Распоряжение Правительства РФ от 17 августа 2017 г. N 1756-р

1. Утвердить прилагаемые:

Стратегию развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Стратегия);

план мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года.

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и иных документов.

3. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации региональных целевых программ и иных документов.

4. Реализация плана мероприятий, утвержденного настоящим распоряжением, осуществляется соответствующими федеральными органами исполнительной власти в пределах установленной численности работников их центральных аппаратов и территориальных органов, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

Председатель Правительства Российской Федерации	Д. Медведев

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 17 августа 2017 г. N 1756-р

Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года

I. Общие положения

Настоящая Стратегия направлена на эффективное решение проблемы динамичного развития транспортного машиностроения на ближайшую перспективу, включая реализацию мероприятий по созданию благоприятных условий для развития транспортного машиностроения в Российской Федерации.

Под транспортным машиностроением подразумеваются производство железнодорожного подвижного состава для сети железных дорог, а также трамвайных вагонов и вагонов метрополитена для организации движения и оказание сервисных услуг, связанных с эксплуатацией указанного подвижного состава.

Настоящая Стратегия разработана с учетом следующих документов:

федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848 "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)";

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. N 877-р;

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р;

государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. N 319 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы";

государственная программа Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. N 328 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности".

Реализация настоящей Стратегии обеспечит вклад отрасли транспортного машиностроения в решение следующих задач экономического развития Российской Федерации:

развитие обрабатывающих отраслей промышленности и диверсификация экономики;

рост валового внутреннего продукта;

удовлетворение потребности российских организаций железнодорожного транспорта в новом высокопроизводительном подвижном составе (позволяющем устранить ограничения для роста экономики страны за счет ее транспортного обеспечения);

повышение экономической эффективности транспортной системы за счет увеличения количества и производительности подвижного состава;

удовлетворение потребности организаций, обеспечивающих функционирование железнодорожного и городского рельсового транспорта, в современном энергоэффективном и экологичном российском подвижном составе;

рост конкурентоспособности организаций транспортного машиностроения на фоне развития Единого экономического пространства.

Реализация настоящей Стратегии направлена на обеспечение достижения показателей, определенных в подпрограмме "Развитие транспортного и специального машиностроения" государственной программы Российской Федерации "Развитие

промышленности и повышение ее конкурентоспособности", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. N 328 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности".

Положения настоящей Стратегии развивают тезисы о необходимости государственной поддержки и создания условий для развития организаций транспортного машиностроения, изложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р.

II. Цель и задачи настоящей Стратегии

Целью настоящей Стратегии является обеспечение динамичного развития российского транспортного машиностроения (в частности, поддержание роста экономики и обеспечение потребностей транспортного комплекса Российской Федерации в экономичной, высокоэффективной технике), а также диверсификации экспортного потенциала страны.

В рамках реализации настоящей Стратегии необходимо обеспечить выполнение следующих задач:

обеспечение роста потребления на внутреннем рынке продукции российского транспортного машиностроения;

обеспечение условий для роста объема экспорта продукции российского транспортного машиностроения;

повышение конкурентоспособности продукции транспортного машиностроения на внутреннем и внешних рынках;

развитие рынка ключевых высокотехнологичных комплектующих;

стимулирование эффективного инвестиционного процесса в отрасли транспортного машиностроения, в том числе за счет создания на территории Российской Федерации совместных производственных организаций с иностранными производителями современных и надежных материалов и компонентов для машиностроительной отрасли;

совершенствование кадровой политики в отрасли транспортного машиностроения и обеспечение ее квалифицированными кадрами;

стимулирование разработки и производства инновационного подвижного состава.

Приоритетными направлениями развития отрасли транспортного машиностроения являются:

развитие высокоскоростного движения; развитие тяжеловесного движения;

внедрение интеллектуальных систем при эксплуатации грузового подвижного состава ("умный вагон").

III. Транспортная система Российской Федерации

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является инфраструктурной основой динамичного развития национальной экономики, повышения качества жизни и экономической активности населения, определяющих требования к современному и качественному обновлению подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт является наиболее экологичным видом транспорта, обеспечивает свыше 27 процентов пассажирских перевозок, более 89 процентов грузоперевозок (без учета трубопроводного транспорта), около 98 процентов воинских и специальных перевозок, максимально приспособлен для массовых перевозок грузов и пассажиров в условиях чрезвычайных ситуаций, а также является для отдельных регионов и большей части населения страны единственным видом пассажирского транспорта в межрегиональном сообщении.

Городской рельсовый транспорт является важной составляющей транспортной инфраструктуры городов, обеспечивающей ежедневную транспортную подвижность населения, социальную и экономическую стабильность, а также производит минимальное количество вредных выбросов в атмосферу.

Продукция отрасли в структуре активной части основных производственных фондов транспортных организаций занимает более 70 процентов.

Развитие российского транспортного машиностроения и совершенствование транспортной техники обеспечивают формирование перспективной транспортной системы страны за счет использования современных экономически эффективных транспортных технологий.

Для загрузки организаций транспортного машиностроения, производящих грузовой железнодорожный подвижной состав, необходимо принять меры по увеличению грузовой базы, в том числе за счет:

строительства новых и развития существующих промышленных организаций в Российской Федерации;

разработки и реализации мероприятий, направленных на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе за счет привлечения частных инвестиций;

продолжения реализации мероприятий реформы железнодорожного транспорта в части либерализации частной локомотивной тяги и создания множественности перевозчиков.

Именно комплекс мер увеличит спрос на подвижной состав и, соответственно, позволит загрузить вагоностроительные и локомотивостроительные заводы.

Мировой опыт показывает, что развитие транспортного машиностроения во многом определяется государственной политикой, направленной на создание благоприятных условий для осуществления инвестиций, защиту внутреннего рынка, повышение конкурентоспособности российской продукции и создание предпосылок для продвижения российской продукции на внешних рынках сбыта.

В развитых странах государственная поддержка отрасли транспортного машиностроения носит постоянный характер в силу особого значения этой отрасли для государства.

IV. Определение транспортного машиностроения

В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности и мировой практикой в номенклатуре продукции и услуг отрасли транспортного машиностроения выделены следующие основные группы:

подвижной состав железнодорожного и городского рельсового транспорта;

комплектующие для подвижного состава;

механическое и электромеханическое путевое оборудование и оборудование для управления движением;

услуги по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава.

В номенклатуру продукции, производимой организациями транспортного машиностроения, входят локомотивы (тепловозы магистральные (грузовые и пассажирские), тепловозы маневровые, электровозы магистральные (грузовые и пассажирские), газотепловозы и газотурбовозы, электровозы промышленные и рудничные), вагоны грузовые (полувагоны, цистерны, платформы, крытые вагоны, изотермические вагоны, прочие), вагоны пассажирские (магистральные пассажирские вагоны локомотивной тяги, электропоезда и дизель-поезда, скоростной подвижной состав (141 - 250 километров в час), высокоскоростной подвижной состав (свыше 250 километров в час), вагоны метрополитена, рельсовые автобусы, трамвайные вагоны), путевая техника, а также крупноузловые комплектующие (комплекты электрооборудования, колесные пары, крупное железнодорожное литье, дизели).

V. Структура отрасли транспортного машиностроения

В настоящее время в отрасли транспортного машиностроения работает 201,6 тыс. человек в 500 организациях различных форм собственности.

В производстве продукции железнодорожного машиностроения задействовано 83,61 тыс. человек, в том числе в производстве:

локомотивов - 12,05 тыс. человек;

грузовых вагонов - 31,08 тыс. человек;

мотор-вагонного подвижного состава - 10,9 тыс. человек;

пассажирских вагонов локомотивной тяги - 3,8 тыс. человек;

путевой техники - 6,18 тыс. человек;

запасных частей и комплектующих для железнодорожного подвижного состава - 19,6 тыс. человек.

В отрасли транспортного машиностроения Российской Федерации фактически завершен процесс консолидации и концентрации активов. 7 крупных компаний производят более 90 процентов продукции отрасли.

В текущих мировых экономических условиях процесс консолидации активов в отрасли транспортного машиностроения продолжается, так как только крупные компании, производящие широкий спектр подвижного состава, способны на равных конкурировать с лидерами мирового транспортного машиностроения. Консолидация активов позволяет получить синергетический эффект от объединения научно-технического и производственного потенциала организаций, эффективно загрузить производственные мощности, привлечь достаточный объем инвестиций.

VI. Производственный потенциал отрасли транспортного машиностроения

В 2008 - 2010 годах перед отраслью транспортного машиностроения в связи с дефицитом грузового подвижного состава стояла задача по увеличению мощностей по производству вагонов в Российской Федерации.

В результате примененных мер государственной поддержки были созданы дополнительные производства (публичное акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания"), а также проведена модернизация действующих производств (акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" имени Ф.Э. Дзержинского").

Производственные мощности по производству грузового подвижного состава увеличились с 23 тыс. единиц в 2009 году до 75 тыс. единиц в 2017 году. В настоящее время спросом обеспечено производство 40 тыс. грузовых вагонов в год.

Конкурентоспособными в настоящих рыночных условиях становятся организации, имеющие замкнутый производственный цикл (разработка технической документации, определенный объем производства инновационной продукции, наличие прав на конструкторскую и техническую документацию в объеме, достаточном для производства, модернизации и развития соответствующей продукции, осуществление на территории Российской Федерации основных технологических операций, производство комплектующих), такие, как закрытое акционерное общество "Трансмашхолдинг", акционерное общество Группа Синара, акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" имени Ф.Э. Дзержинского", публичное акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания" и другие.

В целях создания и поддержания спроса на подвижной состав в количестве, достаточном для осуществления перевозки грузов и пассажиров в полном объеме, при котором будет достигнут баланс парка подвижного состава на инфраструктуре общего пользования, необходимо оптимизировать производственные мощности организаций и сосредоточить поддержку на заводах, осуществляющих более эффективное производство и инвестирующих в новые виды продукции, а также соответствующих следующим требованиям:

производитель осуществляет на территории Российской Федерации производство с уровнем локализации не ниже 80 процентов через 5 лет с начала выполнения следующих технологических операций:

сборка и сварка несущей рамы кузова вагона, ее покраска;

производство деталей кузова и сборка несущих конструкций (боковых и торцевых стен, бункеров и прочих);

производство котлов для железнодорожных вагонов-цистерн и монтаж сливо-наливной арматуры на котлы;

изготовление днищ и обечаек для котлов железнодорожных вагонов-цистерн;

производство, сборка и окраска элементов экстерьера;

сборка тележек грузовых вагонов и их комплектующих; производство крупного вагонного литья (рама боковая, балка надрессорная);

установка навесного оборудования и рабочих органов;

производитель обладает правами на конструкторскую и техническую документацию в объеме, необходимом для осуществления производства, выпуска документации для модернизации, технического обслуживания продукции транспортного машиностроения, а также предоставляет на реализуемую продукцию гарантию.

В 2016 году индекс промышленного производства железнодорожных локомотивов и подвижного состава (код ОКВЭД2 30.2) по отношению к показателю 2015 года составил 121,2 процента.

Структура отрасли железнодорожного машиностроения в 2016 году на основании общей стоимости отгруженной продукции была определена следующим образом - грузовые вагоны - 17,9 процента, запчасти - 19,1 процента, локомотивы - 34,1 процента, пассажирские вагоны - 7,5 процента, транспортные средства для ремонта - 5,2 процента.

За 2016 год доход от грузовых перевозок железнодорожного транспорта вырос на 1,4 процента с учетом порожнего пробега и составил 2,9976 трлн. тонно-километров.

В процессе реформирования отрасли транспортного машиностроения появились более 700 независимых компаний - операторов подвижного состава, количество которых на начало 2016 года составило около 1500, общее количество собственников грузовых вагонов составило более 1800 компаний. Большое количество собственников подвижного состава, а также предоставленная до 2015 года возможность продления нормативного срока службы грузовых вагонов привели к профициту парка некоторых видов грузовых вагонов в Российской Федерации, снижению ставки оперирования и, как следствие, к отсутствию спроса на такие виды грузовых вагонов.

В 2016 году загрузка производственных мощностей российских организаций по производству локомотивов составила 56,05 процента, грузовых вагонов - 59,28 процента, магистральных пассажирских вагонов - 55,15 процента, вагонов метрополитена - 89,65 процента, вагонов электропоездов - 48,41 процента.

Мониторинг качества продукции транспортного машиностроения затруднен из-за отсутствия у потребителей и производителей единой системы учета, анализа и передачи информации обо всех отказах (дефектах). Формируемая система менеджмента качества и развитие системы сервисного обслуживания подвижного состава (в том числе с улучшенными характеристиками) призваны улучшить качество продукции транспортного машиностроения за счет организации информационного взаимодействия организаций, эксплуатирующих подвижной состав и осуществляющих его ремонт, с производителями подвижного состава.

Российская продукция транспортного машиностроения конкурентоспособна на внутреннем и внешних рынках. Продукция локомотивостроения практически полностью конкурентоспособна по отношению к продукции иностранных производителей, за исключением категории маломощных локомотивов с мощностью двигателя ≤ 3000 кВт - по параметру мощности продукции. Российские производители мотор-вагонного подвижного состава на сегодняшний день могут конкурировать с иностранными производителями по параметру конструкционной скорости. Подвижной состав российского производства полностью соответствует техническим нормам эксплуатации и возможностям российской инфраструктуры.

Основными преимуществами российской продукции железнодорожного машиностроения являются высокая доступность сервисного обслуживания, максимальная приспособленность к работе в природных условиях Российской Федерации, широко разветвленная сеть ремонтных заводов и депо, а также существенно более низкая стоимость по отношению к иностранным аналогам и повышенный запас прочности.

Поезда метро российского производства конкурентоспособны на мировом рынке по своим технико-экономическим показателям. Высокое качество поездов подтверждено многолетним опытом их успешной эксплуатации в метрополитенах, расположенных в Российской Федерации.

К преимуществам российской продукции можно отнести ее техническую и эксплуатационную совместимость с существующей инфраструктурой метрополитена.

Проект по созданию высокоскоростной магистрали Москва - Казань в Российской Федерации будет запущен в эксплуатацию не ранее 2023 года. В целях развития отрасли транспортного машиностроения ключевой является потребность в проектировании, разработке и запуске в серийное производство российского высокоскоростного подвижного состава.

Ассортимент продукции российского транспортного машиностроения охватывает практически весь спектр железнодорожной техники и городского рельсового транспорта. За прошедшие годы российскими организациями был освоен выпуск практически всех необходимых для транспортных организаций видов продукции. Однако спрос на отдельные виды продукции транспортного машиностроения очень низкий, в результате организации вынуждены сокращать объемы выпуска, а в ряде случаев закрывать производство.

Сегодня российские производители подвижного состава имеют на внутреннем рынке определенные преимущества перед иностранными конкурентами за счет низких цен, развитой системы сервисного обслуживания, адаптации техники к российским условиям. Но когда вопросы эффективности транспорта в Российской Федерации выйдут на первый план, указанных преимуществ может оказаться недостаточно для сохранения стабильных рыночных позиций. В целом отрасль транспортного машиностроения в Российской Федерации имеет значительный потенциал для устойчивого инновационного и технологического развития, однако без целенаправленной государственной промышленной политики в этом секторе экономики он может остаться нереализованным. При этом повышение экономической эффективности транспортной системы должно происходить не просто за счет увеличения количества и производительности подвижного состава, поскольку не всегда простое увеличение количества приводит к положительному эффекту. Важным критерием является производство подвижного состава в количестве, достаточном для осуществления перевозки грузов и пассажиров в полном объеме, при котором будет достигнут баланс парка. Именно на достижение такого баланса необходимо направить меры государственной промышленной политики.

VII. Финансовое состояние

В целом в последние годы наблюдается стабильное развитие отрасли транспортного машиностроения. Вместе с тем отдельные подотрасли испытывают колебания.

В 2015 году рост производства продукции железнодорожного машиностроения по отношению к показателю 2007 года

составил 201 процент (со 193,9 млрд. рублей до 390,1 млрд. рублей).

С 2007 года структура производства продукции пассажирских вагонов, тягового подвижного состава и запасных частей практически не изменилась (доля в 2007 году составляла 9,6 процента, 17 процентов и 37 процентов, в 2015 году - 10 процентов, 17,6 процента и 38,3 процента соответственно). Доля производства грузовых вагонов уменьшилась с 27 процентов в 2007 году до 14,11 процента в 2015 году. Одной из особенностей российского транспортного машиностроения является высокий износ основных производственных фондов. Инвестиционные возможности отрасли в настоящий момент ограничены низким уровнем рентабельности продукции, который в среднем по отрасли составляет 4,4 процента.

Наблюдается недостаточный объем инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

Так, в 2008 году объем инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в отрасли транспортного машиностроения составил 189,3 млн. рублей (2,5 процента всех инвестиций в основной капитал), в то время как в 2015 году - 319,5 млн. рублей (1,5 процента). Объем инвестиций в основной капитал предприятий транспортного машиностроения за 2015 год приведен в приложении N 1.

Большая часть капитальных вложений осуществляется за счет собственных средств, которых недостаточно для ускоренного развития организаций транспортного машиностроения.

Невысокая рентабельность производства ограничивает сальдированный финансовый результат отрасли. Собственные финансовые возможности производителей не позволяют увеличить темпы модернизации основных фондов, износ которых недопустимо высок, а также объем финансовых вложений в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы до уровня, сопоставимого с ведущими современными производителями.

Среднемесячная заработная плата в отрасли в 2016 году составила 34,5 тыс. рублей, рост к 2015 году составил 6,7 процента.

В текущих условиях существует потребность в определении допустимой и достаточной доли присутствия иностранного капитала на российском рынке, форматов кооперации, сотрудничества с крупнейшими мировыми и средними региональными машиностроительными игроками на российском рынке, наднациональном рынке и на Евразийском континенте.

VIII. Рынки

Развитие транспортного машиностроения как производственного комплекса связано с развитием рынков его продукции, стабильностью и эффективностью хозяйственных связей с основными потребителями.

Производство грузового подвижного состава (2007 - 2015 годы) характеризуется резким подъемом и спадом, графическое изображение которого может быть представлено в виде параболы (в 2007 году объем производства грузовых вагонов составил 38,6 тыс. единиц, в 2012 году было произведено 71,7 тыс. единиц, в 2015 году производство снизилось до отметки в 29 тыс. единиц, а в 2016 году увеличилось до 36,6 тыс. единиц и в настоящее время продолжает расти).

Производство локомотивов организациями в основном зависит от инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Так, производство тягового подвижного состава в 2007 году составило 545 локомотивов, в 2013 году - 811 локомотивов, в 2016 году - 651 локомотив. Рост спроса на магистральные грузовые локомотивы возможен при условии реализации основополагающих принципов развития конкуренции в части привлечения инвестиций в развитие частного парка локомотивов.

Производство магистральных пассажирских вагонов в связи с экономическим кризисом 2008 - 2009 годов и кризисом, начавшимся в 2014 году, испытало существенное падение объемов производства с 1823 вагонов в 2007 году до 650 вагонов в 2016 году. Причем падение затронуло как производителей вагонов локомотивной тяги, так и производителей мотор-вагонного подвижного состава. Производство пассажирских вагонов локомотивной тяги снизилось в 4,1 раза - с 1060 вагонов до 258 вагонов. Производство вагонов электропоездов снизилось на 48,7 процента - с 764 вагонов до 392 вагонов. В сфере производства трамвайных вагонов также наблюдается падение производства с 205 вагонов в 2007 году до 110 вагонов в 2016 году. Основными потребителями трамвайных вагонов остаются трамвайные парки г. Москвы и г. Санкт-Петербурга, в наименьшей степени - трамвайные парки других городов Российской Федерации. Объем предложения продукции транспортного машиностроения на внутреннем рынке увеличивается за счет иностранных компаний, которые импортируют свою продукцию.

Вместе с тем до 2012 года Российская Федерация являлась в большей степени импортером, чем экспортером грузовых вагонов. Так, доля экспорта грузовых вагонов из Российской Федерации в 2007 году составила 9 процентов в общем объеме производства (349 вагонов), а к 2015 году увеличилась до 20,3 процента (6108 вагонов).

В сфере тягового подвижного состава складывается непростая ситуация, уровень износа парка локомотивов на конец 2015 года составил:

в отношении тепловозов - 72 процента;

в отношении электровозов - 66 процентов.

При этом доля локомотивов старше 40 лет в общем парке локомотивов составляет 1,9 процента.

В 2016 году средний возраст грузового подвижного состава в Российской Федерации составил 13,3 года.

Несмотря на избыток универсальных грузовых вагонов на российском рынке до сих пор сохраняется нехватка парка специализированного подвижного состава для перевозки отдельных видов грузов. В отдельных сегментах грузоотправители были вынуждены использовать вместо специализированного подвижного состава для перевозки конкретных грузов универсальные вагоны, что негативно сказывалось не только на экономике перевозки, но и на сохранности самого груза (как в процессе транспортировки, так и при погрузке - выгрузке).

Наиболее изношен парк рефрижераторных вагонов, средний возраст которых составляет 23 года. К 2017 году у 90 процентов парка рефрижераторных вагонов превышен нормативный срок службы. Реализация комплексных проектов по развитию производства специализированного подвижного состава возможна при формировании долгосрочного баланса парка и прогноза производства грузовых вагонов с учетом заключения долгосрочных контрактов.

В связи с ограничением внутреннего рынка сбыта продукции железнодорожного машиностроения необходимо продвигать продукцию транспортного машиностроения на внешние рынки. Перспективными государствами для развития продукции российских машиностроителей являются страны с железнодорожной колеей 1520 (Азербайджан, Казахстан) и такие страны, как Куба, Египет, Вьетнам, Иран, Венгрия, Сербия. Вместе с тем для продвижения продукции на иностранные рынки

необходимо обеспечение ее конкурентоспособности, а также адаптации под требования иностранных тендеров.

Российские организации активно развивают практику создания совместных организаций с высоким уровнем локализации на территории Российской Федерации, интегрируясь с ведущими мировыми компаниями и повышая технический и технологический уровень производства, причем поставки техники могут осуществляться как для организации железнодорожных перевозок в рамках всей страны, так и для нужд отдельных организаций.

IX. Системная проблема отрасли транспортного машиностроения в Российской Федерации

При формулировании системной проблемы отрасли транспортного машиностроения необходимо учесть следующие факторы:

возможности российского транспортного машиностроения в настоящее время способны удовлетворить большинство потребителей;

реформа российских железных дорог не завершена в полном объеме, в связи с чем на рынке магистральных локомотивов в Российской Федерации присутствует основной заказчик - открытое акционерное общество "Российские железные дороги", на рынке закупки пассажирских вагонов локомотивной тяги присутствует акционерное общество "Федеральная пассажирская компания";

у открытого акционерного общества "Российские железные дороги" как основного заказчика отрасли отсутствует долгосрочная инвестиционная программа обновления парка тягового и пассажирского подвижного состава, подкрепленная финансированием в необходимых объемах, а также отсутствует долгосрочное видение перевозочного процесса и требований к перспективному подвижному составу;

с учетом развития рыночных отношений в сфере железнодорожного и городского рельсового транспорта отставание технологического уровня продукции российского транспортного машиностроения и перспективных разработок от аналогичной продукции иностранных производителей может привести к снижению экономической эффективности этих видов транспорта и потере имеющихся позиций российских производителей как на внутреннем, так и на внешнем рынках;

до середины 2012 года компании - операторы грузовых вагонов и лизинговые компании вкладывали значительные финансовые средства в закупку грузовых вагонов, кроме того, широкое распространение получила процедура продления срока службы старых вагонов, в результате чего на железнодорожном транспорте образовался профицит парка грузового подвижного состава. С 2016 года в Российской Федерации был введен запрет погрузки в грузовые вагоны с продленным назначенным сроком службы с 1 января 2016 г., за исключением вагонов специального железнодорожного подвижного состава, вагонов-цистерн для ограниченной номенклатуры грузов, изотермических вагонов, вагонов-транспортеров, вагонов-дизель-генераторов, вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники;

спрос на подвижной состав в настоящее время зависит от финансово-экономических показателей деятельности российских железных дорог, в том числе грузооборота и пассажирооборота, тарифов на перевозки, состояния и ограничений инфраструктуры железнодорожного транспорта;

спрос на основные общие для всех видов железнодорожного подвижного состава комплектующие (составные части колесных пар, автосцепного оборудования, тележек, тормозного оборудования) определяется их естественным выбытием по причине исчерпания ресурса и замены в ремонте;

ограничением для повышения эффективности грузовых вагонов является морально и физически устаревшая инфраструктура их погрузки и выгрузки (вагоноопрокидыватели для полувагонов, эстакады для вагонов-цистерн, эстакады для вагонов-хопперов, грузоподъемное оборудование для контейнеров), которая не соответствует инновационным вагонам повышенной производительности и крупнотоннажным контейнерам, имеющим увеличенные длину, габариты и массу;

ограничением для повышения эффективности эксплуатации магистрального пассажирского подвижного состава является необходимость совмещения грузового и пассажирского движения в рамках единой железнодорожной инфраструктуры.

Указанные факторы привели к возникновению в отрасли системной проблемы, на решение которой направлена настоящая Стратегия.

Системная проблема отрасли транспортного машиностроения в Российской Федерации заключается в отсутствии долгосрочного оплаченного спроса на современный российский железнодорожный и городской рельсовый подвижной состав, а на среднесрочную перспективу - в отсутствии возможности конкурировать с иностранными производителями по экономическим условиям приобретения продукции транспортного машиностроения и отсутствии российского производства высококачественных комплектующих.

Проявление последствий системной проблемы транспортного машиностроения в каждой подотрасли различно.

В сфере локомотивостроения проблемы заключаются в отсутствии долгосрочного оплаченного спроса на магистральные грузовые электровозы и магистральные грузовые тепловозы, несмотря на наличие потребности в обновлении парка. Отсутствие долгосрочного спроса вызвано ограничением инвестиционных возможностей и доходными поступлениями от тарифных источников.

В сфере производства мотор-вагонного подвижного состава, основным заказчиком которого являются организации, осуществляющие пригородные пассажирские перевозки, системная проблема вызвана отсутствием прогнозируемой системы долгосрочных заказов взамен упраздненной системы централизованного заказа.

В сфере производства пассажирских вагонов дальнего следования (пассажирских вагонов локомотивной тяги) системной проблемой является наличие значительного отложенного спроса, что вызвано отсутствием долгосрочной системы заказа на перевозки и недостаточным субсидированием убытков от регулирования тарифов в регулируемом сегменте.

В сфере городского рельсового транспорта системная проблема зависит от вида рельсового транспорта. В сфере производства вагонов метрополитена решена проблема долгосрочного оплачиваемого спроса на продукцию, однако перед российскими производителями стоит проблема конкуренции с иностранными корпорациями на равных экономических условиях при тендерной системе закупок.

В сфере производства трамвайных вагонов основной проблемой является стагнация трамвайных систем с одновременным распространением перевозочных систем маршрутного такси.

На протяжении последних лет количество трамвайных вагонов на сетях городского рельсового транспорта неуклонно снижается. К концу 2015 года в эксплуатации находилось 8,6 тыс. трамваев, что на 29 процентов меньше уровня 2007 года, когда трамвайный парк составлял 12,1 тыс. вагонов. В связи с этим уменьшается доля трамваев в общем объеме перевозки пассажиров - с 2000 года пассажирооборот трамвайного транспорта снизился более чем в 3,5 раза (с 25,1 до 6,4 млрд. пассажиро- километров).

Помимо снижения численности парка трамвайных вагонов наблюдается его износ. В конце 2015 года более 60 процентов трамвайных вагонов имели возраст более 20 лет, в то время как в 2000 году этот порог перешагнули только 13 процентов трамвайных вагонов. Износ трамвайных вагонов в некоторых городах достигает 99 процентов. При этом предельно изношена инфраструктура (пути и контактная сеть). Парк трамвайных вагонов в Российской Федерации в 1990 году составлял 15 тыс. единиц, в 2000 году - 12,2 тыс. единиц, в 2010 году - 10,19 тыс. единиц, в 2014 году - 8,69 тыс. единиц, в настоящее время - 8,22 тыс. единиц. Трамвайные системы в Российской Федерации имеются в 60 городах. Закупка трамвайных вагонов носит эпизодический характер и осуществляется за счет средств местных бюджетов и финансовой помощи органов власти различных уровней.

В сфере производства грузовых вагонов основной проблемой является спад объемов грузоперевозок в 2012 - 2016 годах.

В сфере ремонта грузовых вагонов основной проблемой является наличие в обороте в ремонтных организациях большого числа комплектующих устаревших конструкций, работающих за пределом своего ресурса, при отсутствии комплектующих для ремонта современных вагонов. Спрос на грузовые вагоны современных конструкций ограничивается проблемами при их техническом обслуживании и ремонте, связанными с необходимостью содержания потребителем не только парка вагонов, но и распределенного по стране парка собственных комплектующих, что значительно удорожает цену проекта.

В сфере производства грузовых вагонов с повышенной грузоподъемностью существует системная проблема отсутствия заказов со стороны организаций, имеющих устаревшую погрузо-выгрузочную инфраструктуру (вагоноопрокидыватели, эстакады, подъемное оборудование), для обновления которой требуются значительные долгосрочные инвестиции в разработку и строительство.

Во всех сферах транспортного машиностроения стоят вопросы технологического развития и перевооружения организаций отрасли, повышения качества и снижения цены производимой продукции, в том числе инновационной, и комплектующих, а также стимулирования выбытия парка подвижного состава и устаревших комплектующих, обновления инфраструктуры организаций, осуществляющих погрузку и выгрузку.

Слабо развит российский рынок производства современных комплектующих для железнодорожного подвижного состава, в частности, отсутствует производство отдельных видов высокотехнологичных комплектующих, без которых невозможно создать качественный современный железнодорожный подвижной состав. Для создания современной продукции организации транспортного машиностроения Российской Федерации вынуждены закупать комплектующие иностранного производства.

Одной из причин слабого развития рынка комплектующих является значительный разброс проектов и научно-исследовательских и опытноконструкторских работ, на которых необходимо сконцентрировать государственную поддержку. В результате "прорывные" проекты в общей массе теряются и не получают того размера финансовых средств, который необходим для их успешной реализации. При таких условиях значительный размер средств уходит на удешевление производства продукции в ущерб повышению ее качества, что в условиях членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации не всегда является выигрышной стратегией. Сфера производства комплектующих напрямую зависит от отраслей, смежных с отраслью транспортного машиностроения. Таким образом, рост объемов производства продукции транспортного машиностроения должен сопровождаться адекватным расширением производственных мощностей в смежных отраслях, в частности электротехнической промышленности, дизелестроении.

Причем смежные отрасли не только оказывают влияние на транспортное машиностроение, но и зависят от него. В частности, на основании объемов погрузки грузов на сети железных дорог с начала 2013 года были определены наиболее зависимые от железнодорожного транспорта отрасли экономики.

Основными отраслями промышленности, которые пользуются услугами железнодорожного транспорта, являются:

топливно-энергетическая (46,6 процента всех перевозимых грузов);

строительная (16,7 процента);

черная металлургия (14,8 процента);

лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная (3 процента);

химическая (2,2 процента);

прочие (16,7 процента).

Отрасли промышленности, которые оказывают влияние на отрасль транспортного машиностроения, можно разделить на следующие группы:

поставщики материалов и энергоресурсов (черная и цветная металлургия, топливо и др.);

поставщики основных узлов и комплектующих, поставщики технологического оборудования для изготовления и погрузки-выгрузки (дизелестроение, металлообработка и машиностроение, электротехника и др.);

потребители продукции транспортного машиностроения (организации железнодорожного и городского транспорта, организации, осуществляющие мультимодальные перевозки).

Потребители продукции транспортного машиностроения создают спрос на продукцию, задают или ограничивают ее технические характеристики вследствие возможности эксплуатации для перевозки пассажиров, определенных видов грузов, возможностей инфраструктуры общего пользования, а также с учетом ограничений собственной инфраструктуры погрузки и выгрузки, а различные виды поставщиков обеспечивают возможность производства, эксплуатации и ремонта.

Все отрасли машиностроения специализируются на специфическом производстве, во многих случаях незаменимом и уникальном. В частности, основу отрасли транспортного машиностроения составляют вагоностроение и локомотивостроение.

При определении путей решения системной проблемы отрасли транспортного машиностроения следует исходить из того, что:

существующие мощности по производству и ремонту железнодорожного подвижного состава локомотивов, пассажирских вагонов локомотивной тяги и грузовых вагонов способны удовлетворить потребности железнодорожного транспорта в

обновлении и расширении парка подвижного состава;

технический уровень (погонная нагрузка, грузоподъемность, скорость погрузки и выгрузки) и надежность в эксплуатации значительной части выпускаемых грузовых вагонов соответствуют перспективным качественным требованиям, предъявляемым потребителями;

технический уровень (вместимость, скорость движения, эргономичность, удобство посадки и высадки) и надежность в эксплуатации значительной части выпускаемого подвижного состава для перевозки пассажиров (вагонов локомотивной тяги и самоходного подвижного состава) и вагонов городского транспорта (в первую очередь трамвайных вагонов) соответствуют перспективным качественным требованиям, предъявляемым потребителями;

технологический уровень значительной части производственного оборудования организаций транспортного машиностроения не соответствует современной мировой практике;

технологический уровень значительной части оборудования ремонтных организаций не соответствует перспективным качественным требованиям, предъявляемым потребителями к ремонту подвижного состава и его комплектующих;

технический уровень значительной части инфраструктуры погрузки и выгрузки потребителей грузовых вагонов не соответствует перспективным требованиям, предъявляемым к грузовым вагонам повышенной эффективности.

Инвестиционные возможности отрасли в настоящее время ограничены низким уровнем рентабельности продукции, длительными сроками окупаемости проектов, непредсказуемостью поведения рынка продукции транспортного машиностроения и отсутствием гарантий сбыта продукции на долгосрочную перспективу.

Следует также учитывать наличие дефицита производственных кадров в отрасли, причинами которого являются невысокие заработные платы, утраченное наставничество специалистов, отсутствие комплексных мер повышения квалификации и социального статуса рабочих. Решение проблемы обеспечения отрасли квалифицированными кадрами возможно только при организации комплексной системы непрерывного образования и повышения квалификации специалистов в сфере железнодорожного машиностроения на всех уровнях. Отсутствуют специализированные высшие учебные заведения, готовящие конструкторские и технологические кадры для локомотивостроения, утрачены "школы" разработки и создания локомотивов, двигателей внутреннего сгорания.

Разработка мер по устранению указанных проблем в рамках реализации настоящей Стратегии позволит повысить эффективность деятельности транспортной системы Российской Федерации, в полном объеме удовлетворить платежеспособный спрос на грузовые и пассажирские перевозки, снизить транспортную нагрузку на валовый внутренний продукт и тем самым способствовать ускорению экономического роста.

X. Прогноз развития рынков

Для обеспечения минимальной загрузки производителей железнодорожной техники необходимо ежегодно приобретать 700 единиц локомотивов, 40 тысяч грузовых вагонов, 400 вагонов метрополитена и 760 пассажирских вагонов и вагонов самоходного пассажирского подвижного состава.

Перечень и объем продукции на внутреннем рынке, производство которой необходимо осуществить в 2017 - 2019 годах, в увязке с оценкой профицита (дефицита) конкретного подвижного состава и возможностей его производства вагоностроительными предприятиями определен на основе прогнозов роста грузо- и пассажироперевозок и представлен в приложении N 2. Расчет потребного парка и объем закупок подвижного состава на период до 2030 года, включая экспортные поставки, представлен в приложении N 3.

Анализ перспектив развития отрасли показал наличие 2 вариантов:

инерционный вариант - сохранение тенденций развития отрасли в сложившихся финансово-экономических условиях и активный выход на российский рынок иностранной продукции;

умеренно-оптимистичный вариант - применение целевых мер государственной поддержки отрасли в дополнение к общим механизмам поддержки промышленных производителей, закрепленных в законодательстве Российской Федерации и стимулирующих выход продукции российского машиностроения на мировой рынок.

Кроме того, необходимо в целях снижения стоимости эксплуатации подвижного состава и повышения надежности функционирования железнодорожного транспорта улучшить следующие технико-эксплуатационные показатели транспортных средств:

повышение производительности вагонов - на 16 процентов;

повышение производительности локомотивов - на 19 процентов;

увеличение межремонтного пробега локомотивов - в 1,5 раза;

сокращение удельного расхода электроэнергии - на 5 процентов;

сокращение удельного расхода топлива на тягу - на 6,7 процента;

повышение осевой нагрузки грузового вагона - от 25 тонн на ось и выше;

повышение погонной нагрузки грузового вагона - до 94,3 кН на метр;

снижение осевой нагрузки пассажирского подвижного состава - менее 22 тонн на ось;

повышение скоростей движения пассажирского подвижного состава - до 160 километров в час, скоростного - до 200 километров в час и высокоскоростного - до 360 километров в час;

поэтапное увеличение межремонтного пробега пассажирских вагонов - до 600 тыс. километров;

увеличение межремонтного пробега грузового вагона - до 1 млн. километров;

переход на приобретение отдельных видов продукции транспортного машиностроения на основе контракта жизненного цикла;

переход к новой системе учета и контроля подвижного состава и его комплектующих в эксплуатации при сервисном обслуживании и ремонте;

переход к новой системе планирования ремонтов, учитывающей пробег груженого вагона или тонно-километровую работу подвижного состава.

XI. Реализация приоритетных направлений развития отрасли

С целью уменьшения транспортной составляющей в стоимости продукции, увеличения скорости доставки грузов, увеличения количества отправок грузов на экспорт, снижения стоимости жизненного цикла подвижного состава и повышения надежности функционирования железнодорожного транспорта требуется качественное улучшение технико-экономических параметров железнодорожного подвижного состава на период до 2030 года.

Технические параметры, критерии и требования, предъявляемые к грузовым вагонам будущих поколений, необходимо формировать с учетом существующих параметров формирования грузопотоков на сети железных дорог, которые можно разделить на следующие категории:

1-я категория - массовые отправления грузов, в основном сырьевых, на экспорт (около 25 - 30 процентов всего грузооборота). Для таких отправок характерны большая дальность перевозок (до 6000 километров и более), однородность, относительная ритмичность и маршрутный тип отправок;

2-я категория - массовые отправления грузов между организациями, входящими в единую технологическую цепочку (так называемые грузовые кольца) (около 15 - 20 процентов всего грузооборота). Для этого вида отправок характерны дальность в основном до 3500 километров, несколько типов грузов в основном низкого передела, высокая ритмичность, маршрутный тип отправок, чувствительность к задержкам доставки и транспортной составляющей в цене;

3-я категория - общесетевые отправки разных видов грузов. Особенностями таких отправок являются сезонные и конъюнктурные изменения номенклатуры и объемов грузов, небольшие партии груза, не позволяющие сформировать маршрут, большие задержки в пути следования на переработку составов (маршрутизацию вагонов).

На I этапе (2017 - 2020 годы) предусматривается развитие грузового вагоностроения для обеспечения внедрения тяжеловесного движения на сети российских железных дорог.

Для эффективного обеспечения 1-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2020 года полувагонов, вагонов-хопперов, цистерн, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 25 тонн на ось;

погонная нагрузка 7,7 - 8,4 тонны на метр, позволяющая формировать поезда установленной длины 7700 - 8400 тонн;

пробег до первого ремонта 800 тыс. километров;

гарантийный пробег без обслуживания в пути следования 6 тыс. километров;

разрушающее воздействие на путь не выше требований ГОСТ Р 55050-2012 "Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний", подтверждаемое в процессе эксплуатации на протяжении всего жизненного цикла;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 100 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2020 году являются увеличение провозной способности грузонапряженных направлений на 35 процентов без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов и повышение скорости доставки на 11 процентов, повышение перерабатывающей способности портов за счет большей грузоподъемности вагонов на 22 процента.

Для эффективного обеспечения 2-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2020 года полувагонов и вагонов-хопперов, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 27 тонн на ось, не имеющие ограничений по инфраструктуре погрузки-выгрузки;

погонная нагрузка 7,4 - 7,7 тонны на метр, позволяющая формировать поезда установленной длины 7400 - 7700 тонн;

пробег до первого ремонта 800 тыс. километров; разрушающее воздействие на путь не выше требований ГОСТ Р 55050-2012 "Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний", подтверждаемое в процессе эксплуатации на протяжении всего жизненного цикла;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 90 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2020 году являются увеличение провозной способности выделенных направлений на 22 процента без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов, уменьшение транспортной составляющей в цене груза на 10 процентов.

Для эффективного обеспечения 3-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2020 года платформ для широкой номенклатуры тяжеловесных контейнеров и съемного оборудования, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 25 тонн на ось;

возможность перевозки универсальных и специализированных контейнеров массой брутто до 36 тонн, съемного оборудования массой брутто до 40 тонн, в том числе емкостей изотермического, рефрижераторного типа, для насыпных грузов открытого и закрытого типа с возможностью переработки с использованием контейнерной техники;

погонная нагрузка 7,7 - 8 тонн на метр, позволяющая формировать поезда установленной длины 7700 - 8000 тонн;

пробег до первого ремонта 800 тыс. километров;

гарантийный пробег без обслуживания в пути следования 6 тыс. километров;

разрушающее воздействие на путь не выше требований ГОСТ Р 55050-2012 "Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний", подтверждаемое в процессе эксплуатации на

протяжении всего жизненного цикла;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 100 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2020 году являются увеличение провозной способности грузонапряженных направлений на 28 процентов без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов на 15 процентов, среднесетевое повышение скорости доставки на 6 процентов, повышение перерабатывающей способности портов за счет большей грузподъемности и уменьшения времени конечных операций на 10 процентов.

На II этапе (2021 - 2030 годы) предусматривается развитие грузового вагоностроения нового поколения ("умный вагон").

Для эффективного обеспечения 1-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2030 года полувагонов, вагонов-хопперов, цистерн, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 25 тонн на ось;

погонная нагрузка 7,7 - 8,4 тонны на метр, позволяющая формировать поезда увеличенной длины 11500 - 13000 тонн;

пробег до первого ремонта 1000 тыс. километров;

гарантийный пробег без обслуживания в пути следования 6 тыс. километров;

показатели динамики и воздействия на путь вагона, которые постоянно контролируются на протяжении всего жизненного цикла средствами бортовой телеметрии;

тормозная система с электронным управлением и бортовой телеметрией;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 120 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2030 году являются увеличение провозной способности грузонапряженных направлений на 58 процентов без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов на 20 процентов и повышение скорости доставки на 33 процента.

Для эффективного обеспечения 2-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2030 года полувагонов и вагонов-хопперов, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 27 тонн на ось;

погонная нагрузка 7,4 - 7,7 тонны на метр, позволяющая формировать поезда длины 7400 - 7700 тонн;

пробег до первого ремонта 1000 тыс. километров;

гарантийный пробег без обслуживания в пути следования 3500 тыс. километров;

показатели динамики и воздействия на путь вагона, которые постоянно контролируются на протяжении всего жизненного цикла средствами бортовой телеметрии;

тормозная система с электронным управлением и бортовой телеметрией;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 100 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2030 году являются увеличение провозной способности всех направлений кольцевых перевозок на 22 процента без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов и повышение скорости доставки на 11 процентов.

Для эффективного обеспечения 3-й категории формирования грузопотоков потребуется массовое внедрение до 2030 года платформ, имеющих следующие характеристики:

вагоны с осевой нагрузкой 25 тонн на ось;

возможность перевозки универсальных и специализированных контейнеров массой брутто до 36 тонн, съемного оборудования массой брутто до 45 тонн;

бортовая электронная накладная (готовность к использованию технологий автоматической маршрутизации контейнерных грузов);

погонная нагрузка 7,7 - 8 тонн на метр, позволяющая формировать поезда увеличенной длины 11500 - 12000 тонн;

пробег до первого ремонта 1000 тыс. километров;

показатели динамики и воздействия на путь вагона, которые постоянно контролируются на протяжении всего жизненного цикла средствами бортовой телеметрии;

тормозная система с электронным управлением и бортовой телеметрией;

допускаемая скорость в пути следования по условиям динамики, воздействия на путь и тормозной эффективности не менее 120 километров в час.

Целевыми показателями эффективности к 2030 году являются увеличение провозной способности грузонапряженных направлений на 55 процентов без вложений в развитие инфраструктуры, уменьшение потребного парка вагонов на 20 процентов, повышение скорости доставки до 45 процентов (в том числе за счет автоматической маршрутизации), повышение перерабатывающей способности портов за счет большей грузподъемности и уменьшения времени конечных операций на 10 процентов.

XII. Развитие внутреннего и внешних рынков транспортного машиностроения

С учетом длительного цикла разработки и создания продукции транспортного машиностроения система заключения долгосрочных договоров на поставку техники является наиболее оптимальной как для производителей, так и для потребителей. В случае заключения долгосрочных договоров (на 5 - 7 лет) организации имеют возможность планировать загрузку и расширение мощностей, а также с меньшими рисками и, соответственно, в больших объемах инвестировать в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. На сегодняшний день большинство контрактов в отрасли заключается на долгосрочной основе, но спрос на продукцию отрасли производства грузовых вагонов зависит от колебаний объема перевозки грузов железнодорожным транспортом, который может кардинально меняться в течение нескольких месяцев, и, в свою очередь, влияет на текущую ситуацию на рынке предоставления вагонов под перевозку грузов. Потребности российского пассажирского комплекса в пассажирских вагонах локомотивной тяги существенно ограничены инвестиционными возможностями.

Значительные потребности в обновлении парка тягового подвижного состава испытывают организации промышленного железнодорожного транспорта. В совокупности с высоким моральным износом (92 процента парка маневровых тепловозов составляют модели, запущенные в производство в 1960 - 1970 годах) физический износ локомотивов достигает 90 процентов.

Развитие транспортной инфраструктуры городов Российской Федерации обеспечивает спрос на городской рельсовый транспорт и вагоны метрополитена.

Наряду с развитием внутреннего рынка транспортного машиностроения целесообразно расширять присутствие российских производителей на внешних рынках. В первую очередь для создания конкурентной продукции для внешних рынков необходимо создать собственное производство комплектующих.

Международное сотрудничество в части поставок подвижного состава на железные дороги общего пользования осуществляется на государственном уровне, что определяется особой значимостью этого направления торговой деятельности.

XIII. О развитии конкуренции

Качество продукции транспортного машиностроения зависит от качества деталей и комплектующих отраслей-поставщиков, в частности, поставщиков электроники, электротехники, изделий прецизионной металлургии, металлургии сплавов и других направлений производства. Качественное развитие этих отраслей требует реализации масштабных и дорогостоящих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, инициатором которых должно выступить государство.

Технологический рост в отраслях - производителях промежуточных изделий (электротехника, металлургия, дизелестроение) и промышленного оборудования окажет влияние на качество конечной продукции не только транспортного машиностроения, но и других отраслей экономики.

В рамках реализации настоящей Стратегии целесообразно реализовать следующие инновационные и инвестиционные проекты:

разработка и запуск производства локомотивов российского производства, безусловно обеспечивающих выполнение перспективных целевых показателей грузовой и пассажирской работы железнодорожного транспорта;

разработка и запуск производства современных одно- и двухэтажных пассажирских поездов российского производства, обеспечивающих повышение объемов и экономической эффективности массовых пассажирских перевозок в пригородном и дальнем сообщении;

разработка и запуск производства экономически эффективных и экологичных маневровых тепловозов, в том числе двухдизельных и с накопителями энергии;

разработка и запуск производства подвижного состава для высокоскоростных магистралей;

разработка и запуск производства инновационных тележек и инновационного автосцепного оборудования для грузовых вагонов с улучшенными характеристиками взамен морально устаревших, используемых при производстве грузовых вагонов;

разработка и запуск производства модельного ряда асинхронных тяговых приводов и систем управления ими для использования в транспортном машиностроении и смежных отраслях;

разработка и запуск производства современного пассажирского мотор-вагонного подвижного состава для скоростей 160 километров в час и 200 километров в час, а также мотор-вагонного подвижного состава с бесколлекторными тяговыми двигателями для работы на переменном, постоянном токе и двухсистемных;

разработка и запуск производства семейства одно- и двухсистемных электровозов с бесколлекторными тяговыми двигателями (двухсистемных грузовых электровозов, пассажирских электровозов постоянного тока, пассажирских электровозов переменного тока);

разработка и запуск производства семейства гибридных маневровых тепловозов с высокоэффективными накопителями энергии;

разработка и запуск производства тепловозных дизельных, газодизельных и газовых двигателей с улучшенными показателями экономичности и экологической безопасности;

разработка и запуск производства высокотехнологичной компонентной базы в транспортном машиностроении (силовой электроники для инверторной техники тягового подвижного состава, в том числе силовых полупроводниковых приборов на основе карбида кремния, кассетных подшипников, высокотемпературных кабелей и т.д.);

разработка и запуск производства высокотехнологичной компонентной базы для пассажирских вагонов локомотивной тяги;

разработка и запуск производства элементов интерьера для сидячих пассажирских вагонов, мотор-вагонного подвижного состава, дизель-поездов и прочих;

разработка и внедрение системы послепродажного обслуживания продукции транспортного машиностроения;

разработка и постановка на производство инновационных изотермических грузовых вагонов;

запуск в серийное производство подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками в объеме, соответствующем спросу, а также обеспечение развития системы инфраструктуры для их эксплуатации, в том числе для осуществления погрузки и выгрузки;

разработка и постановка на производство локомотивов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ;

разработка и внедрение в производство низкопольных энергоэффективных трамваев различной вместимости;

разработка и постановка на производство криогенного оборудования для тягового подвижного состава;

разработка вагон-цистерны и контейнер-цистерны для транспортировки сжиженного природного газа;

разработка деталей, узлов и компонентов для двухсистемных электровозов;

разработка изотермического подвижного состава, в том числе рефрижераторных контейнеров;

разработка тягового двигателя для тепловозов;

разработка тягового преобразователя для локомотивов и моторвагонного подвижного состава;

разработка асинхронного тягового привода;

разработка путевой техники для обслуживания инфраструктуры;

разработка воздухораспределителя;

разработка герметизированного межвагонного перехода;

разработка системы управления железнодорожным подвижным составом;

разработка грузового тепловоза с улучшенными технико-экономическими характеристиками, в том числе работающего на газомоторном топливе;

разработка железнодорожного подвижного состава для использования на высокоскоростных магистралях.

Российские организации в целях повышения конкурентоспособности продукции железнодорожного транспорта реализуют совместные проекты с ведущими зарубежными компаниями.

Достижение улучшенных технических характеристик является залогом повышения конкурентоспособности продукции железнодорожного машиностроения. Для развития спроса на железнодорожный подвижной состав необходимо проведение системного анализа потребности рынка в производстве продукции. Отсутствие такого исследования не позволит корректно прогнозировать спрос на продукцию транспортного машиностроения, планировать вложения в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, выработать единое понятие инновационного подвижного состава.

Понятие инновационного подвижного состава требует гармонизации с существующими международными документами, определяющими инновационную продукцию как продукцию, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой являются принципиально новыми или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции.

С учетом того, что на сегодняшний день находящийся в серийном производстве железнодорожный подвижной состав российских и зарубежных производителей сопоставим по своим техническим характеристикам, а отдельные зарубежные организации уже готовы к его серийному производству, запуск в серийное производство российской продукции является одним из ключевых условий конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешних рынках.

Препятствующим такому запуску фактором является морально и физически устаревшая инфраструктура, на которой осуществляется погрузка и выгрузка вагонов (недостаточная грузоподъемность и несоответствие размеров эстакад, вагоноопрокидывателей, подъемного и весового оборудования).

В условиях реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов необходимо провести анализ и подготовить предложения по созданию условий для расширения участия российских компаний в реализации инвестиционных проектов в области создания высокоскоростных магистралей, производства подвижного состава и оборудования железнодорожных путей инженерными средствами.

Основной среднесрочной задачей отрасли транспортного машиностроения в условиях недостатка инвестиций в развитие транспортной железнодорожной инфраструктуры и обновление парка подвижного состава и усиления межвидовой транспортной конкуренции являются создание и освоение производства российского подвижного состава, обеспечивающего высокую экономическую эффективность грузовых и пассажирских перевозок, и увеличение роли железнодорожного транспорта в условиях социально ориентированного и основополагающего характера железнодорожных перевозок в транспортном секторе страны.

В перспективе при реализации проектов строительства высокоскоростных магистралей потребуются создание и освоение серийного производства высокоскоростного подвижного состава.

Одним из перспективных направлений развития двигателестроения является разработка поршневых газовых и газотурбинных двигателей нового поколения для железнодорожного подвижного состава, использующего газомоторное топливо.

Серийное производство локомотивов, работающих на газомоторном топливе, позволит снизить стоимость эксплуатации локомотива ввиду более низкой стоимости топлива в энергетическом эквиваленте, улучшить экологическую ситуацию в городах с крупными сортировочными станциями и промышленными организациями с большим объемом железнодорожных перевозок и диверсифицировать экспортный потенциал страны путем увеличения потребления природного газа внутри страны.

XIV. Стимулирование инвестиционного процесса в отрасли транспортного машиностроения

Наращивание темпов развития отрасли транспортного машиностроения требует инвестиций в отраслевые научно-

исследовательские и опытно-конструкторские работы, основной капитал организаций, подготовку кадров. Инвестиции могут осуществляться как российскими организациями, так и зарубежными компаниями. При этом с учетом особой значимости отрасли транспортного машиностроения участие иностранного капитала в отрасли должно быть регламентировано соответствующими инвестиционными соглашениями. Эффективным путем расширения инвестиционных возможностей российских организаций является консолидация отраслевых активов.

Важную роль может играть выработка действенных мер государственной поддержки инвестиционных процессов в отрасли.

В сфере научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ целесообразно сконцентрироваться на критических "прорывных" проектах, без которых дальнейшее развитие отрасли транспортного машиностроения будет сильно затруднено либо остановится вообще. Такие проекты прежде всего должны быть направлены на повышение эффективности и качества выпускаемой продукции.

Одним из таких критических направлений являются проектирование, разработка и запуск в серийное производство ключевых комплектующих для российского современного подвижного состава. В условиях, когда более чем две трети высокотехнологичных деталей для новой продукции поставляются из-за рубежа, серьезно будет затруднена успешная конкуренция российских организаций с зарубежными.

Присутствие иностранных компаний в отрасли транспортного машиностроения предпочтительно в виде участия в совместных организациях при условии производства деталей и комплектующих на территории Российской Федерации.

XV. Действующие меры государственной поддержки отрасли транспортного машиностроения

В настоящее время Министерство промышленности и торговли Российской Федерации реализует следующие меры государственной поддержки отрасли транспортного машиностроения:

предоставление субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов (в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2013 г. N 1312 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов");

предоставление субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2014 - 2016 годах на реализацию новых комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности (в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 3 января 2014 г. N 3 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2014 - 2016 годах на реализацию новых комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности");

установление нулевой ставки налога на добавленную стоимость на услуги по перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем сообщении (в соответствии со статьей 164 части второй Налогового кодекса Российской Федерации);

установление нулевой ставки налога на добавленную стоимость на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (в соответствии со статьей 164 части второй Налогового кодекса Российской Федерации);

льготное кредитование через Фонд развития промышленности (в соответствии с программами "Проекты развития", "Лизинговые проекты", "Проекты консорциумов", "Станкостроение" и "Совместные займы с региональными фондами").

В 2015 - 2016 годах Министерством промышленности и торговли Российской Федерации оказана поддержка организациям железнодорожного машиностроения, в том числе в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 3 января 2014 г. N 3 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2014 - 2016 годах на реализацию новых комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности" предоставлены субсидии в размере 20,8 млн. рублей и постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2013 г. N 1312 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытноконструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов" предоставлены субсидии в размере 56,8 млн. рублей.

Фондом развития промышленности предоставлены организациям транспортного машиностроения льготные займы на сумму более 500 млн. рублей.

Средства от установленной на долгосрочной основе нулевой ставки налога на добавленную стоимость на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении послужили источником финансирования приобретения в 2016 году 440 вагонов пригородного подвижного состава.

Кроме того, реализация программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 г. N 57-р, позволила достичь роста производства по грузовым вагонам на 28,8 процента по отношению к показателям 2015 года.

XVI. Совершенствование кадровой политики в отрасли транспортного машиностроения

Решение проблемы обеспечения отрасли транспортного машиностроения квалифицированными кадрами возможно только при организации комплексной системы профессионального образования и системы дополнительного профессионального образования в сфере железнодорожного машиностроения путем повышения эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций.

Повышению квалификации специалистов отрасли значительно способствует создание совместных организаций с зарубежными производителями. Такая форма взаимоотношений позволяет российским производителям в большом объеме получать доступ к технологиям, методикам, опыту и знаниям зарубежных компаний для совершения на основе полученных знаний технологического рывка в сфере производства российских продуктов и их основных комплектующих.

С целью увеличения притока человеческих ресурсов в профильные образовательные организации высшего образования необходимо, с одной стороны, улучшать социальные условия для рабочих отрасли, с другой, - повышать престижность таких профессий.

Возможность получения льгот на медицинское обслуживание, образование, пользование транспортом общего пользования и рекреационными услугами значительно повысит привлекательность профессий отрасли как для молодых специалистов, так и для опытных рабочих, в то время как осознание высокой значимости своего труда для отрасли, сограждан и страны в целом будет мотивировать их к повышению качества своей работы и совершенствованию трудового процесса.

XVII. Интеграция отрасли транспортного машиностроения в мировое экономическое сообщество

В период 2006 - 2016 годов объем экспорта на внешние рынки российской продукции железнодорожного машиностроения составил 9047,6 млн. долларов США. Объем экспорта локомотивов в рассматриваемый период составил 687,3 млн. долларов США, мотор-вагонного подвижного состава - 802,4 млн. долларов США, путевых машин - 495,4 млн. долларов США, пассажирских вагонов - 270,1 млн. долларов США, грузовых вагонов - 3194,2 млн. долларов США, запасных частей - 3598,2 млн. долларов США.

В указанный период экспорт продукции железнодорожного машиностроения осуществлялся в том числе в такие страны, как Украина, Казахстан, Азербайджан, Монголия, Латвия, Узбекистан, Армения, Эстония, Таджикистан, Гвинея, Иран, Литва, Польша, Индия, Ирак, Куба, Мьянма и Китай.

В 2016 году объем экспорта железнодорожной продукции организациями отрасли сократился относительно показателей 2015 года на 15,6 процента и составил 437,5 млн. долларов США.

Доля экспортируемой продукции в общем объеме продукции, произведенной в 2016 году, составила 7 процентов.

В 2016 году объем импорта продукции железнодорожного машиностроения в Российскую Федерацию составил 272,2 млн. долларов США. Таким образом, объем экспорта превысил объем импорта на 60,7 процента.

В целях развития экспорта продукции транспортного машиностроения в рамках приоритетного проекта "Международная кооперация и экспорт в промышленности", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации (протокол от 30 ноября 2016 г. N 11), формируется системный подход к реализации мер государственной поддержки экспорта российской несырьевой продукции посредством определения необходимых направлений, объемов и тенденций поддержки на среднесрочную перспективу.

Целевые индикаторы и показатели настоящей Стратегии представлены в приложении N 4, а целевые индикаторы экспорта продукции транспортного машиностроения - в приложении N 5.

XVIII. Импортозамещение в отрасли транспортного машиностроения

Российское производство машин и оборудования характеризуется достаточно высокой долей импорта в себестоимости промышленной продукции. Это объясняется не только стремлением российских производителей повысить конкурентоспособность экспортируемой продукции, но и возросшими требованиями к инновационности техники на внутреннем рынке.

В этой связи импортозамещение является актуальным, поскольку реализация соответствующих мероприятий позволит избежать напряженности, возникающей вследствие необходимости использования при изготовлении промышленной продукции импортных комплектующих, материалов и услуг, в то время как российские организации не получают потенциальных заказов на изготовление продукции, требующихся для выхода из кризисной ситуации.

Таким образом, исследование возможностей организации промышленного производства с учетом целесообразности вытеснения отдельных видов импортной продукции и гармоничного ее замещения российскими аналогами является крайне актуальным вопросом настоящей Стратегии.

Проблема возможности и экономической целесообразности замещения импортной продукции российскими аналогами включает в себя требования к уровню качества, который в состоянии обеспечить российские организации, вопросы нахождения рынков сбыта, а также защиты внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции.

Реализация программы импортозамещения должна осуществляться организациями на уровне их управления и быть основана на решении следующих задач:

анализ основных рыночных тенденций, анализ положения организации среди конкурентов в различных сегментах рынка;

оценка возможностей и ресурсов организаций, разработка стратегических целей организаций;

подготовка детальных оперативных планов, программ импортозамещения и соответствующих им бюджетов;

оценка деятельности на основе определенных критериев с учетом намеченных целей и планов.

Для российских промышленных организаций можно выделить три варианта программы импортозамещения:

внутриориентированное импортозамещение, предусматривающее освоение внутренних рынков промышленных товаров;

внешнеориентированное импортозамещение, направленное на продвижение российских изделий на мировой рынок;

смешанное импортозамещение (реализация импортозамещающей продукции как на внутреннем, так и на внешних рынках в различных пропорциональных соотношениях).

Программа внутриориентированного импортозамещения предполагает развитие импортозамещающих производств с целью освоения внутреннего рынка. В этой ситуации организации замещают используемые импортные комплектующие российскими аналогами и реализуют продукт на внутреннем рынке.

Учитывая, что структурная распыленность и диверсификация обусловливают огромные потери экономики в масштабе организаций и производств, в перспективе осуществления подобного импортозамещения потребность в импорте в масштабе национальной экономики не уменьшается, а наоборот возрастает.

Программа внешнеориентированного развития импортозамещения предполагает замещение зарубежных комплектующих и деталей в экспортных изделиях и характеризуется необходимостью постоянно отслеживать прогрессивные общемировые тенденции развития отрасли. Это обусловливает необходимость реализации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и инноваций в соответствии с требованиями зарубежных рынков с целью поддержания конкурентных преимуществ в долгосрочной перспективе, что требует постоянного вложения значительных ресурсов. При таком типе импортозамещения возникает необходимость приоритетного достижения роста конкурентоспособности национальных отраслей на внутреннем рынке с последующим продвижением национальных товаров на мировой рынок.

С учетом специфики отрасли и регионального расположения производств возможна реализация смешанной программы импортозамещения. При этом организации исходя из доступности ресурсов определяют приоритетные направления развития импортозамещения для последующего освоения внешних рынков, на которых потребуются наибольшие вложения ресурсов, с одновременным развитием менее ресурсоемкого импортозамещения для внутреннего рынка. Особенности смешанного типа стратегии заключаются в возможности рационального распределения объемов ресурсов, необходимых для реализации импортозамещения, по внутреннему и внешнему направлениям, а также в возможности снижения себестоимости как экспортируемых изделий, так и изделий, ориентированных на реализацию на внутреннем рынке.

Выяснение направления импортозамещения и определение мероприятий, реализация которых необходима для достижения целей импортозамещения, сводятся к определению количества и качества импортозамещающей продукции и целевых рынков, на которые будет направлена импортозамещающая продукция.

Уровень спроса на товар на том или ином рынке характеризует его востребованность, и, следовательно, привлекательность и потенциал рынка для организации с точки зрения наращивания объемов реализации продукции.

К внутренним факторам, которые организация может контролировать, относятся ее ресурсы (инвестиционные ресурсы, производственные мощности, технологии, наличие квалифицированных кадров), система менеджмента организации (миссия организации, система стратегических целей и задач, система менеджмента качества). К частично контролируемым факторам, находящимся на границе внешней и внутренней деятельности, можно отнести вопросы интеллектуальной собственности на импортозамещенную продукцию на внутреннем или внешнем рынках.

С учетом специфики отраслевых рынков и региональных производств представляется возможной реализация импортозамещения комбинированно по внутреннему и внешнему направлениям с разделением по различным товарным группам или качественным характеристикам товаров в одной товарной группе.

Реализация модели импортозамещения возможна для 3 вариантов ее организации - на основе собственных ресурсов и (или) технологий, на основе международной кооперации с образованием (или без образования) юридического лица и на основе импортных ресурсов и (или) технологий.

С учетом роста требований к характеристикам могут возрасти и объемы импорта комплектующих, используемых при экспортных поставках этой продукции, что, в свою очередь, может вызвать резкое повышение себестоимости экспортной продукции. В этом случае российские производители должны взять курс на последовательное импортозамещение материалов и комплектующих, производство которых должно быть размещено в российских организациях.

В свою очередь, стимулирование импортозамещения в сфере транспортного машиностроения со стороны государства может осуществляться в рамках соответствующих мер государственной поддержки. Проекты по выпуску импортозамещающей продукции также ранжируются по уровню готовности производства, технологий и степени импортозависимости.

В качестве мер государственной поддержки, используемых для реализации проекта импортозамещения, могут использоваться механизмы, допустимые в соответствии с обязательствами, принятыми на себя Российской Федерацией при присоединении ко Всемирной торговой организации, в том числе повышение тарифно-таможенной защиты рынка, государственных закупок, реализация научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, принятие ведомственных нормативных актов, специальных инвестиционных контрактов, а также иных мероприятий, предусмотренных отраслевыми подпрограммами государственных программ.

XIX. Инерционный сценарий развития отрасли транспортного машиностроения

При инерционном сценарии развития российское транспортное машиностроение окажется не в состоянии обеспечить российские организации железнодорожного и городского рельсового транспорта современным качественным подвижным составом в необходимых объемах и по доступной цене по причине невозможности в сжатые сроки привлечь инвестиционные ресурсы для наращивания производственных мощностей, что приведет к потере значительной доли рынка, которую займут зарубежные компании, а также к росту технологического отставания продукции российского транспортного машиностроения от мирового уровня и, как следствие, снижению ее конкурентоспособности на российском и мировом рынках сбыта.

Вследствие потери значительной доли рынка капитализация российских организаций транспортного машиностроения начнет падать, акционеры реализуют принадлежащие им пакеты акций. Наиболее вероятно, что иностранные производители получат полный контроль над отдельными сегментами российского рынка железнодорожного подвижного состава в связи с высокой степенью концентрации капитала частных организаций отрасли и заинтересованностью западных производителей в проникновении на российский рынок. В первую очередь это коснется наиболее наукоемких и монопольных сегментов отраслевого рынка - тягового подвижного состава, пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава.

Иностранные производители исходя из требований оптимизации издержек будут заинтересованы в переносе производства высокотехнологичных комплектующих в регионы с наиболее благоприятным инвестиционным климатом.

Результатом реализации такого варианта развития событий станут изменение структуры отрасли, сокращение числа занятых в отрасли, сворачивание научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и рост расходов железнодорожного транспорта, связанный с ростом цен на подвижной состав и его обслуживание и необходимостью переоснащения ремонтной базы. Все это неизбежно приведет к росту тарифов на железнодорожные перевозки и, как следствие, к дополнительной нагрузке на российскую экономику.

Целевое состояние отрасли при реализации инерционного варианта будет характеризоваться следующими показателями:

к 2020 году доля российских производителей на внутреннем рынке сократится до 59 процентов, экспорт продукции отрасли будет иметь незначительные объемы, количество занятых на производстве нового подвижного состава сократится на 6,4 процента (до 79,2 тыс. человек);

к 2030 году доля российских производителей на внутреннем рынке сократится до 50 процентов, количество занятых на производстве нового подвижного состава составит 83 тыс. человек.

Российский рынок продукции транспортного машиностроения может перейти под контроль иностранных компаний, как это уже произошло в странах Восточной Европы, тем самым поставив всю транспортную систему в зависимость от интересов, формируемых за пределами Российской Федерации. Такой вариант развития может негативно сказаться на российском железнодорожном транспорте, обеспечивающем национальную и экономическую безопасность страны, и не соответствует государственной политике развития промышленности.

XX. Умеренно-оптимистичный сценарий развития отрасли транспортного машиностроения

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:

неполная загрузка производственных мощностей и отсутствие долгосрочных планов развития;

неразвитость рынка ключевых высокотехнологичных комплектующих для подвижного состава и отсутствие производства отдельных видов высокотехнологичных комплектующих;

недостаток инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в целях создания нового высокоэффективного подвижного состава.

Реализация последовательной государственной политики позволит сократить, а впоследствии и ликвидировать технологическое отставание от ведущих мировых производителей, а также создать условия, обеспечивающие привлекательность российской экономики для иностранных инвестиций.

Мировой и российский опыт показывает, что в интересах национальной экономики наиболее целесообразно создание совместных предприятий с ведущими мировыми производителями при условии передачи технологий по выпускаемой продукции. Такое развитие событий позволит в короткие сроки освоить производство высокотехнологичных комплектующих, повысить уровень качества выпускаемой продукции до мирового и успешно конкурировать с зарубежными производителями не только на внутреннем, но и на мировом рынке.

В таких условиях интересам российской промышленности будут отвечать сохранение контроля национального бизнеса над активами отрасли, удержание внутреннего рынка продукции транспортного машиностроения, развитие технического уровня продукции и технологии производства, экспансия на внешние рынки.

В условиях членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации и Едином экономическом пространстве необходимо проводить государственную политику по поддержке отрасли транспортного машиностроения, не нарушая базовых принципов (режим наибольшего благоприятствования и национальный режим) и правил международных организаций. В частности, должны найти широкое применение меры технического регулирования, антидемпинговые, компенсационные и иные меры торговой защиты.

Реализация этого варианта развития позволяет решить системную проблему отрасли и обеспечить долгосрочный спрос на современный российский железнодорожный подвижной состав и городской рельсовый транспорт, динамичное развитие транспортного машиностроения в долгосрочной перспективе.

Следует отметить, что отдельные организации отрасли самостоятельно определяют стратегию своего развития, однако принятие настоящей Стратегии позволит им наиболее полно реализовать имеющийся научный, технический и финансовый потенциал.

Целевое состояние отрасли транспортного машиностроения при реализации умеренно-оптимистичного сценария развития отрасли будет характеризоваться следующими показателями:

в 2020 году:

доля российских производителей на внутреннем рынке возрастет до 90 процентов;

объем экспорта вырастет до 18 процентов объема производства продукции отрасли;

количество работников, занятых в производстве нового подвижного состава, вырастет с 84,6 тыс. человек до 89,6 тыс. человек;

в 2030 году:

доля российских производителей на внутреннем рынке возрастет до 92 процентов;

объем экспорта вырастет до 22 процентов объема производства продукции отрасли;

количество работников, занятых в производстве нового подвижного состава, вырастет до 93 тыс. человек.

При этом будет обеспечено соответствие мировому уровню показателей надежности, производительности и экономичности железнодорожного подвижного состава.

XXI. Необходимые дополнительные меры государственной поддержки отрасли транспортного машиностроения, в том числе стимулирующие производство железнодорожного подвижного состава с улучшенными характеристиками

Необходимыми дополнительными мерами государственной поддержки отрасли транспортного машиностроения являются следующие меры:

усиление требований, предъявляемых при аккредитации органов по сертификации;

техническое регулирование сферы ремонта и эксплуатации железнодорожного подвижного состава;

субсидирование затрат на приобретение вагонов с улучшенными техническими характеристиками;

разработка мер по привлечению инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, подготовка кадров в соответствии с утвержденными темами актуальных и перспективных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, требующих государственной поддержки на долгосрочную и краткосрочную перспективы;

завершение формирования нормативной базы в области государственного регулирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, определяющей обязанность субъектов Российской Федерации формировать бюджеты с учетом необходимости обновления пассажирского подвижного состава и механизмы их наполнения;

формирование и реализация программы комплексного развития городского общественного транспорта, основанной на приоритетности использования городского электрического транспорта

как наиболее экологичного и отвечающего потребностям современных городов.

XXII. Комплекс мер по стимулированию экспорта продукции

Необходимыми мерами по стимулированию экспорта продукции отрасли транспортного машиностроения являются следующие меры:

информационно-консультационные меры;

промоутерско-организационные меры, в том числе:

реализация паспортов проектов российских компаний и регионов;

проведение бизнес-миссий;

межправительственные комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и иностранными государствами;

российские деловые советы с зарубежными странами;

софинансирование участия российских производителей в зарубежных выставках;

оказание организационно-правовой поддержки экспортеров российской продукции;

меры по устранению барьеров для экспорта, в том числе:

улучшение условий по доступу товаров и услуг на внешние рынки;

упрощение таможенных процедур;

устранение административных барьеров.

XXIII. Источники финансирования реализации настоящей Стратегии

Финансирование за счет средств федерального бюджета планируется осуществить в соответствии с параметрами и объемом ассигнований, предусмотренных федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий год.

Формирование благоприятной для развития отрасли транспортного машиностроения экономической среды заключается в разработке и государственном финансировании целевых программ по обеспечению железнодорожного транспорта новыми высокоэффективными технологиями и конкурентной продукцией российских организаций.

XXIV. Мониторинг и контроль за реализацией настоящей Стратегии

Мониторинг хода реализации настоящей Стратегии осуществляется Министерством промышленности и торговли Российской Федерации на основании плана мероприятий по ее реализации и целевых показателей решения системной проблемы совместно с федеральными органами исполнительной власти в соответствии с их компетенцией.

Регулярные мониторинг и анализ индикаторов возникновения рисков реализации настоящей Стратегии обеспечат возможность своевременной выработки эффективных мер по предотвращению рисков недостижения целевых индикаторов.

Контроль за реализацией настоящей Стратегии осуществляет Правительство Российской Федерации на основании доклада Министра промышленности и торговли Российской Федерации по итогам года.

Приложение N 1
к Стратегии развития
транспортного машиностроения
Российской Федерации
на период до 2030 года

Объем инвестиций в основной капитал предприятий транспортного машиностроения за 2015 год

Виды деятельности	Инвестиции (млрд. рублей)
Производство железнодорожного подвижного состава (локомотивов, трамвайных моторных вагонов и прочего подвижного состава) - всего в том числе:	16,6
производство железнодорожных локомотивов	7,48
производство моторных железнодорожных, трамвайных вагонов и вагонов метро, автомотрис и автодрезин, кроме транспортных средств для ремонта и технического обслуживания железнодорожных и трамвайных путей	0,113
производство прочего подвижного состава из них:	3,76
производство транспортных средств для ремонта и технического обслуживания железнодорожных, трамвайных и прочих путей	0,82
производство несамоходных пассажирских железнодорожных, трамвайных вагонов и вагонов метро, багажных, почтовых и прочих вагонов специального назначения, кроме вагонов, предназначенных для ремонта и технического обслуживания путей	0,36
производство несамоходных железнодорожных, трамвайных и прочих вагонов для перевозки грузов	3,32
Производство частей железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава, производство путевого оборудования и устройств для железнодорожных, трамвайных и прочих путей, механического и электромеханического, производство оборудования для управления движением	1,46
Предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию и переделке железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава	3,8

Приложение N 2
к Стратегии развития
транспортного машиностроения
Российской Федерации
на период до 2030 года

Перечень и объем продукции на внутреннем рынке, производство которой необходимо осуществить в 2017 - 2019 годах, в увязке с оценкой профицита (дефицита) конкретного подвижного состава и возможностей его производства вагоностроительными предприятиями

Тип подвижного состава	Производственные мощности, единиц	2017 год				2018 год					
		текущий парк, штук	общий потребный парк, штук	выбытие парка, штук	потребность, штук	текущий парк, штук	общий потребный парк, штук	выбытие парка, штук	потребность, штук	текущий парк, штук	об потр пар
Грузовой подвижной состав - всего	79500	1070492	993352	64438	24413	1030468	1010386	30903	25721	1025297	10
в том числе:											
полувагоны		480188	455120	12923	-	467265	462925	6071	1731	462925	47
цистерны		255042	257246	9966	12170	257246	261658	7767	12179	261658	26
хопперы		94111	102101	3722	11712	102101	103853	2988	4738	103853	10
платформы		107480	71488	17666	-	89814	33305	5327	-	84487	7
крытые		58197	49987	1741	-	56456	50844	2473	-	53983	5
прочие		75474	57408	18420	531	57585	58392	6277	7073	58392	5

Приложение N 3
к Стратегии развития
транспортного машиностроения
Российской Федерации
на период до 2030 года

Расчет потребного парка и объем закупок подвижного состава на период до 2030 года, включая экспортные поставки

Наименование подвижного состава	Потребный парк, единиц (инерционный вариант)		Потребный парк, единиц (умеренно-оптимистичный вариант)		Объем закупок, единиц (инерционный вариант)		Объем закупок, единиц (умеренно-оптимистичный вариант)	
	2020 год	2030 год	2020 год	2030 год	2020 год	2030 год	2020 год	2030 год
Грузовые электровозы - всего	7595	8094	8251	8746	260	240	270	310
в том числе:								
постоянного тока	3418	3602	3713	3892	125	115	130	150
переменного тока	4177	4492	4538	4854	135	125	140	160
двойного питания (двухсистемные)*	-	-	-	-	-	-	-	-
Пассажирские электровозы - всего	1879	1869	2001	2277	71	53	70	63
в том числе:								
постоянного тока	713	671	758	823	28	33	40	33
переменного тока	978	983	1043	1197	23	10	10	10
двойного питания	188	215	200	257	20	10	20	20
Грузовые тепловозы	2714	3047	2851	3242	150	150	150	150
Пассажирские тепловозы	524	509	555	617	10	10	15	11
Маневровые тепловозы	5671	6060	5701	6156	95	105	105	250
Магистральные газотурбовозы	-	-	-	-	10	50	34	100
Маневровые газотепловозы	-	-	-	-	10	50	34	100
Мотор-вагонный подвижной состав	12581	13987	13636	16000	350	400	400	450
Пассажирские вагоны	21328	20840	24228	25400	300	350	350	400
Грузовые вагоны	980678	1020497	1015556	1100623	38000	40000	40000	42000

* Показатели будут установлены с учетом оценки эффективности использования грузовых электровозов двойного питания.

Приложение N 4
к Стратегии развития
транспортного машиностроения
Российской Федерации
на период до 2030 года

Целевые индикаторы и показатели Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года на среднесрочную перспективу

Показатель	Единица измерения	Ответственный исполнитель	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
Индекс производства железнодорожного подвижного состава (локомотивов, трамвайных моторных вагонов и прочего подвижного состава) по отношению к предыдущему году	процентов	Минпромторг России	71,1	102,5	103	101	102,2	102,3	102,5	103	103,2
Индекс производительности труда по отношению к предыдущему году	процентов	Минпромторг России	104,7	100,5	101,6	102,6	100,5	104,8	102,5	103,9	100,1

Приложение N 5
к Стратегии развития транспортного
машиностроения Российской Федерации
на период до 2030 года

Целевые индикаторы экспорта продукции транспортного машиностроения

Наименование целевого индикатора	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
I. Пессимистичный сценарий									
Объем экспорта российской продукции, млн. долларов США	396	348,5	313,7	282,3	278,3	259,1	230,4	201,8	180
Объем экспорта российской продукции, млн. рублей	22267,08	19596,16	17639,35	15873,73	15648,81	14569,19	12955,39	11347,21	10121,4
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	9,5	8,6	7,3	6,1	5,8	5,6	5,5	5,3	5,2
Объем государственного финансирования экспорта по первостепенным мерам, млн. рублей	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. Базовый сценарий									
Объем экспорта российской продукции, млн. долларов США	440	490	570	630	745	832	910	1005	1190
Объем экспорта российской продукции, млн. рублей	24741,2	27552,7	32051,1	35424,9	41891,35	46783,36	51169,3	56511,15	66913,7
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	10,4	11,1	12,4	14,1	14,9	16,8	19,5	21,9	24,7
Объем государственного финансирования экспорта по первостепенным мерам, млн. рублей	2002,3	2028,8	2164,8	2963,6	2995,7	3075,2	3161,4	3357	3691,2
III. Оптимистический сценарий									
Объем экспорта российской продукции, млн. долларов США	470	539	627	724,5	798,7	869,4	1059	1223	1428
Объем экспорта российской продукции, млн. рублей	26428,1	30307,97	35256,21	40738,64	44910,9	48886,36	59547,57	68769,29	80296,44
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	10,9	12,2	13,6	16,2	19,2	20,9	25,7	27,2	29,6
Объем государственного финансирования экспорта по первостепенным мерам, млн. рублей	2885,5	2901,3	3028,8	3634,5	3304,6	3313,9	3305,4	3429,1	3742,7

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 17 августа 2017 г. N 1756-р

План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года

	Наименование мероприятия	Вид документа	Заинтересованные стороны	Срок реализации
I. Обеспечение роста потребления на внутреннем рынке продукции отечественного транспортного машиностроения				
1.	Разработка предложений по корректировкам паспортов инвестиционных проектов, связанных с приобретением тягового подвижного состава	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России,Минэкономразвития России,Минфин России, Минпромторг России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2017 год
2.	Подготовка предложений по актуализации стандартов для технического регламента, устанавливающих срок эксплуатации транспортных средств на железнодорожном транспорте, порядок списания и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России,Росжелдор,Ространснадзор,Минэкономразвития России	2018 год
3.	Разработка комплекса мер по импортозамещению	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России, Росжелдор, Минэкономразвития России,Минобороны России, ФАС России	2018 год
II. Обеспечение условий для роста объемов экспорта продукции отечественного транспортного машиностроения				

4.	Предложения по разработке стандартов, поддерживающих технические регламенты Таможенного союза в области транспортного машиностроения, в том числе:разработка поддерживающих стандартов в сфере железнодорожного подвижного состава;разработка поддерживающих стандартов в сфере высокоскоростного железнодорожного транспорта;разработка поддерживающих стандартов в сфере инфраструктуры железнодорожного транспорта	доклад в Правительство Российской Федерации	Росстандарт, Минпромторг России, Минэкономразвития России,Минтранс России	2019 год
5.	Подготовка предложений по корректировке таможенных пошлин на ввозимую продукцию транспортного машиностроения, в том числе: снижение ввозных таможенных пошлин на сырье и комплектующие, необходимые для производства продукции отечественного транспортного машиностроения, при условии отсутствия производства аналогичной продукции на территории Российской Федерации;проведение программы гармонизации таможенной политики государств - участников Таможенного союза и Единого экономического пространства с целью приведения таможенных ставок на ввоз продукции транспортного машиностроения к единому уровню	доклад в Правительство Российской Федерации	Минэкономразвития России,Минфин России, Минпромторг России, ФТС России,ФАС России	ежегодно
6.	Мониторинг дополнительных мер государственной поддержки экспорта, в том числе:меры краткосрочного характера - субсидирование выставочных и маркетинговых мероприятий по продвижению железнодорожной техники за рубежом;меры долгосрочного характера - ускорение создания зон свободной торговли в ключевых для российского экспорта странах, заключение специальных соглашений и протоколов с ключевыми странами-партнерами для установления налоговых льгот и нулевой таможенной пошлины при организации на их территории локальной сборки техники	доклад в Правительство Российской Федерации	Минэкономразвития России,Минпромторг России, Минфин России с участием акционерного общества "Российский экспортный центр"	2017 год 2020 год
III. Развитие конкуренции и повышение конкурентоспособности в отрасли транспортного машиностроения				

7.	Подготовка предложений по разработке и внедрению системы стандартов качества услуг транспорта и системы добровольной сертификации предприятий транспортного комплекса, в том числе:стимулирование внедрения стандарта IRIS на всех предприятиях по производству железнодорожной техники на территории Таможенного союза;осуществление перехода на новую систему оценки соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза, включая обязательную сертификацию и добровольное декларирование соответствия;реализация мероприятий по разработке единой системы оценки контроля качества оказания услуг по ремонту железнодорожного подвижного состава;оптимизация технического регулирования (стандартизации) на железнодорожном транспорте Российской Федерации до 2030 года, а также на железных дорогах Евразийского экономического союза и стран пространства 1520;создание единой базы данных подвижного состава на железных дорогах Евразийского экономического союза и стран пространства 1520	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России,Минэкономразвития России,Минтранс России, Росстандарт,ФАС России	2018 год
8.	Разработка предложений по организации серийного производства высокоскоростного подвижного состава	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2019 год
9.	Подготовка предложений по мерам поддержки разработки и постановки на производство современного пассажирского мотор-вагонного подвижного состава	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России,Минтранс России,Минфин России, Минэкономразвития России	2018 год
10.	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	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России,Минтранс Россиис участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей"	2018 год

11.	Подготовка предложений по мерам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте, стимулирующего внедрение на сети железных дорог новых видов техники: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 формирования перспективного устойчивого спроса на инновационную продукцию отечественного транспортного машиностроения;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 использовании в перевозках;	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, ФАС России, Минтранс России, Минэкономразвития России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год
	разработка тарифных схем, предусматривающих распространение заложенных в прейскуранте N 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами" принципов снижения стоимости перевозки тонны груза с ростом загрузки вагона свыше 80 тонн в вагонах нового поколения, соответствующих действующим техническим регламентам	приказ федерального органа исполнительной власти	ФАС России, Минтранс России, Минпромторг России	2017 год
12.	Выработка предложений по мерам поддержки разработки и внедрения в производство локомотивов, в том числе:создание инфраструктурной базы для эксплуатации локомотивов, работающих на газомоторном топливе;проработка вопроса по использованию ценовых пределов при установлении (изменении) тарифов на грузовые железнодорожные перевозки при перевозке сжиженного природного газа, используемого в качестве топлива для локомотивов;стимулирование развития промышленного производства сжиженного природного газа;внедрение двухсистемных грузовых электровозов	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, ФАС России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2019 год

13.	Разработка предложений по организации перевозок грузов тяжеловесными поездами, в том числе:проведение подконтрольной эксплуатации вагонов с осевой нагрузкой 27 тонн на ось и более, многоосных и сочлененных грузовых вагонов, а также других типов вагонов с увеличенной погонной нагрузкой на выделенных полигонах; разработка мер поддержки производства стрелочных переводов для скоростей движения поездов 50 - 60 км/ч по боковому направлению;разработка мер поддержки разработки и производства инновационных путевых машин, обеспечивающих ремонт пути на закрытых перегонах со скоростью до 10 км/сутки	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России,Минпромторг Россиис участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей"	2018 год
14.	Подготовка предложений по совершенствованию тягового обеспечения, в том числе:разработка мер поддержки разработки и производства локомотивов с улучшенными тяговыми характеристиками на участках ограничения массы поезда по условиям профиля пути;разработка мер по оборудованию локомотивов бортовыми системами управления и информирования для вождения поездов с распределенной тягой	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2019 год
15.	Разработка и освоение производства грузовых вагонов увеличенных габаритов, в том числе:определение предельных по условиям воздействия на инфраструктуру российских железных дорог параметров новых вагонов;разработка мер поддержки по разработке и производству тележек грузовых вагонов, допускающих движение со скоростями до 100 км/ч с осевой нагрузкой 27 тонн на ось, с учетом работы тормозного оборудования;разработка мер поддержки производства автотормозных и ударно-тяговых устройств для грузовых вагонов, обращающихся в поездах массой до 9000 тонн со скоростями до 100 км/ч	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год
16.	Внесение дополнений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, устанавливающих критерии и порядок отнесения грузовых вагонов к категории потенциально опасного железнодорожного подвижного состава, а также критерии и порядок отцепки вагонов в текущий ремонт	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2018 год
17.	Организация опытного курсирования поездов длиной 1050 метров с увеличенной до 8 тыс. тонн весовой нормой, составленных из вагонов с увеличенной погонной нагрузкой на направлениях Кузбасс - Дальний Восток, Кузбасс - Северо-Запад	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год

18.	Организация опытного курсирования поездов, составленных из железнодорожных вагонов с повышенной осевой нагрузкой 27 тонн на ось, на направлениях массовой перевозки грузов, включая подготовку железнодорожной инфраструктуры, парка тягового подвижного состава, с последующей адаптацией действующих нормативно-технических требований для массового внедрения тяжеловесного движения на сети железных дорог Российской Федерации	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год
19.	Разработка и освоение производства вагонов с увеличенной погонной или осевой нагрузкой, увеличенными габаритами, многоосных и сочлененных грузовых вагонов, а также других типов, в том числе:	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год
	организация движения тяжеловесных поездов с допустимой ходовой скоростью свыше 100 км/час по выделенным ниткам графика на направлениях с ограниченной провозной способностью;	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год
	разработка мер государственной поддержки создания (включая научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) и производства тележек грузовых вагонов, допускающих движение со скоростями до 90 км/ч с осевой нагрузкой 27 тонн на ось, с учетом работы тормозного оборудования;	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг Россиис участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги",некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей",некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожного подвижного состава"	2020 год
	разработка мер поддержки производства электронных интеллектуальных тормозов, обеспечивающих повышение до 120 км/час скорости движения поездов с повышенной погонной нагрузкой, в том числе увеличенной длины	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги",некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей",некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожного подвижного состава"	2020 год
20.	Уточнение требований к технической эксплуатации грузовых вагонов с целью гармонизации требований безопасности нового и находящегося в эксплуатации подвижного состава, включая периодичность и формы контроля соблюдения требований безопасности	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2018 год
21.	Утверждение порядка отцепки (прицепки) грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, при нахождении их в пути следования в (из) ремонт, порядка определения платы перевозчику в связи с такой отцепкой (прицепкой) по причине, не зависящей от перевозчика	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2018 год
22.	Создание в рамках пономерного учета единого реестра (электронной базы данных) грузовых вагонов и их комплектующих, допущенных к курсированию на путях общего пользования Российской Федерации	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	2018 год

23.	Утверждение требований к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения, включая правила идентификации продукции, формы, схемы и процедуры оценки соответствия требованиям безопасной эксплуатации	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2018 год
24.	Внесение дополнений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части требований по обеспечению сохранности вагонов в эксплуатации	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2018 год
25.	Утверждение методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2017 год
26.	Мониторинг баланса парка железнодорожного подвижного состава с разбивкой по видам подвижного состава	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России,Минэкономразвития России,Минпромторг России с участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	1 раз в полугодие
27.	Организация работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на путях общего и необщего пользования	приказ федерального органа исполнительной власти	Минтранс России	2017 год
IV. Развитие рынка ключевых высокотехнологичных комплектующих				
28.	Мониторинг локализации продукции транспортного машиностроения на территории Российской Федерации	доклад в Минэкономразвития России	Минпромторг России	2018 год
29.	Разработка предложений, касающихся комплекса мер по стимулированию зарубежных производителей продукции транспортного машиностроения к локализации ключевых комплектующих и компонентов на территории Российской Федерации	доклад в Минэкономразвития России	Минпромторг России	2018 год
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 учетов анализа существующих методов	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг Россиис участием открытого акционерного общества "Российские железные дороги",некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей",некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожного подвижного состава"	2017 год
V. Стимулирование эффективного инвестиционного процесса в транспортном машиностроении				
31.	Сравнительный анализ эффективности использования различных видов инновационного подвижного состава, выработка рекомендаций по определению полигонов для проведения испытаний и опытной эксплуатации железнодорожных инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой 27 тонн на ось, в том числе для тяжеловесного и скоростного движения и этапности использования на сети железных дорог Российской Федерации	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России	2018 год

32.	Подготовка предложений по совершенствованию кадровой политики в отрасли транспортного машиностроения, в том числе:анализ трудовых ресурсов предприятий отрасли в области текучести персонала, половозрастного состава персонала, уровня образования персонала, способности к переобучению;анализ рынка труда отрасли, определение количественных и качественных характеристик предложения труда по профессиям отрасли;прогноз кадровой потребности отрасли на период до 2030 года	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минпромторг России, Минтруд России	2018 год
33.	Проведение мероприятий по развитию кадрового потенциала предприятий транспортного машиностроения, в том числе:проведение мероприятий в средствах массовой информации, отраслях социально-культурной сферы в образовательных учреждениях по повышению престижности рабочих и инженерных специальностей;повышение уровня качества условий труда и социальных условий сотрудников отрасли транспортного машиностроения	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтруд России, Минпромторг России	2023 год
34.	Организация комплексной системы непрерывного образования и повышения квалификации специалистов в сфере железнодорожного машиностроения, в том числе:создание образовательных центров в рамках функционирования совместных предприятий с зарубежными производителями на условиях максимальной локализации производства;создание центров повышения квалификации персонала отрасли транспортного машиностроения на базе существующих в Российской Федерации исследовательских институтов;создание совместных предприятий с зарубежными производителями на условиях максимальной локализации производства на мощностях отечественных предприятий	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг Россиис участием некоммерческого партнерства "Объединение Вагоностроителей",некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожного подвижного состава"	2023 год
35.	Обеспечение актуализации федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования в соответствии с профессиональными стандартами для работников отрасли	приказ федерального органа исполнительной власти	Минобрнауки России	2018 год
VI. Общие мероприятия				

36.	Актуализация Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года с учетом принятия отраслевых стратегических документов, непосредственно влияющих на нее, в том числе Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, целевой модели рынка железнодорожных грузовых перевозок, долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	распоряжение Правительства Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России, Минэкономразвития России	при необходимости
37.	Подготовка доклада о реализации мероприятий Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года в сфере повышения конкурентоспособности продукции транспортного машиностроения на внутреннем и внешнем рынках	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России	ежегодно