

Инновационные вагоны – мнение оператора



Москва, 2019 год

Проблемные вопросы, возникающие при ремонте TP-2 инновационных вагонов моделей 12-196-01 (-02)

Превышение простоя в ТОР обычных вагонов на 36%!

Увеличение затрат на передислокацию в разы!

Увеличенный простой вагонов в ТОР

Дополнительная логистика для проведения ремонта (специализированные предприятия)

Неразвитость сети сервисных центров по ремонту инновационных узлов

Недостаточность ремонтных мощностей кассетных подшипников

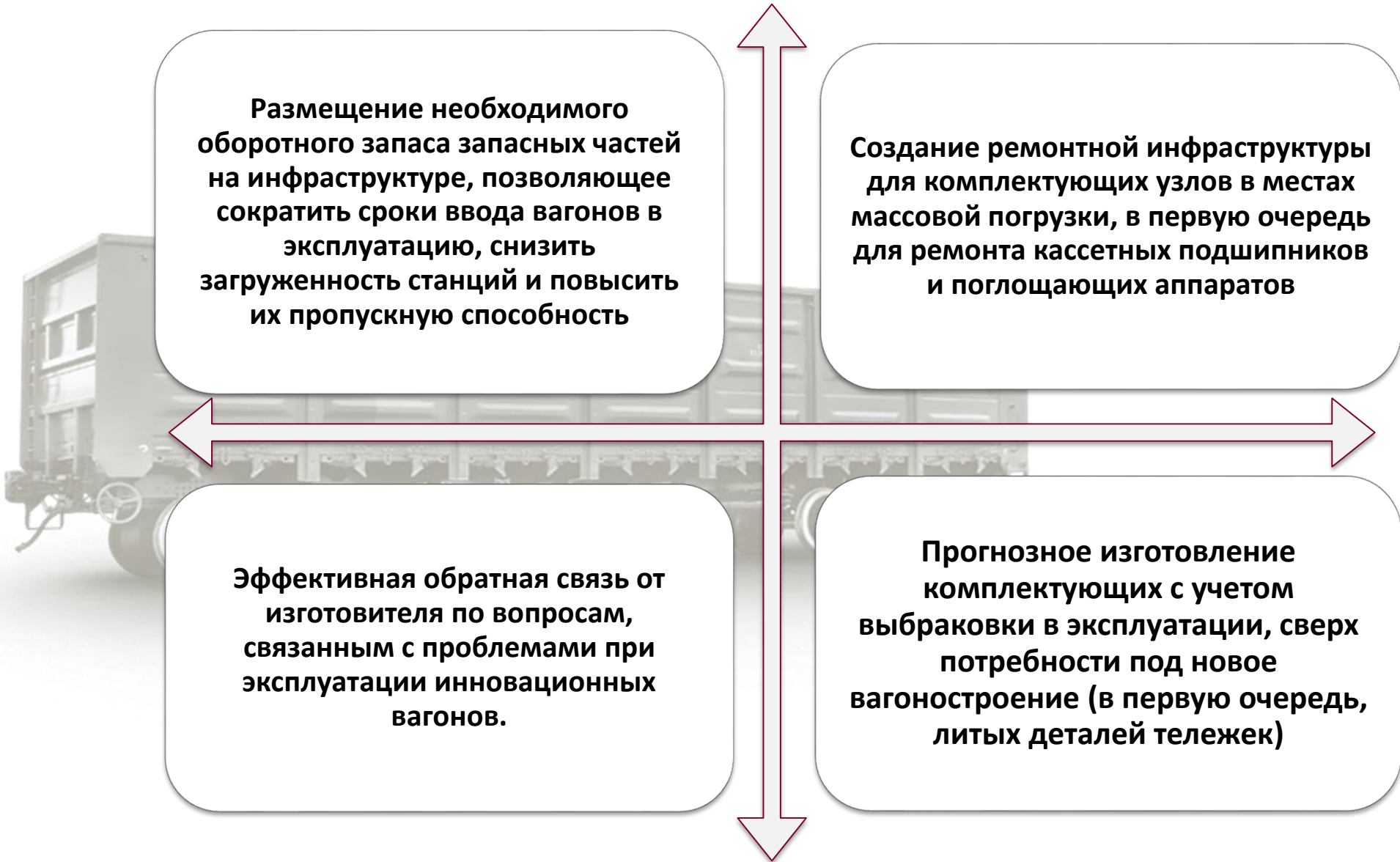
Высокая стоимость узлов и деталей

Длительный срок поставки запасных частей для ремонта, отсутствие оборотного запаса

Неунифицированность узлов

Вывод: инновационные вагоны вследствие значительного отличия отдельных узлов и деталей требуют создания специальных сервисных центров. Данная проблема не решается со стороны заводов-изготовителей и не поднимается инфраструктурой. **Как следствие, простой инновационных вагонов в ремонте выше, а стоимость содержания дороже**

Предложения по улучшению ситуации с эксплуатацией инновационных вагонов



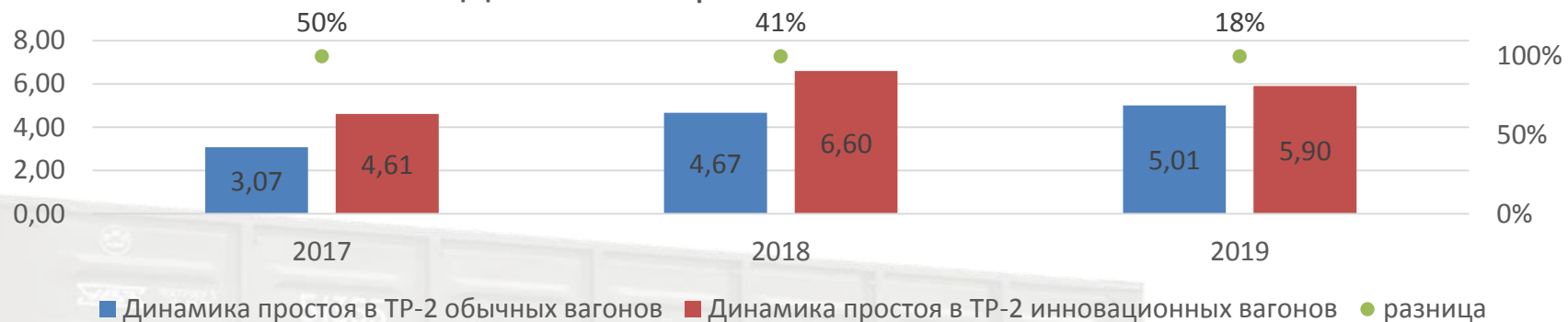
Размещение необходимого оборотного запаса запасных частей на инфраструктуре, позволяющее сократить сроки ввода вагонов в эксплуатацию, снизить загруженность станций и повысить их пропускную способность

Создание ремонтной инфраструктуры для комплектующих узлов в местах массовой погрузки, в первую очередь для ремонта кассетных подшипников и поглощающих аппаратов

Эффективная обратная связь от изготовителя по вопросам, связанным с проблемами при эксплуатации инновационных вагонов.

Прогнозное изготовление комплектующих с учетом выбраковки в эксплуатации, сверх потребности под новое вагоностроение (в первую очередь, литых деталей тележек)

Динамика простоя вагонов в ТР-2



Динамика простоя вагонов в Плановом ремонте



Значительный рост времени простоя вагонов в плановом ремонте связан с недостаточным количеством колесных пар для ремонта

Сравнение буксовых узлов с цилиндрическими и кассетными подшипниками



	цилиндрический подшипник	кассетный подшипник
 Количество грузовых вагонов	1 004 237 (88,5% парка)	130 362 (11,5% парка)
 Коэффициент поступлений в ТОР	0,07 (новые) 0,41 (БУ)	0,037 (новые)
 Стоимость новых подшипников на вагон	49 008 руб. без НДС 16x(3 063 руб. без НДС)	188 160 руб. без НДС 8x(23 520 руб. без НДС)
 Средневзвешенные затраты на 16 лет эксплуатации	238 409 руб/ваг	347 640 руб/ваг
 Производители и мощности	1 200 000 (ЕПК Степногорск)	280 000 Возможно увеличение до 600 000
 Ремонтные центры	>100	3

80 000
 (СКФ)
150 000
 (ЕПК)
50 000
 (Тимкен)

Что требуется сделать до начала перевода на кассетные подшипники

- Разработать техническое решение по реализации проекта перевода парка вагонов на кассетные подшипники:
 - Конструкторская документация на существующие вагоны не предусматривает применение кассетных подшипников
 - Нет проектов модернизации эксплуатируемых вагонов
- Разработать методику расчёта экономического эффекта от перевода вагонов на кассетные подшипники.
- Разработать программу снижения стоимости кассетных подшипников.
- Разработать механизм субсидирования, тарифных льгот, а также не увеличения межремонтного пробега вагона при установке кассетных подшипников
- Принудительный перевод парка на кассетные подшипники должен быть исключен
- Провести анализ производства кассетных подшипников и прогноз потребности
- Разработать программу импортозамещения, поскольку большинство комплектующих производится за границей
- Создать сервисную сеть по обслуживанию и ремонту подшипников
- Государственная программа по переводу подвижного состава на кассетные подшипники и организации российского производства кассетных подшипников