

**СОВЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА**

Выписка
из ПРОТОКОЛА
пятьдесят седьмого заседания Совета
по железнодорожному
транспорту государств-
участников Содружества от 16-17.10.2012.
Приложение N 11

Рассмотрев проекты документов и материалы, Совет принял решения:

По пункту 1 повестки дня

**О выполнении решений пятьдесят шестого заседания Совета и итогах
эксплуатационной работы сети железных дорог за восемь месяцев 2012
года**

25. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2013 года:

25.2. Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении (**Приложение № 11**).

СОГЛАСОВАНО:

Комиссией Совета полномочных
специалистов вагонного хозяйства
железнодорожных администраций
протокол от «4-6» сентября 2012 г. № 54

УТВЕРЖДЕНО:

Советом по железнодорожному
транспорту государств-участников
Содружества
протокол от «16-17» октября 2012 г. № 57

ПОЛОЖЕНИЕ

**о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов,
допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в
международном сообщении**

2012 г.

1. РАЗРАБОТАНО Открытым акционерным обществом «НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ОАО «ВНИИЖТ»)

2. ВВЕДЕНО В ДЕЙСТВИЕ «01» января 2013 г.

3. ВЗАМЕН Положения о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в межгосударственном сообщении утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества протокол от 22-23 ноября 2007 г. № 47

1. Назначение и область применения

1.1 Настоящее Положение устанавливает систему технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов (далее – вагонов) независимо от формы их собственности, приписки государств-участников Содружества, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, допущенных к эксплуатации на путях общего пользования в международном сообщении, и является обязательным для применения работниками всех государств, причастными к эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту вагонов.

1.2 Система технического обслуживания и ремонта вагонов предназначена для обеспечения устойчивой работы вагонного парка, поддержания его технического состояния на заданном уровне, повышения эксплуатационной надежности и распространяется на вагоны, допущенные к эксплуатации в международном сообщении, включая вагоны с продленным сроком службы.

1.3 Продление срока службы осуществляется в соответствии с «Положением о продлении срока службы грузовых вагонов курсирующих в международном сообщении», утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (Протокол 52 заседания Совета по железнодорожному транспорту от 13-14 мая 2010 г. г. Юрмала), с учётом изменений и дополнений, принятых установленным порядком.

2. Виды технического обслуживания и ремонта вагонов, их назначение

2.1 Система технического обслуживания и ремонта вагонов предусматривает следующие виды технического обслуживания и ремонта:

Техническое обслуживание – ТО;

Техническое обслуживание с диагностированием – ТОД;

Текущий отцепочный ремонт (ТР) подразделяющийся на:

- текущий отцепочный ремонт – ТР-1;

- текущий отцепочный ремонт – ТР-2;

Деповской ремонт – ДР;

Капитальный ремонт – КР;

Капитальный ремонт с продлением срока службы – КРП.

2.2 **Техническое обслуживание вагона (ТО)** – комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности вагона в сформированных или транзитных поездах, а также порожнего вагона при подготовке к перевозкам без его отцепки от состава или группы вагонов.

2.3 **Техническое обслуживание с диагностированием (ТОД)** – комплекс операций по инструментальному контролю технического состояния составных частей вагона с использованием диагностических средств, переводом вагонов в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

2.4 **Текущий отцепочный ремонт вагона (ТР)** – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона с заменой или восстановлением отдельных составных частей, отцепкой от состава или группы вагонов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

По состоянию грузового вагона, месту обнаружения его отказа и отцепки, текущий отцепочный ремонт подразделяется:

- **Текущий отцепочный ремонт вагона (ТР-1)** – ремонт порожнего вагона, выполняемый при его подготовке к перевозке с отцепкой от состава или группы вагонов.

- **Текущий отцепочный ремонт вагона (ТР-2)** – ремонт с целью восстановления работоспособности груженого или порожнего вагона, с отцепкой от транзитных и прибывших в разборку поездов или сформированных составов.

2.5 **Деповской ремонт вагона (ДР)** – ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса вагона с заменой или восстановлением составных частей ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния составных частей.

2.6 **Капитальный ремонт вагона (КР)** – ремонт, выполняемый для восстановления исправности полного или близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые.

2.7 **Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП)** - контроль технического состояния всех несущих элементов конструкции вагона с восстановлением их назначенного ресурса, заменой или восстановлением любых его составных частей, включая базовые и назначением нового срока службы.

2.8 Техническое обслуживание с диагностированием (ТОД) – является неплановым техническим обслуживанием, постановка на которое осуществляется по специальному представлению (решению) управляющих органов инфраструктуры/железнодорожной администрации или других, на которые, в соответствии с национальным законодательством, возложены обязанности по контролю за обеспечением безопасности эксплуатации грузового вагонного парка. Необходимость производства ТОД определяется по результатам эксплуатации вагонов или их составных частей при выявлении случаев нарушения технологии изготовления/ремонта, влекущих за собой возникновение внезапных отказов составных частей вагонов, определяющих безопасность их эксплуатации.

2.9 Текущий отцепочный ремонт (ТР-1 и ТР-2) является неплановым видом ремонта, постановка на который осуществляется без предварительного назначения по техническому состоянию вагона. Случай отцепки вагона в ТР-2 подлежит расследованию порядком, установленным железнодорожной администрацией/владельцем инфраструктуры.

2.10 Деповской (ДР) и капитальный (КР) ремонты являются плановыми видами, постановка на которые вагонов осуществляется по установленным нормативам.

2.11 Капитальный ремонт с продлением срока службы (КРП) является неплановым (без предварительного назначения) и осуществляется по техническим условиям, согласованным установленным порядком.

2.12 Неисправными считаются вагоны, которые по своему техническому состоянию не могут быть допущены к эксплуатации на железнодорожные пути общего пользования.

2.13 Неисправность вагона устанавливается работниками инфраструктуры/железнодорожной администрации или другими работниками, на которых в соответствии с национальным законодательством, возложены обязанности по техническому обслуживанию и контролю технического состояния вагонов.

3. Нормативы периодичности проведения плановых видов ремонта

3.1 Нормативы периодичности производства плановых видов ремонта вагонов приведены в таблицах 1-3.

3.2 Нормативы периодичности производства капитальных ремонтов установлены по критерию календарной продолжительности эксплуатации вагона от постройки (капитального ремонта) до момента подачи вагона в первый (последующий) капитальные ремонты и приведены в таблице 1.

3.3 Нормативы периодичности производства деповских ремонтов, устанавливаются, по выбору юридического или физического лица, владеющего вагоном на праве собственности или любом ином правовом основании (далее – владелец), по одному из критериев:

- по комбинированному критерию, одновременно учитывающему фактически выполненный объем работ, выраженный в километрах пробега вагона, и календарную продолжительность, выраженную в годах, использования вагона от постройки (планового ремонта) до момента подачи вагона в первый (последующий) плановые ремонты, при этом вагон выводится в ремонт при достижении одного из двух указанных показателей;

- по единичному критерию календарной продолжительности эксплуатации вагона, выраженной в годах, от постройки (планового ремонта) до момента подачи вагона в первый (последующий) плановые ремонты.

3.4 Комбинированный критерий применяется для четырех и восьмиосных вагонов с восьмизначной нумерацией, используемых для перевозки грузов свойственных их моделям и конструктивным особенностям, зарегистрированных установленным порядком в Автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов ИВЦ ЖА (далее АБД ПВ) и допущенных по решению владельца инфраструктуры/железнодорожной администрации к эксплуатации по системе технического обслуживания и ремонта с учетом фактически выполненного объема работ. Нормативы периодичности приведены в таблице 2. Учет выполненного объема работ выраженного в километрах пробега вагона и учет календарной продолжительности выраженной в годах осуществляется ИВЦ ЖА, методологическое обеспечение ОАО «ВНИИЖТ».

3.5 Для остальных вагонов, не подпадающих под условия п. 3.4, и вагонов на трехосных тележках, применяется единичный критерий календарной продолжительности межремонтного периода. Нормативы периодичности приведены в таблице 3.

3.6 Отсчет межремонтного норматива (комбинированного или единичного) начинается, соответственно, с момента изготовления, производства плановых видов ремонта или ремонта с продлением срока службы, документально оформленного в установленном порядке.

3.7 Использование вагона (порожного/груженого) в рабочем парке с достигнутым межремонтным нормативом (комбинированным или единичным) не допускается. Допускается использовать вагоны с истекшим сроком капитального ремонта для перевозки грузов до истечения межремонтного норматива от последнего деповского ремонта, с последующим обязательным направлением грузового вагона в капитальный ремонт.

3.8 Вагоны зерновозы, используемые для перевозки гранулированных удобрений и перенумерованные в парк минераловозов, подаются в плановые виды

ремонта по нормативам ремонта вагонов минераловозов. Нормативный срок службы для таких вагонов установлен 26 лет.

3.9 Вагоны зерновозы, используемые для перевозки цемента и перенумерованные в парк цементовозов, подаются в плановые виды ремонта по нормативам ремонта вагонов хоппер-цементовозов. Нормативный срок службы для таких вагонов установлен 26 лет.

3.10 При переоборудовании вагона из одного рода (типа) в другой, имеющий пониженные значения межремонтных нормативов и/или назначенного срока службы по сравнению с базовой моделью, вагону устанавливаются пониженные значения межремонтных нормативов и/или назначенного срока службы.

3.11 При внесении заводом изготовителем изменений в Технические условия на вагон, касающихся расширения номенклатуры допущенных к перевозке в нем грузов, имеющих повышенный класс опасности или степень коррозионной активности, значения межремонтных нормативов и/или назначенного срока службы устанавливаются в соответствии с грузом, имеющим повышенный класс опасности или степень коррозионной активности. В случае изменения межремонтных нормативов модели вагона присваивается новая модификация.

3.12 Вагонам после производства КРП, выполненного по утвержденным Техническим условиям, кроме восьмиосных цистерн для бензина и светлых нефтепродуктов, первый и последующие деповские и капитальные ремонты производятся по нормативам, установленным от последнего капитального ремонта.

Восьмиосные цистерны для бензина и светлых нефтепродуктов, подлежат деповскому ремонту после производства КРП, выполненного по утвержденным Техническим условиям, только по критерию календарной продолжительности эксплуатации, с производством капитальных и деповских ремонтов, согласно требованиям таблиц 1 и 3.

3.13 Вагоны с продленным сроком службы после производства деповского ремонта (ДР), выполненного по результатам технического диагностирования, подлежат очередным плановым ремонтам только по критерию календарной продолжительности эксплуатации вагона, в соответствии с требованиями таблицы 3.

3.14 Тележки вагонов колеи 1435мм, находящиеся в эксплуатации на приграничных дорогах и паромных переправах, и используемые для эксплуатации вагонов колеи 1520мм на колее 1435мм, подлежат ремонту в объеме деповского один раз в три года. Тележки, находящиеся в запасе, – по указанию соответствующих органов управления инфраструктуры/железнодорожной администрации или других, на которые, в соответствии с национальным законодательством, возложены обязанности по контролю за обеспечением безопасности эксплуатации грузового вагонного парка.

3.15 Управляющие органы инфраструктуры/железнодорожной администрации или другие, на которые, в соответствии с национальным законодательством, возложены обязанности по обеспечению безопасности эксплуатации грузового вагонного парка вправе устанавливать отличную периодичность плановых видов ремонта вагонов «своей» приписки (включая вагоны резидентов) при условии, что численные значения ее нормативов не превышают приведенных в таблицах 1-3. При нарушении данного условия вагоны подлежат использованию только во внутригосударственном обращении.

3.16 В случае, если в Технических условиях на вагон, согласованных решением Комиссии полномочных представителей вагонного хозяйства железнодорожных администраций стран – участниц Соглашения, указаны межремонтные нормативы и/или назначенный срок службы, не соответствующие численным значениям, приведенным в таблицах 1 - 3, значения межремонтных нормативов и/или назначенного срока службы для данной модели вагона устанавливаются (в том числе в информационных системах ИВЦ ЖА) в соответствии с Техническими условиями на вагон.

Таблица 1

НОРМАТИВЫ ПЕРИОДИЧНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

№ п/п	Род грузового вагона	Назначенный срок службы, лет*	Капитальный ремонт после постройки, лет	Капитальный ремонт после капитального ремонта, лет
1	2	3	4	5
1.	КРЫТЫЕ			
1.1	Универсальные постройки до 1985 г.	32	12	10
1.2	Универсальные постройки с 1985 г.	32	13	12
1.3	Для перевозки зерна	30	15	-
1.4	Для перевозки минеральных удобрений и сырья минеральных удобрений	26	10	8
1.5	Для перевозки апатитового концентрата и апатита	24	10	8
1.6	Для перевозки автомобилей	30	15	-
1.7	Для перевозки скота	30	8	8
1.8	Для перевозки цемента	26	12	9
1.9	Для перевозки гранулированной саж	24	13	-
1.10	Для перевозки гранулированной серы	24	12	-
1.11	Для перевозки муки	30	15	-
1.12	Для перевозки бумаги	32	13	12
1.13	Для перевозки гранулированных полимеров	30	10	10
1.14	Для перевозки технического углерода	22	11	-
1.15	Для перевозки холоднокатаной стали	32	13	12
1.16	Переоборудованные из рефрижераторного подвижного состава	25	16	-
2.	ПЛАТФОРМЫ			
2.1	Универсальные	32	15	12
2.2	Для перевозки большегрузных контейнеров, крупнотоннажных контейнеров и колесной техники	32	17	-
2.3	Для перевозки автомобилей двухъярусные	30	15	-
2.4	Для перевозки рулонной стали, листовой стали, заготовок, колес, колесных пар, труб, рельсов	32	17	-
2.5	Для перевозки леса в хлыстах	32	17	-
2.6	Для перевозки лесоматериалов	32	17	-
2.7	Контейнеровозы, переоборудованные из полувагонов	22	-	-
2.8	Контейнеровозы, переоборудованные из	32	-	-

	крытых вагонов			
3.	ПОЛУВАГОНЫ			
3.1	Постройки до 1985 г.	22	-	8
3.2	Постройки с 1985 г.	22	11	-
3.3	Для перевозки окатышей и агломерата	15	4	4
3.4	Для перевозки битума	30	5	5
3.5	Для перевозки кокса	15	4	4
3.6	Для перевозки сыпучих металлургических грузов	20	5	5
3.7	Для перевозки технологической щепы	22	11	-
3.8	Для перевозки торфа	22	11	-
3.9	Для перевозки глинозема с разгрузочными бункерами	25	10	10
3.10	Думпкары	22	10	7
3.11	Хоппер-дозаторы	25	10	8
4.	ЦИСТЕРНЫ			
4.1	Нефтебензиновые четырехосные постройки до 1985г.	32	-	8
4.2	Нефтебензиновые четырехосные постройки с 1985г.	32	13	12
4.3	Нефтебензиновые восьмиосные	32	11	11
4.4	Для перевозки вязких нефтепродуктов	32	10	10
4.5	Для перевозки кислоты 4-х и 8-ми осные (серной, слабой азотной, соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	18	5	5
4.6	Для перевозки улучшенной серной кислоты	18	6	6
4.7	Для перевозки меланжа	13	4	3
4.8	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодовоощных соков, молока)	30	10	10
4.9	Для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	40	10	10
4.10	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	24	6	6
4.11	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	24	12	-
4.12	Для перевозки ядохимикатов, бензола	24	6	6
4.13	Для перевозки метанола	24	10	8
4.14	Для перевозки цемента	28	10	10
4.15	Для тяжелых порошкообразных грузов	24	6	6
4.16	Для опасных грузов непоименованных в п.п. 4.1- 4.15	-	5	4
5.	РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ			
5.1	5-вагонная секция ЦА-5	25	16	-
5.2	5-вагонная секция БМЗ	25	16	-
5.3	5-вагонная секция ЦБ-5	25	16	-
5.4	Автономный рефрижераторный вагон, включая на трехосных тележках	25	16	-

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5
5.5	АРВ с сопровождением	25	16	-
5.6	Вагон-термос (800) на тележках модели 18-100	25	16	-
5.7	ИВ-термос переоборудованный из грузового вагона РС, включая на трехосных тележках	25	16	-
5.8	С теплоизоляцией переоборудованные из универсальных крытых постройки до 1985 г	32	12	10
5.9	С теплоизоляцией переоборудованные из универсальных крытых постройки с 1985 г	32	13	12
6.	ВАГОНЫ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ			
6.1	Цистерны рельсошлифовальных поездов	-	4	4
6.2	Восстановительных поездов	-	16	16
6.3	Пожарных поездов, передвижных и весовых мастерских, вагоны-раздатчики материально-технического снабжения, весопроверочные, путевых машинных станций, дистанций пути, щебеночных заводов, дистанций энергоснабжения	-	15	15
6.4	Крытые вагоны, оборудованные под жилье, маслоочистительные станции, шефмонтажные летучки	-	15	15
7.	ТРАНСПОРТЁРЫ			
7.1	Транспортер платформенного типа	35	12	12
7.2	Транспортер площадочного типа	35	12	12
7.3	Транспортер сцепного типа	35	12	12
7.4	Транспортер колодецевого типа	35	12	12
7.5	Транспортер сочлененного типа	35	9	9

Примечание: * - приводятся справочно

**НОРМАТИВЫ ПЕРИОДИЧНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ДЕПОВСКОГО
РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО КОМБИНИРОВАННОМУ
КРИТЕРИЮ**

№ п/п	Род грузового вагона	Первый после постройки		После деповского ремонта		После капитального ремонта	
		Тыс.км	В годах	Тыс.км.*	В годах	Тыс.км.	В годах
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	КРЫТЫЕ						
1.1	Универсальные	210	3	110	3	160	3
1.2	Для перевозки зерна	210	3	110	3	160	3
1.3	Для перевозки минеральных удобрений и сырья минеральных удобрений	210	3	110	2	160	2
1.4	Для перевозки апатитового концентрата, апатита	210	3	110	2	160	2
1.5	Для перевозки автомобилей	210	3	110	3	160	3
1.6	Для перевозки скота	210	3	110	2	160	2
1.7	Для перевозки цемента	210	3	110	2	160	2
1.8	Для перевозки гранулированной саж	210	3	110	2	160	2
1.9	Для перевозки гранулированной серы	210	3	110	2	160	2
1.10	Для перевозки муки	210	3	110	3	160	3
1.11	Для перевозки бумаги	210	3	110	3	160	3
1.12	Для перевозки гранулированных полимеров	210	3	110	2	160	2
1.13	Для перевозки технического углерода	210	3	110	2	160	2
1.14	Для перевозки холоднокатаной стали	210	3	110	3	160	3
1.15	Переоборудованные из рефрижераторного подвижного состава на тележках модели 18-100	-	-	110	3	160	3
1.16	Переоборудованные из рефрижераторного подвижного состава на тележках модели КВЗ И2, Дессау	-	-	160	3	160	3
2.	ПЛАТФОРМЫ						
2.1	Универсальные	210	3	110	3	160	3

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8
2.2	Для перевозки большегрузных контейнеров, крупнотоннажных контейнеров и колесной техники	210	3	120	3	210	3
2.3	Платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров на тележках модели 18-9771	450**	4	160	3	210	3
2.4	Для перевозки автомобилей двухъярусные	210	3	110	3	160	3
2.5	Для перевозки рулонной стали, листовой стали, заготовок, колес, колесных пар, труб, рельсов	210	3	110	3	160	3
2.6	Для перевозки леса в хлыстах	210	3	110	3	160	3
2.7	Для перевозки лесоматериалов	210	3	110	3	160	3
2.8	Контейнеровозы, переоборудованные из полувагонов	-	-	110	3	-	-
2.9	Контейнеровозы, переоборудованные из крытых	-	-	110	3	-	-
3.	ПОЛУВАГОНЫ						
3.1	Универсальные, глуходонные, с глухим кузовом постройки с 2004 г на тележках с моделей 18-578; 18-7020; 18-9771	450**	4	160	3	160	3
3.2	Универсальные, глуходонные, с глухим кузовом	210	3	110	2	160	2
3.3	Для перевозки окатышей и агломерата	210	3	110	2	160	2
3.4	Для перевозки битума	210	3	110	2	160	2
3.5	Для перевозки кокса	210	3	110	2	160	2
3.6	Для перевозки сыпучих металлургических грузов	210	3	110	2	160	2
3.7	Для перевозки технологической щепы	210	3	110	3	160	3
3.8	Для перевозки торфа	210	3	110	3	160	3
3.9	Для перевозки глинозема с разгрузочными бункерами	210	3	110	2	160	2
3.10	Думпкары	210	3	110	2	160	2
3.11	Хоппер-дозаторы	210	3	110	3	160	3

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	ЦИСТЕРНЫ						
4.1	Четырехосные нефтебензиновые	210	3	110	3	160	3
4.2	Восьмиосные нефтебензиновые	210	3	110	2	160	2
4.3	Для перевозки вязких нефтепродуктов	210	3	110	3	160	3
4.4	Для перевозки кислоты 4-х и 8-ми осные (серной, слабой азотной, соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	210	2	110	2	160	2
4.5	Для перевозки улучшенной серной кислоты	210	2	110	2	160	2
4.6	Для перевозки меланжа	210	2	110	2	160	2
4.7	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодовоовощных соков, молока)	210	3	110	2	160	2
4.8	Для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	210	2	110	2	160	2
4.9	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	210	2	110	2	160	2
4.10	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	210	3	110	2	160	2
4.11	Для перевозки ядохимикатов, бензола, метанола	210	2	110	2	160	2
4.12	Для перевозки цемента и других тяжелых порошкообразных грузов	210	3	110	2	160	2
4.13	Для опасных грузов непоименованных в п.п. 4.1-4.12	210	2	110	2	160	2
5.	РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ						
5.1	5-вагонная секция ЦА-5	-	-	150	2,5	150	2,5
5.2	5-вагонная секция БМЗ	210	3	150	2,5	150	2,5
5.3	5-вагонная секция ЦБ-5	210	3	150	2,5	150	2,5

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6	7	8
5.4	Автономный рефрижераторный вагон	210	3	150	2,5	150	2.5
5.5	АРВ с сопровождением	210	3	150	2,5	150	2.5
5.6	Вагон-термос (800) на тележках модели 18-100	210	3	110	3	160	3
5.7	ИВ-термос переоборудованный из грузового вагона РС.	-	-	150	2,5	150	2.5
5.8	С теплоизоляцией переоборудованные из универсальных крытых	-	-	110	3	160	3

Примечание:

* Грузовым вагонам на тележках Тип 2 по ГОСТ 9246-2004 отремонтированных по РД 32 ЦВ 052-2009 с установкой износостойких элементов в узлах трения, норматив пробега после производства депоовского ремонта до следующего планового ремонта устанавливается в размере 160,0 тыс. километров или при сохранении предельной календарной продолжительности межремонтного периода, установленного в таблице 2.

Полувагонам, указанным в пункте 3.2, на тележках Тип 2 по ГОСТ 9246-2004 отремонтированных без установки износостойких элементов в узлах трения, единичный критерий календарной продолжительности эксплуатации вагона устанавливается 3 года.

** Применение в подшипниках буксовых узлов всех типов смазки ЛЗ-ЦНИИ(у), Буксол, ЗУМ позволяет устанавливать пробег до первого депоовского ремонта 450 тыс. километров.

Применение кассетных и сдвоенных подшипников обеспечивающих гарантированную наработку на отказ не менее 500 тыс. км пробега позволяет устанавливать аналогичный пробег для грузовых вагонов.

**НОРМАТИВЫ ПЕРИОДИЧНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ДЕПОВСКОГО
РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПО ЕДИНИЧНОМУ КРИТЕРИЮ**

№ п/п	Род вагона	Деповской ремонт по единичному критерию календарной продолжительности эксплуатации вагона, после			
		Постройки	ДР в период до 1-го КР	ДР в период после 1-го КР	КР
1	2	3	4	5	6
1.	КРЫТЫЕ				
1.1	Универсальные постройки до 1985г.				
	- с деревянной и комбинированной обшивкой кузова	-	1	1	2
	- с цельнометаллическим кузовом	-	2	1	2
1.2	Универсальные постройки с 1985г.	3	2	2	2
1.3	Для перевозки зерна	3	2	2	2
1.4	Для перевозки минеральных удобрений и сырья минеральных удобрений	2	1	1	2
1.5	Для перевозки апатитового концентрата, апатита	2	1	1	2
1.6	Для перевозки автомобилей	3	2	2	2
1.7	Для перевозки скота	2	1	1	2
1.8	Для перевозки цемента	3	2	2	2
1.9	Для перевозки гранулированной сажки	3	2	1	2
1.10	Для перевозки гранулированной серы	2	1	1	2
1.11	Для перевозки муки	3	2	1	2
1.12	Для перевозки бумаги	3	2	1	2
1.13	Для перевозки гранулированных полимеров	2	2	1	2
1.14	Для перевозки технического углерода	3	2	1	2
1.15	Для перевозки холоднокатаной стали	3	2	1	2
1.16	Переоборудованные из рефрижераторного подвижного состава на тележках модели 18-100	-	2	2	2
1.17	Переоборудованные из рефрижераторного подвижного состава на тележках модели КВЗ И2, Дессау	-	2	2	2
2.	ПЛАТФОРМЫ				
2.1	Универсальные	3	2	2	2
2.2	Для перевозки большегрузных контейнеров, крупнотоннажных контейнеров и колесной техники	3	2	2	3
2.3	Для перевозки автомобилей двухъярусные	3	2	2	2
2.4	Для перевозки рулонной стали, листовой стали, заготовок, колес, колесных пар, труб, рельсов	3	1	1	2
2.5	Для перевозки леса в хлыстах	3	2	1	2
2.6	Для перевозки лесоматериалов	3	2	1	2
2.7	Контейнеровозы, переоборудованные из полувагонов	-	1	-	-

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4	5	6
2.8	Контейнеровозы, переоборудованные из крытых	-	1	-	-
3.	ПОЛУВАГОНЫ				
3.1	Постройки до 1985 г.	-	1	1	2
3.2	Постройки с 1985 г.	3	1	1	2
3.3	Для перевозки окатышей и агломерата	2	1	1	2
3.4	Для перевозки битума	2	1	1	2
3.5	Для перевозки кокса	2	1	1	2
3.6	Для перевозки сыпучих металлургических грузов	2	1	1	2
3.7	Для перевозки технологической щепы	3	2	1	2
3.8	Для перевозки глинозема с разгрузочными бункерами	2	1	1	2
3.9	Для перевозки торфа	3	2	1	2
3.10	Думпкары	3	2	1	2
3.11	Хоппер-дозаторы	3	2	1	1
4.	ЦИСТЕРНЫ				
4.1	Нефтебензиновые четырехосные постройки до 1985 г.	-	1	1	2
4.2	Нефтебензиновые четырехосные постройки с 1985г.	3	1	1	2
4.3	Нефтебензиновые восьмиосные	2	1	1	2
4.4	Для перевозки вязких нефтепродуктов	2	1	1	2
4.5	Для перевозки кислоты 4-х и 8-ми осные (серной. Слабой азотной. Соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	2	1	1	1
4.6	Для перевозки улучшенной серной кислоты	2	1	1	1
4.7	Для перевозки меланжа	2	1	1	1
4.8	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодовоовощных соков, молока)	3	1	1	2
4.9	Для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	2	1	1	2
4.10	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	2	1	1	1
4.11	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	3	1	1	2
4.12	Для перевозки ядохимикатов, бензола, метанола	2	1	1	1

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4	5	6
4.13	Для перевозки цемента и других тяжелых порошкообразных грузов	3	1	1	2
4.14	Для опасных грузов непоименованных в п.п. 4.1 – 4.13	2	1	1	2
5.	РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ				
5.	5-вагонная секция ЦА-5	-	1,5	1,5	1,5
5.2	5-вагонная секция БМЗ	2	1,5	1,5	1,5
5.3	5-вагонная секция ЦБ-5	2	1,5	1,5	1,5
5.4	Автономный рефрижераторный вагон, включая на трехосных тележках	2	1,5	1,5	1,5
5.5	АРВ с сопровождением	2	1,5	1,5	1,5
5.6	Вагон-термос (800) на тележках модели 18-100	2	2	2	2
5.7	ИВ-термос переоборудованный из грузового вагона РС, включая на трехосных тележках	-	2	2	2
5.8	С теплоизоляцией переоборудованные из универсальных крытых постройки до 1985 г				
	- с деревянной и комбинированной обшивкой кузова	-	1	1	2
	- с цельнометаллическим кузовом	-	2	1	2
5.9	С теплоизоляцией переоборудованные из универсальных крытых постройки с 1985 г	3	2	2	2
6.	ВАГОНЫ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ				
6.1	Цистерны рельсошлифовальных поездов	2	2	2	2
6.2	Восстановительных поездов	4	4	4	4
6.3	Пожарных поездов, передвижных и весовых мастерских, вагоны-раздатчики материально-технического снабжения, весоповерочные, путевых машинных станций, дистанций пути, щебеночных заводов, дистанций энергоснабжения	3	3	3	3
6.4	Крытые вагоны, оборудованные под жилье, маслоочистительные станции, шефмонтажные легучки	3	3	3	3
7.	ТРАНСПОРТЁРЫ				
7.1	Транспортер платформенного типа	3	3	3	3
7.2	Транспортер площадного типа	3	3	3	3
7.3	Транспортер сцепного типа	3	3	3	3
7.4	Транспортер колодезного типа	3	3	3	3
7.5	Транспортер сочлененного типа	3	3	3	3
7.6	Служебные вагоны для сопровождения большегрузных транспортёров	3	3	3	3