



ПРО ИННОВАЦИОННЫЙ ВАГОН

**Вице-Президент
к.т.н. С.В. Калетин**



2019г.



ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННОГО ВАГОНА

ИННОВАЦИОННЫЙ ГРУЗОВОЙ ВАГОН – ЭТО ГРУЗОВОЙ ВАГОН, РЕАЛИЗУЮЩИЙ ПРИ МАССОВОМ ВНЕДРЕНИИ ЗНАЧИМЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ДЛЯ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ПО СРАВНЕНИЮ С МАССОВЫМ ВАГОНОМ-АНАЛОГОМ ЗА СЧЕТ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ, ОТВЕЧАЮЩИХ ДОСТИГНУТОМУ К НАСТОЯЩЕМУ МОМЕНТУ УРОВНЮ ТЕХНИКИ.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 19 ноября 2014 г. N 1223

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА
НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ПОТЕРЬ В ДОХОДАХ РОССИЙСКИХ ЛИЗИНГОВЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СКИДКИ ПРИ УСЛОВИИ
ПРИОБРЕТЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С ПОВЫШЕННОЙ ОСЕВОЙ
НАГРУЗКОЙ, А ТАКЖЕ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЧАСТИ ЗАТРАТ РОССИЙСКИМ
ОРГАНИЗАЦИЯМ НА УПЛАТУ ПРОЦЕНТОВ ПО КРЕДИТАМ, ПОЛУЧЕННЫМ
В РОССИЙСКИХ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ
ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С ПОВЫШЕННОЙ ОСЕВОЙ НАГРУЗКОЙ,
В РАМКАХ ПОДПРОГРАММЫ "ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ"
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ "РАЗВИТИЕ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПОВЫШЕНИЕ ЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ"

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые [Правила](#) предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы "Транспортное машиностроение" государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности".

2. Установить, что субсидии, предоставляемые лизинговым организациям в соответствии с [пунктами 12 и 15](#) Правил, утвержденных настоящим постановлением, предоставляются одновременно до 31 декабря 2014 г.

3. Признать утратившим силу [постановление](#) Правительства Российской Федерации от 20 января 2014 г. N 41 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы "Транспортное машиностроение" государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, N 4, ст. 388).

Председатель Правительства
Российской Федерации
Д. МЕДВЕДЕВ

ПЕРЕЧЕНЬ

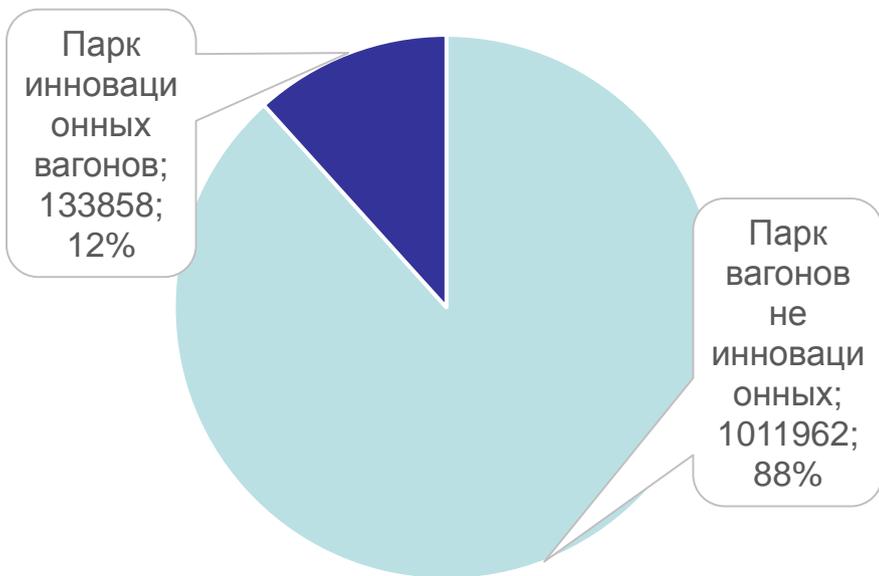
ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ИННОВАЦИОННОГО ВАГОНА,
КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОДЕРЖАТЬСЯ В ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ
НА ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ

I. Грузовые вагоны

1. Восприятие осевой нагрузки - от 25 тс и более.
2. Пробег от постройки до первого деповского ремонта - не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет).
3. Межремонтный пробег между плановыми видами ремонта - не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет).
4. Климатическое исполнение УХЛ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категория 1) по [ГОСТУ 15150-69](#).

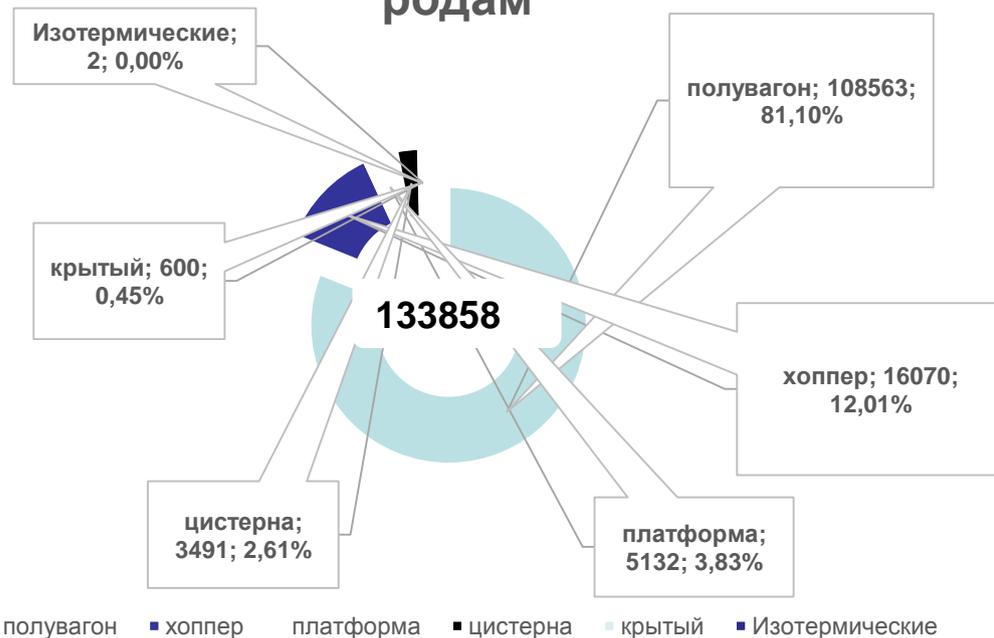
ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПО ПАРКУ ОСНОВНЫХ ВАГОНОВ

Парк РФ 1145820 вагонов

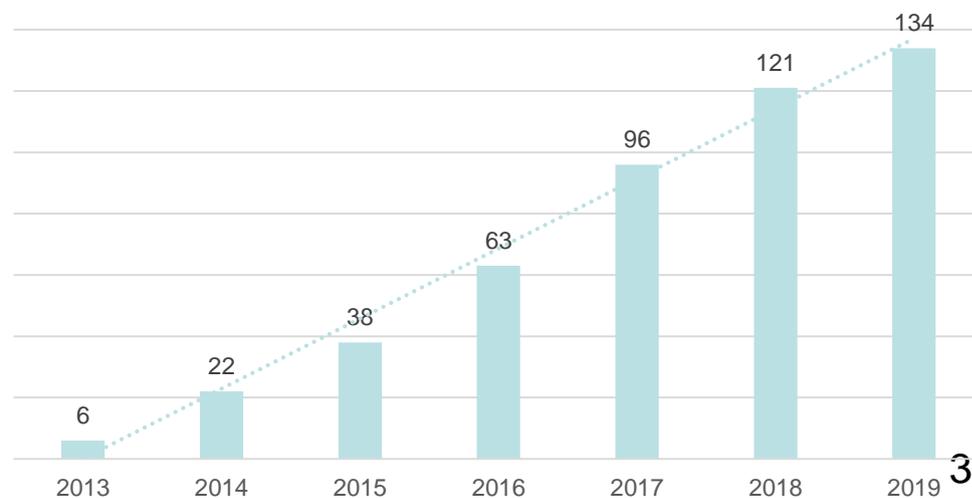


Род вагона	Кассетные, 25 тс	Прочие кассетные	Роликовая бунда	Итого
Полувагон	108,6	1,3	440,1	550
Цистерна	3,5		240,8	244,3
Платформа	5,1		143,8	148,9
Хоппер	16,1	4,3	99	119,4
Крытый	0,6		60	60,6
Думпка			10,4	10,4
Изотермические	0,02		7,7	7,72
Транспортер			0,8	0,8
Прочие			3,7	3,7
Итого	133,92	5,6	1006,3	1145,82

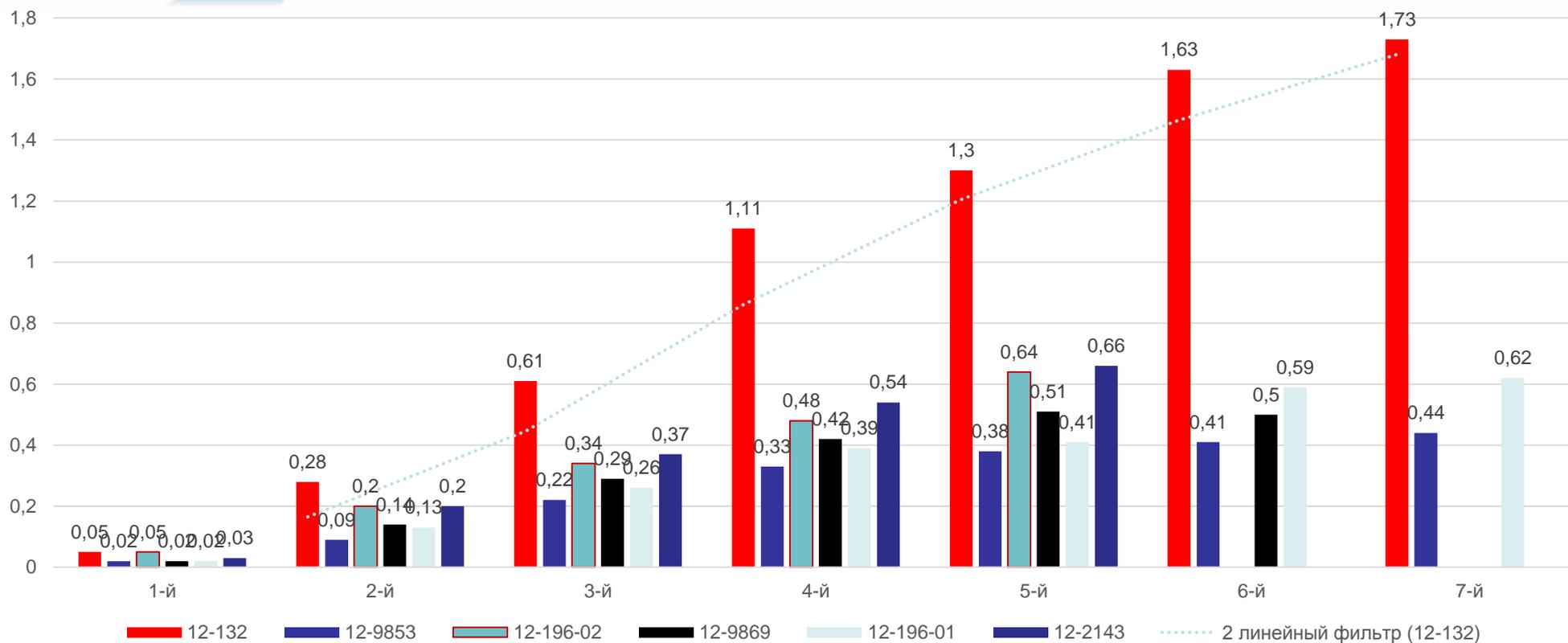
Парк инновационных вагонов РФ по родам



■ полувагон ■ хоппер ■ платформа ■ цистерна ■ крытый ■ Изотермические



КОЭФФИЦИЕНТ ОТЦЕПОК ВО ВНЕПЛАНОВЫЕ РЕМОНТЫ НА 100 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ПРОБЕГА (МАССОВЫЙ ПОЛУВАГОН/ИННОВАЦИОННЫЕ ПОЛУВАГОНЫ)



Производитель	Модель вагона	Количество в парке, тыс. вагонов	Среднегодовой пробег, тыс. км	Год эксплуатации						
				1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	6-й	7-й
УВЗ	12-132	142	72	0,05	0,28	0,61	1,11	1,3	1,63	1,73
ТВСЗ	12-9853	52	139	0,02	0,09	0,22	0,33	0,38	0,41	0,44
УВЗ	12-196-02	24	108	0,05	0,2	0,34	0,48	0,64		
ТВСЗ	12-9869	12	154	0,02	0,14	0,29	0,42	0,51	0,5	
УВЗ	12-196-01	9,5	129	0,02	0,13	0,26	0,39	0,41	0,59	0,62
Алтайвагонза вод	12-2143	5	116	0,03	0,2	0,37	0,54	0,66		

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ КОЛЕСНЫХ ПАР ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ (МАССОВЫЙ ПОЛУВАГОН/ИННОВАЦИОННЫЕ ПОЛУВАГОНЫ)

Инновационный полувагон 12-9853

Формирование колесной пары

ТОР (4 года – 0,9 отцепки)

ДР вагона
8 лет (800 000 км)

ТОР (4 года – 0,9 отцепки)

КР вагона
(16 лет)

4 года

ДР

* Колесная пара устанавливается при ТОР вагона

Расформирование колесной пары

ИТОГО ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ 20 ЛЕТ (90% парка вагонов)

Толщина обода 75 мм

Толщина обода (75-12)=63 мм

Толщина обода (63- 12)=51мм

Толщина обода (51-12)=39 мм

Толщина обода (39-12)=27 мм *



Инновационный полувагон 12-196-02

Формирование колесной пары при постройке вагона

ДР вагона
4 года (500 000 км)

2 года

ДР

2 года

ДР

2 года

ДР

1 год

ДР

* Колесная пара устанавливается при ТОР вагона

Расформирование колесной пары

ИТОГО ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ 11 ЛЕТ (70% парка вагонов)

Толщина обода 75 мм

Толщина обода (75-12)=63 мм

Толщина обода (63- 12)=51мм

Толщина обода (51-12)=39 мм

Толщина обода (39-12)=27 мм *



Массовый полувагон 12-132

Формирование колесной пары

ТОР

3 года

ДР

ТОР

ТОР

3 года

ДР

Расформирование колесной пары

Толщина обода 75 мм

Толщина обода (75-12)=63 мм

Толщина обода (63-12)=51мм

Толщина обода (51-12)=39 мм

Толщина обода (39-12)=27 мм

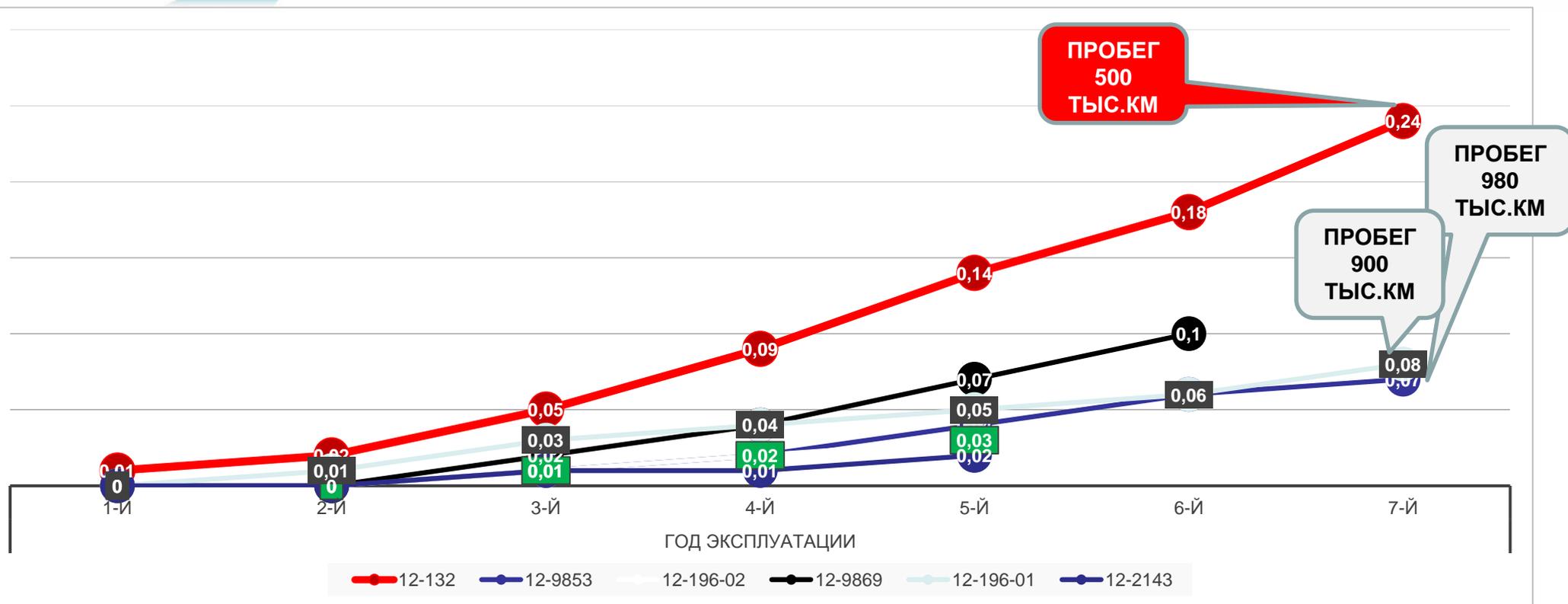
Расформирование колесной пары

ИТОГО ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ 6 ЛЕТ (на 100% вагонного парка)

6



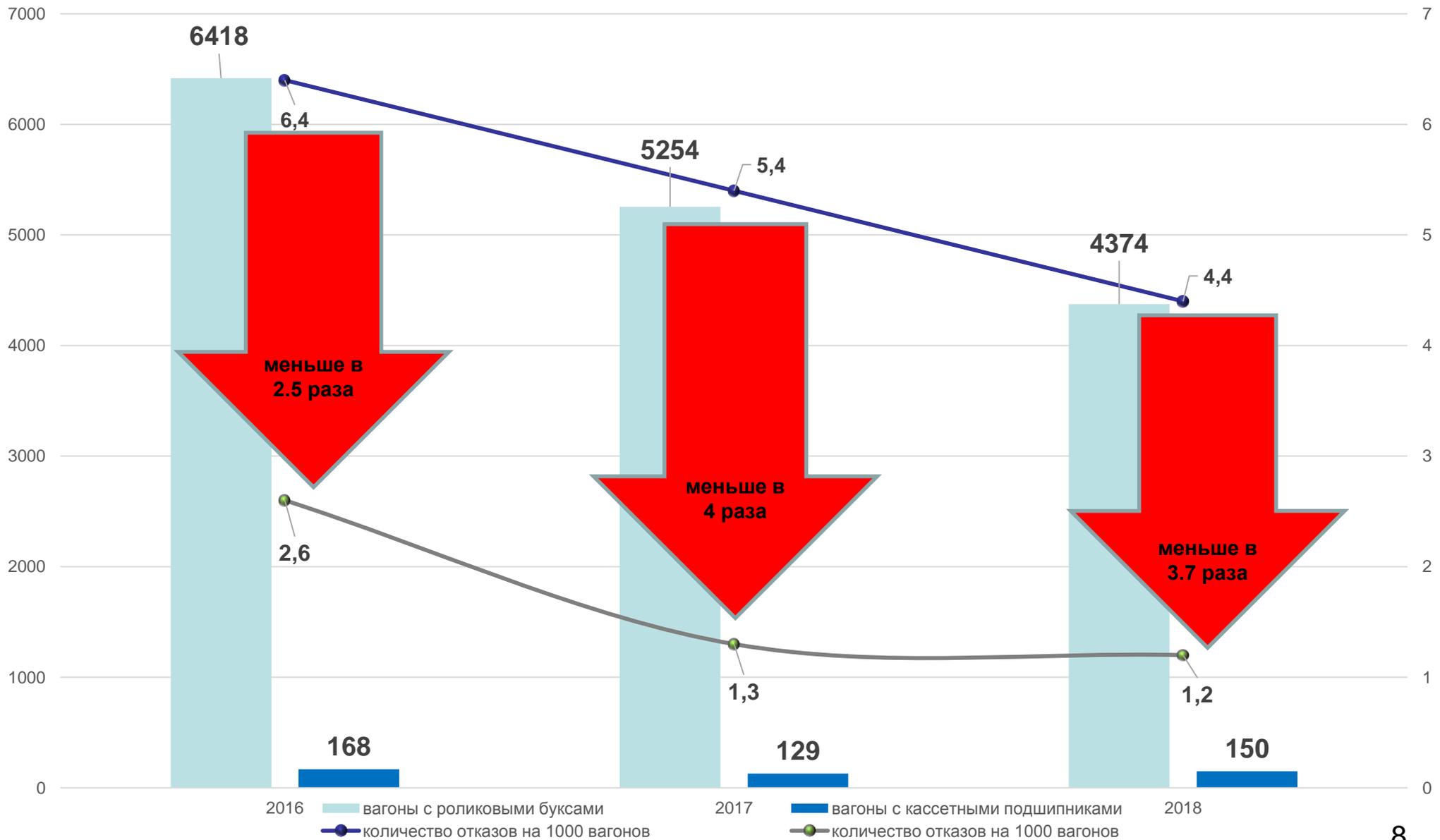
НАКОПЛЕННЫЕ ОТЦЕПКИ ПО НЕИСПРАВНОСТИ БУКОВОГО УЗЛА (МАССОВЫЙ ПОЛУВАГОН/ИННОВАЦИОННЫЕ ПОЛУВАГОНЫ)



Производитель	Модель вагона	Количество в парке	Среднегодовой пробег, тыс.км	Год эксплуатации						
				1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	6-й	7-й
УВЗ	12-132	142	72	0,01	0,02	0,05	0,09	0,14	0,18	0,24
ТВСЗ	12-9853	52	139	0	0	0,01	0,02	0,04	0,06	0,07
УВЗ	12-196-02	24	108	0	0	0,01	0,02	0,03		
ТВСЗ	12-9869	12	154	0	0	0,02	0,04	0,07	0,1	
УВЗ	12-196-01	9,5	129	0	0,01	0,03	0,04	0,05	0,06	0,08
Алтайвагонзавод	12-2143	5	116	0	0	0,01	0,01	0,02		

СРАВНЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ БУКСОВЫХ УЗЛОВ

Число отказов 1-й и 2-й категории на 1000 вагонов в парке



ОСНОВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ, ОБОРУДОВАННЫХ КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ С КАССЕТНЫМИ ПОДШИПНИКАМИ ПОД АДПТЕРОМ

Полный срок службы до 1,6
млн км или 16 лет

Межремонтный интервал до
800 тыс км или 8 лет.



Увеличение вагонооборота

Более чем в 3 раза снижение
количества отказов технических
средств по неисправности буксового
узла и более чем в 4 раза снижение
количества отцепок вагонов во
внеплановые ремонты



Увеличение гарантийных участков
безопасного проследования вагонов

Снижение количества
браков в поездной
работе.

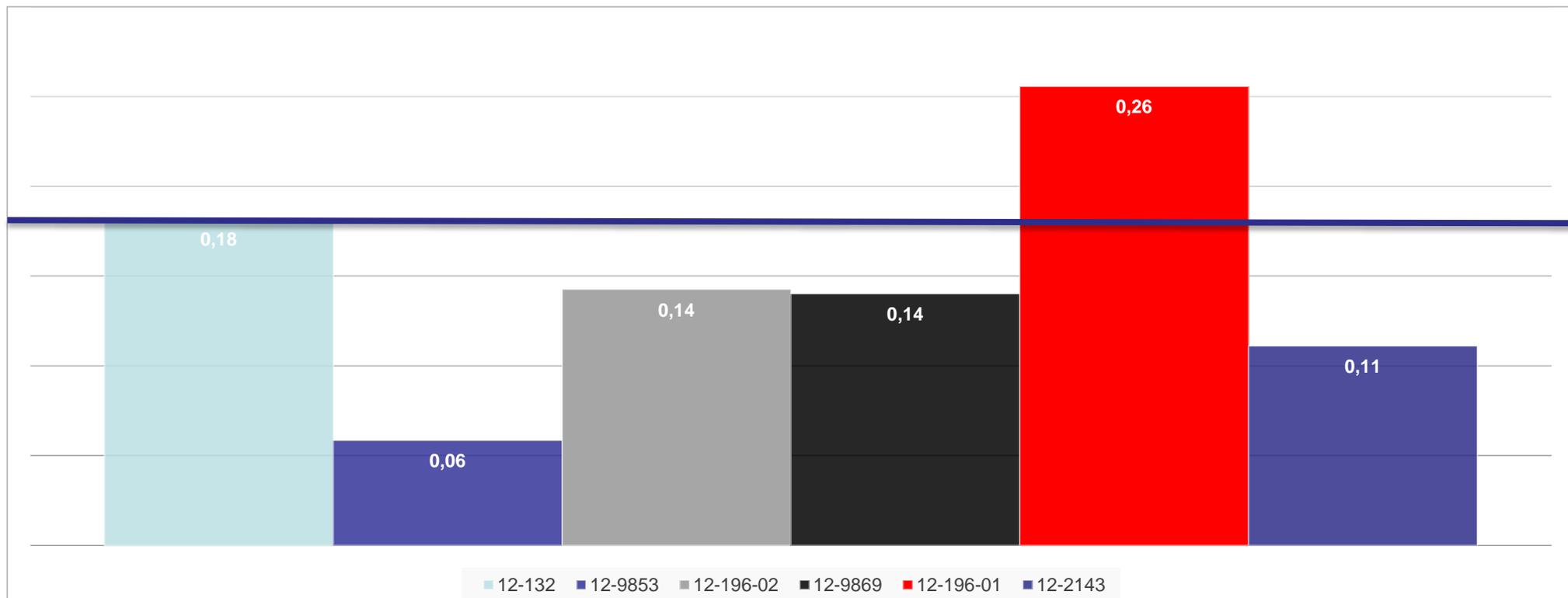


Снижение затрат на
обслуживание и
содержание вагона и
подшипников, в том
числе за счет
увеличения
жизненного цикла
колесной пары до 20
лет.



СОХРАННОСТЬ ИННОВАЦИОННЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Браковка полувагонов по неисправностям кузова, носящих характер возникновения - повреждение: обрывы сварного шва стойки и расколов; повреждение обшивки и обвязочных брусьев; отсутствие или повреждение крышек люков, подножек, лестниц, запоров.



Учитывая, что повреждаемость инновационных полувагонов фактически не отличается от повреждаемости массового неинновационного полувагона, а даже бывает и выше, считаем необходимым срочно обратить внимание на данную проблему и предпринять меры по защите инновационных полувагонов от повреждений.



ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ

- 1. УТВЕРДИТЬ ОСНОВНЫМ КРИТЕРИЕМ ИННОВАЦИОННОСТИ ВАГОНА НАЛИЧИЕ В КОМПЛЕКТАЦИИ КОЛЕСНЫХ ПАР С КАССЕТНЫМИ ПОДШИПНИКАМИ ПОД АДАПТЕРОМ.**
- 2. НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ ПОДДЕРЖАТЬ ПРОГРАММУ ПЕРЕХОДА НА ПОДШИПНИКИ КАССЕТНОГО ТИПА ПОД АДАПТЕРОМ ПО АНАЛОГИИ, КАК ЭТО БЫЛО СДЕЛАНО ПРИ ПЕРЕХОДЕ С ПОДШИПНИКОВ СКОЛЬЖЕНИЯ НА ПОДШИПНИКИ КАЧЕНИЯ. ЭТО ПОЗВОЛИТ РАЗВИВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ПОДШИПНИКОВУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, МЕТАЛЛУРГИЧЕСКУЮ ОТРАСЛЬ, ХИМИЧЕСКУЮ ОТРАСЛЬ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛНОГО ЦИКЛА ПРОИЗВОДСТВА ПОДШИПНИКОВ, ВКЛЮЧАЯ СМАЗКУ И УПЛОТНЕНИЯ.**
- 3. ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В РД 32 ЦВ 052-2009 «РЕМОНТ ТЕЛЕЖЕК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ТИП 2 ПО ГОСТ 9246 С БОКОВЫМИ СКОЛЬЗУНАМИ ЗАЗОРНОГО ТИПА. ОБЩЕЕ РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ» В ЧАСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИЛ РЕМОНТА ТЕЛЕЖЕК, ОБОРУДОВАННЫХ КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ КАССЕТНОГО ТИПА ПОД АДАПТЕРОМ.**
- 4. УСТАНОВИТЬ В АБД ПВ УЧЕТ КАЖДОГО ПОДШИПНИКА КАССЕТНОГО ТИПА И КАЖДОГО АДАПТЕРА.**
- 5. ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В НОРМАТИВНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩУЮ ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С УСТАНОВЛЕНИЕМ ОБЯЗАТЕЛЬНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ КАЖДОЙ ОТЦЕПКИ ВО ВНЕПЛАНОВЫЕ РЕМОНТЫ.**
- 6. НА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ УРОВНЕ ЗАКРЕПИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОХРАННОСТИ ИННОВАЦИОННЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ КАССЕТНОГО ТИПА.**