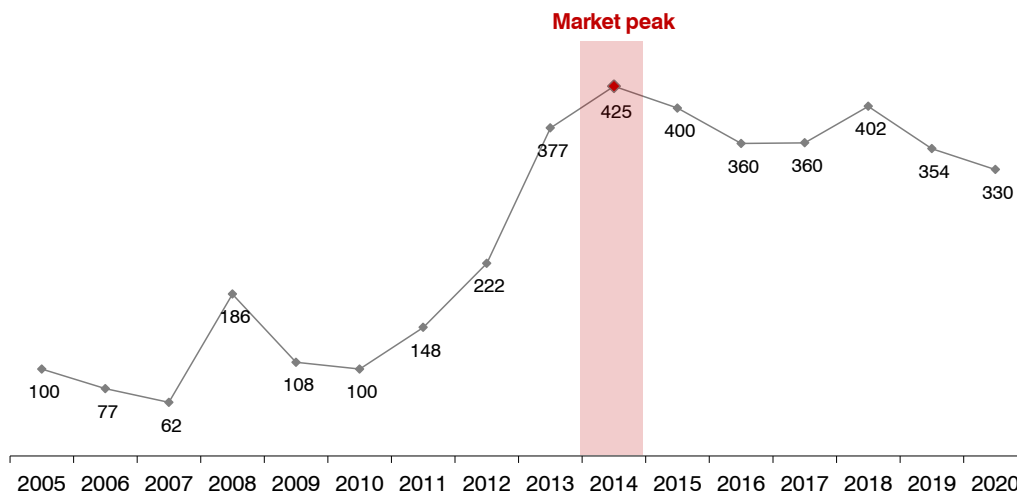


## Eisenbahnmarkt in Süd- und Mittelamerika: jüngster Höchststand und Wirtschaftskrise reduzieren Marktvolumen

[26. April 2016] Der süd- und mittelamerikanische Markt für Eisenbahntechnik ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. 2015 verzeichnete er einen viermal höheren Umsatz als im Jahr 2005. Der Wachstumskurs erreichte jedoch 2014 seinen Höchstwert und sank 2015 um 5,8%. Die Zukunftsperspektiven sind bescheiden: Durch die Rekordlevel zwischen 2010 und 2014 und das geschwächte Wirtschaftswachstum in der Region wird für den Markt für Eisenbahntechnik ein Rückgang von 0,6% p.a. zwischen 2015 und 2020 erwartet.

Railway market development for OEM products [Index 100 = 2005]  
South and Central America



© SCI Verkehr GmbH

Die gesamten Marktzahlen beinhalten auch den Markt für After-Sales, für den dank des aktuellen Infrastrukturausbaus und Flottenwachstums ein Wachstum von 3,1% p.a. erwartet wird. Ohne After-Sales wird der Markt für Eisenbahntechnik (OEM) vor einer noch schwierigeren Situation mit einer jährlichen Wachstumsrate von -3,5% p.a. stehen. Diese Differenzierung ist bedeutend, da ein Großteil der Dienstleistungen im After-Sales-Bereich intern von Betreibern erbracht wird und daher kein Teil des tatsächlichen Marktes ist.

Zahllose Eisenbahnprojekte sind in der letzten Zeit abgeschlossen worden oder befinden sich in der finalen Implementierungsphase, wie beispielsweise die Nord-Süd-Eisenbahn in Brasilien, die Modernisierung der argentinischen EMU-Flotte oder der Bau eines Metrosystems in Panama. Die gleichzeitige Ausführung mehrerer Projekte hat die Nachfrage nach Eisenbahntechnologie nach oben getrieben, jedoch wird ihre zeitgleiche

Fertigstellung sich negativ auf die Marktentwicklung, insbesondere in den relativ kleinen Märkten in Süd- und Mittelamerika, auswirken. Die Entwicklung und Durchführung neuer Projekte hängt nicht nur von der politischen Willensbildung und den technischen Möglichkeiten, sondern ebenso vom Vorhandensein der nötigen Finanzierungen ab, die bereits jetzt stärker eingeschränkt sind, da sich so viele Projekte in der Durchführung befinden.

Dazu kommt, dass sich die regionale Wirtschaft seit 2015 nicht so gut entwickelt hat, wie ursprünglich erwartet. Brasilien, mit Abstand der größte Markt für Eisenbahntechnologie, verzeichnete einen Rückgang seines BIP von 2,8%. Zusätzlich zum Rückgang der wirtschaftlichen Entwicklung, wird auch die aktuelle Krise den Markt für Eisenbahntechnologie durch Finanzierungen negativ beeinflussen. Der Großteil der neuen Projekte – und auch der Modernisierungsprojekte – werden direkt oder indirekt mit staatlicher Unterstützung finanziert: Zahllose Schienenverkehrsbetreiber im Stadtverkehr sind im Staatsbesitz oder staatlich kontrolliert und selbst private Betreiber sind abhängig von steuerlichen Anreizen und subventionierten Zinssätzen, um Investitionen zu tätigen.

Durch die brasilianische Finanzkrise haben die Regierungen den Fokus auf bereits begonnene Projekte gelegt – auf Kosten von Projekten, die sich in den Anfangsphasen der Planung oder Ausführung befinden. Dies führt kurzfristig zu einer Dämpfung des negativen Wachstums und ermöglicht außerdem die schnellere Fertigstellung der Projekte, als wenn alle gleichzeitig ausgeführt würden. Andererseits wird die Tatsache, dass sich besonders zwischen 2015 und 2016 keine Projekte in den Anfangsphasen befinden werden, mittelfristig einen negativen Einfluss auf den Markt haben, wenn diese Projekte eigentlich bereits ausgereift und im Begriff der Umsetzung sein sollten.

Trotz alledem wird die Region weiterhin einige interessante und wichtige Eisenbahninfrastrukturprojekte umsetzen. Diese befinden sich im Detail in der neuen MultiClient Studie [“The Railway Market in South and Central America”](#), ab 26. April 2016 in englischer Sprache bei der SCI Verkehr GmbH erhältlich ([www.sci.de](http://www.sci.de)).

Kontakt:  
SCI Verkehr GmbH  
Ann Kathrin Arntz  
Tel: +49 221 9317820  
E-mail: [a.arntz@sci.de](mailto:a.arntz@sci.de)