



ПРОТОКОЛ
ЗАСЕДАНИЯ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СОВЕТА
НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА «ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ»

3 августа 2018 г. № 3-18/НПС

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ
Президент НП «ОПЖТ», к.т.н. Гапанович В.А.

Присутствовали:

Члены Научно-производственного совета НП «ОПЖТ»:

- | | |
|--|--------------------|
| президент АО «СГ-транс», вице-президент, председатель Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ», к.т.н. | – Калетин С.В. |
| вице-президент, председатель Комитета по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации НП «ОПЖТ», к.т.н. | – Матюшин В.А. |
| советник генерального директора АО «Трансмашхолдинг», вице-президент, председатель Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» | – Шнейдмюллер В.В. |

Приглашенные: (приложение к протоколу)

О развитии отечественной подшипниковой промышленности, обеспечения полного цикла производства и сервисного обслуживания подшипников

(Калетин, Казаков, Лосев, Волокитин, Горомов, Железина, Филиппов, Анохин, Климович, Копецкий, Кузнецов, Усов, Горохов, Тяпаев, Гапанович)

Отметить, что в работе Научно-производственного совета Некоммерческого партнёрства «Объединение производителей железнодорожной техники» (далее – НПС НП «ОПЖТ») приняли участие представители машиностроительных предприятий и компаний, занятых в производстве подшипников, а также представители научного сообщества и эксперты.

Заседание НПС НП «ОПЖТ», со вступительным словом, открыл президент АО «СГ-Транс», вице-президент, председатель Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» Калетин С.В.

На заседании совета отмечено, что российские железные дороги, органично вписываются в транспортную систему страны, обеспечивая 40% потребностей государства в грузовых и пассажирских перевозках. За первое полугодие 2018 года погружено 641,8 млн тонн, что обеспечило прирост 3,4 % к первому полугодию 2017 года. Вырос тарифный грузооборот на 4,5% и общий грузооборот на 4,2%. По статистическим данным, структура парка грузового подвижного состава сложилась следующим образом: подвижной состав железнодорожных перевозчиков и ОАО «РЖД» составил 1 млн 88 тысяч единиц, в том числе 52 тысячи вагонов путевой техники различного назначения (в собственности ОАО «РЖД»), инвентарный парк локомотивов на сети составляет 19,9 тысяч единиц, в том числе 10,1 тысяч электровозов и 9,8 тысяч тепловозов. Однако, при достигнутом росте эксплуатационных показателей, снижен оборот вагона на 0,4 %, уменьшена маршрутная скорость грузового поезда на 4,5 % и на 2 % повышен уровень наработки грузового вагона на отказ.

В ходе проведения недавнего заседания секции «Вагонное хозяйство» Научно-технического совета ОАО «РЖД» (протокол от 30 марта 2018 г. № 6) отмечено, что отказы по неисправности буксовых узлов на сети составляют до 51,5 % от общего количества отказов технических средств. При этом было отмечено, что, из расчета на 1000 вагонов, букса с подшипником кассетного типа имеет в 4,25 раза меньше отказов, чем у грузовых вагонов с «традиционными» буксами с роликовыми подшипниками. Сегодня на сети 103 тысячи вагонов оборудованы кассетными подшипниками или около 10% грузового парка, в том числе 75 вагонов – с осевой нагрузкой 27 тс, 95 тысяч вагонов с нагрузкой 25 тс и 8 тысяч вагонов с нагрузкой 23,5 тс. В 2017 году сеть пополнилась почти 32 тысячей вагонов с осевой нагрузкой 25 тс и всего 670 единиц с осевой 23,5 тс. При этом на подвижной состав с повышенной нагрузкой на ось в 25 тонн распространяется государственная мера по субсидированию закупок инновационных вагонов. Кроме прямых госсубсидий, спрос на инновационные вагоны (с повышенной нагрузкой на ось до 25-27 тс) также стимулируется тарифными скидками от ОАО «РЖД» (дают до 27% скидки к базовому уровню оплаты порожнего пробега).

Участник заседания научно-производственного совета приняли к сведению, что производители подшипников готовы обеспечить потребности в необходимом количестве новых кассетных подшипников и что собственники подвижного состава не торопятся отказываться от букс с

цилиндрическими роликовыми подшипниками. Этому есть ряд причин, в том числе:

- отсутствие нормативно-технической документации на замену стандартного буксового узла на кассетный узел с адаптером;
- неразвитость сервисного обслуживания;
- относительно небольшой объем производства;
- отсутствие поддержки со стороны государства;
- отсутствие качественной смазки;
- более высокая цена кассетного подшипника по сравнению с роликовым подшипником.

Сегодня сертификат по монтажу-демонтажу кассетных подшипников РУ1Ш и РУ2Ш имеют 67 вагоноремонтных предприятий Российской Федерации, 6 предприятий СНГ, 1 пассажирское депо. Но право на производство ремонта имеют только предприятия производителей кассетного подшипника, ремонтная мощность которых сегодня составляет 250 тысяч изделий в год, но сегодня на сети эксплуатируется подвижной грузовой состав, оборудованный 824 тысячи кассетных подшипников. При массовом переводе грузового парка на кассетный подшипник при необходимости ремонта 33 тыс. вагонов в месяц, существующий сервис сможет охватить ремонт 2,6 тыс. вагонов, что составит 7,9 %.

Существующий эксплуатационный парк грузового подвижного состава (около 1 миллиона единиц), оборудован тележками модели 18-100 с цилиндрическими подшипниками и осевой нагрузкой 23,5 тс, выпускается сегодня и будет эксплуатироваться до середины XXI века. Для снижения уровня отказов в буксовом узле грузовой тележке необходимо инициировать внедрение кассетных подшипников в конструкцию эксплуатируемой тележки 18-100, а это значит, что необходимо развивать отечественную подшипниковую, сталелитейную и химическую промышленность и обеспечить полный цикл производства и сервисного обслуживания кассетных подшипников.

Заседание определило:

1. Принять к сведению сообщение президента НП «ОПЖТ», члена правления ОАО «РЖД», старшего советника генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Гапановича В.А. и отметить, что для повышения эффективности использования грузовых вагонов и снижения отказов буксовых узлов в эксплуатации необходимо организовать широкое внедрение на сети железных дорог кассетных подшипников, определив целевые индикаторы адресной господдержки для производителей и/или потребителей данной продукции, разработав предложения в Стратегию

развития транспортного машиностроения РФ с выделением бюджетных субсидий и грантов государственных фондов поддержки науки и инноваций.

2. Принять к сведению доклады:

президента АО «СГ-транс», вице-президента, председателя Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» Калетина С.В. о переводе грузовых вагонов на кассетный подшипник, проблемы и пути их решения;

заместителя директора по оперативной работе Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Казакова А.А. об анализе работы кассетных подшипников в ОАО «РЖД»;

заместителя генерального директора по техническому развитию ПАО «НПК ОВК», председателя Подкомитета НП «ОПЖТ» по вагоностроению Лосева Д.Н. об эксплуатации грузовых вагонов нового поколения, оборудованных подшипниками кассетного типа;

генерального директора АО «ВРК-3», председателя Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов Волокитина И.А. об организации ремонтных работ кассетных подшипников;

начальника лаборатории №605 ФГУП «ВИАМ» Громова В.И. и начальника сектора лаборатории №611 ФГУП «ВИАМ» Железиной Г.Ф. о материалах ФГУП «ВИАМ» для узлов трения и специальных подшипников;

директора института качественных сталей ФГУП «ЦНИИЧермет им. И.П. Бардина» Филиппова Г.А. о разработке состава и ресурсосберегающей технологии производства подшипниковой стали повышенной эксплуатационной стойкости;

генерального директора ООО «ИНТЕСМО» Анохина Д.В. и начальника отдела стратегического маркетинга и развития ООО «ИНТЕСМО» Климовича В.А. об импортозамещении смазок кассетных букс подвижного состава;

генерального директора ОАО «УК ЕПК» Копецкого А.К. об организации производства кассетных подшипников на предприятиях ЕПК;

технического директора ООО «Трансолушнз ИНК» Кузнецова Н.В. о современных технологиях производства подшипников, перспективах развития;

генерального директора ООО «СКФ Тверь» Усова А.Н. о современных технологиях производства подшипников, перспективах развития;

генерального директора ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани» Горохова М.В. о современных технологиях производства подшипников, перспективах развития;

старшего инспектора – приемщика Центра технического аудита ОАО «РЖД» Тяпаева С.В. о повышении качества буксовых подшипников на

основе гармонизации российских технических требований с передовыми европейскими техническими требованиями.

3. Поддержат работы проводимые силами предприятий изготовителей кассетных подшипников и вагоноремонтных предприятий по увеличению количества предприятий на сети железных дорог имеющих право монтажа/демонтажа кассетных подшипников колесных пар грузовых вагонов и рекомендует продолжить проводимую работу.

4. Отметить, что НПС НП «ОПЖТ» и участники заседания поддержали предложение по закрытию к 2025 году роликовых отделений в колесоремонтных участках вагоноремонтных предприятий.

5. Рекомендовать ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П.Бардина» (по согласованию) совместно с производителями кассетных подшипников рассмотреть возможность использования новой отечественной стали ШХ7СГ в своих изделиях. Результаты рассмотрения довести до членов НП «ОПЖТ».

6. Поддержать предложение о необходимости иметь на сети железных дорог Российской Федерации аккредитованный центр испытания смазки (российский и международный уровень аккредитации).

7. Поддержать сформированные АО «ВНИИЖТ» предложения по изменению Классификатора «Основные неисправности грузовых вагонов» КЖА 2005 05 в части конкретизации и дополнения кодов неисправностей подшипников кассетного типа.

8. Считать необходимым разработать прозрачный механизм проведения расследований случаев отцепок в ремонт грузовых вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа, проработать вопрос по возможным путям упрощения применения процедуры расследования (с определением трех направлений действий: - случай расследуется; - случай не расследуется – относится за эксплуатацией; - случай не расследуется – относится за производителем).

9. Рекомендовать предприятиям - производителям подшипников и Проектно-конструкторскому бюро вагонного хозяйства ОАО «РЖД» подготовить заявки на проведение разработки нормативных документов по проведению монтажных и демонтажных работ кассетных подшипников для всех эксплуатируемых конструкций подшипниковых узлов, а также по проведению освидетельствований и обновлению кассетных подшипников (ремонт) в сервисных пунктах включая и контрольные операции;

Заседание решило:

10. НП «ОПЖТ» подготовить обращение в Минпромторг России с просьбой внести в критерии инновационности грузовых вагонов, по аналогии с грузовыми вагонами с осевой нагрузкой 25 тс и распространение

государственной поддержки, признак установки кассетных подшипников с осевой нагрузкой 23,5 тс.

Срок – сентябрь 2018 г.

11. Рекомендовать ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П.Бардина» (по согласованию) и ФГУП «ВИАМ» (по согласованию) совместно с производителями кассетных подшипников сформировать предложения в программу государственной поддержки производителей стали для кассетных подшипников.

Срок – ноябрь 2018 г.

12. Рекомендовать генеральному директору ООО «ИНТЕСМО» Анохину Д.В. (по согласованию) сформировать предложения в программу государственной поддержки производителей смазки для кассетных подшипников, предусмотрев в ней необходимость импортозамещения смазочных ингредиентов и организацию аккредитованного центра испытаний смазки.

Срок – ноябрь 2018 г.

13. Председателю Подкомитета НП «ОПЖТ» по вагоностроению Лосеву Д.Н. совместно с производителями грузовых вагонов (по согласованию) и производителями подшипников (по согласованию) подготовить предложения по механизму прекращения производства новых грузовых вагонов на цилиндрических буксовых роликоподшипниках.

Срок – ноябрь 2018 г.

14. Председателям Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов Волокитину И.А. и Подкомитета НП «ОПЖТ» по эксплуатации Сапетову М.В.

а) провести работу по сбору позиций причастных и заинтересованных членов НП «ОПЖТ» (производители, собственники вагонов, эксплуатирующие и ремонтные предприятия) по вопросу запрета ремонта подшипников буксовых узлов на вагоноремонтных предприятиях. Обобщить позицию и определить условия, которые будут способствовать переходу вагонов на кассетные подшипники;

б) совместно с производителями подшипников рассмотреть обобщенную позицию и подготовить предложения по программе перевода существующего парка грузовых вагонов на кассетные подшипники с выработкой единой позиции по прекращению ремонта подшипников буксовых узлов на вагоноремонтных предприятиях с 2020-2021 гг.

Срок – ноябрь 2018 г.

15. Председателю Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов Волокитину И.А. совместно с производителями кассетных подшипников (по согласованию):

а) собрать данные по мощностям и географии сервис-центров кассетных подшипников на 2019 - 2024 гг. и систематизировать информацию по развитию сервиса кассетных подшипников.

Срок – октябрь 2018 г.

б) сформировать комплексную программу-стратегию по развитию сервисного обслуживания кассетных подшипников на сети железных дорог до 2025 года.

Срок – ноябрь 2018 г.

в) рассмотреть необходимость разработки типового положения о сервисных центрах по ремонту кассетных подшипников колесных пар у грузовых вагонов и его статус на сети железных дорог.

Срок – сентябрь 2018 г.

г) подготовить в Совет директоров дочерних и зависимых обществ технические требования для организации сервисных центров по ремонту кассетных подшипников колесных пар в вагоноремонтных предприятиях.

Срок – сентябрь 2018 г.

16. НП «ОПЖТ» на основании предложения по программе перевода существующего парка грузовых вагонов на кассетные подшипники, комплексной программы-стратегии по развитию сервисного обслуживания кассетных подшипников на сети железных дорог до 2025 года, предложения поддержки производителей стали для кассетных подшипников и предложения поддержки производителей смазки для кассетных подшипников сформировать комплексную программу по развитию отечественной подшипниковой промышленности с обеспечением полного цикла производства и сервисного обслуживания подшипников для рассмотрения на Экспертном совете по развитию транспортного машиностроения при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству.

Срок – декабрь 2018 г.

17. НП «ОПЖТ» на основании планируемой комплексной программы по развитию отечественной подшипниковой промышленности с обеспечением полного цикла производства и сервисного обслуживания подшипников и, соответственно, связанной с этим рост потребности в кассетных подшипниках, рассмотреть на Экспертном совете по развитию транспортного машиностроения при Комитете Государственной Думы по

экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству вопрос о модернизации предприятий металлургической промышленности Российской Федерации, изготавливающих подшипниковые стали, для повышения качества поставляемого для отечественных предприятий подшипниковой промышленности металла.

Срок – декабрь 2018 г.

18. НП «ОПЖТ» рассмотреть возможность подписания договора с АО «ВНИИЖТ» на внесение изменений в Классификатор «Основные неисправности грузовых вагонов» КЖА 2005 05 в части конкретизации и дополнения кодов неисправностей подшипников кассетного типа. Работу предусмотреть за счет внесения в НП «ОПЖТ» целевых взносов предприятий-изготовителей подшипников кассетного типа (ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани», ООО «СКФ», ООО «ЕПК-Бренко Подшипниковая Компания»).

Срок – сентябрь 2018 г.

19. Вице-президенту, председателю Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» Шнейдмюллеру В.В. провести заседание Комитета по вопросу внедрения кассетных подшипников в локомотивном хозяйстве.

Срок – 3 квартал 2018 г.

20. Вице-президенту НП «ОПЖТ» Матюшину В.А., руководителю направления НП «ОПЖТ» в области технического регулирования, стандартизации и метрологии Смыкову А.А. рассмотреть на заседании Комитета НП «ОПЖТ» по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации:

а) необходимость внесения изменений в стандарты или подготовку новых редакций стандартов на подшипниковую сталь (ГОСТ 801 «Сталь подшипниковая. Технические условия»), на смазку для подшипников качения, с учетом результатов проведенных научно-исследовательских работ;

б) подготовить обращения к организациям – разработчикам с предложениями подготовить заявки на проведение работ по внесению изменений в стандарты и направить НП «ОПЖТ» с началом работ в 2018 году.

Срок – 3 квартал 2018 г.

21. Вице-президентам НП «ОПЖТ» Матюшину В.А., Калетину С.В., руководителю направления НП «ОПЖТ» в области технического регулирования, стандартизации и метрологии Смыкову А.А. рассмотреть на

совместном заседании Комитета НП «ОПЖТ» по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации и Комитета НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу предложения Центра технического аудита ОАО «РЖД» по внесению изменений в ГОСТ 32769-2014 (выпуск кассетных конических буксовых подшипников) дополнительных технических требований.

22. Председателям Подкомитета НП «ОПЖТ» по вагоностроению Лосеву Д.Н. и Подкомитета НП «ОПЖТ» по эксплуатации Сапетову М.В. на основании полученного опыта эксплуатации грузового подвижного состава на кассетных подшипниках подготовить предложение в ОАО «РЖД» по внесению логического контроля в системе КАСАНТ на отнесение отказов по причинам не возможным при использовании букс кассетного типа.

Срок – сентябрь 2018 г.

23. Председателям Подкомитетов НП «ОПЖТ» Комитета по грузовому подвижному составу организовать рассмотрение проекта «Регламента осмотра колесных пар с подшипниками кассетного типа при тревожных показаниях напольных средств теплового контроля (КТСМ) железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД».

Срок – 05 сентябрь 2018 г.

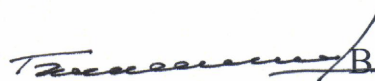
24. Рабочей группе рассмотреть результаты и сформировать итоговый документ для рассмотрения проекта на заседании Комитета по грузовому подвижному составу.

Срок – 12 сентябрь 2018 г.

25. Председателям Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов Волокитину И.А. и Подкомитета НП «ОПЖТ» по эксплуатации Сапетову М.В. разработать проект требований по транспортированию и хранению колесных пар с кассетными подшипниками. Согласованные требования направить производителям колесных пар с кассетными подшипниками с предложением дополнить свои ТУ требованиями к хранению и транспортировке колесных пар с разработкой соответствующих схем, как обязательный раздел.

Срок – декабрь 2018 г.

Председатель
Научно-производственного
совета НП «ОПЖТ»,
президент НП «ОПЖТ»

 В.А.Галанович

СПИСОК
приглашенных на заседание Научно-производственного совета
НП «ОПЖТ»

Приглашенные:

- | | |
|---|--------------------|
| заместитель генерального директора по коммерческим вопросам ООО «ИНТЕСМО» | – Абишаев Р.А. |
| начальник сектора неразрушающего контроля и технической диагностики ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» | – Андрейченко В.В. |
| генеральный директор ООО «ИНТЕСМО» | – Анохин Д.В. |
| начальники отдела сопровождения НИОКР АО «НПК «Уралвагонзавод» | – Антропов Н.М. |
| генеральный директор ООО «ИЦПВК» | – Асриянц В.В. |
| начальник технического отдела Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» | – Астрелин Д.А. |
| советник отдела Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России | – Байнов В.А. |
| генеральный директор АО «ВРК-3, председатель Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов | – Волокитин И.А. |
| ведущий конструктор сектора неразрушающего контроля и технической диагностики ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» | – Герасимов М.Ю. |
| заместитель исполнительного директора СРО Ассоциация «Промжелдортранс» | – Глазунов А.А. |
| генеральный директор ООО «Тимкен-Рус Сервис Компани», к.т.н. | – Горохов М.В. |
| заведующая лабораторией АО «ВНИИЖТ» | – Горякина О.В. |
| главный конструктор ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» | – Грачев К.И. |
| начальник лаборатории № 605 ФГУП «ВИАМ», к.т.н. | – Громов В.И. |
| начальник технического отдела АО «ВРК-1» | – Джепко С.А. |
| заместитель генерального директора ЗСМ «Девон» | – Евстегнеев М.Н. |
| начальник лаборатории ФГУП «ВИАМ» | – Ефимочкин И.Ю. |
| начальник сектора лаборатории № 611 ФГУП «ВИАМ», к.т.н. | – Железина Г.Ф. |
| заместитель главного конструктора – начальник ОССПС АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» | – Жуков С.В. |
| заместитель начальника Департамента вагонного хозяйства АО «СГ-транс» | – Зуйкевич В.И. |

помощник генерального директора АО «ВРК-3», секретарь Подкомитета НП «ОПЖТ» по ремонту вагонов	– Иванов И.А.
заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД»	– Иванов К.В.
заместитель директора по оперативной работе ПКБ ЦВ ОАО «РЖД»	– Казаков А.А.
заместитель начальника Департамента производственной инфраструктуры и технической политики АО «ПГК»	– Кемеж А.Н.
начальник отдела стратегического маркетинга и развития ООО «ИНТЕСМО»	– Климович В.А.
заместитель директора ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»	– Кобылянский В.В.
менеджер проектов «Трансолушнз ИНК»	– Козлова Т.Е.
главный специалист НП «ОПЖТ»	– Коноплев В.М.
генеральный директор ОАО «УК ЕПК»	– Копецкий А.К.
директор по качеству и сервису ООО «ЕПК» – технический директор «Трансолушнз ИНК»	– Кузнецов Н.В.
заместитель исполнительного директора НП «ОПЖТ»	– Лёвушкин А.Н.
заместитель генерального директора по техническому развитию ПАО «НПК ОВК», председатель Подкомитета НП «ОПЖТ» по вагоностроению, к.т.н.	– Лосев Д.Н.
главный специалист по работе с операторами грузовых вагонов АО «ВМЗ»	– Малючков И.А.
заместитель генерального директора ООО «СКФ»	– Никитин А.В.
главный инженер АО «ВРК-2»	– Нилов С.Ю.
главный технолог АО «ВНИКТИ»	– Огуенко В.Н.
ведущий инженер отдела новой техники Дирекции тяги ОАО «РЖД»	– Омельченко А.В.
помощник председателя Комитета НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу, к.т.н.	– Паначев О.И.
заместитель заведующей лабораторией АО «ВНИИЖТ»	– Петров Д.В.
заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер АО «ФГК»	– Порядин С.И.
начальник отдела АО «ПГК»	– Пугачев М.И.
заместитель начальника Департамента – начальник отдела технической политики Департамента эксплуатации подвижного состава Московского представительства АО «ФГК»	– Романов С.А.
заместитель исполнительного директора НП «ОПЖТ»	– Рыков А.П.
аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Департамента исследования железнодорожного транспорта АНО «ИПЕМ»	– Саакян З.Ю.
заместитель исполнительного директора СРО Союз операторов железнодорожного транспорта	– Санковский И.С.
директор Департамента закупок ООО «ТД ЕПК»	– Свинцов Ю.Л.
главный специалист отдела Департамента технической политики ОАО «РЖД»	– Смолянинов Д.В.

- независимый эксперт коллегии ВПК РФ – Стариков А.П.
директор технической дирекции НПК «ОВК» – Тихонов Е.А.
старший инспектор - приемщик Центра технического аудита ОАО «РЖД» – Тяпаев С.В.
генеральный директор ООО «СКФ» – Усов А.Н.
директор института качественных сталей – Филиппов Г.А.
ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П.Бардина», д.т.н.
главный специалист отдела рекламационной работы и сохранности вагонного парка Департамента эксплуатации подвижного состава АО «ПГК» – Хмелев Р.В.
главный специалист Центра технического аудита ОАО «РЖД» – Цветкова О.М.
эксперт Центра экономического анализа и оптимизации деятельности ОАО «РЖД» – Школьников Е.Н.
советник генерального директора ЗСМ «Девон» – Шлиссер С.В.
заместитель генерального директора ООО «ИЦПВК» – Шмыков А.В.
- Пресса:
- обозреватель журнала «РЖД-партнер» – Андреева Т.С.
научный обозреватель журнала «Железнодорожный транспорт» – Берзин А.А.
главный редактор журнала «Локомотив» – Бжицкий В.Н.
обозреватель газеты «Гудок» – Кадик Л.Ф.
корреспондент IMARs – Латышева А.В.
-