

Додаток 1
до рішення правління про затвердження
нормативного документа СТП 03.01-006:2025
«Вагони вантажні. Система технічного
обслуговування та ремонту за технічним станом.



СТАНДАРТ АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

СТП 03.01 – 006:2025

Вагони вантажні

**СИСТЕМА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ
ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ**

Видання офіційне

Київ

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

2025

ПЕРЕДМОВА

- 1 **РОЗРОБЛЕНО:** філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту»
- 2 **ВНЕСЕНО:** Департамент технології перевезень та комерційної роботи
- 3 **ЗАТВЕРДЖЕНО ТА НАДАНО ЧИННОСТІ:** рішення правління протокол від ____ . ____ 20 ____ року № _____
- 4 **НА ЗАМІНУ:** СТП 04-010:2018
- 5 **ЗАРЕЄСТРОВАНО** в реєстрі нормативних документів акціонерного товариства «Українська залізниця» за № 0093 від 01.07.2025

Право власності на цей стандарт належить акціонерному товариству «Українська залізниця».

Заборонено повністю чи частково видавати, відтворювати задля розповсюдження і розповсюджувати як офіційне видання цей стандарт або його частини на будь-яких носіях інформації без дозволу акціонерного товариства «Українська залізниця»

Акціонерне товариство «Українська залізниця»

ЗМІСТ

Точ202193271ВСТУП.....	С. IV
1 Сфера застосування	1
2 Нормативні посилання	1
3 Терміни та визначення понять	2
4 Позначки та скорочення.....	4
5 Види технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів, їх призначення	5
6 Нормативи періодичності проведення планових видів ремонту вантажних вагонів	7
Додаток А (обов'язковий) Нормативи періодичності проведення капітального ремонту вантажних вагонів за календарною тривалістю експлуатування вагона	19
Додаток Б (обов'язковий) Нормативи періодичності проведення деповського ремонту вантажних вагонів за комбінованим критерієм	22
Додаток В (обов'язковий) Нормативи періодичності проведення деповського ремонту вантажних вагонів за одиничним критерієм	25
Додаток Г (довідковий) Бібліографія.....	28

ВСТУП

Система технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів призначена для забезпечення сталої роботи вагонного парку, підтримання його технічного стану на належному рівні, підвищення експлуатаційної надійності та ефективного використання експлуатаційного ресурсу.

Продовження строку експлуатації вантажних вагонів здійснюється відповідно до Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником [2].

СТАНДАРТ АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

Вагони вантажні СИСТЕМА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ

Чинний від _____

1 СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

1.1 Цей стандарт встановлює вимоги до системи технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів, яка є складовою частиною системи планово-попереджувального ремонту рухомого складу та призначена для підтримання вантажних вагонів у робочому стані та забезпечення їх експлуатаційної надійності.

1.2 Цей стандарт застосовують під час планування ремонтів, виконання робіт з ремонту та технічного обслуговування вантажних вагонів працівники регіональних філій, філій АТ «Укрзалізниця» та їх структурних і виробничих підрозділів (далі – структурні підрозділи АТ «Укрзалізниця»).

2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

У цьому стандарті наведено посилання на такі нормативні документи:

ДСТУ 7530:2014 Візки двовісні вантажних вагонів магістральних залізниць колії 1520 мм. Загальні технічні умови

СТП 04-001:2015 Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування

СТП 04-019:2022 Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання

СТП 04-021:2020 Вагони вантажні залізниць колії 1520 мм. Правила технічного обслуговування з відчепленням

СТП 04-102:2021 Вагони вантажні. Технічне обслуговування. Правила з підготовки вантажних вагонів до перевезень

СТП 04-111:2021 Господарство вагонне. Облікові і звітні форми та методичні вказівки щодо порядку їх складання

СТП 03.01-005:2024 Вагони вантажні. Нанесення знаків і написів

Примітка. Чинність національних стандартів, на які є посилання в цьому стандарті, перевіряють згідно з офіційними виданнями національного органу стандартизації – каталогом національних нормативних документів і щомісячними інформаційними покажчиками національних стандартів.

Чинність стандартів АТ «Укрзалізниця», на які є посилання в цьому стандарті, перевіряють згідно з інформаційною базою даних нормативних документів АТ «Укрзалізниця» (ІС НД УЗ).

Якщо національний стандарт або стандарт АТ «Укрзалізниця», на який є посилання, замінено новим або до нього внесені зміни, треба застосовувати новий національний стандарт або стандарт АТ «Укрзалізниця», охоплюючи всі внесені зміни до нього.

3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ

У цьому стандарті вжито терміни, наведені в Законах України «Про залізничний транспорт» [1], Правилах експлуатації власних вантажних вагонів [7], Правилах технічної експлуатації залізниць України [8].

Нижче подано терміни, додатково вжиті в цьому стандарті, та визначення позначених ними понять.

3.1 балансоутримувач

Структурний підрозділ АТ «Укрзалізниця», на балансі якого обліковуються вантажні вагони

3.2 вагони вантажні

Вагони із загальномережевою нумерацією, призначені для перевезення вантажів, внесеною до АБД ПВ, та спеціальний рухомий склад на базі вантажних вагонів, номери яких внесені до автоматизованої бази даних спеціального рухомого складу (АБД СРС) та починаються на «1»

3.3 відмова

Подія, що полягає у порушенні працездатного стану вантажного вагона

3.4 відстій / сезонний запас

Перебування порожніх вантажних вагонів на коліях відстою без операцій руху

3.5 граничний строк експлуатації

Період часу експлуатації вантажного вагона, визначений згідно з [3], після перебігу якого експлуатація вагона у завантаженому стані припиняється

3.6 дефект

Кожна окрема невідповідність вагона або його складової частини встановленим вимогам

3.7 довідник «Моделі вантажних вагонів»

Нормативно-довідковий електронний ресурс, що містить систематизований перелік моделей вантажних вагонів, допущених до експлуатації на залізничному транспорті, із зазначенням їх основних характеристик, конструктивних особливостей, міжремонтних періодів та класифікаційних ознак.

Довідник ведеться філією «Головний інформаційно-обчислювальний центр» АТ «Укрзалізниця» та використовується як єдине джерело даних для ідентифікації вантажних вагонів, уніфікації облікових, технічних та експлуатаційних записів, а також для забезпечення функціонування автоматизованих систем управління рухомим складом.

3.8 колії відстою вагонів

Колії, що мають технічні можливості приймання для відстою вантажних вагонів у визначеній кількості

3.9 періодичність ремонту

Період часу в роках або пробіг в кілометрах вантажного вагона між двома ремонтами

3.10 пошкодження

Подія, що полягає у порушенні справного стану вантажного вагона

3.11 працездатний стан (працездатність)

Стан вантажного вагона, при якому значення всіх параметрів, що характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної та/або конструкторської документації

3.12 строк експлуатації (служби)

Період часу експлуатації вантажного вагона, встановлений виробником

3.13 продовжений строк експлуатації

Період часу експлуатації вантажного вагона від ремонту, виконаного згідно з технічним рішенням, до перебігу терміну продовження строку експлуатації, зазначеного у технічному рішенні

3.14 ремонт

Комплекс операцій з відновлення справності або працездатності вагонів і відновлення ресурсу вагона або його складових частин

3.15 ремонт за технічним станом

Ремонт, при якому контроль технічного стану вантажного вагона виконується з періодичністю та в обсязі, визначеному нормативною документацією, а початок ремонту визначається технічним станом вантажного вагона

3.16 ресурс

Сумарне напрацювання вантажного вагона від початку його експлуатації або його відновлення після ремонту до переходу в граничний стан

3.17 система планово-попереджувального ремонту

Комплекс взаємопов'язаних технічних та організаційних заходів профілактичного характеру, спрямованих на підтримання вантажних вагонів та їхніх складових частин у працездатному стані та запобігання їхньому передчасному (підвищеному) зносу

3.18 спеціалізована організація

Суб'єкт господарювання, який згідно з [2] має право на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів

3.19 технічне рішення

Документ, виданий спеціалізованою організацією за результатами проведення технічного діагностування вагона

4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ

У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення:

АБД ПВ – автоматизований банк даних парку вантажних вагонів

ВРП – структурний підрозділ АТ «Укрзалізниця», якому в установленому порядку присвоєно умовний номер (клеймо) та який здійснює ремонт та/або технічне обслуговування з відчепленням вантажних вагонів

ГЮЦ – філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр» АТ «Укрзалізниця»

ДР – деповський ремонт

ДРП – деповський ремонт з продовженням строку експлуатації

КР – капітальний ремонт

КРП – капітальний ремонт з продовженням строку експлуатації

ПТОВ – пункт технічного обслуговування з відчепленням вантажних вагонів, який перебуває в структурі служби роботи станцій регіональної філії або в структурі філії «УЗ Вагон Сервіс» АТ «Укрзалізниця» та здійснює технічне обслуговування з відчепленням вантажних вагонів

СРС – спеціальний рухомий склад

ТО – технічне обслуговування

ТОВ-1 – технічне обслуговування під час підготовки вантажних вагонів до перевезень з відчепленням від составу або групи вагонів

ТОВ-2 – технічне обслуговування навантажених або порожніх вагонів з відчепленням від транзитних або прибулих до розформування поїздів, або сформованих составів поїздів.

5 ВИДИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ, ЇХ ПРИЗНАЧЕННЯ

5.1 Система технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів передбачає такі види технічного обслуговування та ремонту:

- ТО – контроль технічного стану вантажних вагонів, що знаходяться у сформованих або транзитних поїздах, а також порожніх вагонів під час визначення їх придатними до навантаження без відчеплення від складу поїзда або групи вагонів;

- ТОВ-1 – технічне обслуговування порожнього вантажного вагона, що

виконується під час його підготовки до перевезень з відчепленням від состава поїзда або групи вагонів, з переводом у неробочий парк і подачею на ремонтні колії згідно з СТП 04-102;

- ТОВ-2 – технічне обслуговування навантаженого або порожнього вантажного вагона з відчепленням його від транзитних і прибулих до розформування поїздів або сформованих составів поїздів з переводом вагона у неробочий парк і подачею на ремонтні колії згідно з СТП 04-021;

- ДР – ремонт вантажного вагона, який виконують для відновлення справності та часткового відновлення його ресурсу, із заміною або відновленням складових частин обмеженої номенклатури і контролем їх технічного стану;

- КР – ремонт вантажного вагона, який виконують для відновлення справності та повного або близького до повного відновлення його ресурсу, із заміною або відновленням будь-яких його складових частин;

- ДРП – ремонт вантажного вагона, який виконують на підставі технічного рішення, для відновлення справності та часткового відновлення його ресурсу, із заміною або відновленням складових частин обмеженої номенклатури і контролем їх технічного стану, з призначенням нового строку експлуатації;

- КРП – ремонт вантажного вагона, який виконують на підставі технічного рішення, з відновленням його повного або близького до повного ресурсу, заміною або відновленням будь-яких його складових частин, включаючи базові, та призначенням нового строку експлуатації;

- Технічне обслуговування з відчепленням (ТОВ-1 та ТОВ-2) вантажних вагонів є неплановими видами робіт, які виконують без попереднього призначення залежно від технічного стану вагона;

- ДР та КР є плановими видами ремонту, який виконується за нормативами періодичності, зазначеними у довіднику «Моделі вантажних вагонів», та згідно з цим стандартом;

- ДРП та КРП є неплановими видами ремонту і виконуються на підставі технічних рішень, оформлених згідно з [2] спеціалізованою організацією після проведення технічного діагностування вантажного вагона.

ДРП виконується за ремонтною документацією.

КРП може виконуватися за ремонтною документацією або за технічними умовами, що відображається у технічному рішенні.

6 НОРМАТИВИ ПЕРІОДИЧНОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ПЛАНОВИХ ВИДІВ РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

6.1 Нормативи періодичності проведення планових видів ремонту (ДР, КР) вантажних вагонів визначають відповідно до довідника «Моделі вантажних вагонів» та згідно з цим стандартом.

6.2 Нормативи періодичності проведення КР вантажних вагонів наведено у таблиці А.1 додатка А та встановлюються за критерієм календарної тривалості експлуатування вагонів:

- від побудови до моменту подачі вагонів у перший КР;
- від КР до моменту подачі вагонів у наступний КР.

6.3 Нормативи періодичності проведення ДР вантажних вагонів встановлюються за вибором балансоутримувача (власника) за одним з двох критеріїв:

- за комбінованим критерієм експлуатації вагона, який одночасно враховує фактично виконаний обсяг (виражений у кілометрах пробігу вагона), та календарну тривалість (виражену в роках) використання вагона від побудови або попереднього планового ремонту до моменту подачі вагонів у перший або наступний плановий ремонт. При цьому вагон виводиться у ремонт за настанням хоча б одного з двох зазначених нормативів;
- за одиничним критерієм експлуатації вагона – календарної тривалості експлуатації вагона (вираженого в роках) від побудови або попереднього планового ремонту) до моменту подачі вагонів у перший або наступний плановий ремонт.

У випадку, передбаченому 6.12, б), комбінований критерій експлуатації вагонів не застосовується.

Нормативи періодичності проведення ДР наведені:

- за комбінованим критерієм у таблиці Б.1 додатка Б;
- за одиничним критерієм – у таблиці В.1 додатка В.

6.4 Комбінований критерій може бути застосований для вантажних вагонів, номери яких внесені до АБД ПВ, а типи зазначені в таблиці Б.1 додатка Б, за винятком вагонів, що експлуатуються понад граничний строк, визначений згідно з [3].

Для інших вантажних вагонів, зокрема для вагонів, що експлуатуються понад граничний строк, визначений згідно з [3], застосовується одиничний критерій експлуатації.

Облік виконаного обсягу використання вагона, вираженого у кілометрах пробігу, і облік календарної тривалості використання вагона, вираженої в роках, здійснює ГПОЦ.

6.5 Відлік міжремонтного нормативу (комбінованого або одиничного) починають з моменту виготовлення, виконання планових видів ремонту або ремонту з продовженням строку експлуатації, оформленого в установленому порядку.

6.6 Для вантажних вагонів, що не зазначені у таблиці А.1 додатка А, таблиці Б.1 додатка Б, таблиці В.1 додатка В, або тих, яким у довіднику «Моделі вантажних вагонів» встановлено міжремонтні нормативи та/або строк експлуатації (служби), відмінні від зазначених у цих таблицях, значення міжремонтних нормативів та/або строку експлуатації (служби), міжремонтні нормативи застосовуються відповідно до довідника «Моделі вантажних вагонів».

Періодичність проведення КР для моделей вагонів, інформація про які вноситься до довідника «Моделі вантажних вагонів», повинна відповідати даним таблиці А.1 додатка А та не повинна бути тривалішою за 16 років.

Періодичність проведення ДР для всіх моделей вантажних вагонів, інформація про які вноситься до довідника «Моделі вантажних вагонів», повинна відповідати даним таблиці Б.1 додатка Б та таблиці В.1 додатка В.

Періодичність проведення ДР для визначеної моделі вантажних вагонів може бути змінена за результатами підконтрольної експлуатації вантажних вагонів, яка

повинна передбачати:

- встановлення строку та умов такої експлуатації;
- проведення моніторингу технічного стану вагонів під час експлуатації, після перебігу встановленого нормативу та заявленого нормативу періодичності;
- фіксацію та аналіз усіх випадків відмов, несправностей і позапланових ремонтів;
- оформлення звітних матеріалів за результатами експлуатації;
- порівняння результатів моніторингу технічного стану вагонів на момент перебігу встановленого нормативу періодичності та заявленого нормативу періодичності;
- підтвердження безпечної роботи вагона протягом заявленого нормативу періодичності без ДР (аналіз та документальне підтвердження відсутності ознак критичного зносу або критичних несправностей елементів вагона).

Строк проведення підконтрольної експлуатації повинен становити не менше заявленого нормативу періодичності.

У разі позитивних висновків, отриманих за результатами підконтрольної експлуатації, інформація про змінені міжремонтні періоди ДР вноситься до технічних умов та довідника «Моделі вантажних вагонів».

6.7 Якщо технічні умови на вагон або зміни до них передбачають строк експлуатації (служби), більші, ніж зазначені в таблиці А.1 додатка А для вагона відповідного типу, строк експлуатації (служби) встановлюється згідно з технічними умовами з відповідним відображенням такої інформації у довіднику «Моделі вантажних вагонів».

Таке збільшення строку експлуатації (служби) має бути підтверджене результатами випробувань, якщо стосується вагонів, інформація про моделі яких вперше вноситься до довідника «Моделі вантажних вагонів» або для яких вносяться зміни до нього щодо збільшення строку експлуатації.

Під час проведення зазначених випробувань підприємством виробником обов'язково виконується розрахунково-експериментальна оцінка строку експлуатації (служби) шляхом проведення ресурсних випробувань вагона або його

найбільш навантажених вузлів (шворневий вузол, вузол закладення (закріплення) стійки тощо), які лімітують строк експлуатації (служби) вагона, до руйнування.

6.8 У разі переобладнання вантажного вагона з одного роду (типу) в інший, що має менші значення міжремонтних нормативів та/або строку експлуатації (служби) у порівнянні з базовою моделлю, тоді для вагона встановлюються менші значення міжремонтних нормативів та/або строку експлуатації (служби).

У разі переобладнання вантажного вагона з одного роду (типу) в інший, що має більші значення міжремонтних нормативів та/або строку експлуатації (служби) у порівнянні з базовою моделлю, тоді для вагона встановлюються більші міжремонтні нормативи. Строк експлуатації (служби) для таких вагонів не збільшується.

6.9 У разі внесення підприємством-виробником вантажного вагона змін до конструкторської документації, які стосуються розширення номенклатури допущених до перевезення у ньому вантажів, що мають підвищений клас небезпеки або ступінь корозійної активності, тоді значення міжремонтних нормативів та/або строку експлуатації (служби) вагона встановлюють відповідно до вантажу, що має вищий клас небезпеки або ступінь корозійної активності. У разі якщо у моделі вагона змінюються міжремонтні нормативи, тоді для такої моделі присвоюють нову модифікацію.

6.10 При досягненні терміну закінчення строку експлуатації (служби) або терміну продовженого строку експлуатації, визначеного технічним рішенням, вагон підлягає переведенню до неробочого парку з оформленням повідомлення форми ВУ-23М згідно з СТП 04-111 та передачею до інформаційної системи АТ «Укрзалізниця» повідомлення «1353 – переведення вагона в неробочий парк».

Продовжений строк експлуатації вантажного вагона, визначений за результатами технічного діагностування та зазначений у технічному рішенні, не повинен бути більший за строк, визначений як норматив проведення ДР після останнього КР плюс 180 днів, згідно з [2], встановлений для моделі такого вагона за комбінованим критерієм.

Якщо для моделі вагона не встановлено нормативи за комбінованим

критерієм (наприклад – транспортери), тоді продовжений строк експлуатації не може перевищувати строк, визначений як норматив проведення ДР після останнього КР плюс 180 днів згідно з [2], встановлений для моделі такого вагона за одиничним критерієм.

6.11 Продовження строку експлуатації вантажного вагона, номер якого внесено до АБД ПВ, понад граничний строк, визначений згідно з [3], не допускається. Ця вимога не розповсюджується на СРС на базі вантажних вагонів, номери яких внесено до АБД СРС.

6.12 На час дії правового режиму воєнного стану згідно з [4] допускається продовження строку експлуатації вантажних вагонів після закінчення граничного строку їх експлуатації на строки, визначені у довіднику «Моделі вантажних вагонів» як норматив періодичності проведення ДР після КР за одиничним критерієм експлуатації.

У разі виконання ремонту вагона після закінчення граничного строку, визначеного згідно з [3], зокрема для вагонів строк служби яких продовжений до набрання чинності [2], міжремонтний норматив встановлюється за одиничним критерієм.

6.13 Візки вагонів колії 1435 мм, що знаходяться в експлуатуванні на прикордонних залізницях і поромних переправах та використовуються у комплектації вагонів колії 1520 мм на коліях 1435 мм, підлягають ремонту в обсязі ДР кожні чотири роки.

6.14 СРС на базі вантажних вагонів з нумерацією, що починається на «1», зазначеному в розділі 6 таблиці В.1 додатка В, щорічно, після виконання планового ремонту, проводиться огляд рухомого складу в обсязі ТОВ-2 згідно з СТП 04-021 та виконання таких додаткових робіт:

- візуальний огляд колісних пар та буксових вузлів, перевірка клейм ремонту, за можливості прокручування букс (для виявлення поштовхів та стороннього шуму);

- один раз на три роки заміна ущільнювальних кілець гальмівного обладнання;

– заміна бокових рам та надресорних балок візків, у яких вичерпано граничний строк служби або граничний строк служби яких перебігає до наступного щорічного огляду або планового ремонту (залежно від того, що настає раніше), на нові або відремонтовані із залишковим строком служби не менше року.

6.15 Для вантажних вагонів у разі їх перебування у відстої або сезонному запасі на коліях відстою можливе збільшення міжремонтного періоду на строк (кількість днів) такого відстою або перебування у сезонному запасі, але не більше ніж на строк перебування вагонів у відстої або сезонному запасі в межах міжремонтного нормативу, визначеного після побудови або останнього ремонту. При цьому загальний строк, на який збільшується міжремонтний період вагона, не може перевищувати 365 днів.

Приклад розрахунку строку, на який збільшується міжремонтний період вагона.

Міжремонтний період вагона, визначений після останнього ремонту (ДР), проведеного 11.01.2022, закінчується 11.01.2025, пробіг вагона на дату виведення з сезонного запасу становив 70 315 км при нормативі 120 000 км.

Всього протягом міжремонтного періоду вагон перебував у сезонному запасі з 21.03.2023 по 13.05.2023 (53 доби), з 05.02.2024 по 05.04.2024 (60 діб), з 04.07.2024 по 31.08.2024 (58 діб), з 06.11.2024 по 30.01.2025 (85 діб), тобто разом 256 діб, з яких 19 діб (з 12.01.2025 по 30.01.2025) понад міжремонтний період, визначений після останнього ДР.

Міжремонтний період вагона може бути збільшений тільки на строк перебування у сезонному запасі в межах міжремонтного нормативу, визначеного після останнього ремонту, тобто на строк перебування вагона у сезонному запасі протягом міжремонтного періоду з 11.01.2022 по 11.01.2025 або на 237 діб.

Наступний ремонт вагона після останнього збільшення міжремонтного періоду планується на 05.09.2025.

Для збільшення міжремонтного періоду повинно бути проведено технічне обслуговування вагона з відчепленням в обсязі ТОВ-2 на ремонтних коліях ВРП або ПТОВ з виконанням робіт, визначених СТП 04-021, та таких додаткових робіт:

а) огляд колісних пар, який виконують згідно з 11.2.2 СТП 04-001, та перевіряють наявність бирок та клейма ремонту.

Якщо немає бирок або при виявленні дефектів, що перевищують гранично допустимі в експлуатації згідно з таблицею Г.1 додатка Г СТП 04-001, або якщо міжремонтний період середнього ремонту колісної пари закінчується протягом збільшеного міжремонтного періоду вагона, тоді балансоутримувач (оператор, власник, володілець) вагона здійснює заходи щодо заміни або ремонту такої

колісної пари.

Огляд колісних пар вагонів, які перебували у відстої або сезонному запасі понад шість місяців, проводиться з відкриттям оглядових кришок буксових вузлів (проміжна (профілактична) ревізія) для визначення фактичного стану підшипників, торцевого кріплення, стану мастила та виявлення інших дефектів.

При перебуванні вагонів у відстої / сезонному запасі понад три місяці для запобігання контактній корозії у підшипниках буксових вузлів колісних пар вагони необхідно пересувати на відстань не менше 2 м не рідше одного разу на три місяці.

б) перевірка клейм на надресорних балках та бокових рамах, що стосуються виготовлення деталей. У разі відсутності клейм або наявності їх виправлень понад норми, встановлені СТП 04-019, або якщо дата завершення граничного строку служби деталі закінчується протягом збільшеного міжремонтного періоду, балансоутримувач (оператор, власник, володілець) вагона здійснює заходи щодо заміни надресорної балки або бокової рами.

У разі якщо дата закінчення строку середнього ремонту колісної пари або дата завершення граничного строку служби рами бокової або балки надресорної наставатиме під час збільшеного міжремонтного періоду, за рішенням балансоутримувача (оператора, власника, володільця) можливе збільшення міжремонтного періоду до дати закінчення строку середнього ремонту колісної пари або дати завершення граничного строку служби рами бокової або балки надресорної.

У жодному випадку дата, до якої збільшується міжремонтний період вагона, не повинна спливати пізніше, ніж дата перебігу міжремонтного періоду чи граничного строку служби складових частин вагона.

Вузли та деталі вагона, для якого збільшений міжремонтний період, повинні відповідати вимогам, встановленим нормативними документами, що регламентують проведення технічного обслуговування вагона з відчепленням (ТОВ-2). Узли та деталі вагона, які не відповідають вимогам, встановленим нормативними документами, що регламентують проведення технічного обслуговування вагона за відчепленням (ТОВ-2), підлягають ремонту або заміні на

нові чи відремонтовані.

У жодному випадку дата, до якої збільшується міжремонтний період вагона, не повинна спливати пізніше, ніж дата перебігу міжремонтного періоду чи граничного строку служби складових частин вагона.

При досягненні вагоном, для якого збільшено міжремонтний період, нормативного значення пробігу, встановленого після побудови або попереднього деповського (ДР, ДРП), або капітального (КР, КРП) ремонту, календарна тривалість збільшеного міжремонтного періоду, закінчується в дату досягнення нормативного значення пробігу.

Збільшення міжремонтного періоду понад строк експлуатації (служби) або продовжений строк експлуатації або граничний строк експлуатації вагона, визначений згідно з [3], не допускається. При цьому, якщо дата закінчення строку експлуатації (служби) або продовженого строку експлуатації або граничного строку експлуатації вагона наставатиме під час збільшеного міжремонтного періоду, за рішенням балансоутримувача (оператора, власника, володільця) можливе збільшення міжремонтного періоду до дати закінчення строку експлуатації (служби) або продовженого строку експлуатації, або граничного строку експлуатації вагона.

Якщо під час збільшеного міжремонтного періоду закінчується строк експлуатації (служби) або продовжений строк експлуатації, але не настає термін граничного строку експлуатації, визначений згідно з [3], балансоутримувач (оператор, власник, володільць) здійснює заходи щодо діагностування вагона та оформлення технічного рішення згідно з [2].

6.16 Для збільшення міжремонтного періоду вантажного вагона, що перебував у відстої / сезонному запасі, балансоутримувач (оператор, власник, володільць) вагона звертається до служби роботи станцій регіональної філії АТ «Укрзалізниця» дислокації вагона або ВРП. У зверненні зазначається номер вагона; пропозиція щодо місця проведення робіт; строк, на який продовжується міжремонтний період; підстави щодо його продовження; за потреби ремонту або заміни складових частин вагона – гарантія оплати витрат, пов'язаних з такими

роботами.

Проведення робіт зі збільшення міжремонтного періоду для вантажних вагонів здійснюється на спеціалізованих коліях ПТОв, призначених для технічного обслуговування вагонів з відчепленням, або на ремонтних коліях ВРП.

Служба роботи станцій регіональної філії АТ «Укрзалізниця» або ВРП протягом трьох робочих днів розглядає запит та, враховуючи попередню визначену необхідність проведення робіт на вагоні (або її відсутності) щодо заміни або ремонту його складових частин, підтверджує балансоутримувачу (оператору, власнику, володільцю) вагона можливість виконання робіт з продовження міжремонтного періоду вагона у запропонованому місці або інформує балансоутримувача (оператора, власника, володільця) вагона щодо місця, де можливо виконати роботи з продовження міжремонтного періоду вагона.

У разі відмови балансоутримувачу (оператору, власнику, володільцю) щодо виконання робіт зі збільшення міжремонтного періоду в зазначеному у заявці місці відповідь служби роботи станцій регіональної філії АТ «Укрзалізниця» або ВРП має містити обґрунтоване та змістовне роз'яснення причин відмови, зокрема інформацію щодо необхідного обсягу робіт на вагоні, перелік складових частин, які потребують ремонту або заміни через перебіг строку експлуатації або ремонту.

Для збільшення міжремонтного періоду вантажний вагон потрібно перевести до неробочого парку у ТОВ-2 з кодом несправності «997» та за заявкою балансоутримувача (оператора, власника, володільця) вагона направити до ВРП / ПТОв для проведення робіт, наведених в 5.11 цього стандарту.

Відправлення таких вагонів у вантажних поїздах здійснюється згідно з планом формування та діючого порядку направлення вагонопотоків з оформленням перевізних документів з додаванням до них повідомлення форми ВУ-23М та супровідного листка форми ВУ-26М, оформлених згідно з СТП 04-111, та передачею до інформаційної системи АТ «Укрзалізниця» повідомлень «1353 – переведення вагона в неробочий парк» та «1352 – пересилання несправного вагона в ремонт» відповідно.

У разі виявлення ПТОв або ВРП, яке проводить роботи зі збільшення

міжремонтного періоду вагона, несправностей вузлів та деталей вагона та проведення їх ремонту або заміни, до форми ВУ-23М, оформленого згідно з СТП 04-111, та повідомлення «1353 – переведення вагона в неробочий парк» додатково до коду несправності «997» вноситься код виявленої несправності.

Передислокація вагонів до/з місця виконання робіт зі збільшення міжремонтного періоду здійснюється за рахунок балансоутримувача (оператора, власника, володільця) вагона.

Відповідальність за огляд вузлів та деталей вантажного вагона під час виконання робіт зі збільшення міжремонтного періоду вагона та встановлення можливості їх безвідмовної роботи покладається на підрозділи (служби роботи станцій, ПТОв, ВРП), які виконували відповідні роботи.

Після завершення робіт зі збільшення міжремонтного періоду на вагон наноситься трафарет закінчення міжремонтного періоду згідно з 6.8 СТП 03.01-005, а у трафаретах дати останнього періодичного ремонту або огляду (рисунок 13.12, а), б) СТП 03.01-005) наносять нове значення періодичності строку ремонту (позиція 1 рисунку 13.12, а), б) СТП 03.01-005), більше на одиницю за попереднє. Зміна значення періодичності строку ремонту робиться один раз при першому збільшенні міжремонтного періоду.

Приклад внесення змін у трафарет закінчення міжремонтного періоду:

Було (при випуску з останнього ремонту):

ДР 525
11.01.2022-2025
ПРОБІГ/MILEAGE

Стало (після виконання робіт зі збільшення міжремонтного періоду зазначити нову дату наступного ремонту):

ДР 525
11.01.2022-05.09.2025
ПРОБІГ/MILEAGE

Примітка 1. Трафарет дати наступного ремонту змінюється при кожному збільшенні міжремонтного періоду.

Приклад внесення змін у трафарет дати останнього періодичного ремонту або огляду:

Було (при випуску з останнього ремонту):

3	REV	525	11.01.2021
----------	-----	-----	------------

Стало (після виконання робіт зі збільшення міжремонтного періоду цифру 3 замінити на цифру 4):

4	REV	525	11.01.2021
----------	-----	-----	------------

Примітка 2. Трафарет значення періодичності ремонту змінюється один раз при першому збільшенні міжремонтного періоду».

Перед випуском вагонів з ТОВ-2, ПТОВ / ВРП, де виконувалися роботи зі збільшення міжремонтного періоду вагона, складають листки комплектації форми ВУ-35Р-М і форми ВУ-35Р-ГО-М та повідомлення форми ВУ-36М, оформлені згідно з СТП 04-111, і передають до інформаційної системи АТ «Укрзалізниця» повідомлення «4634 – відомості про комплектацію вантажного вагона» та «1354 – про вихід вагона з ремонту», у якому зазначається код додаткових робіт з вагоном «7XXX», де «XXX» – кількість діб, на яку збільшується міжремонтний період. Допустимий код діапазонів 7001 – 7365, який визначається згідно з інформацією, отриманою з довідок, розміщених на єдиному корпоративному інформаційному порталі АТ «Укрзалізниця» (ЄКІП УЗ), автоматизованому робочому місці працівника ПТОВ / ВРП (АРМ ПТО (ВЧД)) та інформаційному сервері ГІОЦ. При цьому для кожного вагона у разі декількох разів протягом міжремонтного періоду, встановленого після побудови / останнього ремонту, перебування вагона у відстої / сезонному запасі, кількість діб додається, а загальна сума діб, на який збільшується міжремонтний період, не може перевищувати 365.

Приклад застосування максимального строку 365 діб, на який може бути збільшений міжремонтний період вагона.

Вагон протягом міжремонтного періоду простояв у відстої:

з 01.02.2022 по 21.08.2022 (201 доба), уведений та прийнятий ГІОЦ код додаткових робіт з вагоном 7201, загальний строк перебування вагона у відстої 201 доба;

з 25.11.2022 по 30.03.2023 (125 діб), уведений та прийнятий ГІОЦ код додаткових робіт з вагоном 7125, загальний строк перебування вагона у відстої 326 діб;

з 10.10.2024 по 10.01.2025 (92 доби), загальний строк перебування вагона у відстої становить 418 діб, що більше максимального строку 365 діб. У цьому випадку останній код додаткових робіт з вагоном 7092 не приймається ГІОЦ з видачею відповідного коментаря. Тому повинен бути переданий максимально можливий код додаткових робіт з вагоном 7039, що відповідає строку перебування вагона у відстої 365 діб.

Після передачі в інформаційну систему АТ «Укрзалізниця» та обробки повідомлення «1354 – про вихід вагона з ремонту» на вагон, по якому передано повідомлення «1354 – про вихід вагона з ремонту» з видом робіт 4 та кодом додаткових робіт з вагоном 7XXX, в інформаційній системі АТ «Укрзалізниця» оновлюється інформація щодо дати запланованого ремонту / виключення, яка не повинна бути більшою ніж на 365 діб ніж дата, визначена після побудови / останнього ремонту.

У разі якщо після збільшення міжремонтного періоду виконано ДР або КР вагона у межах збільшеного міжремонтного періоду до його перебігу, наступний ремонт планується від дати виконаного ремонту відповідно до даних довідника «Моделі вантажних вагонів». Збільшення міжремонтного періоду після виконання ремонту здійснюється в порядку, встановленому цим стандартом.

ДОДАТОК А
(обов'язковий)
НОРМАТИВИ ПЕРІОДИЧНОСТІ ПРОВЕДЕННЯ КАПІТАЛЬНОГО
РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ЗА КАЛЕНДАРНОЮ ТРИВАЛІСТЮ
ЕКСПЛУАТУВАННЯ ВАГОНА

Таблиця А.1

Ч.ч.	Тип (рід) вантажного вагона	Строк експлуатації (служби), визначений виробником, роки ¹⁾	КР після побудови, роки	КР після КР, роки
1	2	3	4	5
1	КРИТІ ВАГОНИ			
1.1	Універсальні	32	13	12
1.2	Для перевезення зерна	30	15	-
1.3	Для перевезення мінеральних добрив та сировини мінеральних добрив	26	10	8
1.4	Для перевезення апатиту, апатитового концентрату	24	10	8
1.5	Для перевезення автомобілів	30	15	-
1.6	Для перевезення худоби	30	8	8
1.7	Для перевезення цементу	26	12	9
1.8	Для перевезення гранульованої сажі	24	13	-
1.9	Для перевезення гранульованої сірки	24	12	-
1.10	Для перевезення борошна	30	15	-
1.11	Для перевезення паперу	32	13	12
1.12	Для перевезення гранульованих полімерів	30	10	10
1.13	Для перевезення технічного вуглецю	22	11	-
1.14	Для перевезення холоднокатаної сталі	32	13	12
1.15	Переобладнані з рефрижераторних вагонів	25	16	-
2	ПЛАТФОРМИ			
2.1	Універсальні	32	15	12
2.2	Для перевезення великовантажних контейнерів, великотоннажних контейнерів та колісної техніки	32	16	-
2.3	Для перевезення автомобілів, двоярусні	30	15	-
2.4	Для перевезення рулонної сталі, листової сталі, заготовок, коліс, колісних пар, труб, рейок	32	16	-
2.5	Для перевезення лісу в хлистах та лісоматеріалів	32	16	-
3	НАПІВВАГОНИ			
3.1	Універсальні	22	11	-

Продовження таблиці А.1

1	2	3	4	5
3.2	Для перевезення обкотишів та агломерату	15	4	4
3.3	Для перевезення бітуму	30	5	5
3.4	Для перевезення коксу	15	4	4
3.5	Для перевезення сипких металургійних вантажів	20	5	5
3.6	Для перевезення технологічної тріски	22	11	-
3.7	Для перевезення торфу	22	11	-
3.8	Для перевезення глинозему, з розвантажувальними бункерами	25	10	10
3.9	Вагони-самоскиди (думпкари)	22	10	7
3.10	Хопер-дозатори	25	10	8
3.11	Переобладнані з критих вагонів	32	11	6
3.12	Переобладнані з платформ	32	11	8
3.13	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-цементовозів	26	11	9
3.14	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-мінераловозів	26	5	5
4	ЦИСТЕРНИ ^{2), 3)}			
4.1	Нафтобензинові чотиривісні	32	13	12
4.2	Нафтобензинові восьмивісні	32	11	11
4.3	Для перевезення в'язких нафтопродуктів	32	10	10
4.4	Для перевезення кислоти (сірчаної, слабої азотної, соляної, оцтової, суперфосфатної, фенолу, олеуму)	18	5	5
4.5	Для перевезення поліпшеної сірчаної кислоти	18	6	6
4.6	Для перевезення меланжу	13	4	3
4.7	Для перевезення спирту та харчових продуктів (виноматеріалів, води, олії, плодоовочевих соків, молока, патоки)	30	10	10
4.8	Для перевезення пропану, аміаку, вуглеводневих газів	40	10	10
4.9	Для перевезення хлору, етилової рідини, ацетальдегіду, вінілхлориду, пентану, жовтого фосфору	24	6	6
4.10	Для перевезення кальцинованої соди, полівінілхлориду, капролактаму, рідкого пеку, пасти сульфанола, сірки, розплавленої сірки)	24	12	-
4.11	Для перевезення отрутохімікатів, бензолу	24	6	6
4.12	Для перевезення метанолу	24	10	8
4.13	Для перевезення цементу	28	10	10
4.14	Для перевезення важких порошкоподібних вантажів	24	6	6
5	РЕФРИЖЕРАТОРНІ ВАГони			
5.1	5-вагонна рефрижераторна секція	25	16	-

Кінець таблиці А.1

1	2	3	4	5
5.2	Вагон-термос, крім зазначеного у рядку 5.3	25	16	-
5.3	Вагон-термос, переобладнаний з вантажного вагона рефрижераторної секції	25	16	-
5.4	Вагон з теплоізоляцією, переобладнаний з критих універсальних вагонів	32	13	12
6	ВАГОНИ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ТА СРС НА БАЗІ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ			
6.1	Цистерни рейкошліфувальних поїздів	32	4	4
6.2	Вагони відновних поїздів, пожежних поїздів, рейкозварювальних поїздів, пересувних майстерень, роздавальні матеріально-технічного постачання, вагоперевірні, колійних машинних станцій, центрів механізації колійних робіт, дистанцій колії, рейкозварювальних поїздів, мостобудівельних поїздів, дистанцій електропостачання, будівельно-монтажних поїздів, електромеханічних майстерень, щебених заводів, мастилоочисні станції, вагони, переобладнані під житло	32	15	15
7	ТРАНСПОРТЕРИ			
7.1	Всіх типів, крім зчленованого типу	35	12	12
7.2	Зчленованого типу	35	9	9

- 1) – наводяться довідково
- 2) – дотримання своєчасності проведення технічного обслуговування і ремонту котла, зливно-наливної та запірно-запобіжної арматури у вагонах-цистернах для перевезення зріджених вуглеводневих газів згідно з НПАОП 0.00-1.81 [5] забезпечує балансоутримувач (власник) вагона
- 3) – дотримання своєчасності проведення перевірок цистерн для перевезення небезпечних вантажів згідно з [6] забезпечує балансоутримувач (власник) вагона

ДОДАТОК Б
(обов'язковий)

**НОРМАТИВИ ПЕРІОДИЧНОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ДЕПОВСЬКОГО
РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ЗА КОМБІНОВАНИМ КРИТЕРІЄМ ^{1), 3)}**

Таблиця Б.1

Ч.ч.	Тип (рід) вантажного вагона	ДР за комбінованим критерієм					
		перший після побудови		після ДР		після КР	
		роки	тис. км	роки	тис. км ²⁾	роки	тис. км
1	2	3	4	5	6	7	8
1	КРИТІ						
1.1	Універсальні	3	210	3	110	3	160
1.2	Для перевезення зерна	3	210	3	110	3	160
1.3	Для перевезення мінеральних добрив та сировини мінеральних добрив	3	210	2	110	2	160
1.4	Для перевезення апатиту, апатитового концентрату	3	210	2	110	2	160
1.5	Для перевезення автомобілів	3	210	3	110	3	160
1.6	Для перевезення худоби	3	210	2	110	2	160
1.7	Для перевезення цементу	3	210	2	110	2	160
1.8	Для перевезення гранульованої сажі	3	210	2	110	2	160
1.9	Для перевезення гранульованої сірки	3	210	2	110	2	160
1.10	Для перевезення борошна	3	210	3	110	3	160
1.11	Для перевезення паперу	3	210	3	110	3	160
1.12	Для перевезення гранульованих полімерів	3	210	2	110	2	160
1.13	Для перевезення технічного вуглецю	3	210	2	110	2	160
1.14	Для перевезення холоднокатаної сталі	3	210	3	110	3	160
1.15	Переобладнані з рефрижераторних вагонів на візках моделі 18-100	-	-	3	110	3	160
1.16	Переобладнані з рефрижераторних вагонів на візках моделі KB3-И2, ЦМВ-Дессау	-	-	3	160	3	160
2	ПЛАТФОРМИ						
2.1	Універсальні	3	210	3	110	3	160
2.2	Для перевезення великовантажних контейнерів, великотоннажних контейнерів та колісної техніки	3	210	3	120	3	210
2.3	Для перевезення автомобілів, двоярусні	3	210	3	110	3	160
2.4	Для перевезення рулонної сталі, листової сталі, заготовок, коліс, колісних пар, труб, рейок	3	210	3	110	3	160
2.5	Для перевезення лісу в хлистах та лісоматеріалів	3	210	3	110	3	160

Продовження таблиці Б.1

1	2	3	4	5	6	7	8
3	НАПІВВАГОНИ						
3.1	Універсальні та глуходонні (крім зазначених у рядку 3.2)	3	210	2	110	2	160
3.2	Універсальні та глуходонні на візках моделі 18-7020 та візках типу 3	4	450	3	160	3	160
3.3	Для перевезення обкотишів та агломерату	3	210	2	110	2	160
3.4	Для перевезення бітуму	3	210	2	110	2	160
3.5	Для перевезення коксу	3	210	2	110	2	160
3.6	Для перевезення сипких металургійних вантажів	3	210	2	110	2	160
3.7	Для перевезення технологічної тріски	3	210	3	110	3	160
3.8	Для перевезення торфу	3	210	3	110	3	160
3.9	Для перевезення глинозему, з розвантажувальними бункерами	3	210	2	110	2	160
3.10	Вагони-самоскиди (думпкари)	3	210	2	110	2	160
3.11	Хопер-дозатори	3	210	3	110	3	160
3.12	Переобладнані з критих вагонів	-	-	1	110	1	160
3.13	Переобладнані з платформ	-	-	1	110	1	160
3.14	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-цементовозів	-	-	2	110	2	160
3.15	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-мінераловозів	-	-	2	110	2	160
4	ЦИСТЕРНИ						
4.1	Нафтобензинові чотиривісні	3	210	3	110	3	160
4.2	Нафтобензинові восьмивісні	3	210	2	110	2	160
4.3	Для перевезення в'язких нафтопродуктів	3	210	3	110	3	160
4.4	Для перевезення кислоти (сірчаної, слабої азотної, соляної, оцтової, суперфосфатної, фенолу, олеуму)	2	210	2	110	2	160
4.5	Для перевезення поліпшеної сірчаної кислоти	2	210	2	110	2	160
4.6	Для перевезення меланжу	2	210	2	110	2	160
4.7	Для перевезення спирту та харчових продуктів (виноматеріалів, води, олії, плодоовочевих соків, молока, патоки)	3	210	2	110	2	160
4.8	Для перевезення пропану, вуглеводневих газів)	3	210	3	110	3	160
4.9	Для перевезення хлору, етилової рідини, ацетальдегіду, вінілхлориду, пентану, аміаку, жовтого фосфору	2	210	2	110	2	160
4.10	Для перевезення кальцинованої соди, полівінілхлориду, капролактаму, рідкого пеку, пасти сульфанола, сірки, розплавленої сірки)	3	210	2	110	2	160
4.11	Для перевезення отрутохімікатів, бензолу, метанолу	2	210	2	110	2	160
4.12	Для перевезення цементу та інших порошкоподібних вантажів	3	210	2	110	2	160

Кінець таблиці Б.1

1	2	3	4	5	6	7	8
4.13	Для перевезення небезпечних вантажів, не зазначених у рядках 4.1-4.12	2	210	2	110	2	160
5	РЕФРИЖЕРАТОРНІ ВАГОНИ						
5.1	5-вагонна рефрижераторна секція	3	210	2,5	150	2,5	150
5.2	Вагон-термос, крім зазначеного у рядку 5.3	3	210	3	110	3	160
5.3	Вагон-термос, переобладнаний з вантажного вагона рефрижераторної секції	-	-	2,5	150	2,5	150
5.4	Вагони з теплоізоляцією, переобладнані з критих універсальних вагонів	-	-	3	110	3	160

- 1) – вантажним вагонам, у разі перебування їх у відстої / сезонному запасі на коліях відстою вагонів, можливе збільшення міжремонтного періоду на строк до 365 діб за умови виконання робіт згідно з 6.15, 6.16 цього стандарту.
- 2) – вантажним вагонам, на візках Тип 2 згідно з ДСТУ 7530, відремонтованим із модернізацією із встановленням зносостійких елементів у вузлах тертя, норматив пробігу після виконання ДР встановлюється 160 тис. км із збереженням граничної календарної тривалості міжремонтного періоду, встановленого у таблиці Б.1.
- 3) – застосування касетних та здвоєних підшипників, які забезпечують гарантоване напрацювання на відмову не менше 500 тис. км пробігу, дозволяє встановлювати аналогічний пробіг для вантажних вагонів.

ДОДАТОК В
(обов'язковий)

**НОРМАТИВИ ПЕРІОДИЧНОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ДЕПОВСЬКОГО
РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ЗА ОДИНИЧНИМ КРИТЕРІЄМ ¹⁾**

Таблиця В.1

Ч.ч.	Тип (рід) вантажного вагона	ДР за одиничним критерієм			
		перший після побудови	після ДР у період до 1-го КР	після ДР у період після 1-го КР	після КР
		роки	роки	роки	роки
1	2	3	4	5	6
1	КРИТІ				
1.1	Універсальні	3	2	2	2
1.2	Для перевезення зерна	3	2	2	2
1.3	Для перевезення мінеральних добрив та сировини мінеральних добрив	2	1	1	2
1.4	Для перевезення апатиту, апатитового концентрату	2	1	1	2
1.5	Для перевезення автомобілів	3	2	2	2
1.6	Для перевезення худоби	2	1	1	2
1.7	Для перевезення цементу	3	2	2	2
1.8	Для перевезення гранульованої сажі	3	2	1	2
1.9	Для перевезення гранульованої сірки	2	1	1	2
1.10	Для перевезення борошна	3	2	1	2
1.11	Для перевезення паперу	3	2	1	2
1.12	Для перевезення гранульованих полімерів	2	2	1	2
1.13	Для перевезення технічного вуглецю	3	2	1	2
1.14	Для перевезення холоднокатаної сталі	3	2	1	2
1.15	Переобладнані з рефрижераторних вагонів	-	2	2	2
2	ПЛАТФОРМИ				
2.1	Універсальні	3	2	2	2
2.2	Для перевезення великовантажних контейнерів, великотоннажних контейнерів та колісної техніки	3	2	2	3
2.3	Для перевезення автомобілів двоярусні	3	2	2	2
2.4	Для перевезення рулонної сталі, листової сталі, заготовок, коліс, колісних пар, труб, рейок	3	1	1	2
2.5	Для перевезення лісу в хлистах та лісоматеріалів	3	2	1	2
3	НАПІВВАГОНИ				
3.1	Універсальні та глухоні	3	1	1	2
3.2	Для перевезення обкотишів та агломерату	2	1	1	2
3.3	Для перевезення бітуму	2	1	1	2

Продовження таблиці В.1

1	2	3	4	5	6
3.4	Для перевезення коксу	2	1	1	2
3.5	Для перевезення сипких металургійних вантажів	2	1	1	2
3.6	Для перевезення технологічної тріски	3	2	1	2
3.7	Для перевезення торфу	3	2	1	2
3.8	Для перевезення глинозему, з розвантажувальними бункерами	2	1	1	2
3.9	Вагони-самоскиди (думпкари)	3	2	1	2
3.10	Хопер-дозатори	3	2	1	1
3.11	Переобладнані з критих вагонів	-	1	1	1
3.12	Переобладнані з платформ	-	1	1	1
3.13	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-цементовозів	-	1	1	2
3.14	Вагони для сипких вантажів, переобладнані з хопер-мінераловозів	-	1	1	2
4	ЦИСТЕРНИ				
4.1	Нафтобензинові чотиривісні	3	1	1	2
4.2	Нафтобензинові восьмивісні	2	1	1	2
4.3	Для перевезення в'язких нафтопродуктів	2	1	1	2
4.4	Для перевезення кислоти (сірчаної, слабої азотної, соляної, оцтової, суперфосфатної, фенолу, олеуму)	2	1	1	1
4.5	Для перевезення поліпшеної сірчаної кислоти	2	1	1	1
4.6	Для перевезення меланжу	2	1	1	1
4.7	Для перевезення спирту та харчових продуктів (виноматеріалів, води, олії, плодоовочевих соків, молока, патоки)	3	1	1	2
4.8	Для перевезення пропану, аміаку, вуглеводневих газів	2	1	1	2
4.9	Для перевезення хлору, етилової рідини, ацетальдегіду, вінілхлориду, пентану, жовтого фосфору	2	1	1	1
4.10	Для перевезення кальцинованої соди, полівінілхлориду, капролактаму, рідкого пеку, пасти сульфанола, сірки, розплавленої сірки)	3	1	1	2
4.11	Для перевезення отрутохімікатів, бензолу, метанолу	2	1	1	1
4.13	Для перевезення цементу та інших порошкоподібних вантажів	3	1	1	2
5	РЕФРИЖЕРАТОРНІ ВАГони				
5.1	5-вагонна рефрижераторна секція	2	1,5	1,5	1,5
5.2	Вагон-термос, крім зазначеного у рядку 5.3	2	2	2	2
5.3	Вагон-термос, переобладнаний з вантажного вагона рефрижераторної секції	-	2	2	2

Кінець таблиці В.1

1	2	3	4	5	6
5.4	Вагон з теплоізоляцією, переобладнані з критих універсальних вагонів	3	2	2	2
6	ВАГОНИ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ТА СРС НА БАЗІ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ²⁾				
6.1	Цистерни рейкошліфувальних поїздів	2	2	2	2
6.2	Вагони відновних поїздів, пожежних поїздів, рейкозварювальних поїздів, пересувних майстерень, роздавальні матеріально-технічного постачання, вагоперевірні, колійних машинних станцій, центрів механізації колійних робіт, дистанцій колії, рейкозварювальних поїздів, мостобудівельних поїздів, дистанцій електропостачання, будівельно-монтажних поїздів, електромеханічних майстерень, щебеневих заводів, мастилоочисні станції, вагони, переобладнані під житло	5 ³⁾	5	5	5
7	ТРАНСПОРТЕРИ				
7.1	Всі типи	3	3	3	3
7.2	Службові вагони для супроводження транспортерів	3	3	3	3

- 1) – вантажним вагонам, у разі перебування їх у відстої / сезонному запасі на коліях відстою вагонів, можливе збільшення міжремонтного періоду на строк до 365 діб за умови виконання робіт згідно з 6.15, 6.16 цього стандарту.
- 2) – СРС на базі вантажних вагонів з нумерацією, що починається на «1», щорічно проводити огляд вузлів та деталей згідно з 6.14 цього стандарту.
- 3) – періодичність першого ДР після побудови вагона встановлюється відповідно до показників надійності комплектувальних складаних одиниць і деталей, які повинні бути не менше ніж до першого ДР після побудови вагона і не можуть закінчуватися у міжремонтний період.

ДОДАТОК Г
(довідковий)
БІБЛІОГРАФІЯ

- 1 Закон України «Про залізничний транспорт»
- 2 Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2021 № 647, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28.12.2021 за № 1677/37299
- 3 Строки продовження експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2021 № 647, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28.12.2021 за № 1677/37299
- 4 Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про забезпечення сталих залізничних перевезень під час дії правового режиму воєнного стану в Україні» від 29.03.2024 № 267, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 09.04.2024 за № 517/41862
- 5 НПАОП 0.00-1.81-18 Правила охорони праці під час експлуатації обладнання, що працює під тиском, затверджені наказом Міністерства соціальної політики України 05.03.2018 № 333, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10.04.2018 за № 433/31885
- 6 Порядок перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України від 12.05.2015 № 166/550, зареєстрованим в міністерстві юстиції України 05.06.2015 за № 663/27108
- 7 Правила експлуатації власних вантажних вагонів, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 29.01.2015 № 17, зареєстрованим в

Міністерстві юстиції України 14.02.2015 за № 168/26613

8 Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854

СТП 03.01-006:2025

Код УКУД 03.120.20; 45.060

Ключові слова: вантажний вагон, виробничий підрозділ, нормативи, ремонт, система, технічне обслуговування, філія