

TransportmarktBarometer von progtrans/ZEW

Aktuelle Experteneinschätzung zur Entwicklung des
Transportaufkommens und der Preise in den nächsten 6 Monaten

Erhebungsrunde: 1. Quartal 2006

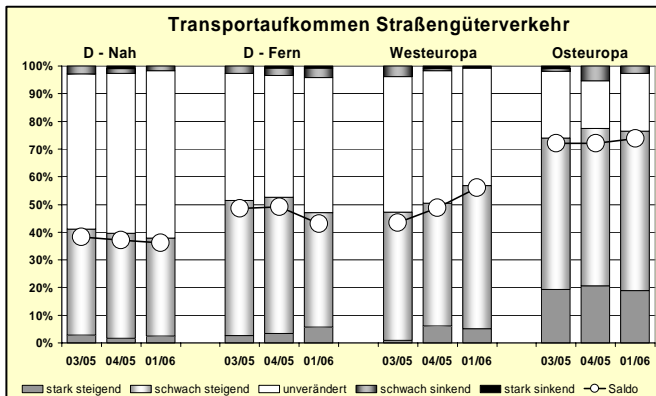
23.01.2006 – 10.02.2006

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 Säule 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 Veränderungssalden zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

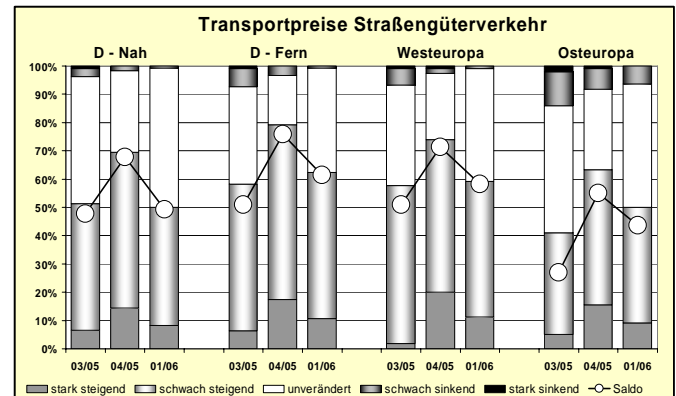
| | stark steigend: | steigend: | gleich bleibend: | sinkend: | stark sinkend: |
|---------------------------|-----------------|-----------|------------------|-------------|----------------|
| Transportaufkommen | über 5% | 1% bis 5% | +1% bis -1% | -1 bis -5% | unter -5% |
| Transportpreise | über 3%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

Straßengüterverkehr

Internationale Lkw-Transportmengen bleiben
auf Wachstumskurs



Preissteigerungserwartungen für Lkw-
Transporte niedriger als im Vorquartal



Die Experten des TransportmarktBarometers erwarten mehrheitlich, dass die Transportmengen im internationalen Lkw-Verkehr im kommenden halben Jahr zulegen werden. Besonders ausgeprägt ist diese Einschätzung für osteuropäische Relationen, in denen über drei Viertel der Experten mit steigenden Mengen, knapp 20% sogar mit stark steigenden Mengen rechnen. Im nationalen Nahverkehr gehen etwa 60% der Befragten von einem unveränderten, die übrigen von einem steigenden Verkehrsaufkommen aus. Im nationalen Fernverkehr halten sich die Erwartungen steigender und konstanter Transportmengen die Waage.

Bei den Preisen im Straßengüterverkehr wird für die nächsten sechs Monate weiterhin mehrheitlich mit einem Anstieg gerechnet, insbesondere im nationalen und westeuropäischen Fernverkehr. Auffallend ist allerdings, dass diese Erwartungen eines Preisanstiegs in allen Relationen deutlich niedriger liegen als bei der letzten Umfrage im Herbst 2005. Es ist zu vermuten, dass hierfür vor allem die aktuelle Beruhigung der Ölpreisentwicklung verantwortlich ist. Andere Kostenfaktoren sind wohl weniger starken Veränderungen unterworfen, und Preissteigerungen lassen sich auf absehbare Zeit wohl auch nur sehr begrenzt durchsetzen.

progtrans

Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr

ZEW

Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

IMPRESSUM

TransportmarktBarometer von progtrans/ZEW

Herausgeber:

Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

ProgTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr

Gerbergasse 4 · CH – 4001 Basel · Internet: <http://www.progtrans.com>

Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

L7,1 · D – 68161 Mannheim · Internet: <http://www.zew.de>

Redaktion:

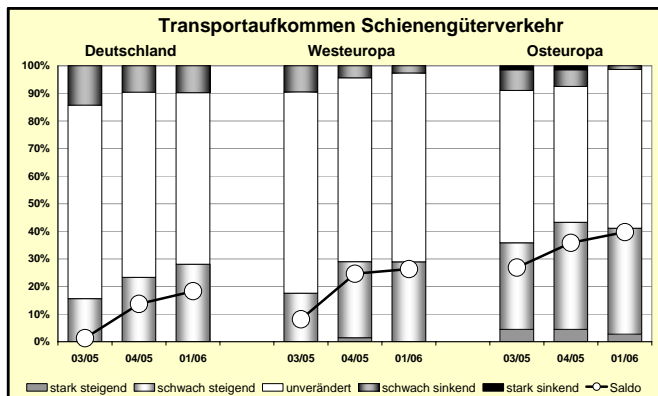
Dr. Stefan Rommerskirchen, Telefon: +41/61/56035 10 Fax: -01, E-Mail: stefan.rommerskirchen@progtrans.com

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

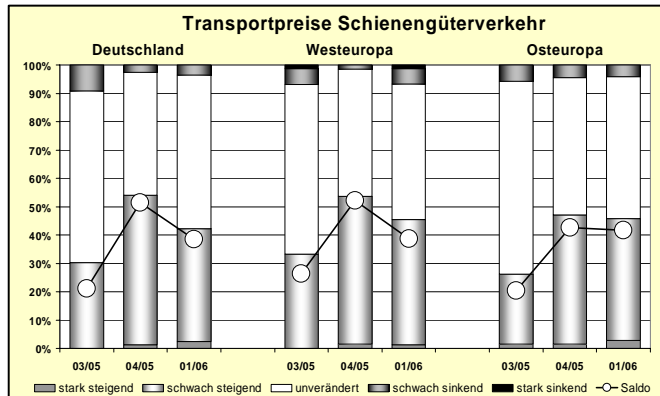
Schiengüterverkehr

Perspektiven des Schienengüterverkehrs leicht verbessert



Das Schienengüterverkehrsaufkommen hat in Deutschland seit 2003 leicht zugelegt. Die Verkehrsleistungen sind seit 1999 um 24% angestiegen. Die Schiene hat somit das „Verlierer-Image“ abgebaut. Auch die Experten des Transportmarkt-Barometers sehen die Schiene auf Wachstumskurs. Insbesondere im Osteuropaverkehr erwarten über 40% im kommenden Halbjahr moderate Aufkommenssteigerungen. Die Salden sind in allen Teilmärkten gegenüber dem Sommer 2005 deutlich angestiegen. Ob diese Einschätzungen aus konjunkturellen Erwägungen oder aufgrund der zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensivierung resultieren, bleibt offen ...

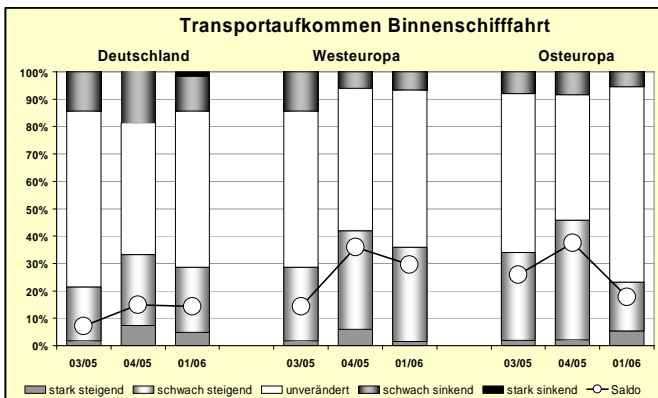
Erwartungen des Preisanstiegs im Schienengüterverkehr gedämpft



Die Prognosen für die Preisentwicklung im Schienengüterverkehr im kommenden halben Jahr zeigen ähnliche Muster wie bei den anderen Verkehrszweigen. Die Rücknahme der Erwartungen fällt allerdings nicht so stark aus. Dies könnte daraus resultieren, dass die Schiene weit weniger vom Rohöl abhängig ist als die anderen Verkehrsträger. Auffällig ist, dass die Preiserwartungen im Osteuropaverkehr denen im Vorquartal nahezu entsprechen. Vermutlich kompensieren die erwarteten Mengensteigerungen hier preisdämpfende Effekte, so dass sich – wie das rund 45% der Experten erwarten – leichte Preiserhöhungen durchsetzen werden.

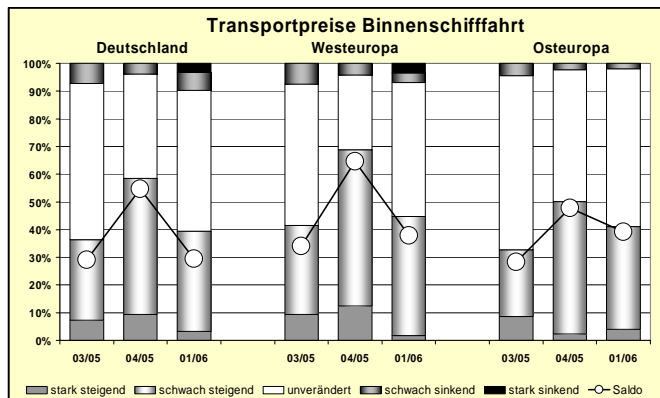
Binnenschifffahrt

Binnenschifffahrtsaufkommen mit Niedrigwasserperspektiven



Die Binnenschifffahrt macht seit Jahren eine wechselhafte Entwicklung durch. Dem guten Jahr 2000 (Mengen +6%) folgten drei schlechte. 2004 und 2005 waren wieder bessere Jahre mit einem Aufkommenszuwachs in 2004 (+7%) und (+1,4) in 2005. Für das nächste halbe Jahr rechnet die große Mehrheit unsere Experten mit unveränderten Mengen. Im Binnenverkehr sind die Prognosen aktuell recht unterschiedlich. Knapp 20% rechnen mit einem Anstieg, fast 15% aber mit einem Rückgang der Beförderungsmengen. Am stärksten auf Wachstumskurs werden momentan die Westeuropaverkehre gesehen, Richtung Osteuropa fehlen vermutlich die Infrastruktur und die von den Verladern gewünschten Angebote.

... und die Preissteigerungen werden wieder moderater eingeschätzt

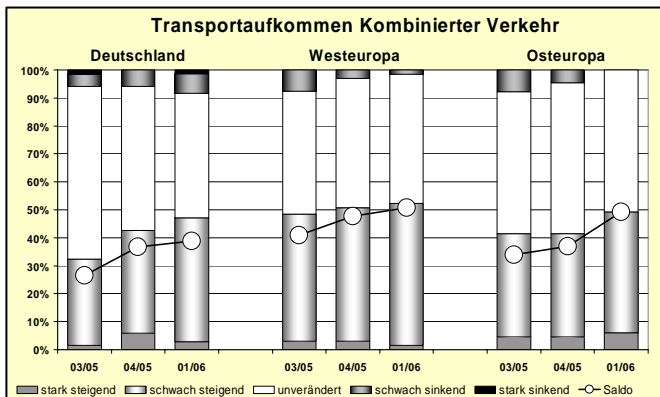


Die Frachtraten in der Binnenschifffahrt werden auf einem deutlich moderateren Anstiegskurs als noch vor einem halben Jahr gesehen. Inzwischen gehen die meisten Experten sowohl bei den nationalen als auch bei den internationalen Verkehren wieder von unveränderten Preisen aus. Rund 40 bis 45% rechnen allerdings mit einem (leichten) Preisanstieg, und im Binnenverkehr erwartet sogar jeder zehnte Befragte einen Frachtratenrückgang. Tatsächlich zeigt der aktuelle „VAART-Frachtratenindex“ für das Jahresende 2005 einen deutlichen Anstieg auf ein Niveau, das deutlich höher liegt als im Mittel der Jahre 2004 und 2005. Von dort aus erscheinen weitere Preissteigerungen tatsächlich wenig wahrscheinlich.

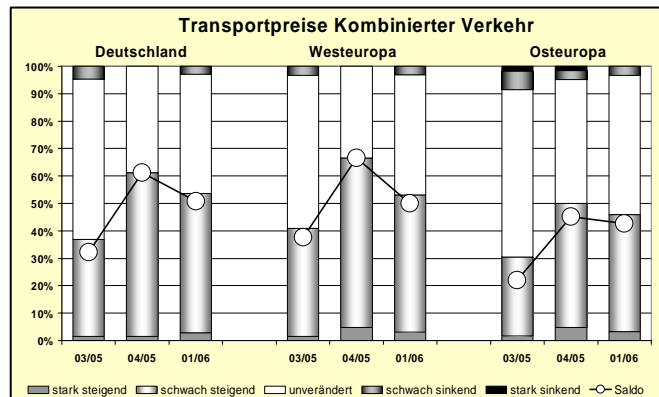
Hinweis: In den Grafiken sind sowohl die prozentualen Belegungen der fünf Antwortkategorien „steigt stark“, „steigt“, „unverändert“, „sinkt“ und „sinkt stark“ als Säulen als auch der Saldo aus den Antwortkategorien „steigt stark“ und „steigt“ sowie „sinkt“ und „sinkt stark“ als Punkte dargestellt, ohne 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 Veränderungssalden zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

Kombinierter Verkehr

Transportmengen im Kombinierten Verkehr werden weiter zunehmen ...



... aber die Preise steigen weniger stark als im Winter 2005/2006

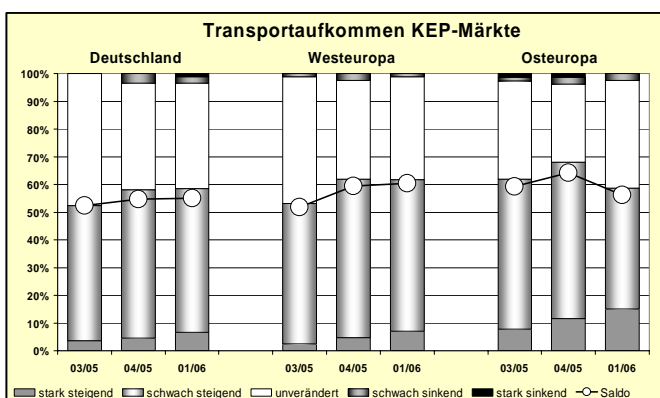


Der Kombinierte Verkehr boomt nun schon seit Jahren – insbesondere in Form von Containerverkehren, die sowohl als Seehafenhinterlandverkehre als auch kontinental von der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung besonders stark profitieren. Nach Einschätzung der befragten Experten wird das Aufkommen im KV auch im kommenden Halbjahr weiter zunehmen oder unverändert bleiben. Im Binnenverkehr rechnen allerdings knapp 10% sogar mit einem Rückgang. Es kann vermutet werden, dass hier vor allem an den begleiteten KV (also die „Rollende Landstrasse“) gedacht wird, der ohne Fördermaßnahmen offensichtlich große Existenzprobleme hat.

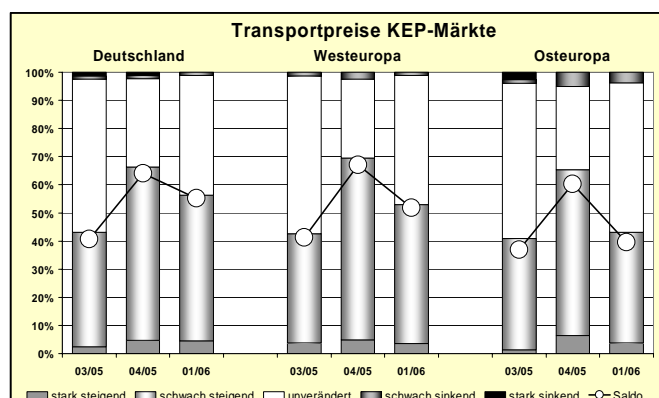
Die Preisentwicklung im Kombinierten Verkehr wird ähnlich eingeschätzt wie im „klassischen“ Schienengüterverkehr. Im Wesentlichen dürften auch sehr ähnliche Faktoren für die Preisentwicklungen in diesen Verkehrszweigen ausschlaggebend sein. Die Erdölpreise schlagen weniger stark durch als bei anderen Verkehrsträgern. Somit bestimmen andere Kostenfaktoren – insbesondere die Personalkosten – und die Wettbewerbslage, welche Kostensteigerungen auftreten und über die Preise weitergegeben werden können. Bei der Rollenden Landstrasse sind diese Mechanismen allerdings nur begrenzt wirksam, weil hier staatliche Fördermittel im Spiel sind.

Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

KEP-Aufkommen bleibt auf Wachstumskurs



Der KEP-Preisanstieg wird wieder moderater eingeschätzt



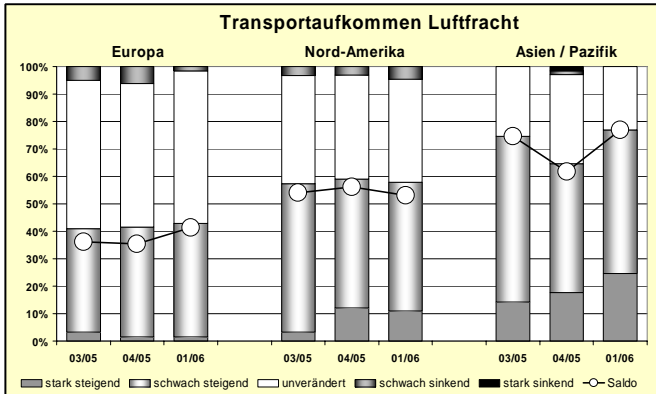
Die KEP-Märkte können in gewissem Umfang als das Pendant zu den Containerverkehren betrachtet werden: Sie gewährleisten die „Feinarbeit“ am Anfang und Ende logistischer Prozessketten im Nahbereich und ergänzen die großen Transportströme in den untersten Gewichtssegmenten. Dementsprechend stellen auch diese Verkehre seit Jahren einen Wachstumsmarkt dar. Nach Einschätzung der Mehrheit der Experten des Transportmarktbarometers wird dies auch im kommenden Halbjahr so bleiben. Die Unterschiede der Einschätzungen für die Teilmärkte sind nicht groß. Interessant ist aber, dass der Saldo aus steigenden und sinkenden Erwartungen bei den Osteuropaverkehren gegenüber dem Vorquartal um 8%-Punkte zurückgegangen ist.

Die Einschätzung der KEP-Preisentwicklung zeigt erwartungsgemäß große Ähnlichkeit mit dem (allgemeinen) Straßengüterverkehr. Im Vergleich zum letzten Quartal 2005 rechnen auch im KEP-Markt deutliche weniger Experten mit steigenden Preisen. Dies dürfte auf die Beruhigung der Ölpreise zurückzuführen sein bzw. auf die Erwartung, dass dies in nächster Zeit so bleibt. Dass der Saldo aus steigenden und sinkenden Preiserwartungen für die Osteuropaverkehre niedriger liegt als in den beiden anderen Märkten, dürfte ein Zeichen dafür sein, dass hier die intramodale (Preis-)Konkurrenz durch die niedrigeren Lohnkosten in Osteuropa nach wie vor höher ist als in westeuropäischen Relationen.

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.

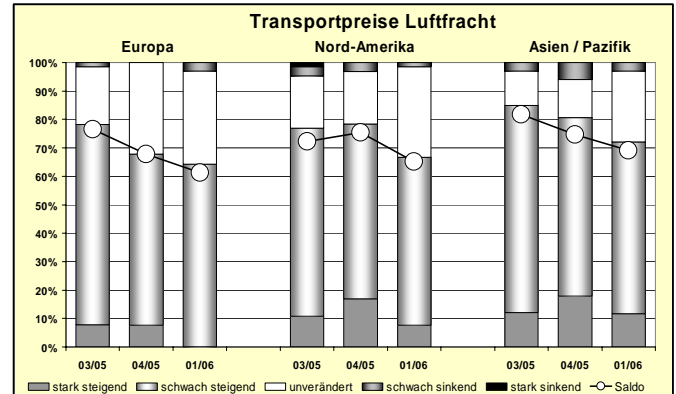
Luffracht

Luffrachaufkommen Richtung Asien bleibt größter Wachstumsmarkt



Die Einschätzungen zur Entwicklung des Luffrachaufkommens im kommenden halben Jahr haben sich für den Europa- und Nord-Amerika-Verkehr gegenüber dem letzten Quartal 2005 kaum geändert: Im Europaverkehr geht eine Mehrheit von 55% von unveränderten Mengen aus. Im Nord-Amerika-Verkehr erwarten ebenso viele eine Zunahme, gut 10% sogar eine starke Zunahme von mehr als 5%. Beim Luffrachtverkehr mit dem Asien-Pazifik-Raum rechnet sogar jeder vierte Befragte mit einer starken Steigerung und weitere gut 50% jedenfalls mit einem Anstieg. Hier überlagern sich regionale und allgemeine Konjunkturerwartungen: Südostasien bleibt aktuell ein zentraler Transport-Wachstumsmarkt.

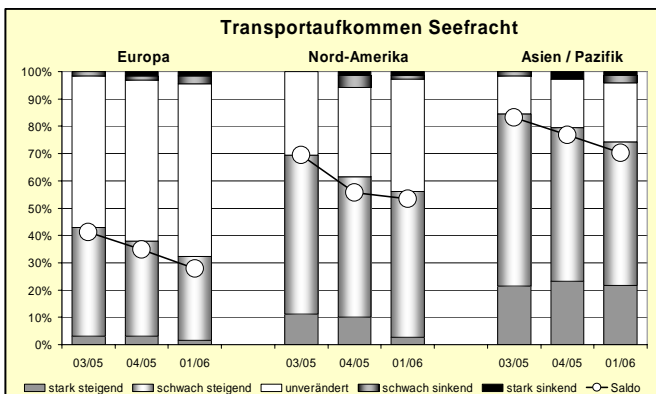
Die aktuelle Erhöhung des „Treibstoffzuschlags“ zeigt keine Spuren



Die für den 20. Februar 2006 von Lufthansa Cargo vorgenommene Erhöhung des Treibstoffzuschlags von 45 auf 50 Eurocent je kg Frachtgewicht scheint die Experten des TransportmarktBarometers nicht sonderlich zu beeindrucken: Sie haben die Erwartungen eines Preisanstiegs gegenüber dem letzten Quartal reduziert. Das darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass – je nach Teilmarkt – zwei Drittel und mehr aller Experten davon ausgehen, dass die Luffrachtraten im kommenden halben Jahr steigen werden. Bei den Asien/Pazifik-Verkehren rechnen 12% der Befragten sogar mit Preissteigerungen von mehr als 3%.

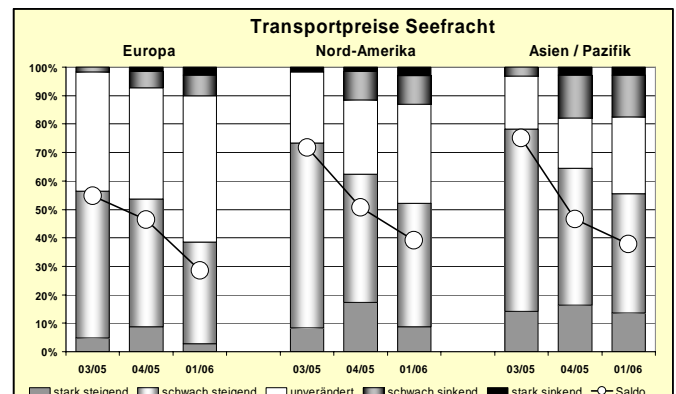
Seefracht

Seefracht Richtung Südostasien boomt weiter



Im Gegensatz zum Luffrachaufkommen sind die Erwartungen zur Aufkommensentwicklung bei der Seefracht etwas zurückhaltender als bei der letzten Befragung vor drei Monaten. Bei den Europaverkehren – von der EU neuerdings als „Motorways of the Sea“ bezeichnet und mit der Hoffnung „Shifting freight off Europe’s roads“ verbunden – rechnen knapp zwei Drittel nüchtern mit unveränderten Mengen. Auf dem Nordatlantik erwarten hingegen gut 55% einen (weiteren) Anstieg der Seefrachttonnage, und im Verkehr mit den asiatischen Wachstumsmärkten gehen drei Viertel der Befragten von einer Zunahme aus, ein Fünftel sogar von einer starken Zunahme über 5%.

Frachtraten in der Seeschifffahrt wieder auf dem Weg in ruhigere Gewässer?



Die Seefrachtraten waren im Jahr 2005 in heftiger Bewegung: Gesamthaft legten sie in der Linienfahrt gegenüber 2004 um über 56% zu. Im Dezember 2005 lagen sie um 17% höher als im Dezember 2004, aber um 0,8% niedriger als im November 2005. Nach Fahrgebieten gab es dabei deutliche Unterschiede. Die Experten des TransportmarktBarometers rechnen mehrheitlich mit weiter steigenden Frachtraten in den interkontinentalen Verkehren. Allerdings ist der Saldo der Preiserwartungen gegenüber den beiden Vorquartalen deutlich gesunken, so dass man von einer Entspannung sprechen kann. Beim Asien-Pazifik-Verkehr rechnet jeder fünfte sogar mit einem Rückgang der (zuvor stark angestiegenen) Seefrachtraten.