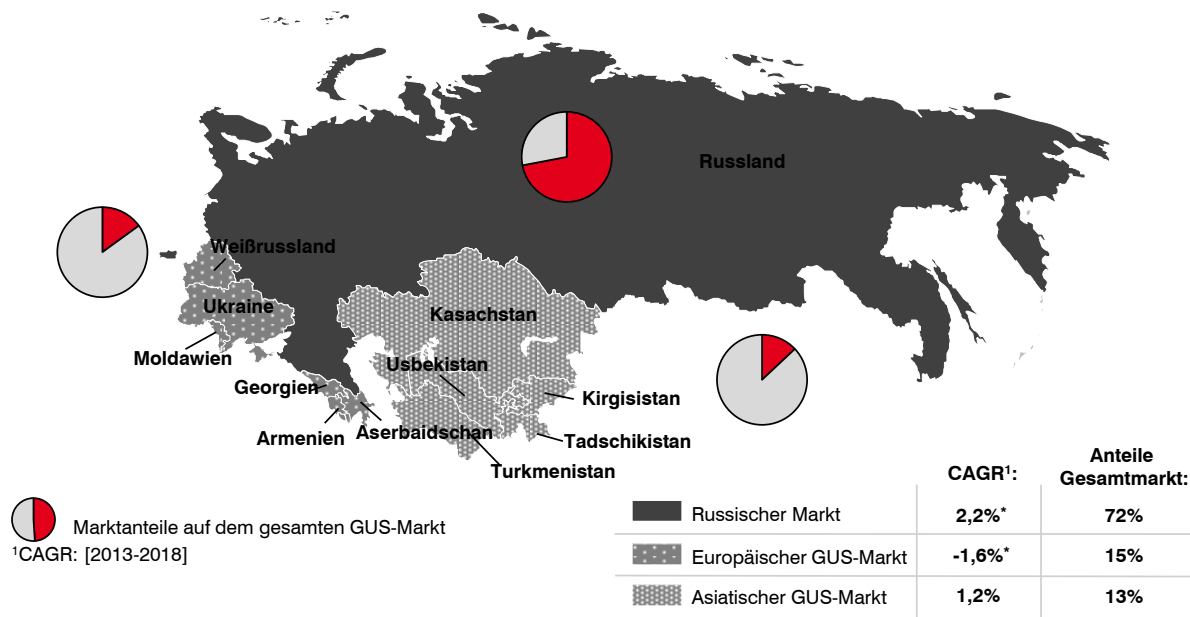


## Hoffnungsträger Russland kann hohe Erwartungen der westlichen Industrie an einen wachsenden Markt kaum erfüllen – Wachstumspotentiale kurzfristig nur aus den zentral-asiatischen Republiken

[21.10.2014] SCI Verkehr analysiert in der aktuell erschienenen Studie „Der Bahnmarkt in Russland und der GUS“ die gegenwärtige Situation auf den bis vor Kurzem sehr viel versprechenden und stark wachsenden Märkten in Russland und den GUS-Ländern. Zahlreiche Investoren und strategische Partner werden jetzt zu Beobachtern und warten gespannt auf das Ende des politischen und militärischen Konflikts zwischen Russland und der Ukraine. Auch in der Bahnwelt wurden schon Projekte und Verhandlungen mit ausländischen Partnern auf Eis gelegt. Als Reaktion auf westliche Sanktionen versucht Russland sich möglichst schnell auf asiatische Partnerschaften umzuorientieren – zum großen Nachteil der europäischen Unternehmen.

### Bahnindustriemarkt in der GUS



\* unter Voraussetzung, dass der Konflikt zwischen Russland und Ukraine kurzfristig gelöst wird

Die Markteinwicklung in der GUS wird aufgrund des Ukraine Konflikts durch starke Unsicherheiten geprägt. Theoretisch bekannt und nun praktisch erfahrbar wird, dass die politische Stabilität der bedeutendste Treiber für den gesamten Bahnmarkt in der Region ist. Als Folge der aktuellen politischen Situation wird der ukrainischen Markt in 2014 einen extrem schmerzhaften Einbruch verzeichnen müssen: die Produktion der Güterwagen ist drastisch zurückgegangen, die Lokomotivfabrik in Lugansk wurde geschlossen, mehrere Güter- und Personenbahnhöfe sind aufgrund von Zerstörungen bzw. der militärischen Lage

nicht zugänglich.

Die Ukrainische Staatsbahn konzentriert sich auf die Wiederherstellung der Infrastruktur, die zum Teil stark beschädigt wurde. Auch zu berücksichtigen ist, dass die Mehrheit der ukrainischen Bahnproduktion nach Russland exportiert wurde. Neue Märkte zu erschließen und entsprechend notwendige Vertriebsstrategien zu entwickeln, ist sehr kostenaufwändig und benötigt viel Zeit.

**Marktvolumen: Das Marktvolumen der Bahnindustrie in der GUS erreicht einen aktuellen Wert von 22,3 Mrd. EUR und wird weiter um jährlich ca. 1,6% wachsen. Innerhalb der GUS wird der kasachische Bahnmarkt in der näheren Zukunft den ukrainischen übertreffen, der wiederum im Jahr 2014 stark eingebrochen ist und für die Erholung mehrere Jahre benötigen wird.**

Der Markt für Neubeschaffungen wird sich bis 2018 mit einer CAGR von 0,3% deutlich verlangsamen, wobei der After-Sales Markt eine stabile Wachstumsrate von 2,6% aufweisen wird.

Das Fahrzeugsegment ist mit 70% das mit Abstand größte Segment auf dem Markt für Bahntechnik und hat sein Höhepunkt bereits 2012 erreicht. Während in den vergangenen Jahren hauptsächlich in Güterwagen bzw. Lokomotiven investiert wurde, werden neue Impulse aus dem Metro und LRV Bereich erwartet. Mehrere Städte haben ihre Absichten bekräftigt Metro- sowie Straßenbahnflotten zu erneuern, nationale Hersteller haben ihre neue Entwicklungen präsentiert – im Focus der gegenwärtigen politischen Krise könnten sich die Bestellungen aber weit in die Zukunft verschieben.

In den letzten Jahren haben sich besonders in Russland und Kasachstan, aber auch in anderen Ländern mehrere Partnerschaften unter Beteiligung von ausländischen Herstellern zum Technologietransfer gebildet. Es wurden neue Standorte für die Produktion moderner 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 nationale (GUS-)Märkte produzieren. Der größte Hersteller in der GUS ist Transmaschholding, welcher aktuell weltweit der fünftgrößte Hersteller von Fahrzeugen ist.

Auch die zentral asiatischen Länder haben eine bemerkenswerte Entwicklung absolviert: Es wurden neue Strecken in Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan gebaut. Allein Tadschikistan und Kirgistan haben seit der Eigenständigkeit wenig in die Strukturweiterung bzw. -erhaltung und Fahrzeuge investiert. In der transkaukasischen Region lässt sich als treibende Kraft Aserbaidschan identifizieren. Mit aktiver aserbaidschanischer Teilnahme könnte 2015 das Projekt der Bahnstrecke Baku (Aserbaidschan) – Tiflis (Georgien) – Kars (Türkei) abgeschlossen werden, welches eine

Verbindung zwischen Asien und Europa anbietet ohne die Infrastruktur der Russischen Bahn zu benutzen.

Die Russische Eisenbahn als größter Player im Markt kämpft mit einer ungünstigen konjunkturellen Entwicklung und versucht staatliche Investitionen in Großprojekte zu sichern (Modernisierung der Baikal-Amur-Magistrale und Transsib Route) und auch das Neubauprojekt der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Moskau und Kazan voranzutreiben.

Die MultiClient-Studie „**Der Bahnmarkt in Russland und der GUS**“ ist ab 21. Oktober 2014 (in englischer Sprache) bei SCI Verkehr GmbH erhältlich.

Kontakt:

SCI Verkehr GmbH

Ann Kathrin Arntz

Tel: +49 221 9317820

E-mail: [a.arntz@sci.de](mailto:a.arntz@sci.de)