

## ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 3 «Анализ работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса», выполняемой Ассоциацией Национальных Экспедиторов РК (АНЭК)

г. Нур-Султан

25 августа 2020 г.

### Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. Мукушев К.К., заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»
3. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
4. Култай М.Б., исполнительный директор СТК «KAZLOGISTICS»
5. Стацурина Ю.А., исполнительный директор СТК «KAZLOGISTICS»
6. Адамбаева С.М., генеральный директор КазАПО
7. Бекмагамбетов М.М., заместитель председателя правления АО «Qazindustry»
8. Жуматаев А., АО «Qazindustry»
9. Кульшов С.М., АО «Qazindustry»
10. Байпакабаев Ж.Ж., ООО «Казпрофтранс», АО «Кедентранссервис»
11. Жумабаев К., АО «КТЖ-Грузовые перевозки»
12. Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК
13. Сербаяева Н.Я., уч. секретарь отдела науки и межд. сотрудничества НИИ ТК
14. Изтлеуова М.С., зав. кафедрой логистики КазАТК
15. Василевская Е.В., руководитель проектов АНЭК
16. Молдабекова А., Институт экономики МОН РК

### Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 3 «Анализ работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса», выполняемой Ассоциацией Национальных Экспедиторов РК, за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

### Выступили:

**Жуматаев А.** Основное содержание промежуточного отчета представлено в презентации из 10 слайдов с дополнениями и ответами на вопросы.

**Адамбаева С.М.** Необходимо проанализировать, какие собственники вагонов, в каком процентом соотношении по государствам заходят на станции Достык и Алтынколь. Поскольку проблемы там создают не столько казахстанские собственники, а российский и прибалтийский парк вагонов. Важен анализ по количеству такого же парка, соотношения, до того как мы вступили в ЕАЭС. Ранее, когда были сроки нахождения не более 30 дней в Казахстане, таких проблем не было. Скорее всего, проблемы начались, когда мы вступили в ЕАЭС. Возможно, будет правильным, установить определенные сроки для вагонов, которые заходят на ст. Достык и Алтынколь. Для того, чтобы собственник или экспедитор вынуждены были планировать своевременную отправку вагонов с этих станций.

Хотелось бы увидеть анализ по решению проблем в период конвенционных запретов, которые объявляет АО «НК «Қазақстан темір жолы» на ст. Достык и Алтынколь. Какие порожние вагоны приходят, не приходят, насколько конвенционные запреты решают временные проблемы. Когда будут эти цифры, тогда понятно, какие давать предложения.

**Лавриненко Ю.И.** Мы ожидаем получить исследовательскую работу с анализом работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов

вагонов с выработкой соответствующих рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса. В этом отношении не понятна информация разработчиков о новой задаче по единому оператору. Это изначально подразумевалось, что в работе данный вопрос будет рассмотрен. Он стоит на повестке дня, вызывает серьезные вопросы. На них нужно отвечать.

О том, что прогнозом не было предусмотрено увеличение, влияние пандемии и т.д. Много уже было, возможно, при других обстоятельствах. Когда наращивали мощности перехода Достык – Алашанькоу, то поток шел в основном с нашей стороны в КНР. И мы дошли до уровня 10 млн. т груза в КНР, и только около 1 млн. т получали из КНР. Этот дисбаланс создавал определенные сложности. Когда мы разрабатывали стратегию развития до 2015 года, запрашивали через посольство, правительство прогноз на ближайшее время, потому что в некоторых исследованиях были ожидания до 50 млн. т в сторону РК и т.д. Ничего в этом плане мы не получили. Через год поток из КНР начал наращиваться и за короткое время мы дошли чуть ли не до паритета. Из КНР повезли оборудование, технику и пр. Там создавались совместные предприятия с трансконтинентальными корпорациями, производилось очень много дешевого оборудования по аналогам европейского. Мы не были готовы к этому, тогда пришлось принимать экстраординарные меры по развитию станций, строительству дополнительных путей, реализации недостроенных проектных мощностей. Разработчикам было интересно и полезно ознакомиться с этими материалами.

К непредсказуемости отношений на этом переходе с КНР. Из-за ситуации на рынке Магнитогорск начал отказываться от наших окатышей ССГОП. В короткое время нам пришлось решать вопрос о перевозке 3 млн. т окатышей в КНР. Тогда КНР был заинтересован, большие объемы перевозились с перестановкой вагонов. Сегодня, это тоже актуально. Это одна из мощностей, которая есть в РК, пункт по перестановке вагонов, который не используется, а мог бы значительно содействовать объему перевозок. Исследовательская работа в рамках 1 этапа в промежуточном отчете требует значительной доработки. Уточнить статус «Алматинского отделения дорог» (4 с.) как структурного подразделения ж.-д. Дополнить информацию и пояснить сведения о продолжительном периоде от соглашения (1954), запуска поездов на участке Актогай – Дружба (1959) до стыковки (1990 г.) железнодорожных магистралей СССР и КНР на пограничном переходе Дружба – Алашанькоу.

В описании технических возможностей надо привести стандартные схемы и по Достыку, и по Алтынколю, обозначить по шире – и количество маневровой работы, как вывозятся готовые поезда на Достык с Актогая, сколько и кем. Какими силами вывозятся грузы на КНР, привести подробное описание. Нужны общие характеристики подходов, которые есть по участку мощности, пропускные способности, мощности и возможности участков Достык – Актогай и Хоргос – Жетыген. Они должны присутствовать в работе, т.к. их пропускная способность, их мощности во много определяют обстановку на станциях и возможности работы.

По статистике необходимо показать оценку динамики. Отсутствует международный опыт. По опросу нет информации – с кем проводили опрос, в каком объеме, охват. Сформулированный перечень вопросов должен быть определен перечнем вопросов (отсутствует), на которые вы планируете ответить в исследовании с учетом технического задания.

Факторный анализ вы слишком упростили. Требуется охватить следующие важные элементы: планирование, мультипликативный эффект, контейнеризация, использование мощности по перестановкам, наши мощности на станциях по технической переработке по перегрузу, пропускная способность участков, подходы, необходимость специализации. Факторы более четко обозначить. Выводы по факторному анализу могут отвечать на вопросы, которые вы сформулируете для поиска ответов всего исследования.

Упомянута Дорожная карта по улучшению взаимоотношений на погранпереходах, есть операционный план. Там обозначено исследование, которое вы проводите. Надо подумать, как нам представить и подавать результаты исследования, чтобы использовать его в

обосновании необходимости разработки комплексного плана развития транспортного комплекса, в т.ч. и ж.-д. транспорта. И необходимость проведения контейнеризации, потому что, при анализе передачи на Достык – Алашанькоу, то из 14 передаточных поездов, 12 поезда с контейнерами. Китай определенно настаивает на контейнеризации и переходе на биг-беги. Это вопросы современных тенденций, которые складываются объективно и с возникновением пандемии.

С момента пуска мощностей перестановки присутствует сдерживание использования этих мощностей. Анализом, почему это происходит, никто не занимался. Обозначить необходимость использования мощностей и важность этого вопроса в исследовании необходимо. Если это не используется, то мощности построены значительные. В какую сторону по этому вопросу надо двигаться. Это напрямую связано с расчетом пропускной способности станций, предусмотренной проектом.

Брошенные поезда и связанные с этим проблемы – это один из современных вызовов организации работы. Требуется системного подхода. На Целинной ж.-д. был Голубченко А.С., руководитель движения. Когда в сложные зимы доходили до 200 брошенных поездов, по некоторым переходам двигались по коридорам, и промежуточные станции были забиты. Он выработал целую систему оценки ситуации и работы с брошенными поездами. Надо обратиться к старым движением, и вытащить этот подход, методику. Работа с брошенными поездами в эксплуатационном плане как движением, - это один момент, а второй – возникают сложности со сроками доставки, клиентами, ответственностью и т.д. Это тоже требует в исследовании принципиальной оценки по ситуации.

**Байнакбаев Ж.Ж.** Проект промежуточного отчета не соответствует рекомендациям КФ «KAZLOGISTICS» и не отвечает требованиям технического задания. Во всех основных разделах отчета отсутствует глубокий анализ проблем, приведена поверхностная информация, не указаны источники данных, нет конкретных выводов по материалам разделов.

По всем ключевым критерии оценки содержания отчета: соответствует плану работ - недостаточно; преобладает текст авторов – нет возможности проверить; опрос заинтересованных участников – возможно, однако при анонимности отчет теряет смысл объективности и обоснованности; международные лучшие практики – отсутствует или в разработке; содержание решает задачи работы – нет никаких выводов; таблицы составлены авторами – возможно, однако не указаны источники данных и оформление оставляет желать лучшего; схемы составлены авторами - не уверен; правильность, аккуратность оформления - нет; использование в итоговых выводах выводов разделов - нет; достижение исследовательской работы - нет; наличие рекомендаций для госорганов - нет, наличие рекомендаций для бизнеса - нет.

Исполнитель проекта не приводит полной информации по перегрузочным местам на станциях, в частности про АО «Кедентранссервис», осуществляющий деятельность на станции Достык на перегрузочных местах. Указана лишь штатная численность. В главе 4 исполнитель проекта правильно допускает сомнения по поводу предложений по определению АО «Казтеміртранс» – Единым оператором на перегрузочных станциях, которые не понятны операторам и экспедиторам. При этом исполнителю проекта следует учесть следующее: АО «Казтеміртранс» никак не может претендовать на роль Единого оператора на перегрузочных станциях в связи с отсутствием опыта ведения перегрузочной деятельности. На роль Единого оператора наиболее подходит АО «Кедентранссервис», которое успешно ведет перегрузочную деятельность на станциях Достык и Алтынколь на протяжении долгих лет и является 100% дочерней компанией АО «НК «Қазақстан темір жолы».

**Лавриненко Ю.И.** Важный вопрос, единый оператор по частным вагонам, единый оператор по перегрузу. Мы ожидаем исследование, привязанное к технологическим возможностям. Это может быть один из моментов обоснования, с учетом усложнившейся работы и появления множества операторов, провозные способности станций недостаточны по таким-то причинам. Поэтому до принятия решения по развитию и решения проблем есть необходимость введения единого оператора и какие-то основные принципы изложить. Мы это можем воспринимать как временную меру. Объективно операторы частных вагонов закононо

работают, распоряжаются. Другой вопрос, что в соответствии с конвенцией ОСЖД и договором с КНР, ҚТЖ является единственным представителем по международным и транзитным перевозкам. Новая конвенция, которую готовят на утверждение министров, предусматривает множественность перевозчиков и передачу ответственности. Такая практика в других странах существует, в т.ч. РЖД с европейскими дорогами. С КНР есть свои особенности, особенную нормативную базу. Все это нужно расписать в исследовании. Это или временная мера, или с учетом объективных обстоятельств может быть в долговременном плане с соблюдением определенных принципов. Одно дело, технологические факторы, условия, другое – нормативные и законодательные. В исследовательской работе это нужно обозначить и разложить, как один из важных результатов, который мы ожидаем.

Первое – это достаточность развития инфраструктуры, под усложнившуюся задачу, связанную с появлением частных операторов вагонов и частных операторов по перегрузу.

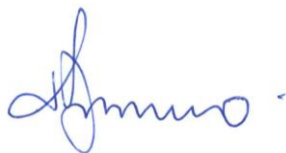
И второе, как нам решать сложные технологические проблемы с учетом единого оператора, или после ускоренного развития переходить на другую технологию работы с обоснованием. Это очень важно для исследования.

**Исабеков М.У.** На с. 4 сократить наименование подраздела, в основе которого взят текст из технического задания. На с. 5 и 6 нет необходимости перечислять нумерацию путей из рядов 13-ти и 12 чисел. Показать общие схемы станций, а не отсылать к подробным схемам в приложение. Текст на с. 6 привести в соответствие с требованиями к оформлению. Исправить наименование главы 2. На с. 8-14 вернуть таблицы и описать их с выводами. С 15 с. «Анализ ...» без вводного текста подряд идут 4 слайда без вводного текста. Данные за 2017 и 2018 годы отсутствуют в таблицах, но используются в тексте. Источники слайдов не указаны. Текст на полстраницы, в котором нет анализа. Отсутствует международный опыт, который должен быть оформлен в рамках 1-го этапа. Отсутствует описание подготовки и проведения опроса – анкеты, опросные листы, количество респондентов, как они распределены. Исключить словосочетания и текст, содержащие многозначность и неопределенность на с. 4, 20 и др. В главе 5, состоящей из 2 предложений, причинами названы фактические явления и события.

#### **Решили:**

1. Разработчикам исследовательской работы до 15 сентября т.г. учесть предложения и устранить замечания (приложение) по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточного отчета.
2. Разработчикам до 15 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания первого этапа.
3. Разработчикам исследовательской работы предоставить программу, информацию о формате, месте проведения и списке участников круглого стола 7 октября т.г. к 25.09.20.
4. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)»

**Председатель:**



**Ю.И. Лавриненко**

**Секретарь:**



**М. Исабеков**

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке  
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» [http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain\\_cluster/](http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/)*

## Чек-лист устранения замечаний промежуточного отчета АНЭК (1) от 25.08.20

№	Замечание	<input checked="" type="checkbox"/>
1.	Необходимо проанализировать, какие собственники вагонов, в каком процентом соотношении по государствам заходят на станции Достык и Алтынколь. Поскольку проблемы там создают не столько казахстанские собственники, а российский и прибалтийский парк вагонов. Важен анализ по количеству такого же парка, соотношения, до того как мы вступили в ЕАЭС.	<input type="checkbox"/>
2.	Возможно, будет правильным, установить определенные сроки для вагонов, которые заходят на ст. Достык и Алтынколь.	<input type="checkbox"/>
3.	Провести анализ по решению проблем в период конвенционных запретов, которые объявляет АО «НК «Қазақстан темір жолы» на ст. Достык и Алтынколь. Какие порожние вагоны приходят, не приходят, насколько конвенционные запреты решают временные проблемы.	<input type="checkbox"/>
4.	Мы ожидаем получить исследовательскую работу с анализом работы станций Достык и Алтынколь в условиях множественности собственников и операторов вагонов с выработкой соответствующих рекомендаций по совершенствованию процесса работы данных станций с участниками перевозочного процесса. В этом отношении не понятна информация разработчиков о новой задаче по единому оператору. Это изначально подразумевалось, что в работе данный вопрос будет рассмотрен. Он стоит на повестке дня, вызывает серьезные вопросы. На них нужно отвечать.	<input type="checkbox"/>
5.	Когда наращивали мощности перехода Достык – Алашанькоу, то поток шел в основном с нашей стороны в КНР. И мы дошли до уровня 10 млн. т груза в КНР, и только около 1 млн. т получали из КНР. Этот дисбаланс создавал определенные сложности. Когда мы разрабатывали стратегию развития до 2015 года, запрашивали через посольство, правительство прогноз на ближайшее время, потому что в некоторых исследованиях были ожидания до 50 млн. т в сторону РК и т.д. Ничего в этом плане мы не получили. Через год поток из КНР начал наращиваться и за короткое время мы дошли чуть ли не до паритета. Из КНР повезли оборудование, технику и пр. Там создавались совместные предприятия с трансконтинентальными корпорациями, производилось очень много дешевого оборудования по аналогам европейского. Мы не были готовы к этому, тогда пришлось принимать экстраординарные меры по развитию станций, строительству дополнительных путей, реализации недостроенных проектных мощностей. Разработчикам учесть в работе эти материалы.	<input type="checkbox"/>
6.	К непредсказуемости отношений на этом переходе с КНР. Из-за ситуации на рынке Магнитогорск начал отказываться от наших окатышей ССГОП в пользу китайских. В короткое время нам пришлось решать вопрос о перевозке 3 млн. т окатышей в КНР. Тогда КНР был заинтересован, большие объемы перевозились с перестановкой вагонов. Сегодня, это тоже актуально. Это одна из мощностей, которая есть в РК, пункт по перестановке вагонов, который не используется, а мог бы значительно содействовать объему перевозок.	<input type="checkbox"/>
7.	Исследовательская работа в рамках 1 этапа в промежуточном отчете требует значительной доработки.	<input type="checkbox"/>
8.	Уточнить статус «Алматинского отделения дорог» (4 с.) как структурного подразделения ж.-д.	<input type="checkbox"/>
9.	Дополнить информацию и пояснить сведения о продолжительном периоде от соглашения (1954), запуска поездов на участке Актогай – Дружба (1959) до стыковки (1990 г.) железнодорожных магистралей СССР и КНР на пограничном переходе Дружба – Алашанькоу.	<input type="checkbox"/>
10.	В описании технических возможностей надо привести стандартные схемы и по Достыку, и по Алтынколю, обозначить по шире – и количество маневровой работы, как вывозятся готовые поезда на Достык с Актогая, сколько и кем. Какими силами вывозятся грузы на КНР, привести подробное описание.	<input type="checkbox"/>
11.	Нужны общие характеристики подходов, которые есть по участку мощности, пропускные способности, мощности и возможности участков Достык – Актогай и Хоргос – Жетыген. Они должны присутствовать в работе, т.к. их пропускная способность, их мощности во много определяют обстановку на станциях и возможности работы.	<input type="checkbox"/>
12.	По статистике необходимо показать оценку динамики.	<input type="checkbox"/>
13.	Отсутствует международный опыт.	<input type="checkbox"/>
14.	По опросу нет информации – с кем проводили опрос, в каком объеме, охват. Сформулированный перечень вопросов должен быть определен перечнем вопросов (отсутствует), на которые вы планируете ответить в исследовании с учетом технического задания.	<input type="checkbox"/>
15.	Факторный анализ упрощен. Требуется охватить следующие важные элементы: планирование, мультипликативный эффект, контейнеризация, использование мощности по перестановкам, наши мощности на станциях по технической переработке по перегрузу, пропускная способность участков, подходы, необходимость специализации. Факторы более четко обозначить. Выводы по факторному анализу могут отвечать на вопросы, которые вы сформулируете для поиска ответов всего исследования.	<input type="checkbox"/>
16.	Упомянута Дорожная карта по улучшению взаимоотношений на погранпереходах, есть операционный план. Там обозначено исследование, которое вы проводите. Надо подумать, как нам представить и подавать результаты исследования, чтобы использовать его в обосновании необходимости разработки комплексного плана развития транспортного комплекса, в т.ч. и ж.-д. транспорта. И необходимость проведения контейнеризации, потому что, при анализе передачи на Достык – Алашанькоу, то из 14 передаточных поездов, 12 поезда с контейнерами. Китай определенно настаивает на контейнеризации и переходе на биг-беги. Это вопросы современных тенденций, которые складываются объективно и с возникновением пандемии.	<input type="checkbox"/>
17.	С момента пуска мощностей перестановки присутствует сдерживание использования этих мощностей. Анализом, почему это происходит, никто не занимался. Обозначить необходимость использования мощностей и важность этого вопроса в исследовании необходимо. Если это не используется, то мощности построены значительные. В какую сторону по этому вопросу надо двигаться. Это напрямую связано с расчетом пропускной способности станций, предусмотренной проектом.	<input type="checkbox"/>
18.	Брошенные поезда и связанные с этим проблемы – это один из современных вызовов организации работы. Требует системного подхода. На Целинной ж.-д. был Голубченко А.С., руководитель движения. Когда в сложные зимы	<input type="checkbox"/>

	доходили до 200 брошенных поездов, по некоторым переходам двигались по коридорам, и промежуточные станции были забыты. Он выработал целую систему оценки ситуации и работы с брошенными поездами. Надо обратиться к старым движениям, и выгащить этот подход, методику. Работа с брошенными поездами в эксплуатационном плане как движениям, - это один момент, а второй – возникают сложности со сроками доставки, клиентами, ответственностью и т.д. Это тоже требует в исследовании принципиальной оценки по ситуации.	
19.	Проект промежуточного отчета не соответствует рекомендациям КФ «KAZLOGISTICS» и не отвечает требованиям технического задания.	<input type="checkbox"/>
20.	Во всех основных разделах отчета отсутствует глубокий анализ проблем, приведена поверхностная информация, не указаны источники данных, нет конкретных выводов по материалам разделов.	<input type="checkbox"/>
21.	По критериям оценки содержания отчета: соответствует плану работ - недостаточно; преобладает текст авторов – нет возможности проверить; опрос заинтересованных участников – возможно, однако при анонимности отчет теряет смысл объективности и обоснованности; международные лучшие практики – отсутствует или в разработке; содержание решает задачи работы – нет никаких выводов; таблицы составлены авторами – возможно, однако не указаны источники данных и оформление оставляет желать лучшего; схемы составлены авторами - не уверен; правильность, аккуратность оформления - нет; использование в итоговых выводах выводов разделов - нет; достижение исследовательской работы - нет; наличие рекомендаций для госорганов - нет, наличие рекомендаций для бизнеса - нет.	<input type="checkbox"/>
22.	Исполнитель проекта не приводит полной информации по перегрузочным местам на станциях, в частности про АО «Кедентранссервис», осуществляющий деятельность на станции Достык на перегрузочных местах. Указана лишь штатная численность.	<input type="checkbox"/>
23.	В главе 4 исполнитель проекта правильно допускает сомнения по поводу предложений по определению АО «Казтеміртранс» – Единым оператором на перегрузочных станциях, которые не понятны операторам и экспедиторам. При этом исполнителю проекта следует учесть следующее: АО «Казтеміртранс» никак не может претендовать на роль Единого оператора на перегрузочных станциях в связи с отсутствием опыта ведения перегрузочной деятельности. На роль Единого оператора наиболее подходит АО «Кедентранссервис», которое успешно ведет перегрузочную деятельность на станциях Достык и Алтынколь на протяжении долгих лет и является 100% дочерней компанией АО «НК «Қазақстан темір жолы».	<input type="checkbox"/>
24.	Важный вопрос, единый оператор по частным вагонам, единый оператор по перегрузу. Мы ожидаем исследование, привязанное к технологическим возможностям.	<input type="checkbox"/>
25.	Это может быть один из моментов обоснования, с учетом усложнившейся работы и появления множества операторов, провозные способности станций недостаточны по таким-то причинам. Поэтому до принятия решения по развитию и решения проблем есть необходимость введения единого оператора и какие-то основные принципы изложить. Мы это можем воспринимать как временную меру. Объективно операторы частных вагонов законно работают, распоряжаются.	<input type="checkbox"/>
26.	Другой вопрос, что в соответствии с конвенцией ОСЖД и договором с КНР, ҚТЖ является единственным представителем по международным и транзитным перевозкам. Новая конвенция, которую готовят на утверждение министров, предусматривает множественность перевозчиков и передачу ответственности. Такая практика в других странах существует, в т.ч. РЖД с европейскими дорогами. С КНР есть свои особенности, особенную нормативную базу. Все это нужно расписать в исследовании.	<input type="checkbox"/>
27.	Это или временная мера, или с учетом объективных обстоятельств может быть в долговременном плане с соблюдением определенных принципов. Одно дело, технологические факторы, условия, другое – нормативные и законодательные. В исследовательской работе это нужно обозначить и разложить, как один из важных результатов, который мы ожидаем.	<input type="checkbox"/>
28.	Первое – это достаточность развития инфраструктуры, под усложнившуюся задачу, связанную с появлением частных операторов вагонов и частных операторов по перегрузу.	<input type="checkbox"/>
29.	И второе, как нам решать сложные технологические проблемы с учетом единого оператора, или после ускоренного развития переходить на другую технологию работы с обоснованием. Это очень важно для исследования.	<input type="checkbox"/>
30.	На с. 4 сократить наименование подраздела, в основе которого взят текст из технического задания.	<input type="checkbox"/>
31.	На с. 5 и 6 нет необходимости перечислять нумерацию путей из рядов 13-ти и 12 чисел.	<input type="checkbox"/>
32.	Показать общие схемы станций, а не отсылать к подробным схемам в приложение.	<input type="checkbox"/>
33.	Текст на с. 6 привести в соответствие с требованиями к оформлению.	<input type="checkbox"/>
34.	Исправить наименование главы 2.	<input type="checkbox"/>
35.	На с. 8-14 вернуть таблицы и описать их с выводами.	<input type="checkbox"/>
36.	С 15 с. «Анализ ...» без вводного текста подряд идут 4 слайда без вводного текста.	<input type="checkbox"/>
37.	Данные за 2017 и 2018 годы отсутствуют в таблицах, но используются в тексте.	<input type="checkbox"/>
38.	Источники слайдов не указаны. Текст на полстраницы, в котором нет анализа.	<input type="checkbox"/>
39.	Отсутствует международный опыт, который должен быть оформлен в рамках 1-го этапа.	<input type="checkbox"/>
40.	Отсутствует описание подготовки и проведения опроса – анкеты, опросные листы, количество респондентов, как они распределены.	<input type="checkbox"/>
41.	Исключить словосочетания и текст, содержащие многозначность и неопределенность на с. 4, 20 и др.	<input type="checkbox"/>
42.	В главе 5, состоящей из 2 предложений, причинами названы фактические явления и события.	<input type="checkbox"/>