

# Bahnmärkte in Russland und GUS – wenig Optimismus für das Jahr 2015

SCI Verkehr analysiert in der aktuell erschienenen Studie „The Railway Market in Russia and the CIS“ die gegenwärtige Situation auf den bis vor kurzem sehr viel versprechenden GUS-Märkten. Zahlreiche Investoren und strategische Partner aus der Bahnwirtschaft werden zu Beobachtern und warten besorgt auf das Ende des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine. Die europäischen Partner der Bahnbranche müssen sich auf diesen Märkten auf nunmehr spürbar schwierigere Bedingungen einstellen.

► Die seit Anfang 2014 angespannte politische Situation zwischen Russland und der Ukraine beeinflusst nachhaltig die Bahnmärkte in der GUS-Region. Hinzu kommen die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in Russland und der regelrechte Absturz der Wirtschaft in der Ukraine. Die hohen Wachstumsraten in benachbarten Volkswirtschaften wie z.B. Kasachstan, Turkmenistan oder Usbekistan können das Gesamtbild in der Marktre-gion nicht signifi-kant aufhellen.

Der GUS-Markt hat derzeit ein Volumen von ca. 22 Mrd. Euro und ist damit weltweit

ein wichtiger Regionalmarkt. In den vergan-genen Jahren verzeichnete dieser Markt attraktive Zuwachsraten, wobei das prognostizierte Wachstum mit ca. 1,6% schon 2014 deutlich niedriger als in den Vorjahren aus-fallen wird. Es ist davon auszugehen, dass die starken Unsicherheiten, welche aus dem Ukraine-konflikt resultieren, die Entwick-lung weiter signifikant prägen. Theoretisch bekannt und nun praktisch erfahrbar wird hier, dass die politische Stabilität der be-deutendste Treiber für den gesamten Bahn-markt in der Region ist.

## RUSSLAND: DIE RUSSISCHE EISEN-BAHN (RZD) ALS GRÖSSTER PLAYER IM MARKT KÄMPFT MIT EINER UNGÜNSTIGEN KONJUNKTURELLEN ENTWICKLUNG

In Russland wird die Eisenbahn auch als Ba-rometer der Wirtschaft bezeichnet. Insoweit kann die konjunkturelle Abkühlung und Sta-gnation der Wirtschaft schon am Rückgang des Transportvolumens der RZD um fast 3% im Jahr 2013 abgelesen werden. Nach den

vorläufigen Angaben des Unternehmens wird sich das Transportvolumen im Jahr 2014 um weitere 2% senken. Und auch für 2015 wird keine signifikante Erholung erwartet: die russische Wirtschaft sowie der Finanzsek-tor leiden unter dem niedrigen Ölpreis, der massiven Abwertung des Rubels, der starken Inflation und den westlichen Sanktionen. Ein Rückgang des Transportvolumens im näch-sten Jahr um mindestens 1% erscheint der-zeit realistisch.

Eine der wich-tigsten Aufgaben der RZD für das nächste Jahr wird die Modernisie-rung der Infra-struktur bleiben. Die RZD ist bemüht, staat-liche Investitionen in geplante Großprojekte zu sichern. Erst im Oktober 2014 wurde die Finanzierung der geplanten Modernisierung der Transsibirischen Eisenbahn und der Bai-kal-Amur-Magistrale von Ministerpräsident Dmitri Medwedew genehmigt. Das Investiti-onsvolumen beträgt 6,9 Mrd. Euro (560 Mrd. RUB, Wechselkurs 81,59 am 15.12.2014) bis 2018. Die tatsächliche Realisierung dieser umfassenden Vorhaben wird angesichts der hohen Kosten davon abhängen, inwieweit sich der Ölpreis erholen und damit die kon-junkturelle Lage Russlands stabilisieren wird.

Weitere wichtige Infrastrukturprojekte sind der Bau einer Brücke über die Straße von Kertsch (die Verbindung zwischen dem Schwarzen und Asowschen Meer), die Ent-wicklung des Moskauer Verkehrsknoten-punktes sowie der Bau einer Umgehungs-strecke um Krasnodar. Alle Projekte gelten als durchfinanziert, doch auch für sie gilt die oben gemachte Einschränkung des Vor-behalts der konjunkturellen wie politischen Stabilisierung.

Die Realisierung der geplanten Hochge-schwindigkeitsstrecke zwischen Moskau



**Dipl.-Volkswirtin  
Maria Leenen**  
Geschäftsführende  
Gesellschafterin der  
SCI Verkehr GmbH  
m.leenen@sci.de



**k.e.n. Dipl.-Betriebswirt  
Irina Balzer**  
Associate Consultant  
SCI Verkehr GmbH  
i.balzer@sci.de

und Kazan bleibt weiter unsicher. Nach offiziellen Angaben prüft das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung derzeit das Projekt hinsichtlich der Möglichkeit einer Finanzierung aus dem nationalen Wohl-standsfond. Gleichzeitig eruiert die RZD ak-tiv Möglichkeiten, dieses Projekt für chinesi-sche Investoren zu öffnen.

Die russische Bahnindustrie befindet sich vor dem Hintergrund knapper Haus-haltsmittel und politischer Unsicherheiten in einer schwierigen Situation. Das Fahr-zeugsegment ist mit 70% das mit Abstand größte Segment auf dem Markt für Bahn-technik und hatte seinen Höhepunkt bereits 2012 mit umfassenden Investitionen in den Rolling Stock des Güterverkehrs erreicht. Während in den vergangenen Jahren haupt-sächlich in Güterwagen bzw. Lokomotiven investiert wurde, erhoffte sich die Industrie für die Zukunft neue Impulse aus dem Me-tro und LRV Bereich. Mehrere Städte hatten ihre Absichten bekräftigt, ihre Metro- sowie Straßenbahnflotten erneuern zu wollen. Die nationalen Hersteller sind darauf vorbereitet und haben ihre neuen Entwicklungen prä-sentiert – im Focus der gegenwärtigen poli-tischen Krise könnten sich die Bestellungen aber weit in die Zukunft verschieben.

So sendet auch die russische Fahrzeugpro-

duktion beunruhigende Signale: Die Güterwagenproduktion, das wichtigste Fahrzeugsegment in Russland, erreichte seinen Peak im Jahr 2012. Betrug hier die Produktion noch mehr als 70 000 Güterwagen, verließen schon 2013 nur noch ca. 60 Tausend Wagen die Produktionsstrecken. Sowohl für das aktuelle Jahr als auch für 2015 wird – trotz aller protektionistischen Maßnahmen der russischen Regierung – eine weitere Reduktion erwartet. Auch bei der Beschaffung neuer Lokomotiven ist die Krise spürbar. Ging RZD in ursprünglichen Planungen von jährlich bis zu 700 Lokomotiven für die Jahre 2014 und 2015 aus, so wurden im Jahr 2014 nach vorläufigen Angaben tatsächlich nur ca. 630 Lokomotiven beschafft. Für das nächste Jahr scheinen sogar nur 450 Lokomotiven realistisch. Auch die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung (Reisezugwagen und Triebzüge) sinkt von Jahr zu Jahr. Allerdings ist diese negative Tendenz teilweise auf die Folgen der Reformen im Personenkomplex zurückzuführen.

Der größte russische Fahrzeughersteller Transmasch Holding (TMH), aktuell im SCI Ranking der fünftgrößte Hersteller von Fahrzeugen weltweit, ist auf staatliche Hilfen angewiesen. Der Konzern war bei der im November durchgeführten Ausschreibung der Moskauer Metro für 768 neue Wagen der einzige Bieter, sieht sich aber nicht in der Lage, den Auftrag ohne staatliche Unterstützung zu realisieren. Konkret erhofft sich der Konzern von der öffentlichen Hand,

dass ein Teil der Zinslast übernommen wird. Ein weiteres Problemfeld für TMH ist das Reisezugwagen-Geschäft. Für das Tochterunternehmen Tver Carriage Works (TVZ) der TMH, bisher der größte Hersteller von Reisezugwagen in der GUS, brach zwischen 2008 und 2013 das Auftragsvolumen auf nur noch ein Drittel der ursprünglichen Produktion zusammen. Darüber hinaus erwachsen weitere Schwierigkeiten aus dem niedrigen Rubelkurs gegenüber dem Euro und dem Schweizer Franken. TMH überlegt die Verträge zur Lieferung von ausländischen Ausrüstungen und Komponenten zunächst auf sechs bis neun Monate einzufrieren, bis sich die Lage entspannt hat.

Auch gemäß der Angaben des Ministeriums für Industrie und Handel in Russland sind die Kapazitäten der Hersteller im Fahrzeugbau nicht ausgelastet: Sie werden derzeit offiziell bei Metrowagen und Lokomotiven mit 58%, bei Güterwagen mit 46% und bei Triebfahrzeugen mit lediglich 35% angegeben.

Während sich Russland aktuell neue Partner in China und in anderen asiatischen Ländern sucht, sind westliche Hersteller über die laufenden Kooperationsprojekte sehr besorgt. In den letzten Jahren haben sich mit dem Ziel des Technologietransfers besonders in Russland und Kasachstan, aber auch in anderen Ländern wichtige Partnerschaften unter Beteiligung von ausländischen Herstellern gebildet. Es wurden neue Standorte für die Produktion modernerer

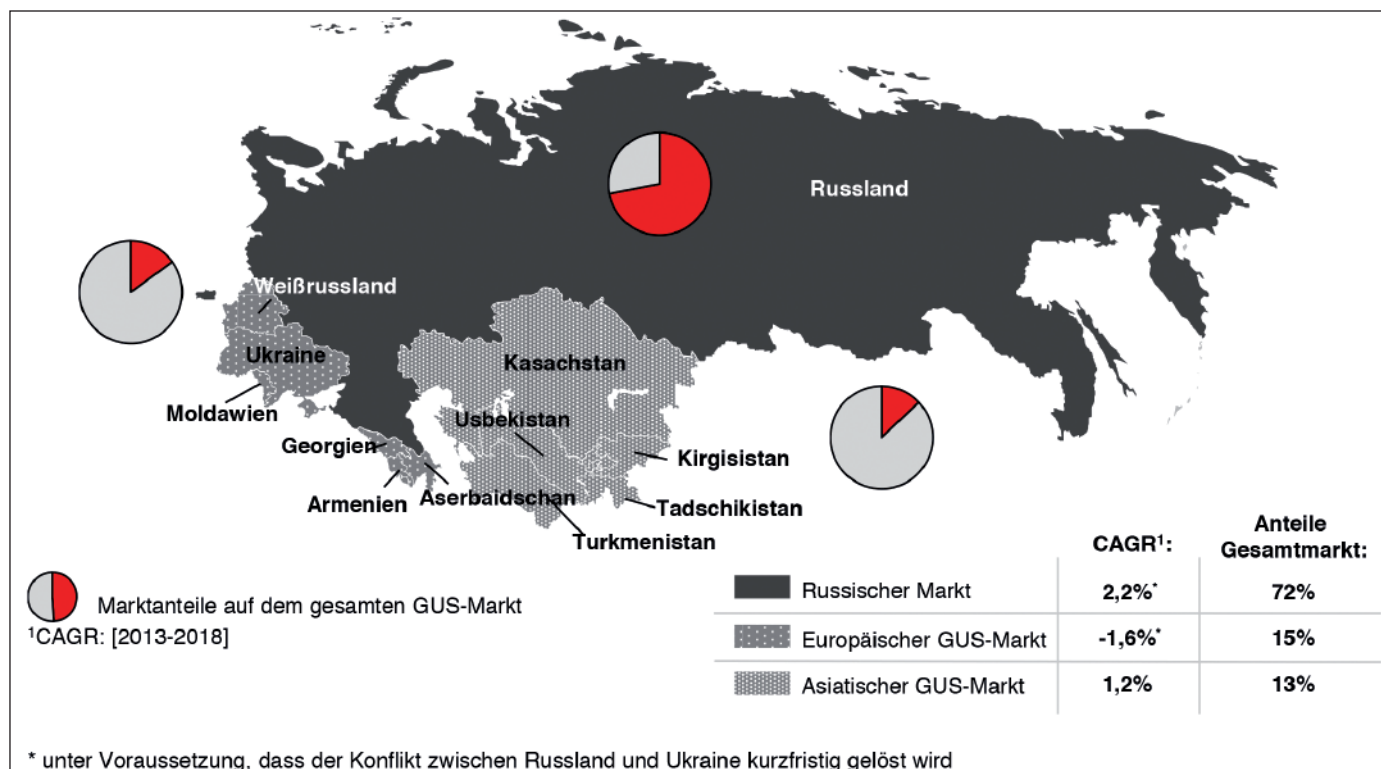
Fahrzeuge und Komponenten eröffnet, was sowohl zur Steigerung des Qualitätsniveaus als auch zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit beigetragen hat, wobei die Hersteller in der GUS – mit kleinen Ausnahmen – ausschließlich für die nationalen (GUS-)Märkte produzieren.

Der erste russische Hersteller, der direkt von den politischen Sanktionen betroffen ist, ist Uralvagonzavod (UVZ), als nicht nur der größte Produzent von Güterwagen in der GUS, sondern auch als wichtiger Rüstungskonzern in Russland. UVZ hat laufende Projekte im Bereich des Lokomotivbaus mit dem amerikanischen Caterpillar-Konzern sowie mit der kanadischen Bombardier im Segment Metrowagenbau auf Eis legen müssen.

Viele weitere russische Hersteller spüren die Sanktionen bei der Beschaffung von ausländischen Krediten in die Modernisierung veralteter Produktionsanlagen sowie für die Erweiterung ihrer Produktionskapazitäten. Das könnte bereits gestartete Modernisierungsprozesse deutlich verzögern oder gar verhindern.

Auch die geplante Verschärfung der Regelung die Importe in allen Segmenten der Wirtschaft durch den „Local Content“ zu ersetzen könnte sich als Hemmnis für den Knowhow-Transfer auswirken. So wurde bei der letzten Ausschreibung der Moskauer Metro in November 2014 schon eine 70%ige Lokalisierung bei der Produktion der Metrowagen von den ausländischen Bietern gefordert. Dies war beispielsweise für Siemens »

BILD 1: Bahnindustriemarkt in der GUS



einer der Gründe, auf die Abgabe eines Angebots zu verzichten.

**UKRAINE: UKRALIZNYTSIA IN TIEFER KRISE – AUFSCHWUNG IST NOCH LANGE NICHT IN SICHT**

Als Folge der aktuellen politischen Situation wird der ukrainische Markt in 2014 einen extrem schmerzhaften Einbruch verzeichnen müssen: die Produktion von Güterwagen ist drastisch zurückgegangen, die Lokomotivfabrik in Lugansk liegt in den militärisch umkämpften Gebieten und mehrere Güter- und Personenbahnhöfe sind aufgrund von Zerstörungen bzw. der derzeitigen militärischen Lage ebenfalls nicht zugänglich.

Die Ukrainische Staatsbahn (Ukrzaliznytsia, UZ) konzentriert sich im Moment auf die Wiederherstellung der Infrastruktur. Diese wurde zum Teil stark beschädigt. Ukrzaliznytsia generiert 75% des Gesamtumsatzes durch Güterbeförderung. Die Gebiete um Donezk und Lugansk lieferten aufgrund der dort ansässigen Kohle- und Schwerindustrie das größte Volumen für Bahntransporte.

Noch vor dem Beginn des Konfliktes hatte die Ukrzaliznytsia einen enormen Bedarf an Investitionen in Fahrzeuge. Auch bei den Schienenwegen bestand ein großer Modernisierungsbedarf, sodass der Zustand der ukrainischen Bahn einen durchaus als kritisch zu bezeichnenden Punkt erreicht hat. Um dringend benötigte westliche Mittel zu bekommen, muss UZ nun mit den Reformen beginnen, welche schon seit mehreren Jahren unbedingt notwendig waren, aber immer nach hinten verschoben wurden. Jedoch belastet auch das derzeit wechselnde Management zusätzlich die Stabilität und Wiederbelebung der Eisenbahn.

Besonders problematisch sind die existierenden Wirtschafts- und Lieferverflechtungen mit Russland: der Großteil der ukrainischen Bahnproduktion wurde bislang nach Russland exportiert. Neue Märkte zu erschließen und die entsprechend notwendigen Vertriebsstrategien zu entwickeln, ist angesichts des hohen Wettbewerbs auf diesen Märkten kurzfristig mit den vorhandenen Produkten und Zulassungen nicht vorstellbar, auch längerfristig wird dies ein mühsamer, kostenaufwändiger und damit langer Weg.

**KASACHSTAN: AUF STABILEM KURS**

Von allen 1520 mm-Staaten ist im Moment das finanzstarke Kasachstan der Vorreiter. Das Land hat eine klare Strategie für die Entwicklung zu einem Transithub zwischen China und Russland/Europa. Es fließen fi-

nanzielle Mittel in den Bau neuer Terminals und Bahnstrecken. In diesem Jahr wurden die neuen Bahnlinien Zheskasgan-Beineu sowie Arkalyk-Shubarkol, die die Mitte Kasachstans mit dem Südwesten verbinden, in Betrieb genommen. Im Dezember 2014 wurde offiziell auch die 925 km lange Strecke Kasachstan – Turkmenistan – Iran eröffnet, die ein Teil des internationalen Nord-Süd Korridors darstellt und eine Verbindung mit der Region des Persischen Golfs anbietet.

In den letzten Jahren wurden auch mit Beteiligung von ausländischen Partnern einige Großprojekte im Bereich der Fahrzeugindustrie realisiert: z. B. wurden neue Fabriken für Diesel- und Elektrolokomotiven, Güterwagen- und Reisezugwagenproduktion gebaut. Die Lokomotiven werden nicht nur auf den nationalen Strecken eingesetzt, sondern auch nach Tadschikistan, Kirgisistan und die Ukraine exportiert. Auch die Produktion von Weichenantrieben konnte vor kurzem gemeinsam mit Alstom modernisiert werden.

In der näheren Zukunft ist davon auszugehen, dass der kasachische Bahnmarkt den kollabierten ukrainischen Markt hinsichtlich Volumen und Verkehrsleistung übertreffen wird. Damit könnte der kasachische Markt sich als Nummer zwei in der Region herausbilden.

**DIVERGIERENDE ENTWICKLUNG IN DEN WEITEREN 1520 mm-MÄRKTEN**

Die weitere zentralasiatischen Länder weisen heterogene Entwicklungsprofile auf: während Usbekistan und Turkmenistan sehr aktiv den Ausbau des Schienennetzes betreiben haben und weiterhin ein großes Wachstumspotential aufweisen, ist in Tadschikistan und Kirgistan seit der Eigenständigkeit wenig in die Strukturweiterung bzw. -erhaltung sowie in Fahrzeuge investiert worden.

Die Entwicklung der Bahnverkehre in der transkaukasischen Region leidet auch unter den langjährigen Konflikten zwischen Aserbaidschan und Armenien sowie Georgien mit Russland. In der Region lässt sich als treibende Kraft Aserbaidschan identifizieren. Mit aktiver aserbaidchanischer Teilnahme könnte 2015 das Projekt der Bahnstrecke Baku (Aserbaidschan) – Tiflis (Georgien) – Kars (Türkei) vollendet werden, welches eine Verbindung zwischen Asien und Europa anbietet, ohne auf die Infrastruktur der Russischen Bahn zurückgreifen zu müssen.

Problematisch für die Realisierung des Projekts ist jedoch, dass nach wie vor keine einheitliche Strategie für den Ausbau des Bahnnetzes existiert. Insbesondere internationale Projekte haben einen starken politisch motivierten Hintergrund und sind

oftmals hinsichtlich ihrer Finanzierung nicht sicher. Daraus resultiert oft eine weitere zeitliche Verschiebung der Projekte.

**FAZIT**

Die aktuelle politische und wirtschaftliche Lage im größten Markt der Region – Russland – liefert aktuell wenig Optimismus für die nächsten Jahre. Als Reaktion auf westliche Sanktionen bemüht sich Russland aktiv um eine Umorientierung auf asiatische Partnerschaften. Diese Bestrebungen in Verbindung mit der schwachen Konjunktur und dem niedrigen Ölpreis schwächen den Bahnmarkt Russland selbst erheblich. Kooperationsprojekte und Partnerschaften sind für nationale Hersteller in der GUS unabdingbar, weil einheimische Technologie- und Qualitätsniveaus sowie Produktionsmethoden erst allmählich modernisiert werden. Ein Umschwenken auf chinesische und japanische Unternehmen als Alternative zu den etablierten Technologiepartnern erscheint zeitaufwändig und schwierig. Vor allem europäische, aber auch amerikanische Zulieferer, die bislang auf den russischen Wachstumsmarkt gesetzt haben, sind teilweise empfindlich betroffen. Für die westliche Industrie bleibt abzuwarten, wie sich die Märkte entwickeln. Es gilt, bestehende Kontakte zu sichern und eventuell die Position auf den umliegenden kleineren GUS-Märkten auszubauen. Nach einer Normalisierung der aktuellen Situation könnte der Markt in Russland und den weiteren 1520-mm-Ländern durch seinen enormen Investitionsbedarf schnell erneut Potenziale bieten. Für die Entscheider der in den GUS-Ländern aktiven Unternehmen bedeutet dies, die Entwicklung der östlichen Märkte verstärkt und kontinuierlich zu beobachten, um Veränderungen und neue Öffnungstendenzen effizient nutzen zu können. ◀

**► SUMMARY**

**Railway markets in Russia and the CIS: not too much optimism for 2015**

Demand for rail technology products in the CIS: growing market of Russia will struggle to fulfil high hopes from Western industry; Ukrainian market must face major setbacks in 2014. Best growth potential in short term will come from Central Asian republics. How far current uncertainties concerning core markets Russia and Ukraine will have longer-term investment penalties depends on development of the political conflict in the two countries.