

Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог

Приказ · № 457 · от 23.10.2017 · Министерство транспорта · Действует без изменений

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

Москва

23 октября 2017 г. № 457

Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог

Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2017 г.

Регистрационный № 48958

В целях реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2017 г. № 1756-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, № 34, ст. 5323), приказываю:

Утвердить прилагаемую Методику оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.

Министр М.Ю.Соколов

УТВЕРЖДЕНА

приказом Минтранса России

от 23 октября 2017 г. № 457

Методика оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог

I. Общие положения

1. Методика оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог (далее - Методика) разработана в целях реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2017 г. № 1756-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, № 34, ст. 5323), в части развития тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами железнодорожного подвижного состава и грузоотправителями инновационных грузовых вагонов с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее - владелец инфраструктуры), при их эксплуатации (далее - грузовые вагоны с улучшенными техническими характеристиками).

2. Настоящая Методика определяет порядок расчета экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.

3. Настоящая Методика предназначена для использования федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики в сфере

железнодорожного транспорта, субъектами естественных монополий в сфере грузовых железнодорожных перевозок, выполняющими работы (оказывающими услуги), включенные в перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее - субъект регулирования), тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, организациями, осуществляющими деятельность в сфере грузовых железнодорожных перевозок, организациями - изготовителями вагонов, а также испытательными лабораториями (центрами).

4. Расчет экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками проводится организацией - изготовителем вагона, зарегистрированной в соответствии с законодательством Российской Федерации, владеющей конструкторской документацией на грузовой вагон с улучшенными техническими характеристиками на праве собственности или ином законном основании.

5. При проведении расчета выбирается грузовой вагон для сравнения из эксплуатируемого парка (далее - вагон-аналог) на основе анализа технических характеристик и данных об эксплуатационном парке вагонов, тип и назначение которых соответствуют оцениваемой модели грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками. Критериями выбора вагона-аналога являются: род вагона соответствует роду вагона оцениваемой модели;

модель вагона-аналога, которой производится наибольший грузооборот среди других моделей вагонов того же рода.

6. При расчетах экономического эффекта результатов допускается использование ранее проведенных испытаний вагонов-аналогов той же модели при условии: результаты испытаний получены аналогичным методом, описываемым в настоящей Методике; испытания вагонов-аналогов проведены на том же полигоне, где будет испытываться грузовой вагон с улучшенными техническими характеристиками; результаты испытаний вагонов-аналогов принадлежат организации-изготовителю на праве собственности или ином законном основании.

7. Результаты испытаний давностью более пяти лет не рассматриваются.

8. Испытания проводятся для определения основного удельного сопротивления движению оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога по программе проведения испытаний.

9. Целью испытаний является получение данных для определения изменения затрат владельца инфраструктуры, связанных с расходом топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов.

10. Вагоны-аналоги и оцениваемые вагоны, предназначенные для испытаний, должны быть сформированы в четыре опытных состава. Первый из них формируется полностью из новых вагонов оцениваемой модели (пробег от 0 до 50 тыс. км после ввода в эксплуатацию или планового вида ремонта), второй - из новых вагонов-аналогов либо вагонов-аналогов, прошедших плановый вид ремонта с заменой изнашиваемых деталей ходовых частей на новые (пробег от 0 до 50 тыс. км после ввода в эксплуатацию или планового вида ремонта), третий - из оцениваемых вагонов с естественными износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 250 тыс. км., четвертый - из вагонов-аналогов с износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 100 тыс. км, после постройки или планового ремонта.

11. Каждый состав испытывается в следующих вариантах формирования:

из загруженных одинаковым по номенклатуре грузом не менее 98% полной грузоподъемности вагонов;

из загруженных одинаковым по номенклатуре грузом от 40% до 70% полной грузоподъемности: вагоны-платформы для перевозки контейнеров, крытые вагоны и прочие вагоны, доля грузооборота которых с использованием грузоподъемности менее 90% составляет более 10%, за исключением также вагонов, свободный объем кузова которых регламентирован нормативными правовыми актами и международным обязательствам Российской Федерации, вытекающим из международных

договоров Российской Федерации;
из порожних вагонов.

12. Количество вагонов в каждом поезде должно быть одинаковым, при этом в каждом поезде должно быть не менее 65 условных вагонов.

13. На вагоны, предъявляемые к испытаниям, оформляется акт осмотра технического состояния с результатами технического обследования фактического состояния (масса, базовые размеры кузова и тележек, диаметр колесных пар по кругу катания, прокат и толщина гребня колес, зазоры в узлах сопряжения элементов тележек, расстояние по осям сцепления автосцепок от головок рельсов), составленный представителями владельца вагона и владельца инфраструктуры, с применением средств измерений, соответствующих нормативным правовым актам Российской Федерации.

14. Рычажные передачи автотормозов у вагонов состава должны быть отрегулированы с целью исключения касания колодок колес.

15. Основное удельное сопротивление движению состава поезда определяется динамометрическим методом на основе измерения силы тяги на автосцепке перед первым вагоном состава. Измерения должны быть обеспечены измерительными автосцепками, оборудованными тензорезисторами и блоками регистрации информации, находящимися в вагоне-лаборатории между локомотивом и составом с испытываемыми вагонами. Допускается размещать систему регистрации информации в локомотиве.

16. В процессе опытных поездок непрерывно регистрируется сила тяги на автосцепке, скорость движения и координата железнодорожного пути. Частота регистрации не реже одного раза в секунду. Измерения проводятся во всем интервале допускаемых скоростей движения с шагом не более 20 км/ч.

17. В целях достижения сопоставимых результатов испытаний проведение опытных поездок обеспечивается одной серией локомотивов.

18. Испытания проводятся в соответствии с правилами тяговых расчетов.

19. При испытаниях проводятся не менее двух и не более пяти опытных поездок.

20. При обработке записей, полученных при испытаниях, следует выбирать прямые участки железнодорожного пути протяженностью от 1,5 до 2,0 длины поезда, на которых нет переломов и резких изменений профиля железнодорожного пути. Отрезок железнодорожного пути, лежащий перед поездом, находящимся на выбранном участке, разбивают на интервалы S , протяженность которых зависит от разрешающей способности системы измерений и особенностей участка, и может быть 100, 300, 500 м и более.

Пункты 21 - 78 не приводятся. См. официальный интернет-портал правовой информации
<http://www.pravo.gov.ru>.
