|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.11/2021/16 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General10 August 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

**Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 26–29 октября 2021 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:
новые предложения**

 Предложение о внесении поправок в пункты 7.3.2, 7.3.3 и 7.3.4 добавления 2 к приложению 1
Указание на мультитемпературные расчеты

 Представлено правительством Германии

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Существо предложения:** уточнение того, что все мультитемпературные расчеты по пунктам 7.3.3 и далее должны относиться к площади внутренней поверхности соответствующих камер.**Предлагаемое решение:** добавление 4 к приложению 1.**Справочные документы:** отсутствуют. |
|  |

 Введение

1. С момента реализации предложения, внесенного в 2014 году Финляндией, расчет поглощения тепла через внешние стенки кузова — для целей подтверждения, исходя из пункта 7.3.2, классификации транспортного средства-рефрижератора как FRC — производится с учетом средней площади поверхности внешних стенок рефрижераторного кузова, т. е. как и в случае монотемпературных транспортных средств.

2. Однако в процессе реализации указанного предложения информация о том, что все мультитемпературные расчеты по пунктам 7.3.3 и далее должны по-прежнему относиться к площади внутренней поверхности соответствующих камер, как-то забылась. Настоящее предложение о внесении поправок призвано исправить это упущение.

3. Указание на площадь внутренней поверхности упрощает расчеты в случае, если конфигурацию приходится рассчитывать вручную.

4. Кроме того, следует воспользоваться данной возможностью для стандартизации определения термина «площадь поверхности».

 I. Предлагаемая поправка

5. Пункт 7.3.2 добавления 2 к приложению 1 изменить следующим образом:

«7.3.2 Соответствие всего кузова

 Коэффициент K внешней части кузова должен составлять K ≤ 0,40 Вт/м2.K.

 **Площадь внутренней поверхности** ~~Внутренняя поверхность~~ кузова не должна изменяться более чем на 20 %.

 Транспортное средство должно соответствовать следующей формуле:

Pnominal > 1,75 \* Kbody \* Sbody \* ΔT,

 где:

Pnominal – номинальная холодопроизводительность мультитемпературной холодильной установки;

Kbody – значение K внешней части кузова;

Sbody – средняя геометрическая площадь поверхности ~~всего~~ **внешней части** кузова;

ΔT – разница в температуре между внешней и внутренней частями кузова».

6. Пункт 7.3.3 добавления 2 к приложению 1 изменить следующим образом:

«7.3.3 Определение потребности в холодопроизводительности охлаждаемых испарителей

 С учетом заданных положений перегородок потребность в холодопроизводительности каждого охлаждаемого испарителя рассчитывается следующим образом:

Pchilled demand = (Schilled-comp – ΣSbulk) \* Kbody\* ΔText + Σ (Sbulk \* Kbulk\* ΔTint),

 где:

Kbody – значение коэффициента K, указанное в протоколе испытания СПС для внешней части кузова;

Schilled-comp – площадь **внутренней поверхности** охлаждаемой камеры для заданных положений перегородок;

Sbulk – площади **поверхностей** перегородок;

Kbulk – значения коэффициента К перегородок, указанные в таблице, содержащейся в пункте 7.3.7;

ΔText – разница температур охлаждаемой камеры и внешней части кузова (+30 °C);

ΔTint – разница температур охлаждаемой камеры и других камер. В случае камер без кондиционирования воздуха для целей расчета используется значение температуры +20 °C».

7. Пункт 7.3.4 добавления 2 к приложению 1 изменить следующим образом:

«7.3.4 Определение потребности в холодопроизводительности низкотемпературных камер

 С учетом заданных положений перегородок потребность в холодопроизводительности каждой низкотемпературной камеры рассчитывается следующим образом:

Pfrozen demand = (Sfrozen-comp – ΣSbulk) \* Kbody\* ΔText + Σ (Sbulk \* Kbulk\* ΔTint),

 где:

Kbody − значение коэффициента K, указанное в протоколе испытания СПС для внешней части кузова;

Sfrozen-comp − площадь **внутренней поверхности** низкотемпературной камеры для заданных положений перегородок;

Sbulk − площади **поверхностей** перегородок;

Kbulk − значения коэффициента К перегородок, указанные в таблице, содержащейся в пункте 7.3.7;

ΔText − разница температур низкотемпературной камеры и внешней части кузова (+30 °C);

ΔTint − разница температур низкотемпературной камеры и других камер. В случае камер без кондиционирования воздуха для целей расчета используется значение температуры +20 °C».

 II. Последствия

|  |  |
| --- | --- |
| Затраты:Экологическое воздействие: | отсутствуют.отсутствует. |
| Осуществимость: | предлагаемая поправка может быть легко реализована в рамках СПС. Переходный период не требуется. |
| Обеспечение применения: | никаких проблем не ожидается. |