

TransportmarktBarometer

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

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

Erhebungsrunde: 2. Quartal 2010

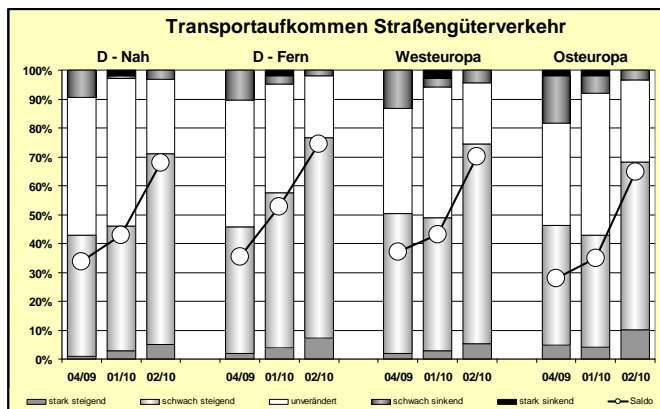
30.04.2010 – 28.05.2010

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%

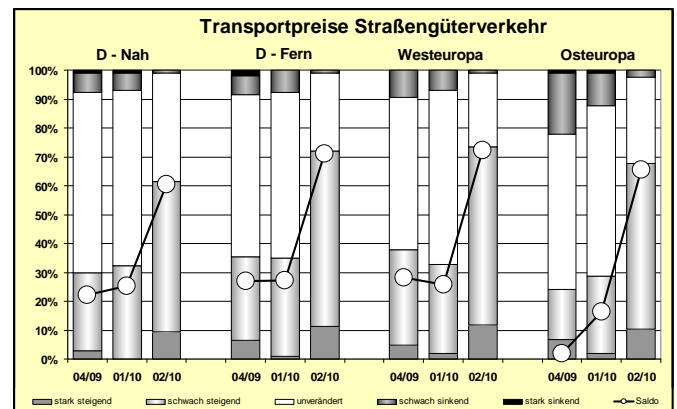
Straßengüterverkehr

Großer Optimismus zur Entwicklung des Lkw-Aufkommens



Eine große Mehrheit der Experten des TransportmarktBarometers erwartet, dass die Transportmengen im Straßengüterverkehr im kommenden halben Jahr schwach, also um 1 bis 5% zulegen werden. Diese Einschätzungen übertreffen aber sogar die Erwartungen der „Boomjahre“ 2007/2008, wenn man vom Osteuropaverkehr einmal absieht, dessen Entwicklungspotenzial seinerzeit noch günstiger eingeschätzt wurde. Betrachtet man die aktuellen Mautstatistiken, dann bestätigt sich mit einem Anstieg der Lkw-Fahrleistungen in den ersten 4 Monaten 2010 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,5% die aufsteigende Tendenz der Lkw-Transportnachfrage.

Auch die Preise im Straßengüterverkehr werden steigen



Die Preisentwicklungen im Lkw-Transport werden – vom Nahverkehr abgesehen – ähnlich stark steigend eingeschätzt wie die Mengenentwicklungen: Rund 70% der Experten rechnen in den nächsten 6 Monaten mit einem Preisanstieg – im inländischen Fern- und im Westeuropaverkehr etwas stärker, im Osteuropaverkehr etwas schwächer. Im Nahverkehr ist die Einschätzung – wie auch bei den Mengen – etwas zurückhaltender. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Straßengüterverkehre wies in 2009 generell einen Rückgang auf, der im grenzüberschreitenden Verkehr ausgeprägter war als im Binnenverkehr. Jetzt könnte sich diese Entwicklung also gemäß der Einschätzung unserer Experten umkehren.

TransportmarktBarometer von prograns/ZEW

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

IMPRESSUM

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProTrans/ZEW

ProTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Gerbergasse 4 · 4001 Basel · Schweiz · Internet: www.prograns.com

Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) Mannheim
 L 7, 1 · 68161 Mannheim · Deutschland · Internet: www.zew.de, www.zew.eu

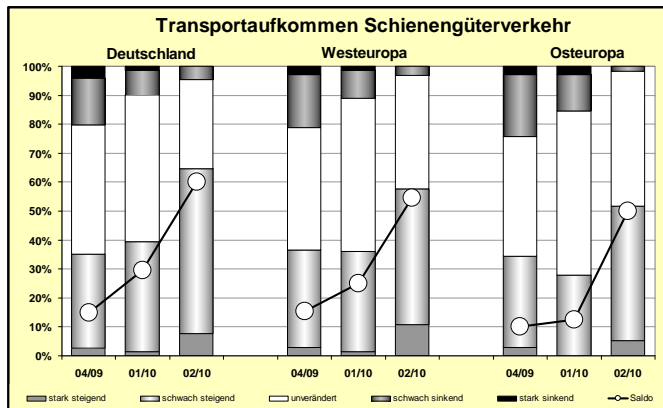
Redaktion: * Dr. Stefan Rommerskirchen, Telefon: +41/61/56035-10 Fax: +41/61/56035-01,
 E-Mail: stefan.rommerskirchen@prograns.com

* Dr. Claudia Hermeling, Telefon: +49/621/1235-216, Fax: +49/621/1235-226,
 E-Mail: hermeling@zew.de

Die Ergebnisse des TransportmarktBarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW). An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus rund 300 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft. Gefragt wird nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) hinsichtlich des Transportaufkommens und der Transportpreise im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa.

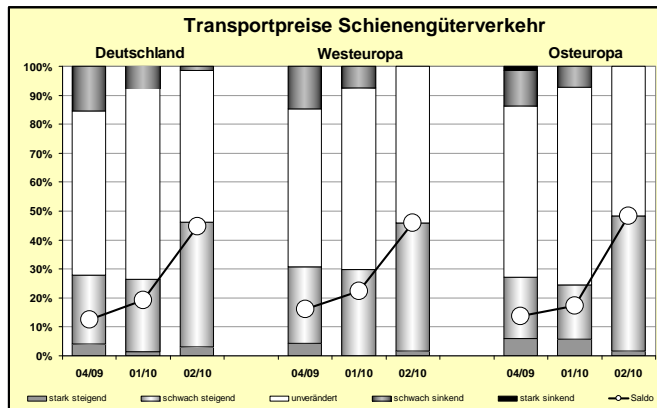
Schiengüterverkehr

Die Transportmengen auf der Schiene zeigen steigende Tendenz



Die Schiene wird noch im laufenden Jahr vom Wirtschaftsaufschwung profitieren, vor allem im Binnen- und Westeuropaverkehr. Dort rechnen 65% unserer Experten im Binnenverkehr und knapp 60% im grenzüberschreitenden Verkehr mit einem insgesamt leichten Mengenwachstum. Tatsächlich zeigen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Schienengüterverkehrsaufkommen in Deutschland seit Dezember 2009 wieder eine ansteigende Tendenz. Nur beim Transitverkehr, den die Verkehrspolitik ja besonders gerne auf der Schiene sähe, ist die Entwicklung gemäß diesen Statistiken noch ziemlich schwach.

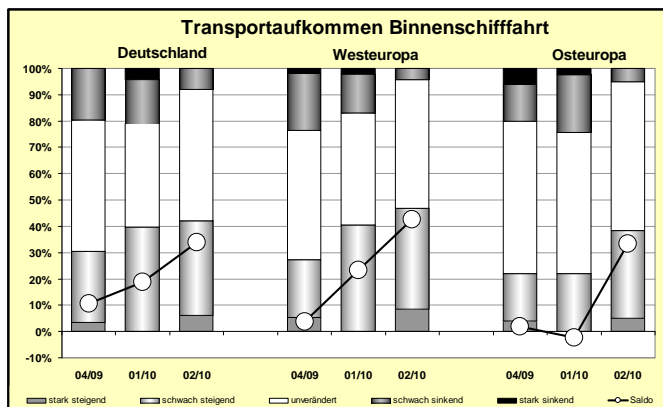
Die Tarife im Schienengüterverkehr werden moderat zulegen



Die meisten Experten des TransportmarktBarometers, nämlich jeweils gut die Hälfte, rechnen damit, dass die Preise im Schienengüterverkehr im kommenden halben Jahr stabil bleiben werden. Interessanterweise ist man sich aber darin einig, dass es nicht zu einem Rückgang kommen wird. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Einzelwagen- und Ganzzugsverkehre ist auch schon in den letzten Jahren eigentlich nie zurückgegangen, wenngleich der Anstieg in 2009 nur sehr moderat war. Dieser könnte in der nächsten Zeit – parallel zum erwarteten Mengenwachstum – wieder eine leichte Beschleunigung erfahren.

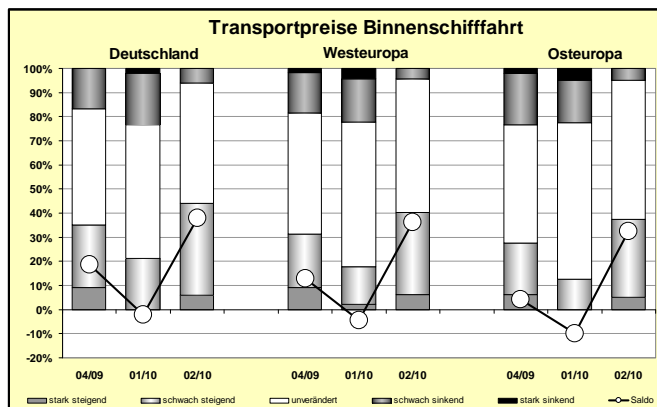
Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt kommt noch nicht richtig in Fahrt ...



Die Binnenschifffahrt macht bereits seit dem Herbst 2008 schwere Zeiten durch und hat in 2009 gegenüber dem Jahr 2008 17% des Verkehrsaufkommens eingebüßt. Vor diesem Hintergrund sind die Perspektiven der Experten des TransportmarktBarometers schon ein Lichtblick, wenn kaum noch jemand mit einem Aufkommensrückgang rechnet, aber rund die Hälfte stabile Mengen und deutlich mehr als ein Drittel sogar einen Zuwachs erwarten – im Westeuropaverkehr am stärksten (rund 47%), im Osteuropaverkehr am schwächsten (rund 38%).

... und die Frachtraten in der Binnenschifffahrt zeigen kaum steigende Tendenzen

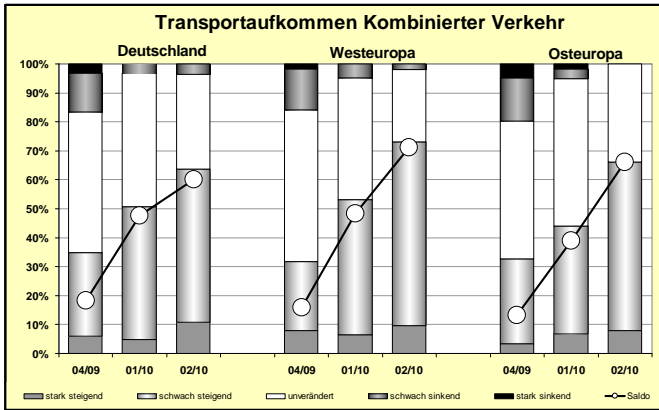


Die Frachtratenentwicklung in der Binnenschifffahrt wurde von unseren Experten im 1. Quartal 2010 für das kommende Halbjahr noch stabil bis leicht rückläufig eingeschätzt; jetzt erwarten mehr als die Hälfte stabile und die übrigen mehrheitlich leicht anziehende Preise – vor allem im Binnenverkehr. Die anziehende Konjunktur und das damit einhergehende Mengenwachstum verschafft der Binnenschifffahrt eine gewisse Erholung – wenn die Wasserstände mitspielen, die es der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren auch nicht immer leicht gemacht haben ...

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 Veränderungssaldo zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

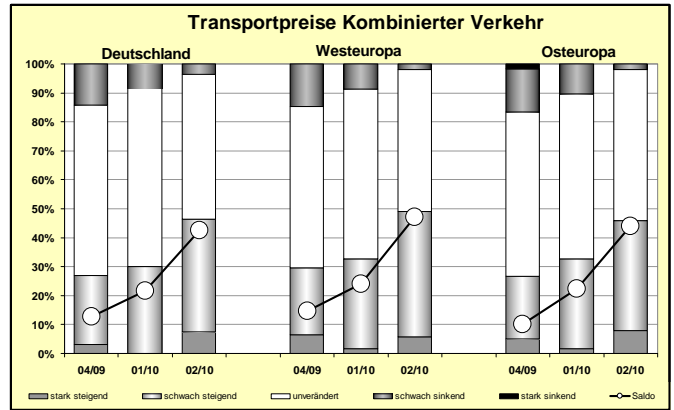
Kombinierter Verkehr

Die KV-Mengen profitieren von der wirtschaftlichen Erholung



Der Kombinierte Verkehr hängt in besonderem Maße von den außenwirtschaftlichen Entwicklungen ab, denn er besteht zu einem großen Teil aus langlaufenden grenzüberschreitenden Container-Verkehren. Mit dem Anziehen des Außenhandels erwarten unsere Experten konsequenterweise also auch mehrheitlich ein Mengenwachstum im KV: Zwei Drittel und mehr gehen von einem Wachstum, rund 10% sogar von einem starken Wachstum (von mehr als 5%) im kommenden Halbjahr aus. Die aktuellen Meldungen aus den Seehäfen bestätigen diesen Eindruck zumindest für den Seehafenhinterlandverkehr...

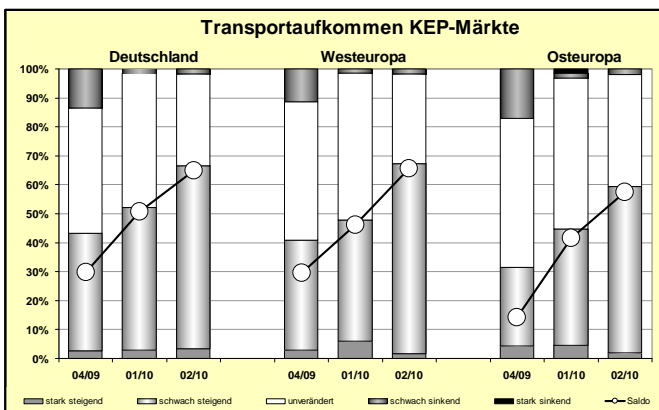
Die KV-Preise werden schwächer ansteigen als die KV-Mengen



Die KV-Preise werden im kommenden halben Jahr nach Einschätzung unserer Experten (noch) nicht mit der vorausgesagten Mengenentwicklung Schritt halten: Rund die Hälfte rechnen in nächster Zeit mit stabilen Preisen; die übrigen erwarten einen leichten und nur eine kleine Minderheit sogar einen stärkeren Anstieg der KV-Preise. Damit sind die Einschätzungen sehr ähnlich wie beim „klassischen“ Schienengüterverkehr. Für die Verladerschaft, die sich mit stark steigenden Container-Frachtraten im Seeverkehr konfrontiert sieht, ist diese zumindest für eine Teilstrecke ihrer Transporte moderate Perspektive vermutlich eine gute Nachricht...

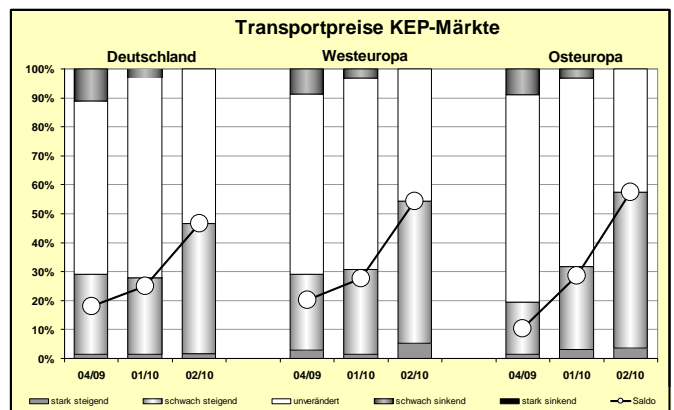
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

Das KEP-Wachstum wird vergleichsweise zurückhaltend eingeschätzt



Die KEP-Dienste, deren Transportmengen nach allgemeiner Einschätzung nicht so stark von der Wirtschaftskrise betroffen waren wie die meisten anderen Transportmärkte, sehen jetzt nach Einschätzung unserer Experten einem entsprechend moderateren (weiteren) Wachstum entgegen: Immerhin rechnen aber im Deutschland- und Westeuropaverkehr mehr als zwei Drittel der Experten mit einem Mengenzuwachs, und auch im Osteuropaverkehr erwarten dies noch etwa 60%. Diese Einschätzung ist generell die optimistischste seit dem Ende des Jahres 2007, als unsere Experten letztmals solche Zuwächse prognostizierten.

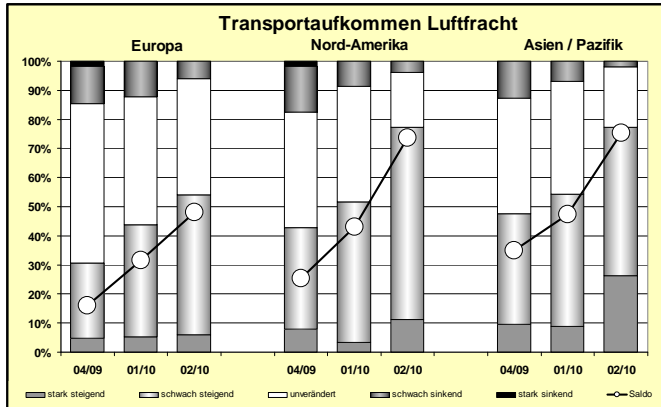
Auch die KEP-Preise zeigen nur schwach steigende Tendenz



Die Prognosen zur Preisentwicklung in den KEP-Märkten zeigen – wie in allen übrigen Transportmärkten – generell ansteigende Tendenzen: Im Binnverkehr liegen die Erwartungen stabiler Preise im kommenden Halbjahr aber etwas höher als diejenigen leicht steigender Preise, im grenzüberschreitenden Verkehr ist es hingegen umgekehrt. Dass die Preise auch nur schwach sinken könnten, glaubt bei den KEP-Märkten kein einziger Experte, geschweige denn ein stärkeres Absinken. Im Vergleich zu den letzten eineinhalb Jahren stehen die Vorzeichen vielmehr jetzt eindeutig wieder Richtung KEP-Preisanstieg.

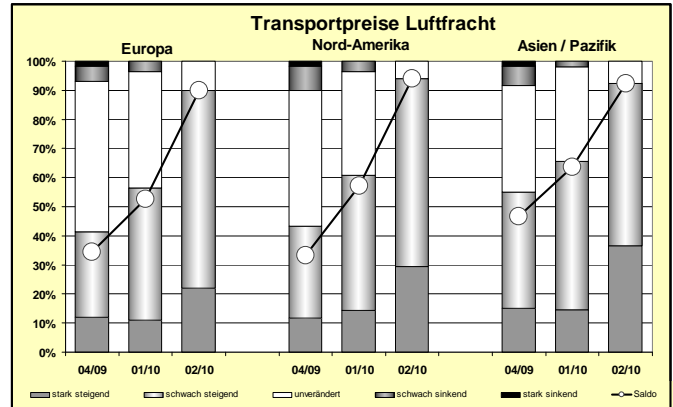
Luffracht

Das Luffrachttaufkommen geht zum Steigflug über ...



Die Einschätzungen zur Entwicklung des Luffrachttaufkommens im kommenden halben Jahr zeigen einen deutlichen Unterschied zwischen dem Europaverkehr, dem eine verhalten ansteigende Perspektive gegeben wird, und den interkontinentalen Verkehren Richtung Nordamerika und Asien, bei denen drei Viertel aller Experten mit einer Zunahme rechnen, Richtung Asien/Pazifik sogar ein Viertel mit einer stark steigenden Nachfrage (um über 5%). Ein Blick auf die Statistik der deutschen Luffrachtentwicklung bestätigt: Im internationalen Verkehr legen die Luffrachtmengen seit dem November 2009 wieder mit zweistelligen Wachstumsraten zu, nachdem zuvor ein Jahr lang Rückgänge zu verzeichnen waren.

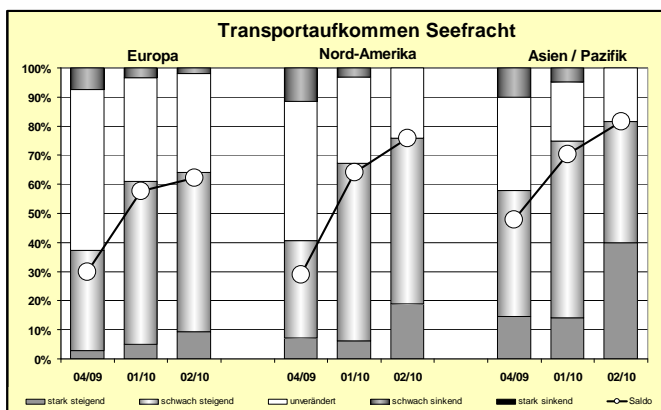
... und die Luffrachtraten werden ebenfalls deutlich anziehen



Die Luffrachtratenentwicklung kennt gemäß unseren Experten im kommenden halben Jahr nur eine Richtung: Steigflug! 90% rechnen im Europaverkehr mit einem Preisanstieg, und interkontinental sind es sogar noch mehr. Im Asienverkehr geht mehr als ein Drittel sogar von stark steigenden Preisen aus. Der Preisindex für die Luffracht wies – parallel zum Mengeneinbruch – für die Nordatlantik-Route im Jahr 2009 massive Rückgänge auf; Richtung Asien/Pazifik war der Einbruch ebenfalls zu verzeichnen, aber schwächer. In beiden Relationen zeigt auch dieser Index wieder ansteigende Tendenz; insofern untermauern die jüngsten Entwicklungen der Vergangenheit die Zukunftserwartungen unserer Experten.

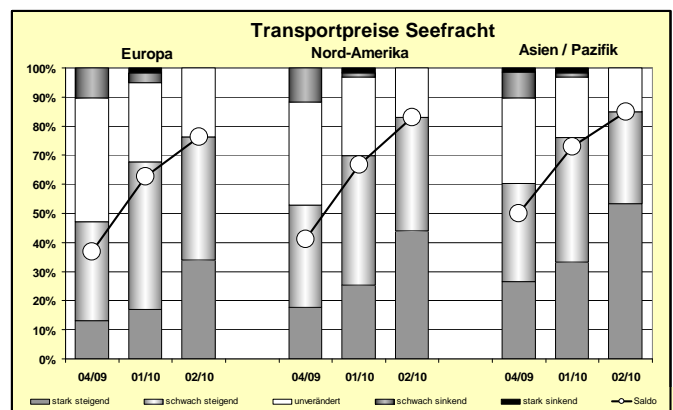
Seefracht

Das interkontinentale Seefrachttaufkommen wird kräftig steigen



Beim Seefrachttaufkommen sehen unsere Experten die Entwicklungen im kommenden halben Jahr sehr ähnlich wie bei der Luffracht: Zwei Drittel erwarten – mehrheitlich schwache – Anstiege innerhalb Europas, und drei Viertel rechnen mit einem Anstieg auf der Nordatlantikroute, knapp 20% sogar mit einem starken. Noch dynamischer wird die Perspektive Richtung Asien/Pazifik eingeschätzt: Hier erwarten gut 40% einen schwachen und nochmals 40% sogar einen starken Anstieg. Die aktuellen Seeverkehrsstatistiken, die Anfang Juni 2010 bis zum Dezember 2009 verfügbar sind, zeigen im Dezember 2009 erste Anzeichen einer „Erholung“ der Seefrachtmengen – vor allem bei Container-Transporten.

Die Seefrachtraten werden (weiter) stark zulegen



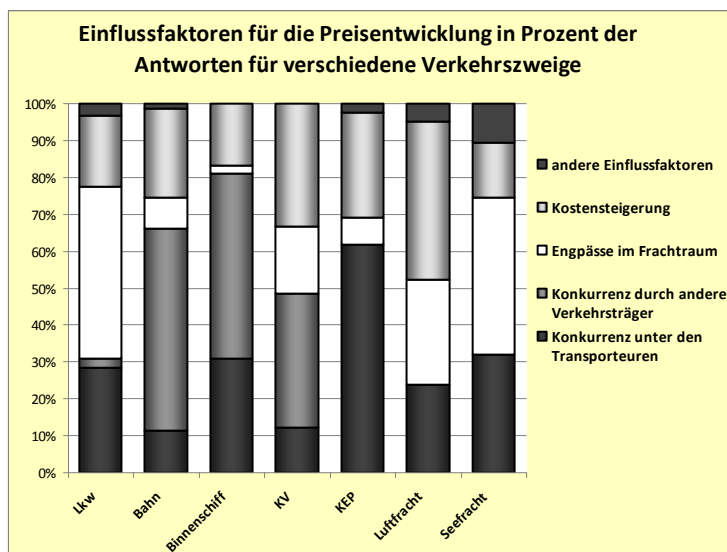
Die Seefrachtratenentwicklung war in der jüngeren Vergangenheit oft ein Thema in der Fachpresse, denn durch die Kapazitätsbewirtschaftung der Flotten während der Wirtschaftskrise wurde in der Asien-Relation ein Frachtratenverfall, wie er in der Atlantik-Fahrt zu verzeichnen war, verhindert. In der Linienschifffahrt Richtung Asien/Australien stieg der Index der Seefrachtraten des Statistischen Bundesamts (2006 = 100.0) von 81.0 in 12/2008 auf 180.5 in 3/2010, während er in den Amerika-Relationen im selben Zeitraum nur von 52.5 auf 59.6 stieg. Unsere Experten rechnen jetzt im kommenden Halbjahr in beiden Relationen mit überwältigender Mehrheit mit einem weiteren, die meisten sogar mit einem starken Anstieg.

Aktuelle Frage

Die Zusatzfrage an unsere Experten lautete:

Welche Einflussfaktoren sind Ihrer Meinung nach im nächsten halben Jahr für die Preisentwicklung in den verschiedenen Verkehrszweigen ausschlaggebend?

Wie die Abbildung verdeutlicht, sind die Antworten je nach Verkehrszweig ausserordentlich unterschiedlich und bestätigen aus der Praxis heraus, was man aufgrund theoretischer Überlegungen vermuten könnte. Allerdings wurden die Faktoren unseres Wissens bisher nicht oder nur selten empirisch vermessen. Das macht die Sonderfrage zum TransportmarktBarometer im 2. Quartal 2010 besonders interessant!



Als Haupteinflussfaktor auf die Preise im *Strassengüterverkehr* werden „Engpässe im Frachtraum“ betrachtet. Darauf entfallen 47% aller Nennungen. Die Debatte über Überkapazitäten an Lkw-Laderaum scheint also zumindest in nächster Zeit vorüber zu sein. Eine vergleichbar hohe Bedeutung hat dieser „Preistreiber“ ansonsten nur noch in der Seefracht, wo das Thema „knapper Laderaum“ tatsächlich schon seit einigen Monaten diskutiert wird. Auf Platz 2 der Preiseinflussfaktoren liegt im Strassengüterverkehr mit 28% aller Nennungen der intramodale Wettbewerb. Er dürfte dem Einflussfaktor Nr. 1 zwar in nächster Zeit entgegenwirken, ohne ihn aber komplett zu kompensieren.

Auf der *Schiene* ist der wichtigste Einflussfaktor auf die Preisbildung der intermodale Wettbewerb (also die Konkurrenz mit den anderen Verkehrszweigen). Auf diesen Einfluss entfallen 55% aller Nennungen. Eine ähnlich hohe Bedeutung hat die intermodale Konkurrenz auch für das Binnenschiff und – in schwächerer Ausprägung – für den KV, während sie bei den anderen Verkehrszweigen keine Rolle spielt. Auf Rang 2 der Preiseinflüsse stehen bei der Schiene mit 24% die Kostensteigerungen.

Bei der *Binnenschifffahrt* sieht das Bild ähnlich aus wie bei der Schiene, allerdings mit einem bedeutenden Unterschied: Hier steht die „intramodale Konkurrenz“ mit 31% der Nennungen auf Platz 2 der Preiseinflüsse. Die „Zwickmühle“ zwischen intramodaler und intermodaler Konkurrenz in Verbindung mit Kostensteigerungen erklärt, warum die Binnenschifffahrt an der „Preisfront“ besonders hart zu kämpfen hat.

Im *Kombinierten Verkehr* ist die Zusammensetzung der Preiseinflüsse eine Mischung von Strasse, Schiene und Binnenschifffahrt: Der wichtigste Einflussfaktor ist mit 36% der Nennungen die intermodale Konkurrenz; auf Platz 2 folgen mit 33% die Kostensteigerungen, und auf Platz 3 kommen mit 18% Kapazitätsengpässe. Mit diesem Mix der Preiseinflüsse macht der Kombinierte Verkehr seiner Bezeichnung alle Ehre ...

Die *KEP-Dienste* kennen nur zwei Preiseinflüsse: die alles dominierende Konkurrenz mit den Wettbewerbern aus derselben Branche (62% der Nennungen) und die Kostenentwicklungen (43%). Als „sonstige Einflüsse“ wurden hier die „steigenden Qualitätsanforderungen“ genannt, die in der KEP-Branche aufgrund der gegebenen Konkurrenzsituation aber wohl nur schwer „einpreisbar“ sein dürften.

Für die *Luftfracht* wird als Haupteinflussfaktor mit 43% aller Nennungen die Kostenentwicklung genannt. Gemäss den Experten hat dieser Einflussfaktor bei keinem anderen Verkehrszweig eine derart hohe Bedeutung. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen mit ähnlich hoher Bedeutung Laderaumengpässe (29% der Nennungen) und der intramodale Wettbewerb (24%).

Bei der *Seefracht* wird die Zusammensetzung der Preiseinflüsse interessanterweise ähnlich gesehen wie im Strassengüterverkehr: eine überragende Bedeutung der Kapazitäten (43%), gefolgt vom Wettbewerb mit der jeweiligen Konkurrenz (24%), und auf Platz 3 folgen – bei der Seeschifffahrt „nur“ noch mit einem Anteil von 15% an allen Nennungen – die Kostenentwicklungen. Unter den „sonstigen Einflüssen“ erfolgten hier noch Hinweise auf die zunehmende Nachfrage nach Frachtraum aus dem asiatischen Raum, die das Problem knapper Kapazitäten noch vergrössert, sowie auf die zunehmenden Anforderungen durch Umweltauflagen, welche sich auf die Kosten und damit auch auf die Preise (erhöhend) auswirken.