



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

74/2023

В Австралии планируется изменение политики в области закупок железнодорожного подвижного состава

По заказу Австралазийской ассоциации железных дорог (ARA) компания BIS Oxford Economics, ведущий австралийский поставщик услуг в области отраслевых исследований, анализа и прогнозирования, и известная консалтинговая компания в области управления Group Hadron, подготовили в конце 2022 года исследование о современной государственной политике в области закупок железнодорожного подвижного состава.

В опубликованном исследовании проанализированы 12 контрактов на приобретение подвижного состава. Они были заключены в период с 2014 по 2023 год и охватывали поставку 3061 вагона дизель- и электропоездов и поездов метро общей стоимостью 29,6 млрд австр. долл. (19,9 млрд долл. США).

По оценкам исследователей из-за отсутствия национальной политики в области закупок подвижного состава бюджеты штатов страны потеряли около 1,85 млрд австр. долл. (1,2 млрд долл. США). Власти штатов могли бы сэкономить 811 млн австр. долл. (545,2 млн долл. США) за счет снижения расходов на проектирование подвижного состава. Сейчас производителям приходится разрабатывать поезда для каждого штата в отдельности, тем самым дублируя свои проекты. Кроме того, можно было сохранить 717 млн австр. долл. (482 млн долл. США), объединив небольшие заказы для нескольких штатов в один крупный. Дополнительной экономии в 318 млн австр. долл. (213,8 млн долл. США) было бы возможно достичь за счет гармонизации комплектующих подвижного состава. Оценки базируются на исследовании, которое ARA провела ранее в 2013 году. Тогда было

подсчитано, что затраты на заказ 50 одноэтажных вагонов будет на два трети выше, чем в случае единого заказа на 150 таких вагонов.

Также в исследовании анализируется конкурентоспособность австралийского железнодорожного машиностроения относительно импорта.

Изучив результаты исследования, руководство ARA отмечает, что государственная политика сделала работу в этой области похожей на работу в разных странах. Это привело к дублированию объектов и несогласованности действий между штатами, а некоторым организациям стало слишком сложно участвовать в торгах по ключевым контрактам. Отмечается, что проведение каждым штатом собственной промышленной политики приводит к поддержке «своих» производителей и дает краткосрочный положительный эффект в виде новых рабочих мест, но при этом создает между штатами торговые барьеры, приравнивая «неместных» австралийских поставщиков к зарубежным. Кроме того, по мнению ARA, государственная политика затрудняет для промышленности расширение масштабов, внедрение инноваций и повышение эффективности и продуктивности во всех своих операциях.

Таблица

Импорт конечной железнодорожной продукции в Австралии

Годы	Импортировано конечной продукции, млн.австрл. долл.	Всего отгружено конечной продукции, млн.австрл. долл.	Доля импорта в отгруженной продукции, %
2015-2016	478	1307	37
2016-2017	256	1030	25
2017-2018	370	1081	34
2018-2019	906	1527	59
2019-2020	430	1465	29
Среднее (без учета инфляции)	488	1282	37

Источник: ARA на основе данных Австралийского бюро статистики

Ассоциация считает, что внедрение единого национального подхода к закупкам подвижного состава позволит штатам экономить средства при реализации инфраструктурных проектов, а железнодорожному машиностроению – повысить свою конкурентоспособность, что даст дополнительные рабочие места и доходы порядка 2,4 млрд долл. в местные и национальный бюджеты.

В соответствии со сделанными в исследовании выводами и рекомендациями АРА в конце марта подписала с правительствами Австралии и штата Виктория меморандум о сотрудничестве. В ближайшее время правительство Австралии планирует создать национальный совет по защите интересов железных дорог и совет по инновациям в железнодорожной отрасли, которые будут заниматься разработкой национальных железнодорожных стандартов и поддержкой австралийского железнодорожного производства.

Австралия исторически имеет собственные мощности по производству практически всей линейки подвижного состава, однако в последние годы в стране значительно расширили присутствие глобальные игроки. Так, один из крупнейших игроков – UGL Rail – производит двухэтажные поезда для пригорода Сиднея совместно с корейской Hyundai Rotem и японской Mitsubishi Electric. Другой крупный производитель – Downer Rail – сформировал консорциум по выпуску пассажирской техники с китайской CRRC. Также после поглощения Bombardier Transportation значительно присутствует французская Alstom: у нее в Австралии действует три производственных площадки и конструкторское бюро в Балларате. В части импорта в стране широко представлены локомотивы американских Wabtec и Progress Rail, путевая техника и грузовые вагоны CRRC, поезда и трамваи испанской CAF.

*Источник: материалы сайтов rollingstockworld.ru, 12.04.2023;
ara.net.au, 17.03.2023;
infrastructuremagazine.com.au, 08.09.2022.*