



## 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 ( $K$ ) для транспортных средств с нормальной изоляцией ( $I_N$ ) и транспортных средств с усиленной изоляцией ( $I_R$ ).

2. Речь в данном случае идет о некотором нарушении, которое приводит к тому, что интенсивность теплопотока в случае кузова категории  $I_N$  при установке на  $0\text{ }^\circ\text{C}$  оказывается выше, чем в случае кузова категории  $I_R$  при установке на  $-20\text{ }^\circ\text{C}$  при условии, что оба кузова имеют одни и те же габариты. Ниже приводится соответствующий рабочий пример:

Температура окружающей среды СПС составляет  $30\text{ }^\circ\text{C}$ . Минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства  $I_N$  составляет  $0\text{ }^\circ\text{C}$ ; минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства  $I_R$  составляет  $-20\text{ }^\circ\text{C}$ .

Температура окружающей среды СПС составляет  $30\text{ }^\circ\text{C}$ . Минимальная температура охлаждения кузова транспортного средства  $I_N$  составляет  $0\text{ }^\circ\text{C}$ ; минимальная температура охлаждаемого кузова транспортного средства  $I_R$  составляет  $-20\text{ }^\circ\text{C}$ .

Категория	Коэффициент $K$	Разность температур	Показатель теплового потока
$I_R$	$0,40\text{ Вт/м}^2\text{ }^\circ\text{C}$	$+30 - -20 = 50\text{ }^\circ\text{C}$	$0,4 \times 50 = 20\text{ Вт/м}^2$
$I_N$	$0,70\text{ Вт/м}^2\text{ }^\circ\text{C}$	$+30 - 0 = 30\text{ }^\circ\text{C}$	$0,7 \times 30 = 21\text{ Вт/м}^2$



3. В случае перевозки продуктов в охлажденном состоянии более равномерное распределение температуры имеет большее значение, чем в случае перевозки замороженных продуктов. Использование кузова  $I_N$  со сравнительно более интенсивным тепловым потоком ( $21 \text{ Вт/м}^2$ ) создает бóльшую возможность возникновения тепловых пятен.

## I. Предлагаемая поправка

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

Вариант	Категория	Коэффициент $K$	Разность температур	Показатель теплового потока
1	$I_N$	$0,65 \text{ Вт/м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$	$+30 - 0 = 30 \text{ } ^\circ\text{C}$	$0,65 \times 30 = 19,5 \text{ Вт/м}^2$
2	$I_N$	$0,60 \text{ Вт/м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$	$+30 - 0 = 30 \text{ } ^\circ\text{C}$	$0,60 \times 30 = 18 \text{ Вт/м}^2$

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

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

« $I_N$  – изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией, имеющее коэффициент  $K$ , не превышающий  $0,70$   **$0,65$**   $\text{Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ ;»

или

« $I_N$  – изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией, имеющее коэффициент  $K$ , не превышающий  $0,70$   **$0,60$**   $\text{Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ ;».

## II. Последствия

6. Процент изотермических кузовов СПС, сертифицированных по категории  $I_N$ , 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.