|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.11/2019/18 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General24 July 2019RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

**Семьдесят пятая сессия**

Женева, 8–11 октября 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложение по поправкам к СПС:**

**новые предложения**

 Поправка к приложению 1

 Передано правительством Соединенного Королевства

 Введение

1. В пункте 1 приложения 1 к Соглашению СПС устанавливаются предельные значения коэффициента теплопередачи (К) для транспортных средств с нормальной изоляцией (IN) и транспортных средств с усиленной изоляцией (IR).

2. Речь в данном случае идет о некотором нарушении, которое приводит к тому, что интенсивность теплопотока в случае кузова категории IN при установке на 0 °C оказывается выше, чем в случае кузова категории IR при установке на –20 °C при условии, что оба кузова имеют одни и те же габариты. Ниже приводится соответствующий рабочий пример:

Температура окружающей среды СПС составляет 30 °C. Минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства IN составляет 0 °C; минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства IR составляет –20 °C.

Температура окружающей среды СПС составляет 30 °C. Минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства IN составляет 0 °C; минимальная температура охлаждаемого кузова транспортного средства IR составляет –20 °C.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Категория* | *Коэффициент К* | *Разность температур* | *Показатель теплового потока* |
| IR | 0,40 Вт/м2 °С | +30 – –20 = 50 °C | 0,4 x 50 = 20 Вт/м2 |
| IN | 0,70 Вт/м2 °C | +30 – 0 = 30 °C | 0,7 x 30 = 21 Вт/м2 |

3. В случае перевозки продуктов в охлажденном состоянии более равномерное распределение температуры имеет большее значение, чем в случае перевозки замороженных продуктов. Использование кузова IN со сравнительно более интенсивным тепловым потоком (21 Вт/м2) создает бо́льшую возможность возникновения тепловых пятен.

I. Предлагаемая поправка

4. Мы предлагаем снизить предельное значение коэффициента К для транспортных средств категории IN с целью обеспечить такое положение,
когда показатель теплового потока будет меньше, чем для транспортных средств категории IR в условиях регулирования при каждом минимальном показателе соответствующей температуры охлаждения.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *Вариант* | *Категория* | *Коэффициент К* | *Разность температур* | *Показатель теплового потока* |
| 1 | IN | 0,65 Вт/м2°C | +30 – 0 = 30 °C | 0,65 x 30 = 19,5 Вт/м2 |
| 2 | IN | 0,60 Вт/м2°C | +30 – 0 = 30 °C | 0,60 x 30 = 18 Вт/м2 |

5. Результат реализации обоих предложений показывает, что показатель распределения температуры для кузовов транспортных средств категории IN превышает этот же показатель для транспортных средств категории IR.

Мы предлагаем изменить текст и добавить примечание, как указано ниже.

«IN – изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией, имеющее коэффициент K, не превышающий ~~0,70~~ **0,65** Вт/м2.К;»

или

«IN – изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией, имеющее коэффициент K, не превышающий ~~0,70~~ **0,60** Вт/м2.К;».

II. Последствия

6. Процент изотермических кузовов СПС, сертифицированных по категории IN, очень низок. Потенциальное воздействие на эти несущественные результаты так или иначе скажется на изготовителях. Скорее всего, им придется перенести акцент в работе на конструктивное усовершенствование на небольших участках, на которых сильнее всего проявляется эффект теплового мостика.

7. Это может иметь определенные финансовые последствия для отрасли; если мы снизим значение K, то на рынке СПС появится больше ограничений.

8. Может случиться так, что в случае цистерн потребуется ввести некоторые отступления, поскольку в ряде случаев их изоляция уже была восстановлена и не может обеспечить более высокое значение K.

9. Вместе с тем снижение коэффициента K для изотермических кузовов будет более эффективным и позволит сэкономить энергию.