

Schienenfahrzeughersteller weltweit unter Druck, Marktkonzentration nimmt weiter zu

[20.09.2016] Die 10 weltweit größten Hersteller von Schienenfahrzeugen erbrachten im letzten Jahr gut 75% des weltweiten Umsatzes mit neuen Fahrzeugen, 2012 waren es nur 65%. Diese Konzentrationsprozesse und Überkapazitäten in einzelnen Segmenten erhöhen den Wettbewerbsdruck und schmälern die Margen. Das zeigt die neue Studie des Branchenberaters SCI Verkehr. Dabei sind die Unternehmen – positiv wie negativ – von einzelnen Märkten, ihrem Beschaffungsverhalten und ihren Rahmenbedingungen wie Steuern, Abgaben und Wechselkursschwankungen abhängig. Der chinesische Branchenprimus CRRC konnte seinen Anteil auf ein gutes Drittel steigern, vor allem Hersteller aus der CIS-Region mussten Umsatzrückgänge hinnehmen. Schwächelnde Heimatmärkte drängen viele Hersteller, Absatzpotentiale in neuen Marktregionen zu suchen und dort neue Kapazitäten aufzubauen.

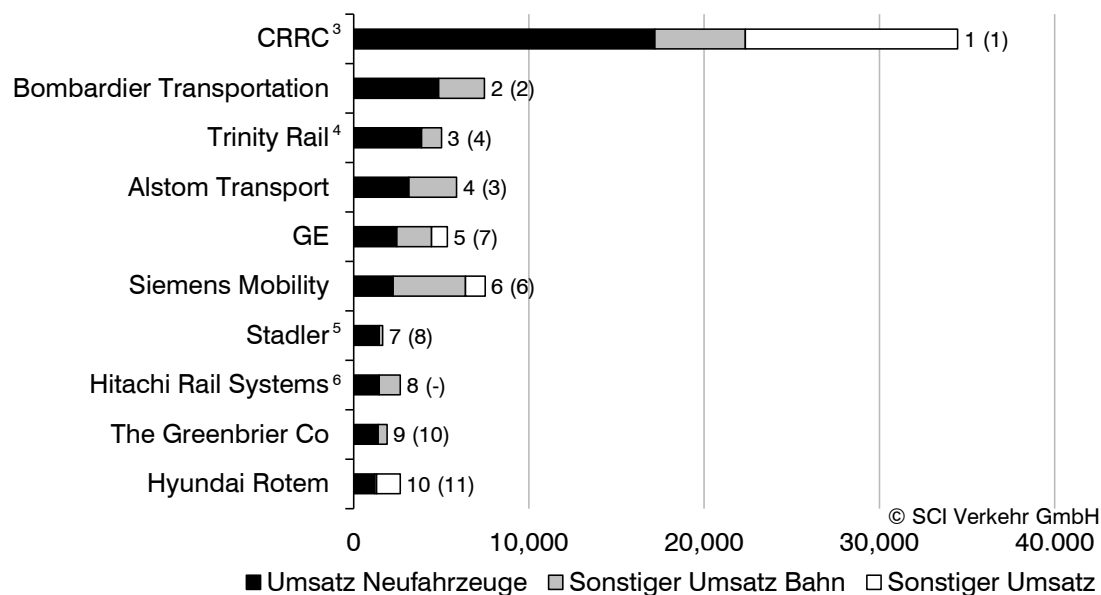
Die weltweite Schienenfahrzeugindustrie hat in den letzten drei Jahren von einem wachsenden Gesamtmarkt für neue Schienenfahrzeuge profitiert. Dieser ist von etwa 48 Mrd. (2012) auf 51 Mrd. EUR (2015) gestiegen. Viele Anbieter konnten dieses globale Wachstum auch für sich umsetzen: CRRC ist insbesondere im chinesischen Heimatmarkt gewachsen und hat seinen Umsatz mit Neufahrzeugen noch einmal von gut 14 auf 17 Mrd. EUR erhöhen können. Damit ist der erst 2015 aus CNR und CSR fusionierte Konzern der mit deutlichem Abstand größte Schienenfahrzeughersteller weltweit: CRRC macht mit neuen Schienenfahrzeugen mehr Umsatz als die fünf nächstgrößten Unternehmen zusammen. Mit Metros für Boston und Chicago und Hochgeschwindigkeitszügen für Indonesien, dem ersten chinesischen Export in diesem Premiumsegment, konnte CRRC jetzt auch Aufträge aus anspruchsvolleren Märkten gewinnen.

Auch einige etablierte und teilweise breit aufgestellte Anbieter konnten ihren Neufahrzeugumsatz organisch steigern, so z.B. Bombardier (Rang 2), GE (5), Siemens (6) und auch Hyundai Rotem (10). Hitachi Rail, neu in der Top 10 auf Platz 8, profitierte insbesondere von der Übernahme von Ansaldo Breda. Die schwächelnde Nachfrage in Russland und den angrenzenden Märkten setzte der ganzen Branche und vor allem den regionalen Anbietern zu: Der regionsgrößte Fahrzeugbauer Transmashholding erreichte 2015 nur noch knapp 1,2 Mrd. EUR (Rang 11), in den letzten Jahren rangierte man noch in der Top 5. Insgesamt konnte die Top 10 aber überproportional mit dem Markt wachsen. Die zehn größten Anbieter tragen heute 39 Mrd. EUR zum Neufahrzeugmarkt bei, 2012 waren es noch etwa 31 Mrd. EUR.

Die Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit verdeutlichen, wie abhängig die Schienenfahrzeughersteller oftmals von wenigen Märkten sind. Selbst breit aufgestellte Unternehmen haben eindeutige Kernmärkte. In der Folge drängen in den letzten Jahren geographisch fokussierte Unternehmen auf neue ausländische Märkte. Oftmals ist die Triebfeder dieser Aktivitäten, die heimischen Fertigungskapazitäten zu füllen. Allerdings gelingt dies aus politischen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gründen oftmals nicht, weil in den Zielmärkten neue Fertigungsstätten gefordert sind. Diese können mittelfristig auch die geographische Ausrichtung des Unternehmens verschieben: So errichtete Hitachi mit der

gewonnenen Ausschreibung neuer Hochgeschwindigkeitszüge für Großbritannien zunächst ein eigenes Werk für Triebzüge. Auf der Basis einer europäischen Fertigungseinheit konnten weitere Aufträge gewonnen werden. Inzwischen verlegte Hitachi den Hauptsitz für die globale Bahnsparte nach London und übernahm 2015 AnsaldoBreda und große Anteile an Ansaldo STS. Damit ist der japanische Konzern jetzt spürbar in Europa angekommen.

Die zehn größten Hersteller von Schienenfahrzeugen gemessen am Neufahrzeugumsatz 2015¹ [Mio. EUR²]



¹ Neufahrzeugumsatz teilweise geschätzt; Berichtsjahre, die in der ersten Hälfte 2016 endeten, wurden 2015 zugerechnet. Position 2014 in Klammern, falls in der TOP 15; CNR und CSR sind in beiden Fällen bereits zusammengefasst.

² Andere Währungen wurden mit dem durchschnittlichen täglichen Wechselkurs der Berichtsperiode umgerechnet.

³ 2015 aus CNR und CSR zu CRRC fusioniert.

⁴ Trinity Rail hat im Berichtszeitraum von einem florierenden nordamerikanischen Güterwagenmarkt und dem ebenfalls temporären Aufbau eines eigenen Leasingunternehmens profitiert.

⁵ Der Aufhebung der Wechselkursbindung des Schweizer Franken hatte nach Unternehmensangaben deutliche Effekte auf Stadler.

⁶ Hitachi Rail hat 2015 AnsaldoBreda und AnsaldoSTS übernommen und ist erst seitdem in der Top 10 vertreten.

Da lokale Fertigung oft die Voraussetzung für die Realisierung von Auslandsaufträgen ist, setzen Hersteller auf Kooperationen mit lokaler Fertigung, etablieren eigene Fertigungsstätten oder übernehmen Hersteller vor Ort. In den kommenden Jahren entstehen so Werke auf neuem Terrain: CRRC baut ein Metrowerk in Massachusetts (USA); jeweils in lokalen Joint Venture bauen Alstom und GE Lok-Werke in Indien für jeweils 1 000 Loks; Bombardier, GE und CRRC lassen die Endmontage der etwa 1 000 Transnet-Lokomotiven von Partnern vor Ort in Südafrika durchführen.

Kontakt:
SCI Verkehr GmbH

Ann Kathrin Arntz
Tel: +49 221 9317820
E-mail: a.arntz@sci.de

Ahmed Yasin
Tel: +49 221 9317820
E-mail: a.yasin@sci.de