгих мер дисциплинарного воздействия к виновным.
OR-5	Риск нарушения Порядка осуществления закупок	По итогам 12 месяцев 2023 года общее количество случаев нарушения Порядка осуществления закупок в товариществе составило 164 случаев (за аналогичный период 2022 года – 127 случаев). Основными причинами являются нарушения связанные с невнесением поставщиком ОИД 3%, уклонение от заключения договора в связи с неподписанием поставщиком договора, ненадлежащее исполнение поставщиками договорных обязательств и др.	За несвоевременное внесение ОИД Поставщикам направлены уведомления о расторжении договора в одностороннем порядке, с дальнейшим включением в перечень ненадежных потенциальных поставщиков Фонда. За несвоевременную поставку товара Поставщику направлено уведомление о начисление пени.
RP-1	Риск ухудшения деловой репутации Товарищества	По итогам 12 месяцев 2023 года произошло 6 случаев негативной информации в отношении ТОО "КТЖ-ГП" (В Экибастузском ВЧД обнаружена недостача ТМЗ на сумму свыше 60 млн. тенге; в НОДГП Алматы установлен факт необоснованного перечисления на банковские счета третьих лиц денежных средств свыше 82 млн. тенге; в НОДГП Алматы выявлены необоснованные начисления в программе SAP работникам на сумму свыше 34,9 млн тенге; сход вагонов в г.Шымкент) и др.	По всем случаям службой экономических расследований приняты процессуальные решения.
RP-4	Риск внутрикорпоративного мошенничества (хищения)	По итогам 12 месяцев 2023 года произошло 8 случаев внутрикорпоративного мошенничества. Основные причины: отсутствие контроля со стороны руководителей и профилактической работы среди работников локомотивных бригад; отсутствие надлежащего контроля и учета за расходованием дизельного топлива; ненадлежащее исполнение ответственными работниками за начисление тарифа, отсутствие контроля со стороны руководителей и профилактической работы среди работников локомотивных бригад; нарушение требований ЗПК "О противодействии коррупции" и др.	1. Разработан План мероприятий по устранению обстоятельств, способствовавших совершению уголовных правонарушений. 2. По каждому случаю решение суда принято исполнение.

Реализованные риски (ex post)

	НАИМЕНОВАНИЕ РИСКА	ОПИСАНИЕ РИСКОВ	ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ
HR-4	Дефицит локомотивных бригад	<p>По итогам 12 месяцев 2023 года допущено:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 996 случаев нарушения режима непрерывной работы локомотивных бригад (на 10 483 часов), что выше на 1 383 случаев (на 3 437 часа) или 48,8% факта 2022 года; - 77 008 случаев отправления локомотивных бригад с явкой более 2-х часов (на 72 922 часов), что в сравнение с 2022 годом выше на 4 258 случаев (на 2 227 часа) или 3,15%; - 136 902 случаев ожидания отправления пассажиром (на 156 728 часов), что выше на 13 909 случаев (на 19 429 часов) или 14,15% показателя 2022 года; - 228 625 случаев следования локомотивных бригад пассажиром (на 1 020 693 часов), что выше на 18 158 случаев (на 149 813 часов) или 1,9 раза факта 2022 года; - 191 988 случаев переотдыха локомотивных бригад (на 863 061 часов), что в сравнение с 2022 годом увеличилось на 9 664 случаев (на 21 358 часов) или 2,54%. - 3 823 139 часов сверхурочной работы локомотивных бригад, выше на 971 273 часа или 34,06% показателя 2022 года. - 169 853 часов недоработки, в сравнение с аналогичным периодом 2022 года произошло уменьшение 163 305 часов (333 158 часов) или 2 раза. - 695 случаев отпуска локомотивных бригад (на 2 253 часов), что выше на 71 случаев (на 42 часов) или 2% факта 2022 года. 	<p>Для снижения количества часов сверхурочной работы локомотивных бригад приняты следующие меры:</p> <ul style="list-style-type: none"> - прием на работу (за 12 месяцев 2023 года принято на работу из вне 1 041 человека); - проведены ежемесячные заседания совместно с аппаратом ЦД по вопросам режима труда и отдыха локомотивных бригад, по итогам которого рассматривается вина причастных служб; - проведены ежемесячные заседания рабочей группы для рассмотрения вопросов по приему помощников машиниста на вакантные должности из вне.

Реализованные риски (ex post)

Код риска	НАИМЕНОВАНИЕ РИСКА	ОПИСАНИЕ РИСКОВ	ПРИНЯТЫЕ МЕРЫ
RP-2	Риск несохранности груза	<p>В 2021 году вагоны с грузом «пшеница» в течении 6 месяцев находились на территории филиалов КТЖ-ГП в составе «брошенных» поездов,(Акмолинское отделение ГП и Карагандинское отделение ГП), под непрерывным сопровождением работниками ТОО "ВЖДО", в связи с ограниченным приемом грузов на территорию Китайской Народной Республики, после чего возвращены на станцию отправления Чкалово. По прибытию, при взвешивании по заявке отправителя ТОО "Кокше Грейн", в вагонах установлена недостача размером от 2,9 до 17,85 тн. При визуальном осмотре исправных пломб, в ходе осмотра на вагонах обнаружены порезы механического характера, заделанные черной мастикой, отогнуты фиксаторы верхних загрузочных люков, то есть скрытое хищение груза из-под охраны. Общий ущерб составил 16,99 млн. тенге (за аналогичный период 2022 года – 42,5 млн.тенге).</p>	<p>19.04.2023 КТЖ-ГП руководствуясь нормами Регламента направило в ЦЮС документы для вынесения на заседании Рабочей комиссии вопрос возмещения ТОО «ВЖДО» в пользу КТЖ-ГП, суммы уплаченной по решению СМЭС г. Астаны.</p>
TR-1	Нарушение требований налогового кодекса	<p>По итогам 12 месяцев 2023 года Товариществу начислена пеня, которая образовалась, в связи с представлением дополнительной декларации по НДС за 4 квартал 2020г., в результате которого установлено излишнее получение автовозврата по НДС; начислены штрафы за нарушение срока оплаты, из-за несвоевременного обновления банком КБК в справочнике для оплаты; направлено «Требование по уплате таможенных пошлин, налогов», в связи с нарушением таможенных процедур экспорта. Общая сумма пени, штрафа, пошлин составила 112,7 млн. тенге (за аналогичный период 2022 года – 0,034 млн.тенге).</p>	<p>Ужесточен контроль за своевременным и правильным отражением данных в ФНО ФНО 300.00 "Декларация по НДС«; проведены разборы по всем случаям.</p>
CLR-2	Изменения экологического законодательства	<p>Нарушения экологических требований к осуществлению операций по обращению с отходами при передаче опасных отходов, образовавшихся в процессе производственной деятельности, а именно отсутствию лицензии на выполнение работ по вывозу ТБО у поставщика услуг.</p>	<p>Разработан план мероприятий, направлена телеграмма всем филиалам для ознакомления и принятия мер по обращению с отходами при передаче отходов. Проводится проверка разрешительных документов производственной деятельности</p>

Текущий статус по системе внутреннего контроля

1. Подготовлен и утвержден Календарный план-график работ по разработке и/или актуализации матриц рисков и контролей и блок-схем ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» на 2023 год (17.03.2023 года)

№	Владелец бизнес-процесса	Бизнес-процесс	Подпроцесс(ы)	Период разработки и/или актуализации блок-схем, матриц рисков и контролей	Период оценки эффективности дизайна контрольных процедур
1	Директор департамента коммерческой работы с грузами	Организация перевозки грузов и осуществление взыскания платежей за перевозку грузов	1) приемосдаточные операции при подаче порожних собственных/арендованных вагонов под погрузку; 2) приемосдаточные операций при подаче порожнего собственного/арендованного вагона под погрузку – операции после погрузки вагона; 3) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку; 4) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку - операции после выгрузки.	01.05.2023-21.05.2023	22.05.2023-31.05.2023
2	Директор департамента организации погрузки и выгрузки	Оформление экспортных грузов назначением КНР	1) Сдача поезда в КНР по колее 1520 мм по системе АСОУП; 2) Приём порожних вагонов после перегруза со ст.Алашанькоу по колее 1520 мм.	01.06.2023-21.06.2023	22.06.2023-30.06.2023
3	Директор Департамента организации ремонта локомотивов	Оперативная работа по техническому/сервисному обслуживанию локомотивов	1) Проведение ремонтными предприятиями технологического процесса ремонта локомотивов (серия KZ8A) 2) Организация межпоездного ремонта	01.07.2023-21.07.2023	22.07.2023-31.07.2023
4	Директор департамента организации погрузки и выгрузки	Планирование месячного плана перевозок	1) Рассмотрение заявок по форме ГУ-12 на перевозку грузов в межобластном, экспортном, транзитном и импортном сообщениях в системе АСУ ДКР.	01.08.2023-10.09.2023	11.09.2023-30.09.2023

2. В соответствии с План-графиком на 2023 год запланирована разработка блок-схем, матриц рисков и контролей (далее - БС и МРК) по 4 бизнес – процессам (11 подпроцессов). Фактически по итогам 9 месяцев т.г. разработаны БС и МРК по 10 подпроцессам.

3. Частично направлены разработанные БС и МРК в Службу внутреннего аудита и Департамент по управлению рисками и внутреннего контроля АО «НК «КТЖ».

Исполнение
90%

Бизнес процессы, подпроцессы:

01

Бизнес-процесс: Организация перевозки грузов и осуществление взыскания платежей за перевозку грузов

Подпроцессы: 1) приемосдаточные операции при подаче порожних собственных/арендованных вагонов под погрузку; 2) приемосдаточные операций при подаче порожнего собственного/арендованного вагона под погрузку – операции после погрузки вагона; 3) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку; 4) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку - операции после выгрузки.

Количество
выявленных и
задокументированных
рисков

37

Количество
выявленных и
задокументированных
контрольных процедур

37

Количество оценок
эффективности
дизайна контрольной
процедуры

Высокой эффективности → 21
Средней эффективности → 16
Низкой эффективности → 0

Количество
рекомендаций
СУР и ВК

18

02

Бизнес-процесс: Оформление экспортных грузов назначением КНР

Подпроцессы: 1) Сдача поезда в КНР по колею 1520 мм по системе АСОУП; 2) Приём порожних вагонов после перегруза со ст.Алашанькоу по колею 1520 мм.

7

6

Высокой эффективности → 0
Средней эффективности → 5
Низкой эффективности → 1

6

03

Бизнес-процесс: Оперативная работа по техническому/сервисному обслуживанию локомотивов

Подпроцессы: 1) Проведение ремонтными предприятиями технологического процесса ремонта локомотивов (серия КЗ8А) 2) Организация межпоездного ремонта

11

11

Высокой эффективности → 2
Средней эффективности → 9
Низкой эффективности → 0

2

04

Бизнес-процесс: Планирование месячного плана перевозок

Подпроцессы: 1) Рассмотрение заявок по форме ГУ-12 на перевозку грузов в межобластном, экспортном, транзитном и импортном сообщениях в системе АСУ ДКР;

3

4

Высокой эффективности → 1
Средней эффективности → 1
Низкой эффективности → 1

1

Бизнес-процесс: Организация перевозки грузов и осуществление взыскания платежей за перевозку грузов

Продпроцессы: 1) приемосдаточные операции при подаче порожних собственных/арендованных вагонов под погрузку;

2) приемосдаточные операций при подаче порожнего собственного/арендованного вагона под погрузку – операции после погрузки вагона;

3) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку;

4) приемосдаточные операций при подаче груженых вагонов под выгрузку - операции после выгрузки.

РИСКИ:

- 1) Отказ ветвладельца на прием порожнего вагона ввиду занятости фронта погрузки на п/пути, неисправности п/пути и др;
- 2) Отсутствие денежных средств на оплату жд тарифа на ЕЛС плательщика;
- 3) Риск отсутствия бумаги ф.А-4, рулонной бумаги, принтера (в т.ч. матричный), картриджа (в т.ч. ленточный);
- 4) Риск недостоверной информации для расчета суммы подачи/уборки вагона в программе АРМ АГКР (сбой программы);
- 5) Сбой в работе АСУ ДКР, отсутствие интернет связи;
- 6) Несвоевременная доставка/утеря перевозочных документов в ТехПД;
- 7) Несвоевременный прием перевозочных документов в выходные, праздничные дни, неисполнение заявок на прием/передачу документов;
- 8) Некачественный коммерческий осмотр;
- 9) Нехватка приемосдатчиков груза;
- 10) Не прием вагона ввиду занятости фронтов погрузки/выгрузки;
- 11) Отказ клиента от подписания актов о/ф ГУ-23 за задержку охранной службы;
- 12) Отсутствие перевозочного документа СМГС в АСУ ДКР ввиду не ввода данных работниками МГСП.

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ:

- 1) Составление акта общей формы, направление письма клиенту;
- 2) Перепроверка ЕЛС, переговоры с клиентом (экспедитором);
- 3) Контроль правильного расчета подачи/уборки вагона;
- 4) Контроль сбоя программы АСУ ДКР;
- 5) Контроль правильности подготовки реестра и полноты вложенных перевозочных документов;
- 6) Контроль исполнения заявки АО Казпочта;
- 7) Контроль качества погрузки, нарушений погрузки;
- 8) Контроль по распределению приемосдатчиков груза;
- 9) Контроль за составлением акта о/ф ГУ-23;
- 10) Контроль по своевременному получению телеграммы со стороны МГСП для дальнейшей раскредитовки перевозочных документов по АРМ ГКР;
- 11) Контроль на очистку вагона, снятие реквизитов после выгрузки.

РЕКОМЕНДАЦИИ ГПур:

- 1) В целях контроля подачи контрагентами (грузоотправителями, экспедиторами) плана перевозок грузов ф.ГУ-12, а также для сбора и принятия своевременных оперативных решений, осуществления ритмичной погрузки, рационального использования парка вагонов, необходимо в системе АСУ ДКР в отчетной форме таблицы 20, графы "ветвевладелец" (согласование только ветвевладельцем);
- 2) В системе АСУ ДКР, приложении E-Telegram Business рассмотреть возможность подтверждения принятия заявки ф.ГУ-11 по согласованию с собственником вагонов;
- 3) В приложении E-Telegram Business рассмотреть возможность уведомления грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора об остатке денежных средств на едином лицевом счете;
- 4) Рассмотреть возможность частичной отмены распечатки (уменьшения числа копий) актов общей ф.ГУ-23 и памяток приемосдатчика ф.ГУ-45;
- 5) Совместно с ЦДАЦ и ЛОИС сформировать потребность филиалов ГП по закупке организационной техники, сервисному обслуживанию оргтехники, заправки картриджа;
- 6) Предусмотреть денежные средства по обеспечению филиалов ГП организационной техники, сервисному обслуживанию оргтехники, заправки картриджа;
- 7) Предусмотреть увеличения бюджета при росте цен на приобретение бумаги ф.А-4, рулонной бумаги, ленточных картриджей;
- 8) В целях снижения факторов некачественного расчета подачи/уборки вагонов необходимо:
- 9) Функциональному направлению группы организации договорной работы с ветвевладельцами улучшить мониторинг внесения работниками ЦДАЦ изменений стоимости подачи/уборки в АСУ ДКР;
- 10) Внести изменения в методику расчета стоимости подачи/уборки в зависимости от количества вагонов (градация);
- 11) Разработать инструкцию деятельности филиалов ГП в условиях чрезвычайного положения, с периодическим проведением учений;
- 12) Рассмотреть техническое задание КТЗ Cargo и внести дополнение по работе информационной системы в условиях отсутствия Интернет и мобильной связи;
- 13) В случае увеличения количества фактов несвоевременной доставки/утери документов со стороны рассмотреть возможность увеличения штрафа или расторжения договора с АО "Казпочта«;
- 14) Рассмотрение возможности заключения дополнительного соглашения с АО "Казпочта" по приему перевозочных документов в выходные и праздничные дни.
- 15) Рассмотреть экономическую эффективность организации собственной экспедиции либо осуществления передачи документов через локомотивные бригады;
- 16) Приведение штата приемосдатчиков груза в соответствии с бизнес-процессом;
- 17) Привести в соответствие с п. 2.1 приложения 4 к СМГС Правил перевозки грузов жд транспортом в части отнесения ответственности за очистку вагонов из под выгрузки на грузополучателя/собственника вагона;

Бизнес-процесс: Оформление экспортных грузов назначением КНР

Продпроцессы: 1) Сдача поезда в КНР по колею 1520 мм по системе АСОУП;
2) Прием порожних вагонов после перегруза со ст.Алашанькоу по колею 1520 мм.

РИСКИ:

- 1) Некорректный ввод информации;
- 2) Некорректный ввод информации в программе "АРМ СПВ";
- 3) Риск не указания вагона совместного пользования;
- 4) Риск некорректной информации в ИВЦЖА через сообщение 4770;
- 5) Некорректный перевод перевозочного документа (оформление перевозочного документа на порожний возврат вагонов осуществляется Китайской стороной в нарушение приложений 4 к СМГС);
- 6) Некорректное формирование поездной передаточной ведомости (ППВ).

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ:

- 1) Контроль при формировании передаточной ведомости;
- 2) Контроль за качественной работой программы АРМ СПМ;
- 3) Контроль по качественному внесению данных в программе АРМ СПМ (необходимо проставить галочку "вагон совместного пользования");
- 4) Контроль по качеству оформления и перевода перевозочных документов;
- 5) Контроль по качеству ввода сообщения 209;
- 6) Контроль по качеству формированию поездной передаточной ведомости (ППВ).

РЕКОМЕНДАЦИИ ГПур:

- 1) Автоматизация формирования вагонной ведомости с данными вагонов (ось, род вагона, код страны) с применением в системе признака «X» вагона совместного пользования системой АРМ СПВ;
- 2) Актуализация списков вагонов совместного пользования КЖД;
- 3) Внести дополнение по работе информационной системы в условиях отсутствия Интернет и мобильной связи;
- 4) Предоставление электронной информации в системе IFTMIN на порожние вагоны с дальнейшим формированием электронного перевозочного документа (ЭПД) в системе АСУ ДКР за исключением транзитных перевозок, что обеспечит автоматизацию сообщения 209 (корректировка состава по станциям назначения);
- 5) Обеспечить автоматизацию сообщения 209 "Корректировка состава по станциям назначения";
- 6) Необходимо в системе АСОУП при оформлении поездной передаточной ведомости (ППВ), уменьшить ручной ввод информации. Требуется комплексная автоматизация.

Бизнес-процесс: Оперативная работа по техническому/сервисному обслуживанию локомотивов

Продпроцессы: 1) Проведение ремонтными предприятиями технологического процесса ремонта локомотивов (серия КЗ8А)
2) Организация межпоездного ремонта

РИСКИ:

- 1) Риск отсутствия готового локомотива к эксплуатации;
- 2) Риск отсутствия переходного запаса оборудования и запасных частей;
- 3) Риск отсутствия готового локомотива бригад к поездке;
- 4) Риск некачественного устранения МПР;
- 5) Риск увеличения срока нахождения локомотива в ВСО;
- 6) Риск занятости тракционных путей;
- 7) Риск недосодержания потребного парка;
- 8) Риск некорректного формирования графика СО;
- 9) Риск удаленности ЦЦ (сервисный центр) от места дислокации электровозов;
- 10) Несвоевременная отцепка локомотива по причине недосодержания потребного парка;
- 11) Риск некачественного проведения СО.

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ:

- 1) Контроль наличия исправных локомотивов;
- 2) Контроль наличия локомотивных бригад;
- 3) Контроль наличия переходного запасных частей;
- 4) Контроль технического состояния локомотива;
- 5) Контроль времени нахождения в ВСО;
- 6) Контроль наличия на тракционных путях локомотивов в ожидании СО, ВСО и ТО;
- 7) Контроль выдачи готовых локомотивов из ВСО;
- 8) Согласование/утверждение графика доставки локомотивов серии КЗ8А для проведения работ по сервисному обслуживанию с заказчиком;
- 9) Контроль за своевременную отцепку электровоза с учетом его дислокации;
- 10) Приемка электровоза после завершения СО.

РЕКОМЕНДАЦИИ ГПур:

- 1) Рассмотреть вопрос по автоматизации формирования графика СО (учет СО локомотивов), для снижения нагрузки на сотрудников ГПТР, снижения вероятности допущения ошибок при учете со стороны исполнителей контроля (ГПТР, ТЧЭ, РЦУП);
- 2) Рассмотреть вопрос по автоматизации процесса определения дислокации электровоза, для исполнения указания на отцепку локомотивов на СО согласно заявок.

Бизнес-процесс: Планирование месячного плана перевозок

Продпроцессы: 1) Рассмотрение заявок по форме ГУ-12 на перевозку грузов в межобластном, экспортном, транзитном и импортном сообщениях в системе АСУ ДКР;

РИСКИ:

- 1) Сбой системы АСУ ДКР, допустимое время простоя 2 часа;
- 2) Подача завышенного объема перевозок грузоотправителями;
- 3) Риск отказа в приеме груза по заявке ГУ-12.

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ:

- 1) Контроль работы системы АСУ ДКР;
- 2) Контроль заявленных объемов грузов на перевозку;
- 3) Контроль соблюдения нормативно-правовых актов.

РЕКОМЕНДАЦИИ ГПур:

- 1) Рассмотреть вопрос бесперебойной работы системы АСУ ДКР, для бесперебойного и беспрепятственного введения заявки ГУ-12, снижения вероятности не допущения подачи заявки клиентом;
- 2) Департаментом организации погрузки и выгрузки усилить контроль по заявленным объемам грузов на перевозку, согласно регламентирующим документам.