

TransportmarktBarometer

Aktuelle Experteneinschätzung zur Entwicklung des Transportaufkommens und der Preise in den nächsten sechs Monaten

progtrans **ZEW**
 Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

Erhebungsrunde: 2. Quartal 2009

27.04.2009 – 22.05.2009

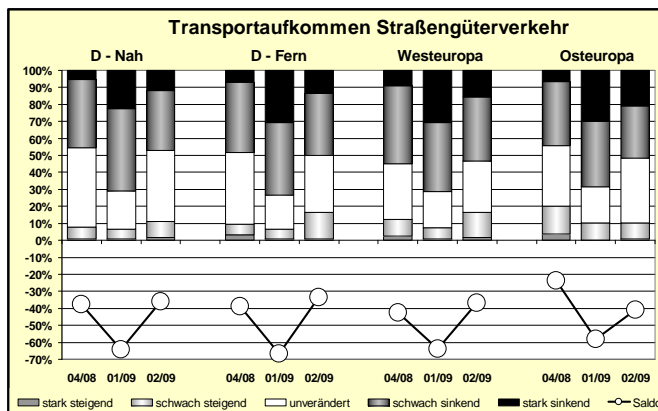
Hinweis: In den Grafiken sind sowohl die prozentualen Belegungen der fünf Antwortkategorien „steigt stark“, „steigt“, „unverändert“, „sinkt“ und „sinkt stark“ (siehe unten) als Säulen als auch der Saldo aus den Antwortkategorien „steigt stark“ und „steigt“ sowie „sinkt“ und „sinkt stark“ als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. Jeweils die rechte der drei Säulen in den Grafiken gibt die aktuelle Einschätzung der Transportexperten wieder, die mittlere Säule die des Vorquartals und die linke die des vorletzten Quartals. Die Verbindungslinie der Veränderungssaldos zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

	stark steigend:	steigend:	gleich bleibend:	sinkend:	stark sinkend:
Transportaufkommen	über 5%	1% bis 5%	+1% bis -1%	-1% bis -5%	unter -5%
Transportpreise	über 3%	1% bis 3%	+1% bis -1%	-1% bis -3%	unter -3%

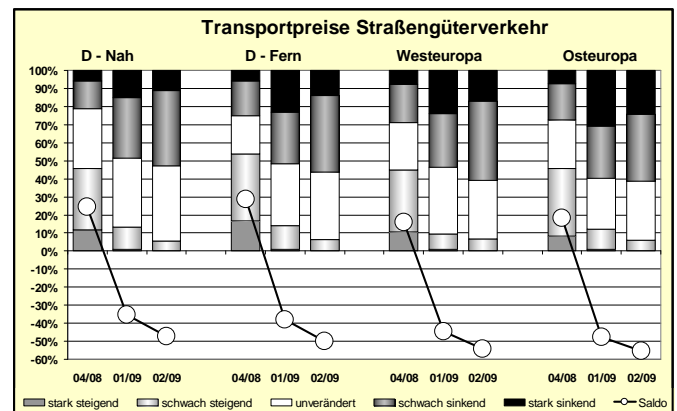
Straßengüterverkehr

Die Erwartungen zum Lkw-Aufkommen bleiben gedämpft

Die Preise im Lkw-Transport fallen weiter



Das Positive zuerst: Die Einschätzungen der Experten des TransportmarktBarometers zur Entwicklung des Straßengüterverkehrsaufkommens im nächsten halben Jahr sind nicht mehr ganz so pessimistisch wie im 1. Quartal 2009. Die Mehrheit der Experten geht allerdings immer noch von einem weiteren Rückgang der Nachfrage aus – vor allem im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Im Binnenverkehr – vor allem im Nahverkehr – sind die Erwartungen etwas weniger gedämpft. Dies deckt sich mit der allgemeinen Lagebeurteilung, dass die Konsumnachfrage aktuell vor allem vom Inland getragen wird.



Der Preisverfall im Straßengüterverkehr ist aktuell ein wichtiges Thema – vor allem angesichts der Kostensteigerungen durch die Lkw-Maut. Die rückläufige Nachfrage hat – trotz Stilllegung von Kapazitäten – marktwirtschaftliche Kräfte in Richtung Preisreduktion freigesetzt, zumal die Dieselpreise im März 2009 so niedrig waren wie seit Februar 2005 nicht mehr. Und der „Erzeugerpreisindex“ des Statistischen Bundesamtes für den Straßengüterverkehr ist in den letzten Jahren bis zum 3. Quartal 2008 kräftig angestiegen – da haben manche Verlader sicherlich auf Preissenkungen gehofft. Wenn die Margen allerdings nicht mehr „stimmen“, ist das auf lange Sicht für niemanden gut

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

progtrans **ZEW**
 Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

IMPRESSUM

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

ProgTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr

Gerbergasse 4 · 4001 Basel · Schweiz · Internet: www.progtrans.com

Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) Mannheim

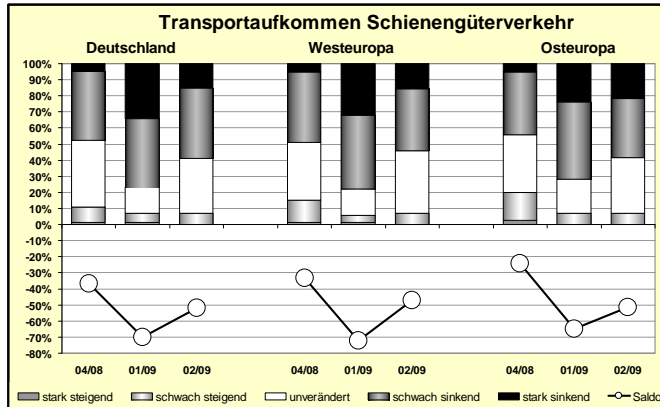
L 7, 1 · 68161 Mannheim · Deutschland · Internet: www.zew.de

Redaktion: * Dr. Stefan Rommerskirchen, Telefon: +41/61/56035-10 Fax: +41/61/56035-01, E-Mail: stefan.rommerskirchen@progtrans.com

* Dr. Georg Bühler, Telefon: +49/621/1235-213, Fax: +49/621/1235-226, E-Mail: buehler@zew.de

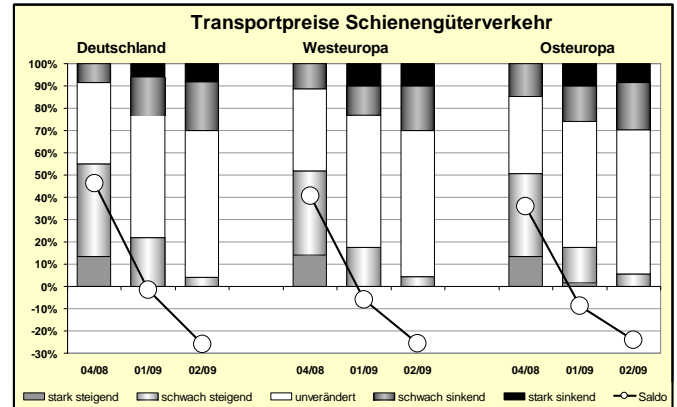
Schiengüterverkehr

Das Schienengüterverkehrsaufkommen sinkt noch weiter



Die Gütertransporte auf der Schiene sind sehr konjunkturanfällig – das zeigt sich auch aktuell wieder sehr deutlich: Im Januar und Februar 2009 ging das Aufkommen auf den deutschen Schienennetzen gegenüber den Vorjahresmonaten jeweils um über 20% zurück. Aber: Im Vorjahr war es gegenüber den Vorjahresmonaten auch jeweils um über 10% angestiegen. Also: Vorsicht bei der Beurteilung solcher unterjährigen Wachstumsraten! Dennoch rechnen unsere Experten mehrheitlich auch im kommenden Jahr noch mit einem schwachen Rückgang der Schienengüterverkehrsnachfrage – aber auch hier sehen die Erwartungen deutlich besser aus als im 1. Quartal 2009.

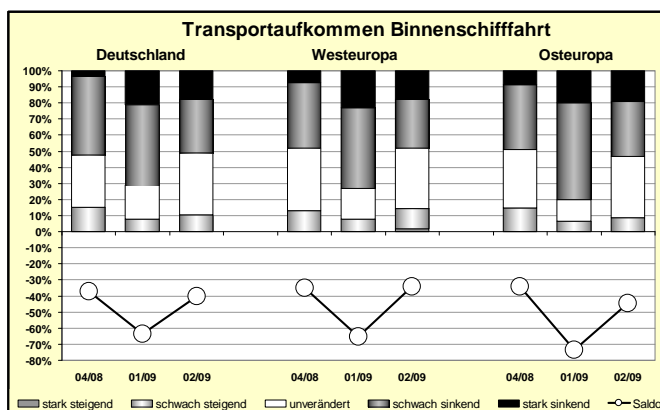
Die Preise im Schienengüterverkehr bleiben stabil



Parallel zur steigenden Nachfrage im Schienengüterverkehr in den letzten Jahren sind dort gemäß „Erzeugerpreisindex“ des Statistischen Bundesamtes auch die Preise kräftig angestiegen, nämlich im Einzelwagen- und Ganzzugsverkehr bis Ende 2008 gegenüber 2006 um 9%. Nachdem die Preiserwartungen unserer Experten im 1. Quartal 2009 deutlich nach unten korrigiert wurden, erwartet nun eine klare Zweidrittel-Mehrheit der Experten in allen Teilmärkten für das kommende halbe Jahr stabile Preise. Die übrigen tendieren allerdings mehrheitlich zu der Einschätzung, dass die Preise weiter sinken werden.

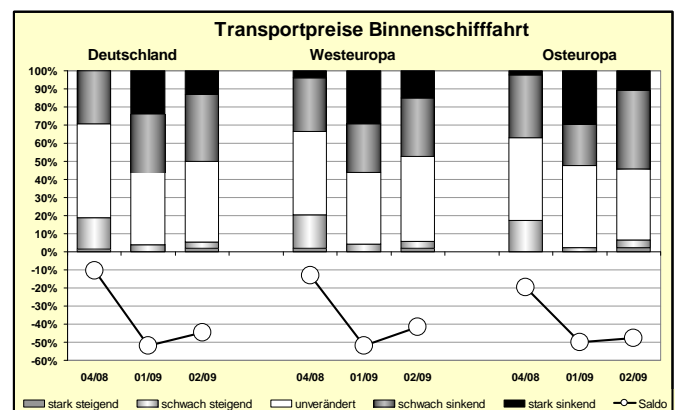
Binnenschifffahrt

Der starke Abwärtstrend beim Binnenschiff setzt sich nicht mehr fort



Die Binnenschifffahrt in Deutschland hatte schon 2008 ein vergleichsweise schlechtes Jahr: Das Aufkommen ging – nach deutlichen Steigerungen in den Jahren 2004 bis 2007 – erstmals wieder zurück, nämlich um -1,3% (2008 war damit aber immer noch das zweitbeste Jahr seit 1999!). Für das kommende Halbjahr erwarten die meisten Experten ein sinkendes – mehrheitlich ein schwach sinkendes – Transportaufkommen auf den deutschen Binnenwasserstrassen. Jeweils rund 10% sehen in den drei unterschiedenen Transportmärkten sogar den „Silberstreif“ einer schwach steigenden Nachfrage.

Der Preisverfall in der Binnenschifffahrt schwächt sich ab

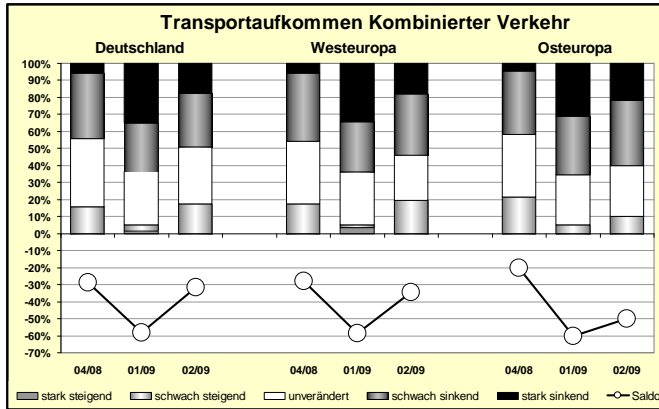


Die Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) hat kürzlich vermeldet, dass der Frachtraum in der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren stark gewachsen sei, was zu Überkapazitäten geführt und die Frachtraten erheblich unter Druck gesetzt habe. Die Experten des TransportmarktBarometers zeigen jetzt für das kommende Jahr eine etwas andere Einschätzung. Die meisten erwarten nur noch schwach sinkende oder stabile Preise – im deutschen Binnen- und im Westeuropaverkehr stabiler als im Osteuropaverkehr. 10 bis 15% rechnen allerdings mit weiterhin stark rückläufigen Frachtraten.

Hinweis: In den Grafiken sind sowohl die prozentualen Belegungen der fünf Antwortkategorien „steigt stark“, „steigt“, „unverändert“, „sinkt“ und „sinkt stark“ (siehe unten) als auch der Saldo aus den Antwortkategorien „steigt stark“ und „steigt“ sowie „sinkt“ und „sinkt stark“ als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. Jeweils die rechte der drei Säulen in den Grafiken gibt die aktuelle Einschätzung der Transportexperten wieder, die mittlere Säule die des Vorquartals und die linke die des vorletzten Quartals. Die Verbindungslinie der Veränderungssaldos zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

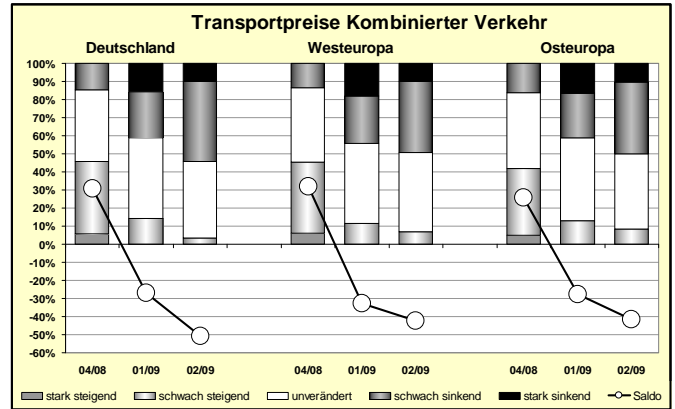
Kombinierter Verkehr

Die Mengenerwartungen im Kombinierten Verkehr bleiben schwach ...



Der Kombinierte Verkehr hat in der jüngeren Vergangenheit starke Boomphasen gehabt, sei es im Containertransport, der vor allem durch die großen Seecontainerzuwächse im Seehafenhinterlandverkehr stark zulegte, sei es im begleiteten Kombinierten Verkehr, der starken politischen Rückenwind erhält. Vor allem der Seehafenhinterlandverkehr verzeichnet seit dem November 2008 starke Rückgänge. Unsere Experten sehen dem nächsten halben Jahr mit verhaltenem Optimismus entgegen: Die Mehrheit erwartet eine unveränderte oder schwach sinkende Nachfrage, immerhin nahezu 20% im Binnen- und Westeuropaverkehr aber sogar einen leichten Anstieg.

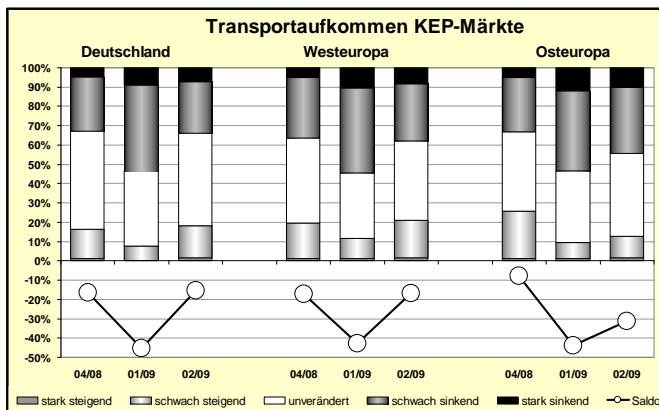
... und die Preise im Kombinierten Verkehr sinken noch leicht weiter



Die Preise im Kombinierten Verkehr wurden noch im 1. Quartal 2009 von der Mehrheit der Experten als stabil eingeschätzt. Diese seinerzeitige Erwartung wurde jetzt allerdings abgeschwächt: Jetzt rechnen jeweils um die 40% der Experten entweder mit stabilen oder mit leicht sinkenden Preisen. Im grenzüberschreitenden Verkehr tendieren die Einschätzungen etwas stärker zu stabilen, im Deutschlandverkehr etwas mehr zu sinkenden Preisen. Dass die Preise des Kombinierten Verkehrs in den kommenden sechs Monaten wieder zulegen werden, erwartet aktuell allerdings praktisch niemand.

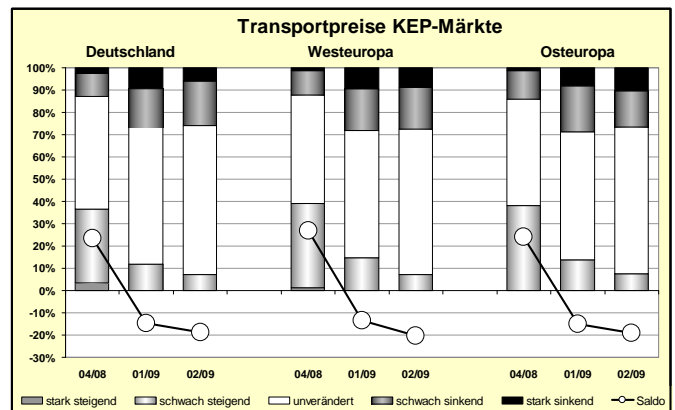
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

Die Entwicklung des KEP-Aufkommens stabilisiert sich, bleibt aber gedämpft



Die Nachfrage nach KEP-Transporten ist nach allgemeiner Einschätzung weniger stark von der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen als die anderen Transportzweige. Dies dürfte vor allem daran liegen, dass der inländische Konsum sich nicht so stark zurückentwickelt hat wie der Außenhandel. Dementsprechend schneidet die Einschätzung der KEP-Nachfrageperspektiven auch vergleichsweise gut ab: Im Binnenverkehr rechnen nahezu 50% der Experten mit einer stabilen und weitere 17% mit einer leicht steigenden Nachfrage. Im Westeuropaverkehr sind die Erwartungen etwas schwächer, und im Osteuropaverkehr noch etwas verhaltener.

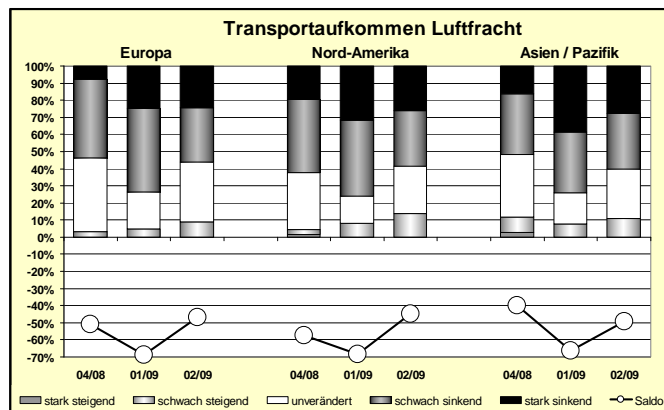
Die KEP-Preise werden ziemlich stabil bleiben



Bei den KEP-Preisen gibt es – parallel zu der vergleichsweise günstigen Nachfrageeinschätzung – ein sehr deutliches Bild, wie die Experten des TransportmarktBarometers das kommende halbe Jahr einschätzen: Zwei Drittel rechnen in allen drei Teilmärkten mit stabilen Preisen. Die übrigen erwarten allerdings mehrheitlich, dass die KEP-Preise leicht zurückgehen werden, und eine Minderheit von 6 bis 10% rechnet mit stark rückläufigen – ebenso viele allerdings auch mit leicht ansteigenden Preisen.

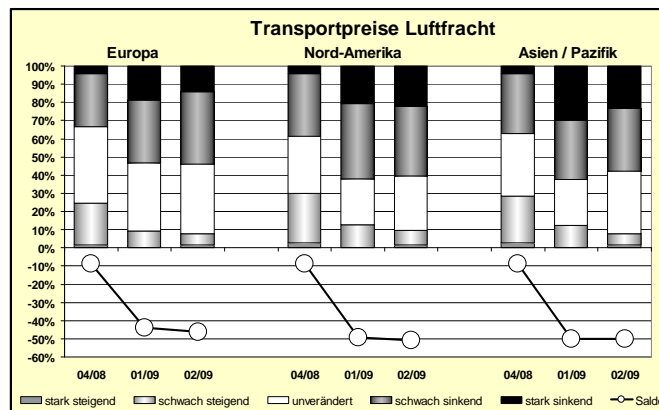
Luftfracht

Der Sinkflug der Luftfracht schwächt sich ab



Das Transportaufkommen im Deutschland-bezogenen Luftfrachtverkehr „schwächt“ schon seit dem August 2008 und ist seit dem November 2008 sogar rückläufig. Allerdings sollte man nicht vergessen, dass die Jahre 2004 bis 2006 sehr starke Zuwächse brachten, und auch 2007 wie 2008 waren Wachstumsjahre. Vor diesem Hintergrund sind die Erwartungen unserer Experten für das kommende halbe Jahr zu sehen: Zwar rechnen die meisten (rund 55 bis 60%) weiterhin mit einer rückläufigen Nachfrage, aber im Vergleich zum Vorquartal verschiebt sich das Bild deutlich in Richtung Stabilität.

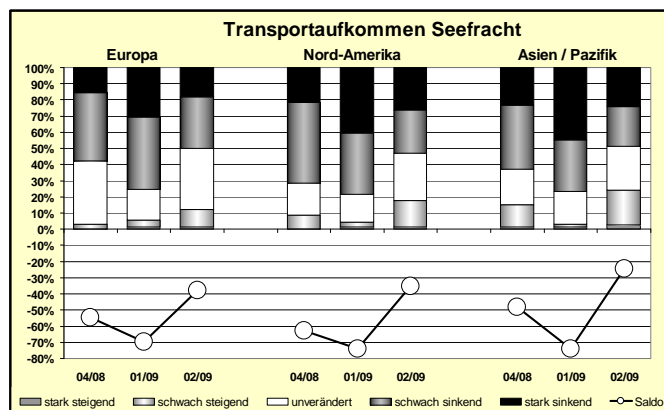
... und der Verfall der Luftfrachtraten ebenso



Bei den Luftfrachtraten zeigen sich Parallelen zur Mengenentwicklung, aber man sollte daran denken, dass die sinkenden Kerosinpreise eine deutliche Kostenentlastung bedeuten, was sich in einer entsprechenden Rücknahme der Treibstoffzuschläge manifestierte. Die Erzeugerpreisindizes des Statistischen Bundesamtes, die im 3. Quartal 2008 im Mix aller Routen um ein Drittel höher lagen als 2006, sanken schon im 4. Quartal 2008 massiv ab. Insofern ist die Einschätzung unserer Experten kaum verwunderlich, dass der Ratenverfall sich im kommenden halben Jahr noch fortsetzen wird, allerdings nicht mehr ganz so stark, wie im 1. Quartal 2009 noch erwartet.

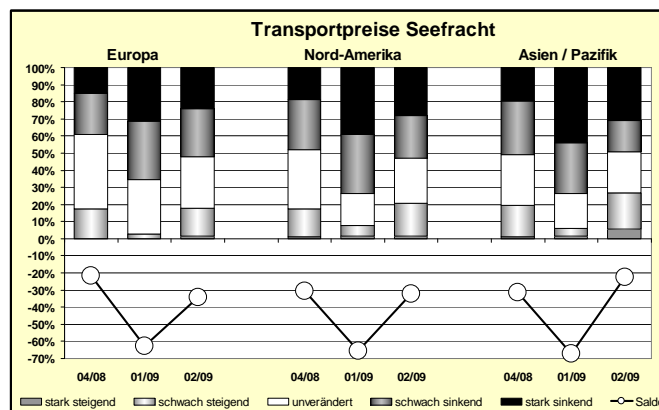
Seefracht

Seefrachtaufkommen hat sehr unterschiedliche Perspektiven



Der Seeverkehr von und zu den deutschen Häfen ist von der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise und deren Auswirkungen auf den Welthandel besonders stark betroffen. So nahm die Seefracht schon in 2008 „nur“ noch um knapp 2% zu, während es in den fünf Jahren zuvor immer 3.5 bis 6.5% pro Jahr waren. Zum Jahresende 2008 gingen die Mengen erstmals auch absolut zurück. Unsere Experten rechnen allerdings damit, dass die Schwächephase im nächsten halben Jahr allmählich ausläuft, für den Asienverkehr erwartet ein Fünftel sogar leicht steigende Mengen. Und kürzlich war zu lesen, dass Chinas Containerschmieden wieder eine steigende Nachfrage verzeichnen...

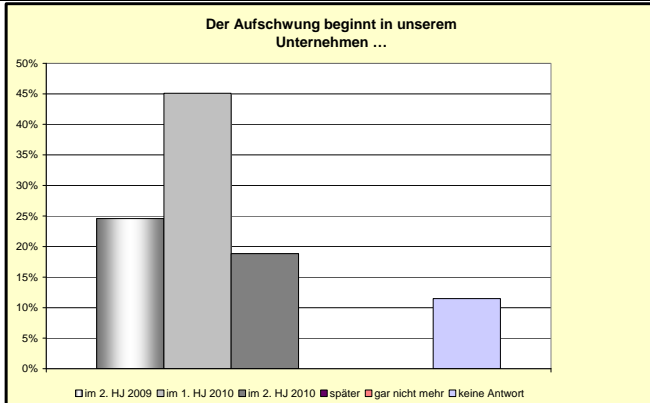
Wird der starke Verfall der Seefrachtraten abgebremst?



Die Indizes der Seefrachtraten des Statistischen Bundesamtes haben zum Jahresende 2008 einen starken Absturz erfahren und lagen im Mittel aller Fahrgebiete um 25% niedriger als im Jahresdurchschnitt 2006. Besonders stark betroffen waren die Frachtraten in der Linienschiffahrt nach Amerika. Unsere Experten sind in ihren Einschätzungen für das kommende Halbjahr ungewöhnlich uneins: Sehr grob betrachtet gibt es vier fast gleich starke Gruppen, die leicht steigende, stabile, leicht sinkende oder sogar stark sinkende Seefrachtraten erwarten. Dahinter stehen sicherlich sehr unterschiedliche Markterwartungen, die wir aber kaum zu interpretieren wagen...

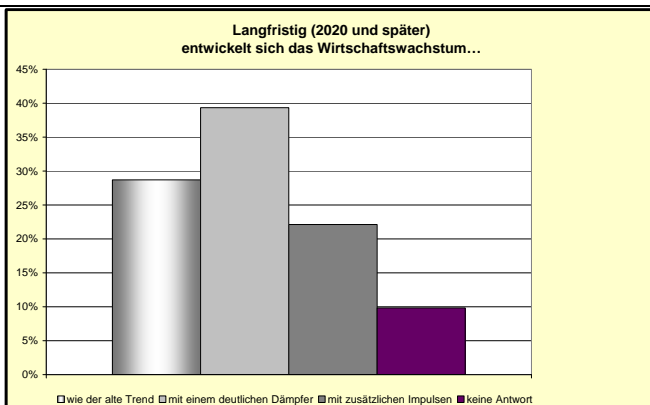
Aktuelle Frage

Der Aufschwung kommt noch nicht sofort, ist aber in Sichtweite



Auf die Frage, wann der Aufschwung komme, rechnen 25 % der Befragten damit bereits im 2. Halbjahr 2009, und weitere 45% erwarten ihn im ersten Halbjahr 2010, knapp 20 % hingegen erst in der zweiten Jahreshälfte, und (nur) 11 Prozent haben diese schwierige Frage nicht beantwortet. Dass der Aufschwung in ihrem Unternehmen nicht mehr komme, erwartet hingegen keiner der Befragten. Das Fazit scheint ziemlich klar: 70 % der Befragten und sogar 79 % derjenigen, die unsere Frage beantwortet haben, sehen bereits den Silberstreif am Horizont. Diese erfreuliche Perspektive war auch schon auf der „transport logistic 2009“ in München zu verspüren. Der Unterschied zwischen den Logistikdienstleistern und den Verladern ist übrigens nicht besonders groß: Die Verlager erwarten den Aufschwung schon etwas früher als die Logistikdienstleister.

Das langfristige Wirtschaftswachstum geht weiter – vielleicht mit einem deutlichen Dämpfer, vielleicht aber sogar mit zusätzlichen Impulsen



Momentan beschäftigen sich vor allem Langfristprognostiker mit der (zumindest für sie) spannenden Frage, ob die generellen langfristigen Wachstumsperspektiven durch die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise wenig tangiert werden, einen deutlichen Dämpfer bekommen oder vielleicht sogar zusätzliche Impulse erhalten. Auch diese Frage ist sehr schwierig, aber nur 10 % der Befragten haben sie nicht beantwortet. Von den Antwortenden rechnen 44 % mit einem deutlichen Dämpfer, 32 % hingegen mit einer Fortsetzung der alten Trends und 24 % sogar mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen, wenn die Krise erst einmal überwunden ist. Die Befragten aus der Verladenden Wirtschaft sind auch hier optimistischer als diejenigen aus der Logistikwelt, bei denen immerhin 48 % einen deutlichen Dämpfer erwarten. Es ist also sicherlich sinnvoll, die Frage der langfristigen Perspektiven von Wirtschaft und Handel immer wieder auf den Prüfstand zu stellen.