

**САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО**
**«Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного
подвижного состава»**

Место нахождения: 105082, г.Москва, Спартаковская пл., д.16/15, стр.6; тел./факс (495) 788-60-40
ОГРН 1097799011892; ИНН 7701054261; ОКПО 62184157; ОКВЭД 91.12

2016 г. № 466
на № _____ от _____

И.о. руководителя Федерального
агентства железнодорожного
транспорта
Чепцу В.Ю.

*Предложения Партнерства по
критериям отнесения грузовых
вагонов к категории инновационных*

Уважаемый Владимир Юрьевич!

Инновации, востребованные владельцем инфраструктуры (ОАО «РЖД») и операторами, характерны для всех родов подвижного состава и относятся в основном к ходовой части, тормозному оборудованию, автосцепному и ударно-тяговому механизму.

Инновации, востребованные грузовладельцами (грузоотправителями) и операторами, индивидуальны для каждого рода подвижного состава (учитывая специфику перевозимого груза) и относятся в основном к кузовной части вагона. В то же время есть инновации, востребованные всеми грузоотправителями, и характерны для всех родов подвижного состава, например, увеличение грузоподъемности вагона и увеличение объема кузовной части (котла) вагона.

Соответственно, критерии инновационности необходимо разделить на базовые - востребованные инфраструктурой и операторами, и дополнительные - индивидуализированные по родам подвижного состава, востребованные грузовладельцами (грузоотправителями) и операторами.

По мнению СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (далее – Партнерство), к принципам формирования базовых критериев инновационности грузовых вагонов (единых для всех родов подвижного состава) относятся:

1. Повышенные показатели безопасной и безотказной эксплуатации грузового подвижного состава.
2. Снижение разрушающего влияния на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок (износ или повреждение железнодорожного пути).
3. Увеличение грузоподъемности и объема кузовной части (котла) вагона.

4. Увеличение назначенного изготовителями срока службы, межремонтных периодов и пробегов, а также увеличение объемов и срока действия гарантийных обязательств, устанавливаемых изготовителями и вагоноремонтными предприятиями.

5. Снижение затрат на содержание вагона в технически исправном состоянии при осуществлении технического обслуживания, текущих и плановых видов ремонтов. Например, снижение времени, необходимого на техническое обслуживание на ПТО, в том числе через внедрение неконтролируемых в межремонтный период узлов, использование легко выявляемых контрольных меток / признаков, определяющих состояние узла;

6. Увеличение допустимой эксплуатационной скорости.

Таким образом, к базовым критериям инновационности основных родов грузовых вагонов Партнерство предлагает относить:

1. Периодичность проведения деповского ремонта по критерию фактически выполненного объема работ (пробегу):

- от постройки и капитального ремонта до первого деповского ремонта - не менее 500 тыс. км или не менее 5 лет;

- между деповскими ремонтами - не менее 300 тыс. км или не менее 3 лет.

2. Назначенный изготовителем срок службы:

- для полувагонов – не менее 32 лет;

- для всех родов грузовых вагонов за исключением полувагонов – не менее 35 лет.

3. Применение в комплектации вагона колес с твердостью обода не менее 320 НВ на глубине не менее 30 мм от поверхности катания.

4. Климатическое исполнение УХЛ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категории 1) по ГОСТ 15150-69.

К дополнительным критериям инновационности грузовых вагонов индивидуализированным для каждого рода подвижного состава предлагаем относить:

1. Для полувагонов:

1.1. Ходовые части, обеспечивающие как в новом состоянии, так и с допустимыми в эксплуатации износами:

- восприятие осевой нагрузки от 25 тс и выше;

- допускаемую скорость движения не менее 90 км/ч для груженых и порожних вагонов на прямых участках пути и кривых большого и среднего радиуса (650м и более) с рельсами Р65 по условиям воздействия на путь и устойчивости вагона от схода с рельсов.

1.2. Кузов полувагона, имеющий для универсального полувагона коэффициент тары не более 0,36.

1.3. Расчетный статический прогиб рессорного подвешивания тележки под максимальной массой брутто вагона (эквивалентный подвешиванию с линейной зависимостью силы от деформации (без учета сил трения)) не менее 57 мм.

2. Для крытых универсальных вагонов, в том числе предназначенных для перевозки автомобилей:

2.1. Объем кузова крытого универсального вагона, в том числе предназначенного для перевозки готовых автомобилей и других видов грузов, - не менее 160 м³.

2.2. Осевая нагрузка крытого универсального вагона, в том числе предназначенного для перевозки готовых автомобилей и других видов грузов, - не менее 23,5 тс.

3. Для вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов:

3.1. Объем котла вагона-цистерны, предназначенного для перевозки нефти и нефтепродуктов, имеющих плотность от 720 кг/м³ до 960 кг/м³, - не менее 86,0 м³:

3.2. Грузоподъемность вагона-цистерны, предназначенного для перевозки нефти и нефтепродуктов, имеющих плотность от 720 кг/м³ до 960 кг/м³, - не менее 69 тс.

4. Для вагонов-цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов:

4.1. Перевозка заохлажденного сжиженного углеводородного газа при давлении насыщенных паров, не превышающем 0,5 МПа.

4.2. Грузоподъемность вагона-цистерны - не менее 52 тн и/или объем кузова вагона-цистерны - не менее 84 м³.

4.3. Вес тары вагона-цистерны - менее 29 тн.

5. Платформы универсальные

5.1. Грузоподъемность платформы для перевозки контейнеров, танк-контейнеров, колёсных и гусеничных машин, штучных, лесных, насыпных и других грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков, - не менее 72 тн.

6. Платформы скоростные, в том числе предназначенные для перевозки изотермических контейнеров:

6.1. Конструкционная скорость движения платформы - не менее 140 км/час, с возможностью следования в составах пассажирских и почтово-багажных поездов.

7. Хопперы:

7.1. Технический коэффициент тары - не более 0,3.

8. Специализированные вагоны – цистерны для перевозки химических и специальных грузов (кислот):

8.1. Грузоподъемность вагона-цистерны - не менее 68 тн.

Прошу Вас, уважаемый Владимир Юрьевич, учесть предложения Партнерства при формировании позиции Росжелдора и рабочей группы по подготовке предложений по критериям отнесения железнодорожного подвижного состава к категории инновационных.

Также обращаю Ваше внимание на то, что вносимые инновационные изменения должны быть скоординированы с изменениями, вносимыми в погрузо-разгрузочную инфраструктуру, например:

- для выгрузки полувагонов повышенной грузоподъемности с увеличенными конструкционными размерами кузова (высота борта, ширина кузова) в пунктах массовой выгрузки может потребоваться реконструкция вагоноопрокидывателей;

- для слива/налива вагонов цистерн с увеличенной длиной по осям автосцепки, отличной от стандартной длины (12,02 м), потребуется реконструкция сливо-наливных эстакад.

По мнению участников Партнерства, данные особенности должны быть учтены при выработке критериев отнесения грузовых вагонов к категории инновационных.

С. Убоненко,

Исполнительный директор

Д.О. Королев

Королев