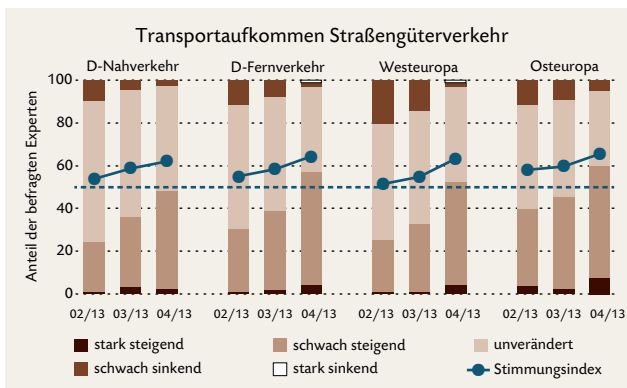


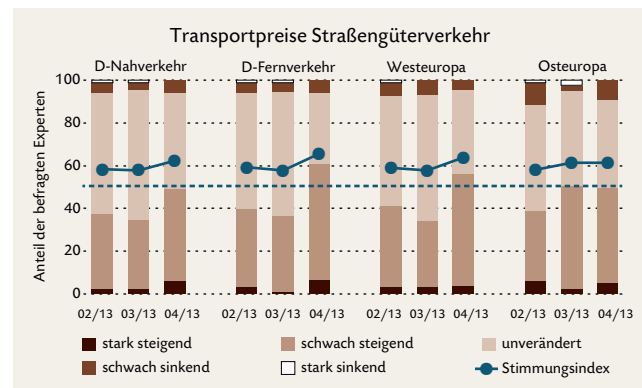
Die Ergebnisse des TransportmarktBarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW). An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus rund 250 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft. Gefragt wird nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) hinsichtlich des Transportaufkommens und der Transportpreise im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa. **Erhebungsrunde: 4. Quartal 2013, 28.10.2013 – 22.11.2013**

Straßengüterverkehr

Das Lkw-Aufkommen legt im kommenden halben Jahr deutlich zu



In Deutschland und Westeuropa steigen die Preise für Lkw-Transporte



Was im Straßengüterfernverkehr los ist, lässt sich relativ gut und aktuell an der Mautstatistik ablesen: Im Jahr 2013 ging es von Monat zu Monat – auch gegenüber den Vorjahresmonaten – mal auf, mal ab. Aber der Monat Oktober 2013 war derjenige mit den dritthöchsten Fahrleistungen seit Einführung der Lkw-Maut! Entsprechend zuversichtlich sehen unsere Experten auch das kommende halbe Jahr: Im deutschen Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr rechnet mehr als die Hälfte mit einem leichten Anstieg, und nahezu alle übrigen erwarten unveränderte Mengen – die Stimmung war seit dem Herbst 2011 nicht mehr so zuversichtlich.

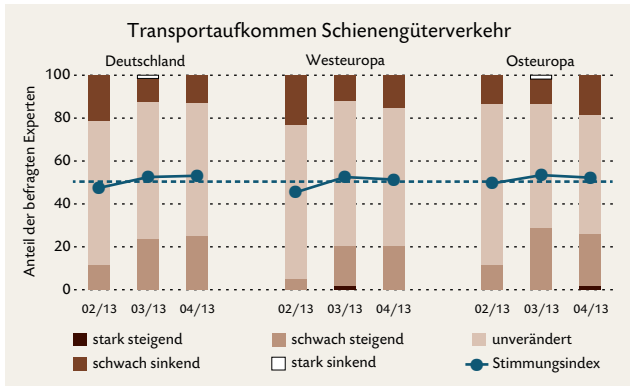
Auch bei den Preisen im Straßengüterverkehr erwartet die Mehrheit unserer Experten einen leichten Anstieg – das korrespondiert recht eng mit den Mengenerwartungen. Auch wenn die Kostensteigerungen beim Diesel sich im laufenden Jahr in Grenzen hielten: Zum Jahreswechsel werden sicherlich einige Unternehmen steigende Personalkosten haben und sich angesichts geringer Margen über jede Preissteigerung, die sich durchsetzen lässt, freuen. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für den Straßengüterverkehr hat schon in der ersten Jahreshälfte zugelegt und seinen höchsten Stand seit Einführung (im Jahr 2006) erreicht.

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 ein „Stimmungsindex“ als skaliertes Durchschnittswert aller Antworten als Punkte dargestellt, ohne dass den jeweiligen Kategorien Gewichtungsfaktoren unterstellt werden. Der Stimmungsindex kann Werte zwischen 0 und 100 annehmen: „100“ bedeutet: sehr stark steigend; „0“ bedeutet: sehr stark sinkend; und „50“ bedeutet: völlig unverändert. Dieser Schwellenwert ist in den Grafiken als Linie eingetragen. 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 Stimmungsindex-Punkte 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%

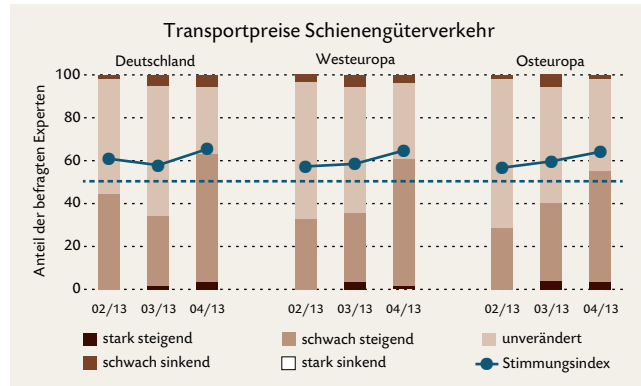
Schienengüterverkehr

Im klassischen Schienengüterverkehr stagniert das Aufkommen ...



Der konventionelle Schienengüterverkehr kommt nicht recht vom Fleck: Im laufenden Jahr haben die Mengen praktisch stagniert, im innerdeutschen Verkehr sind sie sogar zurückgegangen. So ist es nicht verwunderlich, dass die große Mehrheit unserer Experten auch für das kommende halbe Jahr von unveränderten Mengen ausgeht: Im Binnen- und Westeuropaverkehr sind es nahezu zwei Drittel, im Osteuropaverkehr deutlich mehr als die Hälfte. Bei den übrigen Einschätzungen überwiegen die Erwartungen eines leichten Anstiegs diejenigen eines leichten Rückgangs.

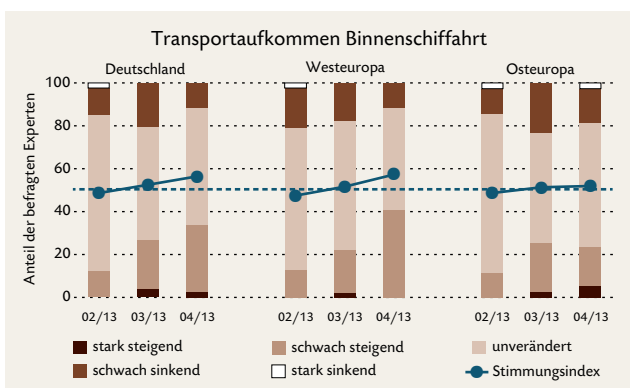
... aber die Preise für den Schienengüterverkehr werden steigen



Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre ist seit seiner Einführung im Jahr 2006 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres noch nie zurückgegangen, sondern kontinuierlich gestiegen – seit Beginn des Jahres 2012 sogar vergleichsweise stark. Eine große Mehrheit unserer Experten erwartet auch für das kommende Halbjahr weiter leicht steigende Preise (um 1 – 3 %), und der Stimmungsindex liegt inzwischen so hoch wie seit zwei Jahren nicht mehr. Bei den Osteuropaverkehren ist die Erwartung allerdings etwas gedämpfter.

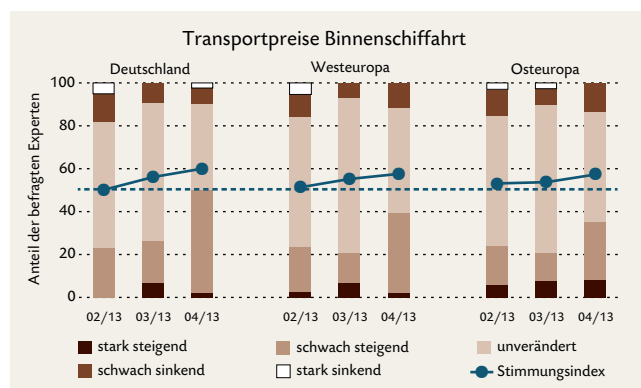
Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt sieht bei den Transportmengen (etwas) besseren Zeiten entgegen



Für die Binnenschifffahrt ist ja vermutlich schon die mehrheitliche Einschätzung unserer Experten, dass die Mengen im kommenden Halbjahr unverändert bleiben, eine gute Nachricht, denn das Aufkommen in der Binnenschifffahrt hat bei weitem noch nicht wieder das Niveau der Jahre 2006 bis 2008 erreicht. Immerhin rechnet ein Drittel unserer Experten im Binnenverkehr mit einem leichten Anstieg, und für den Westeuropaverkehr erwarten das sogar gut 40 %. Bei den Perspektiven zum Osteuropaverkehr sind die Einschätzungen etwas zurückhaltender.

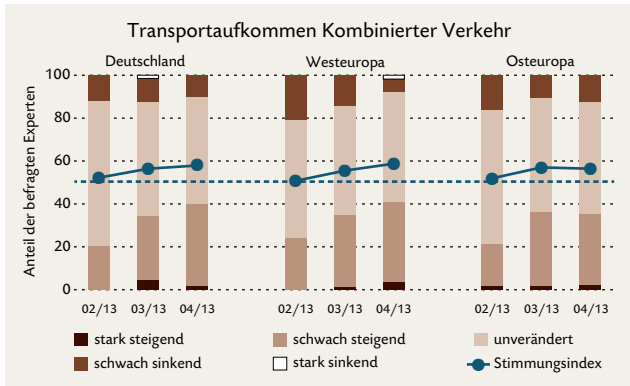
Auch die Preise in der Binnenschifffahrt zeigen steigende Tendenzen



Auch bei den Frachtraten in der Binnenschifffahrt erwarten unsere Experten mehrheitlich für das kommende halbe Jahr keine nennenswerten Veränderungen – zumindest bei den grenzüberschreitenden Verkehren. Im innerdeutschen Verkehr rechnet hingegen die Hälfte mit steigenden Preisen – die meisten erwarten aber nur einen leichten Anstieg (zwischen 1 und 3 %). Es gibt auch eine rund 10 %ige Minderheit, die im kommenden Halbjahr mit leicht sinkenden Frachtraten rechnet, insbesondere im Osteuropaverkehr. Der Stimmungsindex lag aber schon lange nicht mehr so hoch wie aktuell.

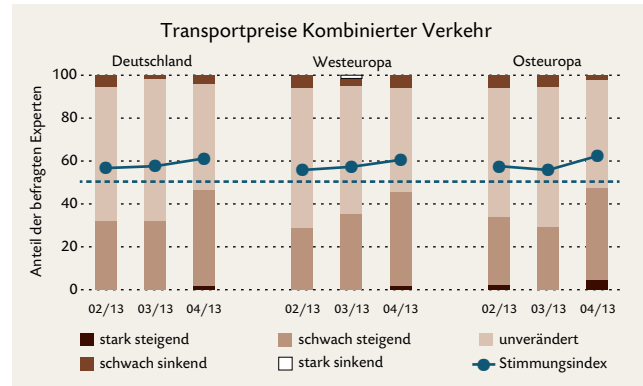
Kombinierter Verkehr

Der Kombinierte Verkehr kann in Deutschland und Westeuropa zulegen



Die Mengenentwicklung im Kombinierten Verkehr – die meisten dürften damit vor allem Containerverkehr assoziieren – wird von der Hälfte unserer Experten im nächsten halben Jahr als stabil eingeschätzt. Rund 40 % - im Osteuropaverkehr etwas weniger – erwarten sogar einen leichten Anstieg. Die aktuelle Stimmung liegt im Deutschland- und Westeuropaverkehr so hoch wie seit dem Frühjahr 2012 nicht mehr; hier spiegeln sich neben den europäischen Perspektiven vermutlich auch die guten Aussichten in Asien – die für Container-Transporte im Hinterlandverkehr sorgen – wider.

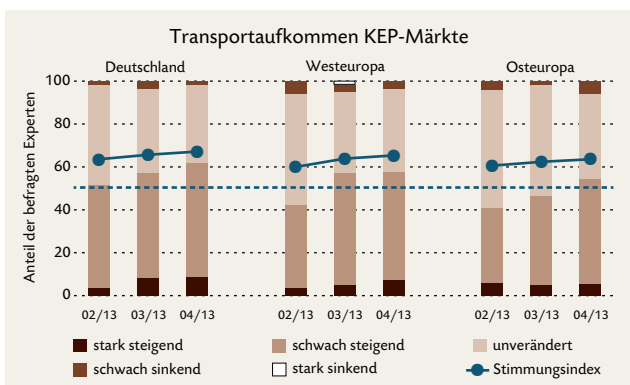
Auch die Preise im Kombinierten Verkehr werden steigen



Passend zur Mengeneinschätzung rechnet die Hälfte der Experten auch bei den Preisen im Kombinierten Verkehr im kommenden halben Jahr nicht mit nennenswerten Veränderungen. Allerdings erwarten fast ebenso viele einen Anstieg, die meisten davon aber nur einen schwachen (um 1 – 3 %). Interessant erscheint, dass im Unterschied zu anderen Transportmärkten bei den Containerpreisen die Erwartungen für die Osteuropaverkehre sogar etwas höher liegen. So hoch war hier der Stimmungsindex seit dem Herbst 2011 nicht mehr. Auch im Binnen- und Westeuropaverkehr liegt der Index gegenüber den Vorquartalen relativ hoch.

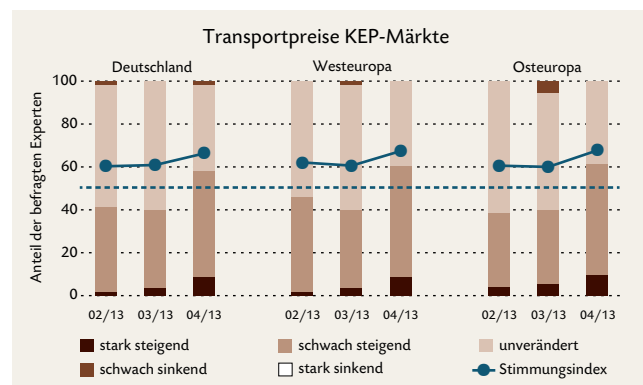
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

Das KEP-Aufkommen legt weiter zu



Die KEP-Märkte bleiben – wie schon seit geraumer Zeit – der „Shooting Star“ des TransportmarktBarometers. Rund 60 % unserer Experten gehen davon aus, dass die Transportmengen im kommenden halben Jahr steigen, und einige erwarten sogar einen Anstieg von mehr als 5 %. Die „schnelle Branche“ profitiert vom zunehmenden E-Commerce sowohl im B2B-als auch im B2C-Geschäft. Die reduzierte Lagerhaltung einerseits und der bequeme wie preisgünstige Online-Handel andererseits beflügeln die Märkte auch weiterhin. Und der anhaltend steigende Stimmungsindex signalisiert keinerlei Schwäche.

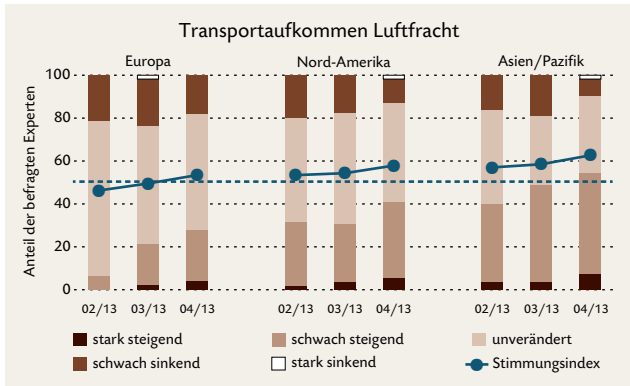
KEP-Transporte werden deutlich teurer



Bei den KEP-Preisen liegen die Einschätzungen unserer Experten aktuell sehr ähnlich wie bei den Mengenentwicklungen: Gut die Hälfte erwartet in den drei Teilmärkten in den nächsten 6 Monaten einen leichten Preisanstieg (um 1 – 3 %), und weitere knapp 10 % rechnen sogar mit einem starken Preisanstieg (von mehr als 3 %). Knapp 40 % gehen von stabilen Verhältnissen aus; aber dass die Preise sinken werden, erwartet praktisch niemand – gute Perspektiven für die „schnelle Branche“. Auch der hohe Stimmungsindex bringt das zum Ausdruck.

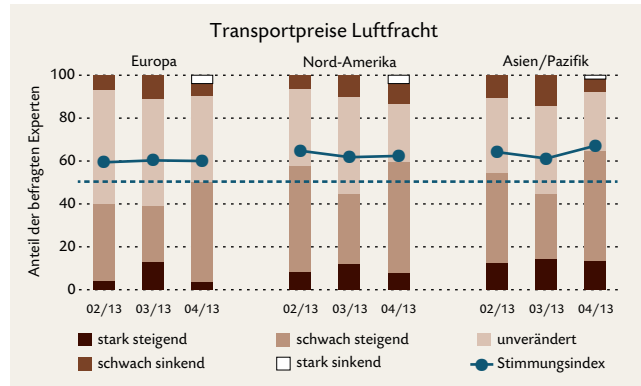
Luftfracht

Luftfrachtmengen weiter im Aufwind



Die Luftfracht als „Seismograph“ der weltweiten Konjunktur hat in letzter Zeit mit manchen Turbulenzen zu kämpfen gehabt. Entsprechend fallen auch die aktuellen Einschätzungen unserer Experten wieder sehr differenziert aus: Im europäischen Luftfrachtverkehr erwarten mehr als die Hälfte keine Veränderungen, ein Viertel einen schwachen und jeder 20. sogar einen starken Anstieg, aber ein knappes Fünftel auch einen schwachen Rückgang. Auf der Nordatlantik-Route sind die Einschätzungen ähnlich, aber mit etwas größerer Tendenz eines Anstiegs. Im Asien-/Pazifik-Verkehr erwartet hingegen mehr als die Hälfte aller Experten einen Anstieg, einige sogar einen starken.

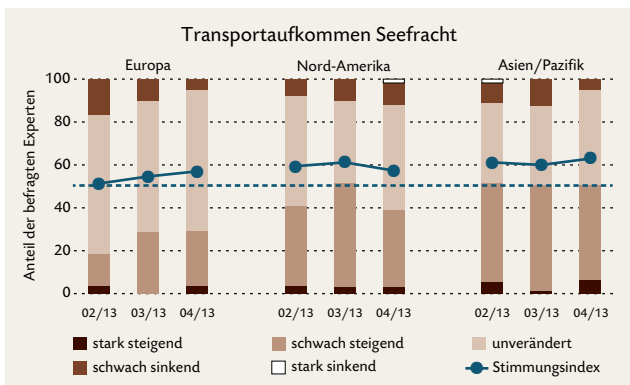
Die Luftfrachtraten steigen weiterhin leicht an



Die Luftfrachtraten werden im nächsten halben Jahr zulegen; davon ist eine deutliche Mehrheit unserer Experten überzeugt. Am wenigsten stark wird das im Europaverkehr, am stärksten im Asien-/Pazifikverkehr ausgeprägt sein, wo gut die Hälfte mit einem schwachen Anstieg rechnet. Jeder 10. Experte erwartet aber sogar einen Rückgang der Luftfrachtraten. Unser Stimmungsindex wie auch der Preisindex für die Luftfracht des Statistischen Bundesamts bestätigen, dass es der Tendenz nach bei den Preisen in der Luftfracht einen Aufwind gibt, dass diese aber sehr volatil sind.

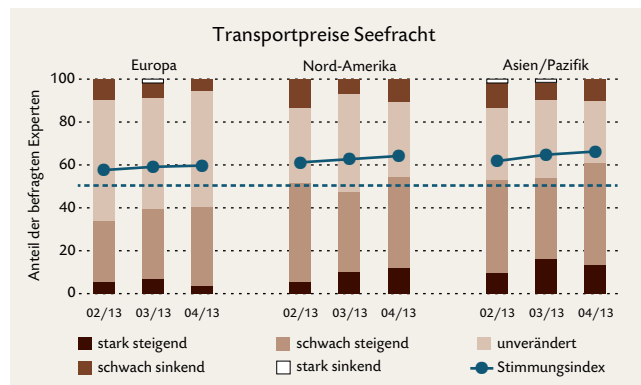
Seefracht

Seefracht auf dem Nordatlantik mit rückläufigen Perspektiven



Die Einschätzungen zur Entwicklung der Seefrachtmengen sind ähnlich wie diejenigen zur Luftfrachtentwicklung: In der Europa- und Nordatlantik-Fahrt erwarten die meisten Experten, dass sich die Mengen nicht ändern werden, von den übrigen rechnen die meisten mit einem leichten Anstieg. Beim Asien-/Pazifikverkehr haben aktuell diejenigen ein leichtes Übergewicht, die für das kommende halbe Jahr einen (schwachen) Anstieg erwarten. Einigkeit scheint aber dahingehend zu bestehen, dass sich die Mengen nach der Flaute – vor allem im ersten Halbjahr – jetzt zumindest stabilisieren oder dass es sogar aufwärts geht.

Die Seefrachtraten werden sich tendenziell erhöhen



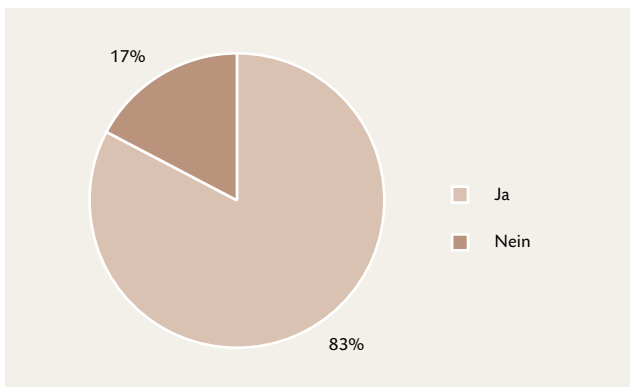
Bei den Seefrachtraten gab es in letzter Zeit ein deutliches Auf und Ab. Die Indizes der Seefrachtraten des Statistischen Bundesamts zeigten sowohl bei eingehender und ausgehender Linienfahrt als auch nach Kontinenten deutliche Schwankungen und Unterschiede. Unsere Experten rechnen im kommenden halben Jahr mehrheitlich damit, dass die Preise in der europäischen Seeschifffahrt stabil bleiben und sowohl auf dem Nordatlantik als auch im Asien-/Pazifikverkehr anziehen werden. Unser Stimmungsindex zeigt für alle drei Märkte einen Aufwärtstrend.

Zusatzfrage zum TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW im 4. Quartal 2013

Den Experten des TransportmarktBarometers von ProgTrans/ZEW wurde im 4. Quartal 2013 (November 2013) die folgende Zusatzfrage mit drei Teilfragen gestellt:

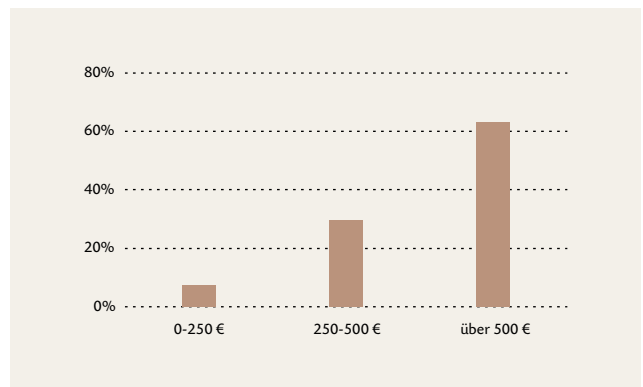
Seit geraumer Zeit setzen Transport- und Logistikfirmen dem Vernehmen nach vermehrt auf günstige Lkw-Fahrer aus Osteuropa. Nun berichten mehrere Medien sogar von philippinischen Fahrern, die für 680 Euro Touren durch ganz Europa fahren. Daher interessiert uns, wie Sie die zukünftige Entwicklung bezüglich der Lkw-Fahrer aus Niedriglohnländern sehen und ob ein Zusammenhang zwischen dem in Deutschland diskutierten Thema „Fahrermangel“ und den „Niedriglöhnern“ aus anderen Ländern besteht.

1. Werden, Ihrer Meinung nach, in Deutschland vermehrt Lkw-Fahrer aus Niedriglohnländern eingesetzt?



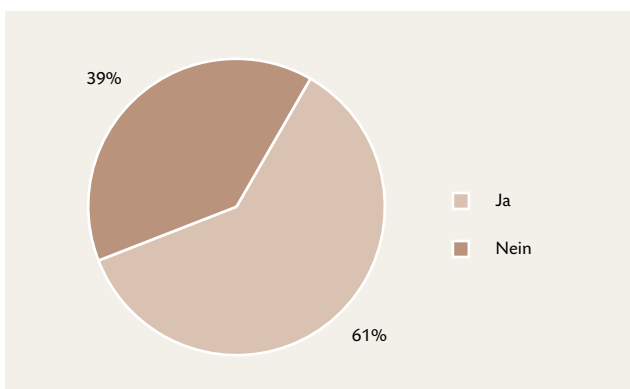
Wie die Abbildung zu dieser Frage verdeutlicht, ist die Einschätzung sehr klar: Mehr als vier von fünf Antwortenden sind der Überzeugung, dass in Deutschland vermehrt Lkw-Fahrer aus Niedriglohnländern eingesetzt werden.

2. Können Sie eine ungefähre Angabe machen, wie hoch Sie das Lohneinsparpotential dadurch pro Monat einschätzen?



Das Lohneinsparpotential durch den Einsatz von Lkw-Fahrern aus Niedriglohnländern wird als sehr groß eingeschätzt. Bezogen auf alle Antworten, sind 63 % der Meinung, dass es über 500 Euro/Monat liegt, und nur 7 % sehen den Betrag kleiner als 250 Euro.

3. Besteht Ihrer Meinung nach ein Zusammenhang zwischen dem Einsetzen von Lkw-Fahrern aus Niedriglohnländern und dem „Lkw-Fahrermangel“ in Deutschland?



Gut 60 % der Antwortenden sind der Ansicht, dass zwischen dem Einsetzen „billiger“ ausländischer Lkw-Fahrer und dem Lkw-Fahrermangel in Deutschland ein Zusammenhang besteht, immerhin knapp 40 % sind davon allerdings nicht überzeugt. Diese Thematik muss man ganz offensichtlich differenzierter betrachten; sie lässt sich plakativ nicht wirklich erfassen.