

Железнодорожный ренессанс от Siemens и Alstom под угрозой.

Как пошлины Дональда Трампа повлияют на рынок подвижного состава в США

ОПУБЛИКОВАНО 23 АПРЕЛЯ 2025



Решения администрации президента США Дональда Трампа о введении таможенных пошлин на импорт затронут все сферы американской экономики. Не обойдут они и рынок рельсового подвижного состава. Так, они ощутимо повлияют на грузовое вагоностроение, скажутся и на пассажирском подвижном составе, который в США выпускают относительно новые участники этого рынка. Однако продолжение процессов развития американских производств рельсовой техники сегодня зависит преимущественно не от этого, а от сохранения анонсированной ранее масштабной господдержки железнодорожного «ренессанса» в США.

Грузовой подвижной состав

В части грузовых вагонов риски от введения пошлин достаточно существенны, так как более половины их производств для рынка Северной Америки сейчас находятся в Мексике. Крупнейшие игроки — **Greenbrier**, **Trinity Freight Car America** — массово перенесли их в Мексику в 2000–2020-х годах с целью экономии на издержках.

Таким образом, скачок в цене грузовых вагонов ожидаем как в случае импорта, так и обратного возвращения мощностей в США с учётом более высокой стоимости труда.

Для США это значимый вопрос, так как железной дорогой выполняется большой объём грузовых перевозок в стране. Стоит отметить, что в целях смягчения уже началась проработка налоговых льгот для перевозчиков, которые планируется давать при обновлении парка вагонами, производимыми в США. Спрос на грузовые вагоны в стране носит устойчивый характер, а значит при долгосрочном действии пошлин вагоностроители решатся на возвращение мощностей из Мексики в США.

Новые грузовые локомотивы производятся в США. Два крупнейших игрока рынка — Wabtec и **Progress Rail** (последняя входит в Caterpillar) — фактически реализуют дуополию на этом рынке. Остальные же являются небольшими компаниями, выполняющими капремонт эксплуатируемых локомотивов с их модернизацией и продлением срока службы. В данном сегменте исторически обеспечен высокий уровень локализации, в связи с чем влияние пошлин будет минимально.

Пассажирский подвижной состав

Сфера пассажирской рельсовой техники в США сегодня практически полностью находится под контролем производителей, чьи штаб-квартиры расположены в Европе и Азии. Местный небольшой игрок — трамваестроительная Brookville — имеет скромные мощности и выполняет только малосерийные заказы.

В силу поглощения канадской **Bombardier Transportation** в 2021 году основным игроком в этом сегменте является Alstom, в том числе выполняя в ряде штатов функции перевозчика. Опять же с учётом активов Bombardier текущая ситуация для Alstom является двоякой. С одной стороны, производство в Хорнеле на фоне масштабного заказа на поезда Avelia Liberty и соблюдения условий программы Buy American имеет достаточно высокую степень локализации в США, в том числе в части компонентной базы, и должно быть устойчивым к текущей торговой войне. С другой стороны, заказ с западного побережья США шёл, в том числе, на площадки Bombardier в Канаде, где, соответственно, развивали местных поставщиков комплектующих. По этим контрактам таможенная пошлина на импорт из Канады точно скажется.

Локомотивы и вагоны локомотивной тяги для пассажирских перевозок в США сегодня производит Siemens. Их, а также трамваи производят на заводе в Сакраменто. Он действует ещё с 1980-х годов, имеет развитую базу поставщиков в США, а значит, таможенные пошлины не должны оказать существенное влияние на себестоимость подвижного состава.



Другая ситуация у Stadler. Швейцарский производитель только недавно начал наращивать присутствие на рынке США в сегментах моторвагонного подвижного состава, поездов метро и трамваев. Под эти контракты у него действует одна сборочная площадка в США, в Солт-Лейк-Сити. При этом Stadler также только в последние годы стала глобальным и масштабным игроком, а значительную номенклатуру комплектующих производитель закупает у сторонних поставщиков, в первую очередь из Швейцарии. С учётом этого у **Stadler** может произойти достаточно существенный рост себестоимости подвижного состава для американского рынка, так как он предполагает как импорт в США из Швейцарии (для неё на данный момент анонсирована повышенная таможенная пошлина в 31%), так и из других стран ЕС.

Из-за высокой доли импортируемых компонентов схожи риски и для испанской CAF, японских **Kawasaki Rail** и Hitachi Rail, а также южнокорейской Hyundai Rotem. Они реализуют заказы на городской рельсовый транспорт (трамваи и поезда метро) и имеют сборочные производства конечной продукции в США, но опираются на поставщиков компонентов из своих стран и находятся на достаточно начальном уровне развития местных поставщиков.

Большие риски для Чикаго и Бостона из-за контрактов с CRRC

Китайская CRRC с 2020 года находится вне борьбы за новые контракты на подвижной состав в США — тогда был принят закон о запрете госзакупок у китайского производителя, что объяснялось угрозами для кибербезопасности. У китайского производителя в соответствии с программой **Buy American** есть две площадки в США, однако нарекания уже вызывали как малое участие CRRC в развитии местных поставщиков, так и подозрения в завозе рабочих из Китая.



**КАЧЕСТВО ИМЕЕТ ЦЕНУ:
1520 ПРИЧИН ПОДПИСАТЬСЯ!**



В портфеле **CRRC** стоит выделить два крупных контракта, полученных до 2020 года: на 404 вагона метро для Бостона и 400 вагонов для Чикаго (включает опцион на ещё 446 вагонов). Они сопровождаются значительным нарушением планов обновления перевозчиков — существенные срывы сроков поставок и рост издержек (при этом победы CRRC сопровождалась демпингом относительно конкурентов). Заявляемая сегодня таможенная пошлина в 145% на импорт из Китая может окончательно похоронить эти сделки с CRRC, привести к разрыву контрактов и поиску срочной замены.

Ключевое — судьба федеральной поддержки

В 2021 году администрация предыдущего президента США **Джо Байдена** приняла масштабный план по государственным инвестициям в инфраструктуру и рабочие места (Infrastructure Investment and Jobs Act) объём \$1,2 трлн. На развитие железнодорожного и городского общественного транспорта в нём было заложено финансирование на уровне \$105 млрд (более 8,6 трлн руб. по текущему курсу): оно включает как поддержку инфраструктурныхстроек, так и закупку подвижного состава, в том числе для высокоскоростных проектов. Именно за счёт этих денег сейчас происходит «ренессанс» рельсового транспорта в США, а производители из Европы и Азии наращивают инвестиции и присутствие в стране.

Дональд Трамп выступал с критикой этого финансирования ещё в 2021 году и в рамках нового срока уже затребовал пересмотра заложенного объёма поддержки.

Это и создаёт сегодня основную неопределённость для развития рынка подвижного состава в США. Торг вокруг таможенных пошлин только усиливает её. Так, по проектам высокоскоростных магистралей в Калифорнии была анонсирована заморозка федерального финансирования, которое имеет критическое значение для их реализации.

При этом и Siemens, и Alstom указывали, что из-за малого заказа (суммарно 16 поездов) полная локализация подвижного состава невозможна, а первые образцы поездов будут импортироваться из ЕС, то есть таможенные пошлины ударят по себестоимости этих проектов значительно и добавят сомнений в перспективы их реализации.

Экспертные мнения авторитетных специалистов о транспорте и логистике вы найдете в Telegram-канале медиаплатформы ВГУДОК — [@Vgudok.PRO](#)

Сергей Белов, главный редактор, сооснователь ROLLINGSTOCK Agency,