



## **ПРОТОКОЛ**

**заседания Экспертного совета по развитию транспортного машиностроения при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству**

30 марта 2018 г.

г. Москва

№ 3/18

### **Присутствовали:**

Члены Экспертного совета по развитию транспортного машиностроения при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, Наблюдательного Совета НП «ОПЖТ», депутаты Государственной Думы, члены Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству, представители ОАО «РЖД», руководители предприятий-производителей продукции железнодорожного назначения, научно-исследовательских и проектно-конструкторских институтов, средств массовой информации, всего 16 участников (приложение 1).

### **О предложениях по изменению и дополнению Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года**

(Макиев, Гапанович, Калетин, Шнейдмюллер, Безродный, Саакян, Сеньковский)

В ходе заседания Экспертного совета участники обсудили предложения по изменению и дополнению Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Стратегия).

Эксперты в своих докладах остановились на вопросах анализа состояния и развития транспортного машиностроения в Российской Федерации, систем управления движением поездов, производства и ремонта грузовых вагонов, перспектив развития производства вагонов метро.

1. Поддержать предложения по изменению и дополнению Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года (приложение 2).

2. Первому заместителю начальника Центра технического аудита - структурного подразделения ОАО «РЖД», вице-президенту НП «ОПЖТ» Сеньковскому О.А., генеральному директору автономной некоммерческой организации «Институт проблем естественных монополий», вице-президенту НП «ОПЖТ» Саакяну Ю.З. подготовить до 25 апреля 2018 г. на основании пункта 36 Плана мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2017 г. № 1756-р, обращение в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации по внесению дополнений и изменений в соответствии с приложением 2.

3. В целях подготовки очередного заседания Экспертного совета по развитию транспортного машиностроения при Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Государственной Думы в срок до 30 мая 2018 г:

3.1. Генеральному директору автономной некоммерческой организации «Институт проблем естественных монополий», вице-президенту НП «ОПЖТ» Саакяну Ю.З. подготовить предложения по изменению и дополнению Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 г. № 1878-р в части финансирования экспортной деятельности и мер поддержки.

3.2. Президенту АО «СГ-транс», вице-президенту НП «ОПЖТ» Калетину С.В. совместно с Ассоциацией производителей подшипников в целях развития отечественной подшипниковой промышленности и обеспечения полного цикла производства подшипников, включая смазку и уплотнения подготовить предложения по поддержке программы перехода на подшипники кассетного типа под адаптером.

3.3. Советнику генерального директора по техническим вопросам ЗАО «Трансмашхолдинг», вице-президенту НП «ОПЖТ» Шнейдмюллеру В.В. подготовить предложения по:

- формированию механизма субсидирования на государственном уровне метрополитенов городов России для приобретения и ремонта подвижного состава;

- дополнению Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» 44-ФЗ в части рассрочки платежей государственными и

муниципальными унитарными предприятиями за исполнение услуг по поставке или ремонту вагонов метро;

- рассмотрению возможности представления пакетного финансирования зарубежных проектов и возможность льготного кредитования производителей продукции транспортного машиностроения, работающих на экспорт;

- оказанию помощи в развитии поставщиков компонентов, в том числе в рамках программ импортозамещения.

4. Первому заместителю начальника Центра технического аудита - структурного подразделения ОАО «РЖД», вице-президенту НП «ОПЖТ» Сеньковскому О.А. в срок до 7 июня 2018 г. обобщить предложения в соответствии с пунктом 3 настоящего протокола и представить на рассмотрение.

5. Первому заместителю генерального директора АО «НИИАС» Розенбергу Е.Н., исполнительному директору НП «ОПЖТ» Лысенко Н.Н.:

5.1. Организовать работу с разработчиками и производителями железнодорожной радиоэлектронной аппаратуры, используемой как на инфраструктуре, так и на подвижном составе, по унификации применяемой электронной компонентной базы, и в первую очередь процессов, микроконтроллеров и цифровых микросхем различного назначения.

5.2. Совместно с основными производителями железнодорожной радиоэлектронной аппаратуры провести анализ потребности в унифицированной электронной компонентной базе, с учетом предстоящих объемов выпуска железнодорожной радиоэлектронной аппаратуры, используемой как на инфраструктуре, так и на подвижном составе, и подготовить обращение в Минпромторг и Минэкономразвития с предложением по обеспечению локализации в Российской Федерации полного цикла изготовления указанной электронной компонентной базы с закупкой для выбранных для этих целей отечественных предприятий электронной промышленности оборудования и технологий.

6. Включить в состав Экспертного совета по развитию транспортного машиностроения при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству следующих экспертов:

- Гончарова Сергея Евгеньевича – Заместителя генерального директора по техническому развитию – главного инженера АО «Первая грузовая компания».
- Емельянова Виталия Ивановича – Заместителя директора АО «НПО «Каскад».

- Леденева Артема Игоревича – Заместителя генерального директора по взаимодействию с органами власти и корпоративными коммуникациями ЗАО «Трансмашхолдинг».
- Савченко Сергея Николаевича – Заместителя начальника Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД».

7. Поддержать проведение во II квартале 2018 г. НП «ОПЖТ» совместно с Союзом машиностроителей России, Военно-промышленной комиссией Российской Федерации и Ассоциацией «Лига содействия оборонным предприятиям» заседания с рассмотрением вопросов реализации Стратегии развития транспортного машиностроения, используя технологический и производственный потенциал предприятий ОПК.

Президент НП «ОПЖТ», председатель  
Экспертного совета

Депутат Государственной Думы,  
координатор Экспертного совета



В.А.Гапанович



З.Г.Макиев

**СПИСОК**  
участников заседания Экспертного совета

1.	Старший советник генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД», Президент НП «ОПЖТ», вице-президент ООО «СоюзМашРоссии» (председатель)	Гапанович Валентин Александрович
2.	Депутат Государственной Думы, член Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству (координатор)	Макиев Зураб Гайозович
3.	Президент АО «СГ-транс» (заместитель председателя)	Калетин Сергей Владимирович
4.	Генеральный директор автономной некоммерческой организации «Институт проблем естественных монополий» (заместитель председателя)	Саакян Юрий Завенович
5.	Первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» (секретарь)	Сеньковский Олег Альфредович
6.	Заместитель руководителя Центра кибербезопасности АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте»	Безродный Борис Федорович
7.	Директор по внешним связям ЗАО «Трансмашхолдинг»	Дытынко Федор Владимирович
8.	Заместитель исполнительного директора НП «ОПЖТ»	Козырев Максим Львович
9.	Ведущий специалист отдела по обеспечению деятельности комитетов и комиссий Союза машиностроителей России	Короткова Марина Александровна
10.	Генеральный директор ООО «Железнодорожные технологии»	Костромин Альберт Геннадьевич
11.	Вице-президент НП «ОПЖТ»	Матюшин Владимир Алексеевич
12.	Директор по маркетингу АО «Алтайвагон»	Новиков Максим Николаевич
13.	Генеральный директор ООО «ПК «НЭВЗ».	Сапунков Алексей Николаевич

14.	Главный специалист отдела Центра технического аудита ОАО «РЖД»	Цветкова Ольга Михайловна
15.	Советник генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг» по техническим вопросам	Шнейдмюллер Владимир Викторович
16.	Главный специалист Управления по взаимодействию с органами государственной власти АО «Первая грузовая компания»	Яговитина Наталья Валерьевна

---

**Предложения**  
**по актуализации Стратегии развития транспортного машиностроения**  
**Российской Федерации на период до 2030 года**

(основание – План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2017 г. № 1756-р, п.36)

По результатам начальных этапов реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Стратегия) и Плана мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года на долгосрочный период (2016 - 2030 годы) (далее - План) в ОАО «РЖД» при участии НП «ОПЖТ» подготовлены следующие основные предложения.

1. В Стратегии не уделено должного внимания развитию современных систем управления движением поездов и других управляющих систем, обеспечивающих повышение средней эксплуатационной скорости, внедрение технологий, повышающих производительность труда.

2. Отсутствует анализ текущего состояния, а также направления развития высокопроизводительного специального железнодорожного подвижного состава, в т.ч. на комбинированном ходу, требуемого для эффективного обновления морально и физически устаревающей транспортной инфраструктуры.

3. Стратегия не устанавливает четкие контуры развития подвижного состава промышленного транспорта (парк ГПЖТ), метро и другого городского рельсового транспорта, в документе также не отражены особенности развития новых видов перевозок и их технического оснащения – скоростного грузового и высокоскоростного железнодорожного сообщения.

По указанным направлениям целесообразно сформировать в Стратегии соответствующие разделы.

4. Предлагается конкретизировать в проекте Стратегии задачи российского транспортного машиностроения по развитию дизелестроения, производству современной силовой электроники и гидравлического оборудования.

5. Задачи Стратегии целесообразно дополнить результатами анализа с характеристикой основных отличий технических нормативов к качеству объектов железнодорожного транспорта, применяемых ведущими зарубежными

компаниями в области железнодорожного машиностроения и отечественной промышленности.

На этой основе определить:

- основные приоритетные направления импортозамещения по отраслям и группам продукции с учетом санкционной политики западных государств-партнеров;

- по результатам внедрить:

- методологию оценки степени локализации производства в различных отраслях промышленности;

- механизмы предоставления налоговых льгот и льгот по кредитованию для предприятий, выпускающих локализуемую продукцию;

- механизмы регулирования таможенных пошлин на закупку комплектующих изделий, требуемых для локализации производства отдельных видов продукции;

- планирование Федеральных целевых программ для финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых производителями в рамках организации локализации производства;

- планирование государственных заказов, обеспечивающих потребности в локализуемой продукции транспортного машиностроения.

6. В Стратегии предлагается предусмотреть меры государственной поддержки и стимулирования экспортных поставок продукции транспортного машиностроения и решения вопросов организации сервисных служб в государствах-импортерах.

Конкретные предложения по корректировке пунктов Стратегии и Плана ее реализации:

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
<b><u>Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года</u></b>		
Раздел II	Цель и задачи настоящей Стратегии	<b>Дополнить:</b> В перечислении после слов «Приоритетными направлениями развития отрасли транспортного машиностроения являются» внести пункты: <i>- Развитие систем сервисного обслуживания современного подвижного состава на территории всех субъектов Российской Федерации;</i> <i>- Снижение эксплуатационных затрат владельцев грузовых вагонов за счет повышения показателей надежности.</i>
Раздел III	Транспортная	Загрузку организаций транспортного



№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
	система Российской Федерации	машиностроения дополнить фактором: - развитие систем сервисного обслуживания современного подвижного состава на территории всех субъектов Российской Федерации.
Раздел VIII	Рынки	Дополнить описанием рынков промышленного железнодорожного транспорта и его компонентов, вагонов метро, а также услуг на железнодорожном транспорте.
Раздел IX	Системная проблема отрасли транспортного машиностроения в Российской Федерации	После слов «При формулировании системной проблемы отрасли транспортного машиностроения необходимо учесть следующие факторы» внести пункт: - повышение эффективности железнодорожных перевозок не может быть достигнуто без должного развития систем управления движением поездов, обеспечивающих повышение средней эксплуатационной скорости.
Раздел X	Прогноз развития рынков	1. Дополнить прогнозом развития рынков: - вагонов метро и другого городского рельсового транспорта; - путевой техники для обслуживания инфраструктуры, в т.ч. техники на комбинированном ходу; - подвижного состава промышленного транспорта.
Раздел XII	Развитие внутреннего и внешних рынков транспортного машиностроения	Дополнить текущими и целевыми показателями рынков экспорта подвижного состава Дополнить необходимостью организации сервисных служб в государствах-импортерах
Раздел XIII	О развитии конкуренции	Дополнить анализом текущего состояния с оценкой монопольных и конкурентных сегментов транспортной системы страны, трендами их развития.
Раздел XV	Действующие меры государственной поддержки отрасли транспортного машиностроения	Раздел дополнить положением: Для обеспечения стимулов локализации производства высокотехнологичной продукции необходимо внедрить: методологию оценки степени локализации производства в различных отраслях промышленности; механизмы предоставления налоговых льгот и льгот по кредитованию для предприятий, выпускающих локализуемую продукцию; механизмы регулирования таможенных пошлин на закупку комплектующих изделий, требуемых для локализации производства отдельных видов продукции;

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
		<p><i>планирование Федеральных целевых программ для финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых производителями в рамках организации локализации производства;</i></p> <p><i>планирование государственных заказов, обеспечивающих потребности в локализуемой продукции транспортного машиностроения.</i></p>
Раздел XVII	Интеграция транспортного машиностроения в мировое экономическое сообщество	<b>Дополнить результатами анализа с характеристикой сравнения</b> технических нормативов к качеству объектов железнодорожного транспорта, применяемых ведущими зарубежными компаниями в области железнодорожного машиностроения и отечественной промышленности.
Раздел XVIII	Импортозамещение в отрасли транспортного машиностроения	<b>Определить основные приоритетные направления импортозамещения</b> по отраслям и группам продукции с учетом санкционной политики западных государств-партнеров.
Приложение 1	Объем инвестиций в основной капитал предприятий транспортного машиностроения за 2015 год	<b>Дополнить</b> планом (прогнозом) инвестиций на определенную перспективу.
Приложение 2	Расчет потребного парка и объем закупок подвижного состава на период 2030 года, включая экспортные поставки	<b>Дополнить</b> сведениями о путевой технике и высокоскоростном подвижном составе, о подвижном составе метро и другого городского рельсового транспорта, а также промышленного транспорта.
Приложение 3	Расчет потребного парка и объем закупок подвижного состава на период до 2030 года, включая экспортные поставки	<b>Дополнить</b> сведениями о путевой технике и высокоскоростном подвижном составе, о подвижном составе метро и другого городского рельсового транспорта, а также промышленного транспорта.
<b><u>План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года</u></b>		
Общие замечания:		<p>1 Не учтены: метро, трамваи, путевая техника, системы и оборудование для управления движением, услуги по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава;</p> <p>2 Не освещены вопросы развития скоростного грузового и высокоскоростного пассажирского сообщения;</p>

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
Пункт 10	<p>Разработка мер поддержки запуска в серийное производство инновационных грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками и обеспечение их эксплуатационной инфраструктурой для погрузки и выгрузки, в том числе создание программы по поддержке потребителей грузовых вагонов в части повышения технических характеристик и эффективности инфраструктуры погрузки и выгрузки</p>	<p><b>Необходима разработка нормативно-правового акта, дающего возможность производителям и собственникам инновационных грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками получать льготы по налогу на имущество в объеме инвестиций, направленных на производство и приобретение таких вагонов, а также предусмотреть субсидирование из федерального бюджета части расходов при приобретении инновационных грузовых вагонов.</b></p> <p>Кроме того, в действующие критерии отнесения подвижного состава к инновационному следует внести поправки в части восприятия осевой нагрузки и считать инновационными вагоны с осевой нагрузкой от 23,5 тс в зависимости от рода подвижного состава, которые не требуют большой грузоподъемности, но имеют улучшенные технические характеристики, в частности увеличенные межремонтные нормативы.</p>
Пункт 11	<p>Подготовка предложений по мерам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте, стимулирующего внедрение на сети железных дорог новых видов техники:</p> <p>обеспечение разработки и введения экономически обоснованных стимулирующих тарифных механизмов в отношении вновь разрабатываемого железнодорожного подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками до момента организации его серийного производства для</p>	<p><b>Изложить:</b></p> <p>Подготовка предложений по мерам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте, стимулирующего внедрение на сети железных дорог новых видов техники и комплектующих:</p> <p>Помимо внедрения нового вида подвижного состава в тарифном стимулировании нуждаются процессы внедрения новых комплектующих. В частности перевод подвижного состава на кассетные подшипники.</p> <p><b>Необходимо разработать и утвердить на федеральном уровне документ, определяющий требования к вновь разрабатываемым и уже выпускаемым железнодорожным грузовым вагонам (с целью получения тарифных скидок), которые могут иметь тарифные преференции при эксплуатации на инфраструктуре. При этом формат документа должен устанавливать требования к вагонам с различной осевой нагрузкой (23,5; 25 и 27 тс) по нормативу допустимого воздействия на железнодорожный путь и определять зависимость изменения тарифа (понижающий или повышающий коэффициент) от полученных показателей по воздействию на путь.</b></p>

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
	<p>формирования перспективного устойчивого спроса на инновационную продукцию отечественного транспортного машиностроения;</p> <p>формирование предложений, направленных на повышение уровня тарифов на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги для вагонов старых конструкций на тележках с осевой нагрузкой менее 25 тонн на ось, низкие эксплуатационные характеристики которых (грузоподъемность, показатели по воздействию на путь, надежность) влекут за собой повышенные расходы владельца инфраструктуры при их использованиях в перевозках;</p>	<p><b>Исключить.</b> Вагоны с осевой нагрузкой 23,5 тс, прошедшие процедуру сертификации, соответствуют нормам допустимого воздействия на железнодорожный путь и к ним не может применяться повышающий уровень тарифов на услуги инфраструктуры.</p>
Пункт 24	Внесение дополнений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части требований по обеспечению сохранности вагонов в эксплуатации	<p><b>Включить в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации основные положения ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ», обеспечивающие сохранность вагонного парка при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ, и наделить полномочиями для осуществления контроля за выполнением таких работ владельца инфраструктуры, как лица ответственного за допуск исправного подвижного состава на пути общего пользования, ввести ограничения применения грейферного способа выгрузки полувагонов и ужесточение требований к переходу на альтернативные технологии обработки</b></p>

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
		подвижного состава с внедрением новых приспособлений и устройств, обеспечивающих минимизацию рисков повреждений вагонов, усилить финансовую ответственность юридических и физических лиц за повреждение подвижного состава, утвердив на законодательном уровне повышение штрафов, а также повысить требования к организации ремонта силами предприятий, виновных в повреждении вагонов, в части присвоения условного номера на право проведения соответствующего ремонта.
Пункт 30	Подготовка предложений по разработке неразрушающих методов контроля механических свойств и их однородности применительно к стальным литым изделиям «Рама боковая» и «Балка надрессорная» для оперативного применения в производстве, ремонте и эксплуатации железнодорожного подвижного состава с учетом анализа существующих методов	<b>Оптимизировать состав нормативных документов, регулирующих процессы браковки стальных литых изделий «Рама боковая» и «Балка надрессорная» в производстве, ремонте и эксплуатации (отдельные документы аннулировать, отдельные – откорректировать). Это диктуется необходимостью исключения противоречий между собственником вагона, ремонтным и эксплуатирующим предприятиями при использовании действующего комплекса документов с различными критериями браковки стальных литых изделий «Рама боковая» и «Балка надрессорная» (ГОСТ 32400-2013, РД 32 ЦВ 052-2009, ОСТ 32.183-2001, ОСТ 24.153.08-78, ТТ ЦВ 32-695-2006 и др.)</b>
Стратегия в целом		В Стратегии предлагается конкретизировать задачи российского транспортного машиностроения по развитию дизелестроения, включая критически важные узлы и детали, производству современной силовой электроники и гидравлического оборудования.
Раздел X	Прогноз развития рынков	После слов «Кроме того, необходимо в целях снижения стоимости эксплуатации подвижного состава и повышения надежности функционирования железнодорожного транспорта улучшить следующие технико-эксплуатационные показатели транспортных средств» <b>внести пункты:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Коэффициент поступления вагона в ТОР не менее 0,98;</li> <li>- Улучшение показателя «коэффициент тары вагона», на 15% по сравнению с существующими вагонами.</li> </ul>

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
Раздел XI	Реализация приоритетных направлений развития отрасли	<p><b>1. Дополнить приоритетное направление развития отрасли по всем иным (кроме грузового) видам транспорта, в том числе по развитию скоростного грузового сообщения.</b></p> <p><b>2. Характеристики подвижного состава 1-й и 2-й категории дополнить пунктами:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Улучшение показателя «коэффициент тары вагона», на 15% по сравнению с массовыми вагонами;</li> <li>- Коэффициент поступления вагона в ТОП не менее 0,98;</li> <li>- Совокупные затраты на ремонт современного вагона в межремонтный период не должны превышать затраты на ремонт за аналогичный период для наиболее массовой модели вагона данного рода.</li> </ul> <p><b>3. Характеристики подвижного состава 3-й категории дополнить пунктами:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Коэффициент поступления вагона в ТОП не менее 0,98;</li> <li>- Совокупные затраты на ремонт современного вагона в межремонтный период не должны превышать затраты на ремонт за аналогичный период для наиболее массовой модели вагона данного рода.</li> </ul> <p><b>4. В перечисление после слов «В рамках реализации настоящей Стратегии целесообразно реализовать следующие инновационные и инвестиционные проекты» внести пункты:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- разработка и запуск производства литых колес для грузовых вагонов;</li> <li>- создание условий, способствующих переводу грузового подвижного состава на колесные пары, оборудованные буксовыми узлами с подшипниками кассетного типа;</li> <li>- разработка и внедрение нового профиля катания на колесах подвижного состава.</li> </ul>
Раздел XX	Умеренно-оптимистичный сценарий развития отрасли транспортного машиностроения	<p>В перечисление после слов «Реализация настоящей Стратегии и мер, направленных на решение системной проблемы развития внутреннего и внешних рынков продукции отрасли, стимулирования инвестиционных и инновационных процессов и обеспечения долгосрочного спроса на продукцию, позволит отрасли преодолеть следующие наиболее значимые составляющие системной проблемы» внести пункты:</p>

№ п/п (в соответствии с планом мероприятий)	Наименование мероприятия	Предложения
		<p><i>- проведение аттестации пунктов ремонта грузовых вагонов, расположенных в морских портах и пунктов осуществляющих подготовку вагонов под налив;</i></p> <p><i>- субсидирование затрат на внедрение деталей и комплектующих с улучшенными техническими характеристиками.</i></p>