

73.02 - Изделия из черных металлов, используемые для железнодорожных или трамвайных путей: рельсы, контррельсы и зубчатые рельсы, переводные рельсы, крестовины глухого пересечения, переводные штанги и прочие поперечные соединения, шпалы, стыковые накладки и подкладки, клинья, опорные плиты, крюковые рельсовые болты, подушки и растяжки, станины, поперечины и прочие детали, предназначенные для соединения или крепления рельсов:

7302.10 – рельсы

7302.30 – рельсы переводные, крестовины глухого пересечения, переводные штанги и прочие поперечные соединения

7302.40 – накладки стыковые и подкладки опорные

7302.90 – прочие

В данную товарную позицию включаются конструктивные элементы железнодорожных и трамвайных путей из черных металлов обычной или узкой колеи.

(1) **Рельсы** для железнодорожных или трамвайных путей представляют собой горячекатаные изделия. В данную товарную позицию включаются все рельсы любой длины, в том числе двухголовчатые рельсы, широкоподошвенные (с плоской подошвой) рельсы, желобчатые трамвайные рельсы, шлицованные рельсы для электрических трамваев и токопроводы и т.п.

В данную товарную позицию включаются все рельсы типа, обычно используемого для железнодорожных или трамвайных рельсовых путей независимо от их предполагаемого применения (подвесная дорога, самоходные краны и т.п.). Однако в нее **не включаются** рельсы, не относящиеся к типу железнодорожных или трамвайных (например, направляющие рельсы раздвижных дверей или рельсы лифта).

Контррельсы, также известные как направляющие рельсы или рельсы безопасности, крепятся к основным рельсам для предотвращения схода с рельсов вагонов у стрелочных переводов и на кривых участках пути.

Зубчатые рельсы предназначены для установки на крутых участках железной дороги. Зубчатые рельсы одного типа состоят из двух длинных параллельных брусков, соединенных близко расположенными поперечными стержнями; интервалы между этими стержнями предназначены для зацепления зубцов зубчатого колеса, расположенного под локомотивом. Ко второму типу относятся зубчатые рельсы, которые аналогичным образом сцепляются с зубчатым колесом.

Все вышеописанные рельсы могут быть прямыми, изогнутыми или иметь просверленные отверстия для болтов.

(2) **Переводные рельсы, крестовины глухого пересечения, переводные штанги и прочие поперечные соединения**, которые могут быть получены литьем или другим способом, используются на железнодорожных узлах или на пересечениях основной дороги.

(3) **Шпалы из черных металлов** используются для того, чтобы поддерживать рельсы и сохранять их параллельность.

Они обычно прессуются в окончательную форму после прокатки, но могут быть также собраны путем сварки или склеивания нескольких элементов вместе. Обычно они имеют поперечное сечение в форме буквы "U" или "омега" с очень короткими плечиками, и они включаются в данную товарную позицию независимо от того, просверлены они или нет, пробиты, имеют ли прорези, оснащены ли подкладками или опорными плитами или интегральными крепежными приспособлениями.

(4) **Стыковые накладки** представляют собой горячекатаные, кованые или литые изделия различной формы (плоские, с заплечиками, уголкового и т.д.), которые используются для присоединения одного рельса к следующему. Они включаются в данную товарную позицию независимо от того, просверлены они, пробиты или нет.

(5) **Рельсовые подкладки** (обычно из чугуна) используются для крепления двухголовчатых рельсов к шпалам; они крепятся костылями или болтами.

Подкладочные клинья используются для удержания рельсов на подкладке.

Путевые подкладки (опорные пластины, накладки на шпалы) используются для крепления широкоподошвенных рельсов к шпалам. Они защищают шпалы и крепятся к ним скобами, болтами, глухарями, костылями или, в случае стальных изделий, сваркой.

Крюковые рельсовые болты аналогичным образом используются для крепления широкоподошвенных (с плоской подошвой) рельсов к шпалам; они прикрепляются болтами к шпалам и прижимают к ним плоскую подошву рельса.

В данную товарную позицию также включаются другие **жесткие крепежные приспособления для железнодорожных рельсов**, например, полученные путем сгибания стального стержня приблизительно в L-форме (форме неравнобокого уголка); короткая сторона прижимается к подошве рельса, а длинная сторона со слегка расплюснутым, но не заостренным концом фиксируется в отверстии, предварительно просверленном в шпале.

Кроме того, **упругие крепежные приспособления для рельсов** также включаются в данную товарную позицию. Они производятся из пружинной стали и крепят рельс к шпале или к опорной пластине. Прижимное усилие достигается путем геометрического отклонения крепления от исходного "промышленного" положения. Между креплением и рельсом или между креплением и шпалой устанавливается прокладка или изолирующее приспособление, обычно из резины или пластмасс.

- (6) **Подушки и растяжки** используются для закрепления рельсов в параллельном положении.

Некоторые растяжки и уголкового стержни предназначены для крепления болтами к ряду последовательно расположенных деревянных шпал; закрепленные таким образом под прямым углом к шпалам, они служат для предотвращения деформации (или "угона") пути в определенных точках.

- (7) **Другие специальные приспособления, противодействующие угону пути**, представляют собой устройства, которые крепятся к рельсу в тех местах, где имеет место его продольное перемещение. Они крепятся к шпале или опорной плите для предотвращения такого продольного смещения.

В данную товарную позицию **не включаются**:

- (а) винты, болты, гайки, заклепки и костыли, используемые для крепления конструктивных элементов рельсового пути (**товарные позиции 73.17 и 73.18**);
- (б) собранные звенья пути, поворотные круги, упорные буфера платформ и габаритные ворота (**товарная позиция 86.08**).