УТВЕРЖДАЮ
Президент НП «ОПЖТ»
_____ В.А.Гапанович
«20» 05 2019 года

ПРОТОКОЛ

СОВМЕСТНОГО ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА НП «ОПЖТ» ПО КООРДИНАЦИИ ЛОКОМОТИВОСТРОЕНИЯ И ИХ КОМПОНЕНТОВ И КОМИТЕТА НП «ОПЖТ» ПО НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ И СТАНДАРТИЗАЦИИ

22 апреля 2019 года г. Гомель, Республика Беларусь №1

Присутствовали: приложение к протоколу

Повестка:

1. О проекте ГОСТ «Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний» (в том числе в части применения для локомотивов и МВПС «метода РЖД-2016»).
2. О внесении изменений в перечни стандартов, применение которых обеспечивает исполнение требований технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.
3. О предложениях по изменению ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения».
4. О проекте ГОСТ «Электровозы. Общие технические требования», подготовленном ПКБ ЦТ ОАО «РЖД».
5. О необходимости внесения изменений в ряд межгосударственных стандартов в части клеймения продукции приемочными клеймами «Серп и Молот», «Ключ и Молоток».
6. О необходимости разработки проекта ГОСТ «Промышленные локомотивы. Общие технические требования и методы испытаний».
7. О проекте ГОСТ «Электропоезда. Общие технические требования».
8. О предложениях по изменению ГОСТ 31187-2011 «Тепловозы магистральные. Общие технические требования» и ГОСТ 31428-2011 «Тепловозы маневровые с электрической передачей. Общие технические требования».
9. Разное.

Вступительное слово: Гапанович В.А., Шубадеров В.Н., Шнейдмюллер В.В., Кулаженко Ю.И.

Выступили:

1. Президент НП «ОПЖТ» Гапанович В.А. с докладом: «О проекте ГОСТ «Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний» (в том числе в части применения «метода РЖД-2016» для измерения боковых и вертикальных сил от колеса на рельсы)».

В своём докладе Гапанович В.А. отметил, что настоящий стандарт (разработанный на основе метода РЖД-2016) распространяется на железнодорожный состав колеи 1520 мм и устанавливает показатели уровня допустимого воздействия подвижного состава на железнодорожный путь и стрелочные переводы, а также экспериментальный и экспериментально-расчетный методы определения показателей воздействия подвижного состава на железнодорожный путь при движении со скоростями до 250 км/ч, которые используют для определения допускаемых скоростей движения.

Гапанович В.А. подробно рассказал о недостатках метода Шлюмпфа, используемого в настоящее время и показал, что величины боковых сил для всех моделей тележек грузовых вагонов, полученные с помощью этого метода, имеют существенно завышенные значения, по сравнению с величинами боковых сил, определенных с помощью метода «РЖД-2016».

Также Гапанович В.А. отметил положительные эффекты применения метода «РЖД-2016» и нового стандарта на основе этого метода.

Для подвижного состава:

повышение достоверности подтверждения сертификационных показателей подвижного состава по воздействию на путь;

создание предпосылок для повышения допускаемых скоростей движения подвижного состава;

разработка единого метода по определению динамических сил, действующих на путь от подвижного состава, методики обработки результатов испытаний, позволяющих выполнять работы любым аккредитованным испытательным центром.

Для инфраструктуры:

достоверная информация о нагруженности элементов верхнего строения пути силами от подвижного состава;

создание предпосылок для совершенствования конструкций верхнего строения пути.

Докладчик также подчеркнул, что проведена масштабная апробация метода «РЖД-2016» при комплексных испытаниях:

поездов массой 6300 т и 7100 т на Западно-Сибирской железной дороге;

грузовых вагонов с осевыми нагрузками до 30 тс на Московской железной дороге;

поездов, сформированных из вагонов с осевой нагрузкой 23,5 тс и 27 тс на участке Качканар – Смычка Свердловской железной дороги, с участием АО «ВНИКТИ», АО «ВНИИЖТ», ИЦ ВЭИП и ТИЦ ЖТ.

Гапанович В.А. отметил, что в настоящее время ОАО «РЖД» и АО «ВНИКТИ» при непосредственном участии ФГУП «ВНИИМС» проводят метрологическую экспертизу метода «РЖД-2016» с целью подтверждения его сходимости и воспроизводимости.

2. Начальник отдела стандартизации ФБУ «РС ФЖТ», ответственный секретарь МТК 524 Кобзева А.С. с докладом: «О внесении изменений в перечни стандартов, применение которых обеспечивает исполнение требований технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта».

В своём выступлении Кобзева А.С. доложила о ходе работ по актуализации перечней поддерживающих стандартов технических регламентов Таможенного союза.

В начале своего выступления Кобзева А.С. напомнила участникам заседания о том, что пунктом 5.1 Решения Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 российской Стороне поручено не реже одного раза в год обеспечивать актуализацию Перечней стандартов.

Для обеспечения выполнения этого решения распоряжением Минтранса России от 30 марта 2015 г. № МС-19-р была сформирована Рабочая группа по актуализации перечней стандартов к техническим регламентам Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.

Также с целью наиболее тщательной проработки вопроса были созданы следующие подгруппы:

по тяговому подвижному составу;

по грузовым и пассажирским вагонам и их составным частям;

по автоматике, телемеханике и программному обеспечению инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Указанные подгруппы формируют проекты изменений в перечни стандартов к техническим регламентам Таможенного союза, а также выявляют показатели безопасности и методы испытаний, по которым

необходимо разработать новые стандарты или внести изменения в действующие.

Кобзева А.С. проинформировала участников заседания о том, что:

Подгруппа по грузовым и пассажирским вагонам и их составным частям и Подгруппа по автоматике, телемеханике и программному обеспечению инфраструктуры железнодорожного транспорта завершили свою работу и сформировали:

проекты перечней стандартов к ТР ТС 001/2011 и ТР ТС 003/2011 (в действующих редакциях) в рамках своей компетенции;

предложения по разработке новых и внесению изменений в действующие стандарты с целью обеспечения требований технических регламентов.

Подгруппа по тяговому подвижному составу продолжает свою работу.

В заключение своего выступления Кобзева А.С. напомнила участника заседания, что необходимо разработать не только проекты изменений к действующим редакциям технических регламентов, но и сформировать проекты изменений в перечни стандартов с учетом проектов изменений в технические регламенты, которые, в свою очередь, должны быть представлены к заседанию в Евразийской экономической комиссии совместно с проектами изменений в технические регламенты (ориентировочно не позднее 1 июня 2019 г.).

3. Заместитель главного конструктора ОАО «Коломенский завод» Миляев С.Б. с сообщением: «О предложениях по изменению ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения».

Он отметил, что в настоящее время нормы вредных выбросов определяют два стандарта, которые действуют одновременно:

ГОСТ 31967-2012 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Выбросы вредных веществ с отработавшими газами. Нормы и методы определения», который заменил ГОСТ Р 51249-99. Данный стандарт регламентирует нормы удельных средневзвешенных выбросов вредных веществ с отработавшими газами и методы их определения при стендовых испытаниях дизелей на установившихся режимах;

ГОСТ 24028-2013 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Дымность отработавших газов. Нормы и методы определения», который заменил ГОСТ Р 51250-99. Данный стандарт регламентирует норму дымности отработавших газов и методы её определения при стендовых испытаниях дизелей на установившихся режимах.

Указанные ГОСТ имеют ряд противоречий, что существенно осложняет процесс сдачи продукции (подпадающей под действия этих стандартов) заказчику.

Кроме того, есть ещё один стандарт нормирующий выбросы вредных веществ: ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения».

Данный стандарт регламентирует:

нормы удельных средневзвешенных выбросов вредных веществ с отработавшими газами дизелей и методы их определения при приемочных и сертификационных испытаниях тепловозов;

нормы фактических концентраций вредных веществ в отработавших газах дизелей и методы их определения при реостатных испытаниях тепловозов в эксплуатации;

нормы дымности отработавших газов дизелей на установившихся и переходных режимах и методы ее определения при приемочных и сертификационных испытаниях тепловозов и реостатных испытаниях тепловозов в эксплуатации.

ГОСТ 33754-2016 является обязательным к применению, т.к. посредством ГОСТ 31187-2011 «Тепловозы магистральные. Общие технический требования» включен в доказательную базу Технического регламента ТР ТС 001-2011.

Поэтому требования этого стандарта вызывают особую озабоченность у машиностроителей, т.к. они недостаточно сбалансированы и не учитывают всех особенностей в области железнодорожного машиностроения.

Миляев С.Б. в своем докладе подчеркнул, что в соответствии с требованиями ГОСТ 33754-2016 значения предельно допустимых удельных средневзвешенных выбросов вредных веществ с отработавшими газами у локомотивов и МВПС, начиная с 2021 и 2025 годов должны быть поэтапно значительно снижены, а это, в свою очередь, приведет к существенному увеличению стоимости производства и стоимости жизненного цикла тепловозов и МВПС.

4. Ведущий конструктор отдела стандартизации, метрологии и управления качеством ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» Филимонова Н.С. с сообщением: «О проекте ГОСТ «Электровозы. Общие технические требования», подготовленного ПКБ ЦТ ОАО «РЖД».

В настоящее время проект стандарта корректируется по результатам проводимой работы подгруппы по тяговому подвижному составу Рабочей группы по актуализации перечней стандартов к техническим регламентам

Таможенного союза в области железнодорожного транспорта применительно к электровозам.

В ходе проведения совещаний выявлен ряд разногласий (в большинстве случаев с представителями Республики Казахстан) по следующим вопросам:

значениям показателя плавности хода в вертикальном и горизонтальном поперечном направлениях и целесообразности отнесения его к показателю безопасности;

значениям скорости изменения ускорения;

необходимости установления требований к диагностированию оборудования и его объему;

показателям, характеризующие допустимое воздействие на путь и их значения;

целесообразности исключения требований к некоторым составным частям, которые являются объектами технического регулирования;

исключению требований по надежности;

целесообразности установления требований к программному обеспечению;

непринятию Республикой Казахстан ряда межгосударственных стандартов, обеспечивающих выполнение требований Технических регламентов;

различиям в санитарно-эпидемиологическом законодательстве государств-участников ЕАЭС и необходимости согласования конкретных значений предельно допустимых концентраций вредных веществ.

Данные разногласия несут риски усложнения процедуры согласования проекта стандарта и негативно сказываются на сроках разработки стандарта.

Шнейдмюллер В.В., в комментарии к сообщению Филимоновой Н.С. подчеркнул, что между первыми руководителями Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь заключено трёхстороннее соглашение о гармонизации законодательства, потому мы не имеем права не договориться по вопросам согласования позиций наших специалистов и нахождения компромиссного решения, удовлетворяющего всех участников этого процесса.

5 Вице-президент НП «ОПЖТ», генеральный директор ООО «ИЦПВК» Асриянц В.В. с докладом: «О необходимости внесения изменений в ряд межгосударственных стандартов в части клеймения продукции приемочными клеймами «Серп и Молот», «Ключ и Молоток».

В своём докладе Асриянц В.В. сообщил, что на сегодняшний день на железнодорожном транспорте для обеспечения безопасности продукции

наряду с системой сертификации, действует система инспекторского и приёмочного контроля. Каждая из них подтверждает соответствие продукции основным требованиям, тем самым обеспечивая безопасность эксплуатации. По результатам инспекторского контроля инспектора-приёмщики производят клеймение контролируемых изделий инспекторскими клеймами, тем самым подтверждая, что продукция прошла весь технологический процесс производства и безопасна при эксплуатации.

В технических указаниях 1962 года было определено, что все принимаемые МПС материалы, изделия и отбираемые от них на испытания образцы должны быть заклеймены инспекторскими клеймами. При этом клеймо «Ключ и Молоток» использовалось при предварительной приёмке, а клеймо «Серп и Молот» – окончательной. Этим же документом и регулировался оборот и утилизация данных клейм.

При реорганизации МПС как государственного органа, его функции перешли в ОАО «РЖД», при этом вопрос клеймения так и не решен до настоящего времени. Противоречие заключается в том, что негосударственная структура не может использовать и клеймить продукцию клеймами государственного образца. В переходный период был утрачен государственный контроль за производством и оборотом клейм. Зафиксирован целый ряд случаев, когда явно контрафактное изделие имело клеймо государственного образца.

Для устранения правового вакуума был разработан ГОСТ 32894 определяющий правила инспекторского контроля в ОАО «РЖД», включая клеймение, который вступил в силу в марте 2015 года.

Тем не менее, наличие требования об обязательном клеймении в существующей нормативной базе не подкрепляется порядком обращения клейм, а также в нем отсутствует требование к типу (изображению) оттиска клейма. Кроме того, за счет наличия большого количества контрафактных и неучтённых клейм, наличие клейма на изделии уже не гарантирует его качество. Учет и реестр клейм не ведется ни на вагоностроительных, ни на вагоноремонтных предприятиях.

Учитывая, что в настоящее время широко распространены электронные сертификаты соответствия, паспорта изделия, маркировка продукции, которые позволяют проследить весь технологический путь изделия и его жизненный цикл. Асриянц В.В. предложил вывести из нормативной базы требование об обязательном клеймении продукции железнодорожного назначения.

В процессе обсуждения доклада Асриянца В.В., участники заседания не поддержали его предложение о выводе из нормативной базы обязательного клеймения.

Представители Республики Беларусь для исправления существующей ситуации по клеймению предложили гармонизировать нормативную базу всех стран Таможенного союза в части ужесточения и строгого регламентирования требований к изготовлению, учету, хранению, использованию, обращению и утилизации клейм.

6. Обсуждены в режиме круглого стола вопросы:

о необходимости разработки проекта ГОСТ «Промышленные локомотивы. Общие технические требования и методы испытаний»;

о проекте ГОСТ «Электропоезда. Общие технические требования»;

о предложениях по изменению ГОСТ 31187-2011 «Тепловозы магистральные. Общие технические требования» и ГОСТ 31428-2011 «Тепловозы маневровые с электрической передачей. Общие технические требования».

Принятые решения:

7. *По первому вопросу:*

Рекомендовать АО «ВНИКТИ» направить в НП «ОПЖТ» и заинтересованным производителям подвижного состава полученные результаты проведения сравнительных испытаний по «Методу РЖД-2016» применительно к локомотивам для ознакомления.

Ответственный: Коссов В.С.

8. *По второму вопросу:*

Принять к сведению информацию Кобзевой А.С. о состоянии дел по внесению изменений в перечни стандартов, применение которых обеспечивает исполнение требований технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.

9. *По третьему вопросу:*

а) Рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» совместно АО «СТМ» на основе материалов доклада подготовить пояснительную записку с конкретными предложениями по изменению ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения» и направить её в ОАО «РЖД».

б) Поручить Комитету НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентов подготовить письмо за подписью президента НП «ОПЖТ» в адрес ОАО «РЖД» с предложениями о совместной работе по корректировке ГОСТ 33754-2016.

Ответственный: Шнейдмюллер В.В.

в) Рекомендовать представителям делегаций стран Таможенного союза дополнительно рассмотреть данный вопрос на уровне железнодорожных администраций и по результатам рассмотрения направить свои предложения по корректировке ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения» и направить эти её в МТК 524 и НП «ОПЖТ».

10. *По четвёртому вопросу:*

а) Поручить комитетам НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентов и по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации взять на себя обязательства в 2019 году решить вопрос по устранению разногласий, вызванных различиями в законодательствах стран Таможенного союза с соблюдением интересов наших государств. Предложения представителей иностранных фирм и государств по изменению стандартов Таможенного союза рассматривать только в том случае, если они не противоречат национальным интересам государств входящих в Таможенный союз.

б) Организовать дополнительное обсуждение проекта ГОСТ «Электровозы. Общие технические требования» с участием представителей России, Казахстана и Республики Беларусь для снятия оставшихся несогласованными вопросов.

Ответственные: Шнейдмюллер В.В., Смыков А.А.

11. *По пятому вопросу:*

Рекомендовать представителям делегаций стран Таможенного союза дать предложения по гармонизации нормативных баз стран Таможенного союза в части ужесточения и строгого регламентирования требований к изготовлению, использованию, обращению и утилизации клейм.

12. *По вопросам обсужденных в формате круглого стола:*

а) Участники заседания не поддержали предложение об объединении ГОСТ 31187 и ГОСТ 31428 в единый стандарт и поддержали предложение АО «ВНИКТИ» пересмотреть эти стандарты с учетом современного развития науки и техники.

б) Рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» инициировать разработку ГОСТ «Тепловозы промышленные. Общие технические требования».

в) Рекомендовать представителям Республики Казахстан и Республики Беларусь рассмотреть вопрос об участии в запланированной российской стороной разработке стандарта на высокоскоростные магистрали со скоростью 400 км/ч.

В завершении заседания Шнейдмюллер В.В. рекомендовал продолжить работу в этом направлении и пригласил присутствующих принять участие в заседании МТК 524 «Железнодорожный транспорт» и международного форума по стандартизации в области железнодорожного машиностроения, которые состоятся в г. Нур-Султан (Астана) на площадке АО «НК «КТЖ» 23-24 мая 2019 г.

Председатель Комитета НП «ОПЖТ»
по координации локомотивостроения
и их компонентов — В.В.Шнейдмюллер

Председатель Комитета НП «ОПЖТ»
по нормативно-техническому
обеспечению и стандартизации — А.А.Смыков

Секретарь совещания — Н.И.Фалалеев

Приложение
к протоколу №_____ от 22.04.2019

СПИСОК
участников совместного заседания Комитета НП «ОПЖТ» по координации локомотивостроения и их компонентов и Комитета НП «ОПЖТ» по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации

22 апреля 2019 г. г. Гомель, Республика Беларусь

От Российской Федерации	
ГАПАНОВИЧ Валентин Александрович	Президент НП «ОПЖТ»
ШНЕЙДМЮЛЛЕР Владимир Викторович	Вице-президент, председатель Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ»
СМЫКОВ Андрей Андреевич	Вице-президент, председатель Комитета по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации НП «ОПЖТ»
АБРАМОВ Денис Евгеньевич	Руководитель отдела стандартизации ООО «ВНИЦТТ»
АЗАРЕНКО Алексей Валентинович	Начальник отдела стандартизации, метрологии и управления качеством ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»
АСРИЯНЦ Владимир Васильевич	Вице-президент НП «ОПЖТ», генеральный директор ООО «ИЦПВК»
ГАНДЗЮК Владимир Григорьевич	Заместитель директора ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»
ДЕМЧЕНКО Игорь Петрович	Руководитель испытательного центра ТСЖТ ОАО «ВЭЛНИИ»
ДОВБЫШ Сергей Георгиевич	Эксперт ООО «Фойт Турбо»
ДРАГУН Валентина Ивановна	Начальник НЦС и МТР АО «ВНИКТИ»
ИСАКОВ Игорь Васильевич	Заместитель директора по качеству АО «Калугапутьмаш»
КОБЗЕВА Анастасия Сергеевна	Начальник отдела стандартизации ФБУ «РС ФЖТ», Ответственный секретарь

	ТК 045/МТК 524
КОЗАЧЕНКО Евгений Евгеньевич	Начальник отдела по стандартам и техническим регламентам АО «Трансмашхолдинг»
КОССОВ Валерий Семенович	Генеральный директор АО «ВНИКТИ»
КОСТРУБИН Игорь Леонидович	Главный конструктор по электрооборудованию ООО «ТМХ-инжиниринг»
ЛЕКСИН Александр Георгиевич	Заместитель директора института по испытаниям новой техники ФГУП ВНИИЖГ Роспотребнадзора
МИЛЯЕВ Сергей Борисович	Заместитель главного конструктора ОАО «Коломенский завод»
ОРЛОВА Анна Михайловна	Исполнительный директор ООО «ВНИЦТТ»
ПАНОВ Владимир Леонидович	Руководитель группы СКБТ АО «МТЗ ТРАНСМАШ»
ПАНЬКОВ Антон Анатольевич	Начальник бюро сертификации продукции АО «УК «БМЗ»
ПОПОВ Вячеслав Игоревич	Менеджер по продажам в России и СНГ ООО «Фойт Турбо»
РЕДИН Андрей Логинович	Заведующий отделом АО «ВНИКТИ»
СПИРОВ Андрей Владимирович	Заместитель заведующего отделом АО «ВНИКТИ»
ТАТАРНИЦЕВ Константин Вячеславович	Начальник отдела стандартизации и систем менеджмента качества ОАО «ТВЗ», Ответственный секретарь ПК 18 «Пассажирские вагоны локомотивной тяги» ТК 045
ТЕРЁХИН Александр Николаевич	Руководитель управления развития дизелестроения АО «Трансмашхолдинг»
ТРУДОВ Олег Геннадьевич	Руководитель направления Технического департамента ЗАО «РОСЛОКОМОТИВ»
УСВИЦКИЙ Сергей Александрович	Руководитель проекта ЭП20 НЭВЗ
ФАЛАЛЕЕВ Николай Иванович	Руководитель направления по развитию тепловозов АО «Трансмашхолдинг»
ФИЛИМОНОВА Наталья Сергеевна	Ведущий конструктор отдела стандартизации, метрологии и управления качеством ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»

ЧИСТОПРУДОВ Александр Сергеевич	Ведущий специалист НП «ОПЖТ»
ШЛЕНСКИЙ Антон Владимирович	Начальник отдела микропроцессорных систем управления ООО «Центр инновационного развития СТМ»
От Республики Беларусь	
ШУБАДЕРОВ Валерий Николаевич	Главный инженер Белорусской железной дороги
ГОЛОВНИЧ Александр Константинович	Начальник испытательного центра железнодорожного транспорта УО «Белорусский государственный университет транспорта»
ГРИБАНОВ Иван Иванович	Начальник Центра испытаний и технического аудита Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги
ДМИТРОЧЕНКО Владислав Евгеньевич	Заместитель начальника службы локомотивного хозяйства Управления Белорусской железной дороги
ЕРОФЕЕВ Александр Александрович	Проректор по научной работе УО «Белорусский государственный университет транспорта»
ЗАЙЧИК Вячеслав Семенович	Начальник отдела сертификации, заместитель руководителя органа по сертификации УО «Белорусский государственный университет транспорта»
КУЛАЖЕНКО Юрий Иванович	Ректор, руководитель органа по сертификации железнодорожной продукции и услуг УО «Белорусский государственный университет транспорта»
ЛАВРУСЕВИЧ Сергей Петрович	Начальник Дорожной инспекции по приемке продукции железнодорожного назначения Центра испытаний и технического аудита Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги
ФЕДОРЦОВ Михаил Викторович	Начальник Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги
ФРОЛОВ Владимир Анатольевич	Начальник службы стандартизации, метрологии, сертификации и управления качеством Управления Белорусской железной дороги

ХОДЬКОВ Сергей Валентинович	Заместитель начальника РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги»
ЧЕРНЕЦОВ Виталий Николаевич	Начальник сектора инновационного подвижного состава службы локомотивного хозяйства Управления Белорусской железной дороги
От Республики Казахстан	
ДЖУМАНОВ Бауыржан Жомартулы	Менеджер по продажам General Electric
ИСАБЕКОВ Арман Булатович	Главный менеджер функционального направления технического регулирования АО «КТЖ-Грузовые перевозки»
МИЛЬДЕНБЕРГЕР Анатолий Александрович	Руководитель по техническому регулированию компании Альстом по Западной и Центральной Азии
От Республики Узбекистан	
ФАЙЗИЕВ Жавлон Мирмухсимович	Заместитель начальника управления стратегического развития АО «Узбекские железные дороги»