

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: 1. Quartal 2009

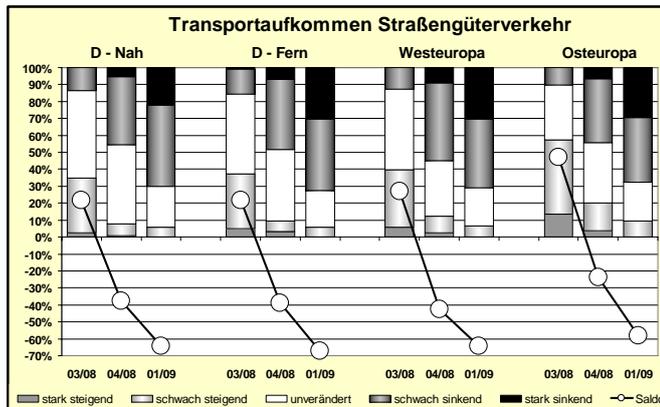
26.01.2009 – 20.02.2009

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% |

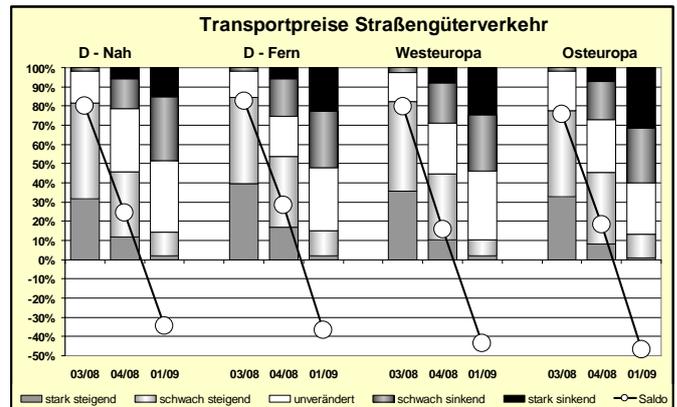
Straßengüterverkehr

Rückläufige Lkw-Transportnachfrage im kommenden Halbjahr



Die vergleichsweise beste Nachricht zuerst: Etwa ein Viertel aller Experten des TransportmarktBarometers erwartet, dass die Lkw-Transportmengen im kommenden Halbjahr stabil bleiben werden, und es gibt auch eine kleine Minderheit, die sogar mit schwach steigenden Mengen rechnet. Alle anderen erwarten aber schwach sinkende, rund 30% bei den Fern- und internationalen Verkehren sogar stark rückläufige Lkw-Transportmengen. Dazu ist allerdings in Erinnerung zu rufen, dass gemäß Kraftfahrt-Bundesamt die Beförderungsmenge deutscher Lkw von Januar bis September 2008 gegenüber dem Vorjahr noch um gut 4% zugelegt hatte – dies relativiert den erwarteten Einbruch ein wenig.

Große Verunsicherung bei der Entwicklung der Lkw-Transportpreise



Die Einschätzung der Preisentwicklung im Straßengüterverkehr im kommenden halben Jahr ist im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern sehr uneinheitlich: Rund ein Drittel der Experten rechnet mit stabilen Preisen, ähnlich viele mit schwach sinkenden Preisen. Weitere 15% (für den Binnenverkehr) bis 30% (für die Osteuropaverkehre) erwarten sogar stark sinkende Preise (von mehr als -3%). Diese unterschiedlichen Einschätzungen spiegeln auch die beiden gegenläufigen Kostentreiber Dieselpreis und Mautsatz wider: Wegen der gestiegenen Maut müssen viele noch Preiserhöhungen aushandeln; der Dieselpreis ist allerdings in letzter Zeit stark gesunken.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

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

IMPRESSUM

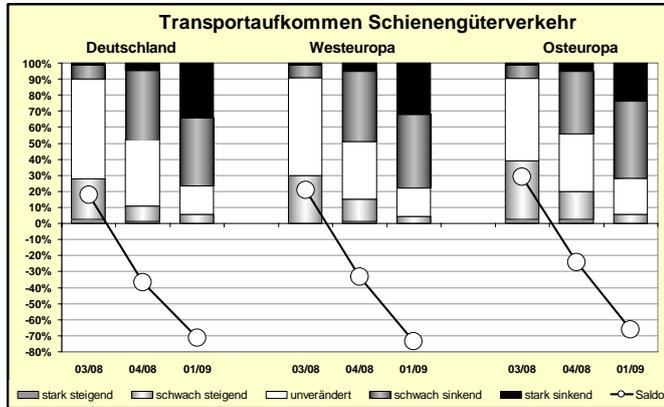
Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

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

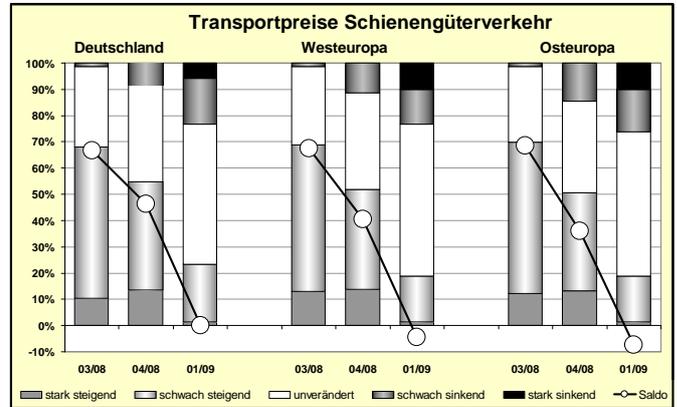
Schiengüterverkehr

Die Mengen im Schienengüterverkehr sind von der Konjunkturflaute stark betroffen



Was aus prinzipiellen Erwägungen zu erwarten ist, bestätigen die Einschätzungen der Experten: Die Schiene ist vom aktuellen Konjekturreinbruch als „Massenverkehrsträger“ besonders stark betroffen. Nur ein knappes Viertel – im Osteuropaverkehr ein paar Prozentpunkte mehr – rechnet mit stabilem oder schwach steigendem Aufkommen. Aber die große Mehrheit erwartet im kommenden Halbjahr sinkende Transportmengen im Schienengüterverkehr. Ein Viertel (im Osteuropaverkehr) bis zu einem Drittel (im Binnenverkehr) der Experten erwarten sogar starke Rückgänge von mehr als 5% – allerdings gegenüber einem Vorjahr, in dem das Mengenwachstum noch sehr hoch war.

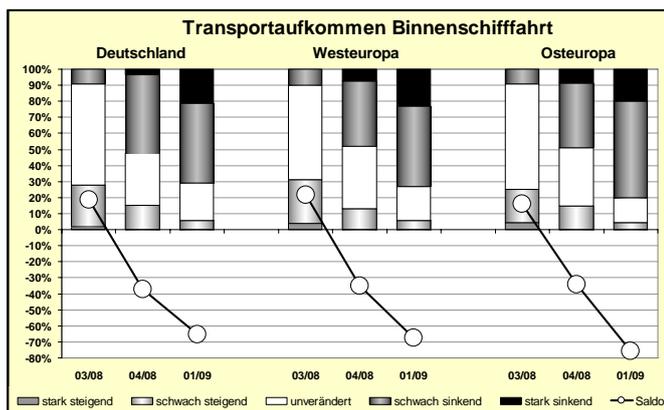
Die Preise im Schienengüterverkehr werden als relativ stabil eingeschätzt



Bei der Einschätzung der Preisentwicklung im Schienengüterverkehr sieht das Bild deutlich anders aus als beim Transportaufkommen: Hier rechnet mehr als die Hälfte aller Experten mit Stabilität, und auch der Saldo aus steigenden und sinkenden Preiserwartungen ist momentan bei keinem anderen Verkehrszweig so ausgeglichen wie beim klassischen Schienengüterverkehr. Ein kurzer Blick auf den neuen Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes zeigt: Die Preise für Einzelwagen und Ganzzugverkehre waren schon in den ersten drei Quartalen des Jahres 2008 sehr stabil. Diese Entwicklung wird nach Einschätzung unserer Experten offenbar anhalten.

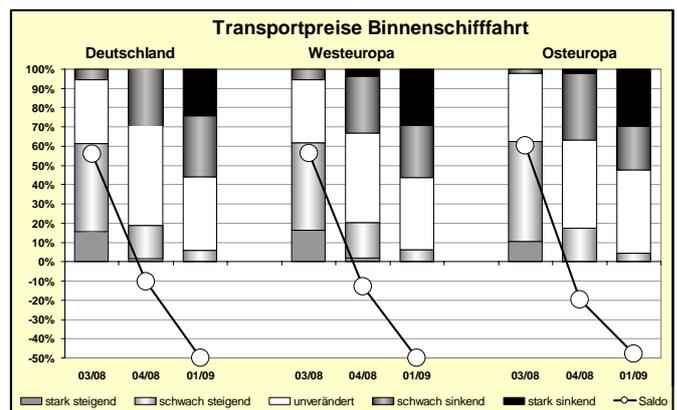
Binnenschifffahrt

Auch das Binnenschiff ist vom Konjekturreinbruch stark betroffen



Das Binnenschiff als zweiter Massenverkehrsträger im Landtransport kommt bei den Experten des TransportmarktBarometers bezüglich der Mengenerwartungen im kommenden halben Jahr nicht ganz so schlecht weg wie die Schiene: Zwar sind die Erwartungen stabiler oder leicht steigender Entwicklungen ähnlich (niedrig), aber die große Mehrheit rechnet „nur“ mit einem schwachen Sinken der Nachfrage. Möglicherweise hängt diese Einschätzung damit zusammen, dass das Binnenschiff schon im Jahre 2008 eine schwache Aufkommensentwicklung hatte: Vom Januar bis September 2008 ging das Aufkommen gegenüber demselben Vorjahreszeitraum bereits ganz leicht (um -0,1%) zurück.

Die Raten der Binnenschifffahrt werden stark zurückgehen

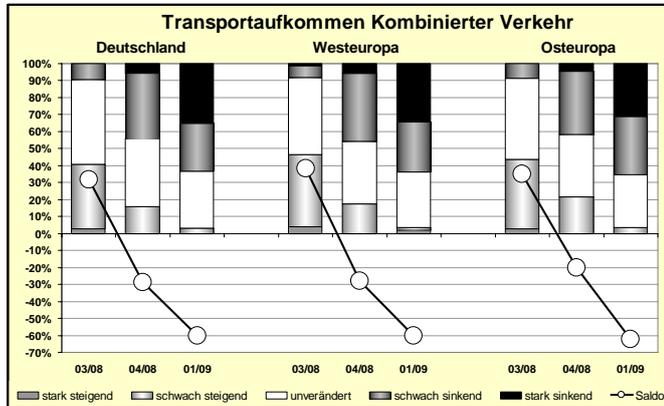


Die Entwicklung der Raten in der Binnenschifffahrt wird gemäß mehrheitlicher Einschätzung unserer Experten rückläufig sein. Damit stellen die Einschätzungen diejenigen aus dem Jahr 2008 – wie bei anderen Verkehrszweigen auch – auf den Kopf: Mehr als die Hälfte erwartet jetzt in allen drei Transportrelationen sinkende Preise, und mehr als bei jedem anderen Landverkehrsträger sogar stark sinkende Raten – vor allem in den grenzüberschreitenden Relationen. Dass die Preise in der Binnenschifffahrt im kommenden halben Jahr steigen werden, erwartet hingegen momentan kaum jemand. Eine derartige Einschätzung der Transportpreise findet man sonst nur bei der Seeschifffahrt.

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 Veränderungssalden zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

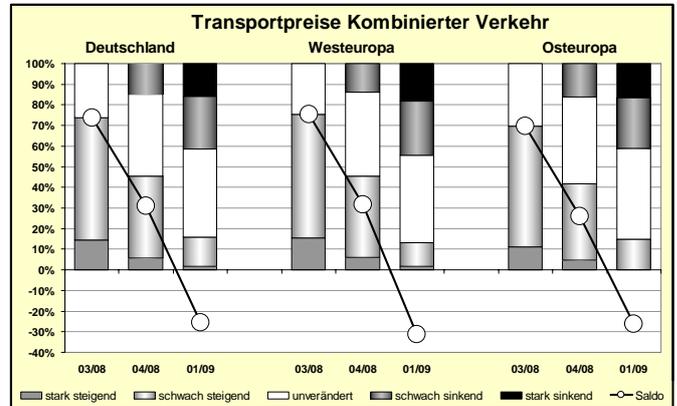
Kombinierter Verkehr

Die Mengenentwicklung im KV wird vergleichsweise stabil eingeschätzt



Im Vergleich mit den meisten anderen Verkehrszweigen werden die Perspektiven des Kombinierten Verkehrs momentan von den Experten des TransportmarktBarometers nicht ganz so kritisch eingeschätzt: Rund ein Drittel erwartet im kommenden halben Jahr eine stabile Aufkommensnachfrage, und jeweils ein weiteres Drittel leichte bzw. starke Rückgänge. Im Zeitvergleich bedeutet diese Einschätzung allerdings – wie bei allen anderen Verkehrszweigen auch – eine der pessimistischsten Einschätzungen, seit es das TransportmarktBarometer gibt, also seit gut 11 Jahren. Der KV-Boom hat durch den Konjunkturerinbruch einen starken Dämpfer erhalten.

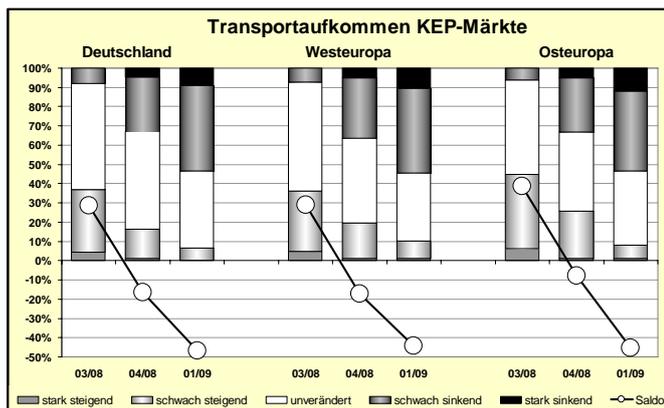
Der Druck auf die Preise im KV hält an



Das Spektrum der Erwartungen zur Preisentwicklung im KV ist deutlich breiter als bei den Mengen. 10 bis 15% der Experten rechnen im kommenden Halbjahr – trotz der Nachfrageflaute – mit leicht steigenden Preisen. Rund 45% erwarten stabile Preise. Auf der anderen Seite rechnet jeder vierte Experte mit sinkenden Preisen und weitere 15 bis 20% sogar mit stark sinkenden Preisen. Besondere Unterschiede zwischen den Transportmärkten sind dabei zwar nicht feststellbar, aber das breite Spektrum der Erwartungen lässt doch darauf schließen, dass die Rahmenbedingungen der Preisentwicklung in den einzelnen Märkten ziemlich unterschiedlich sind.

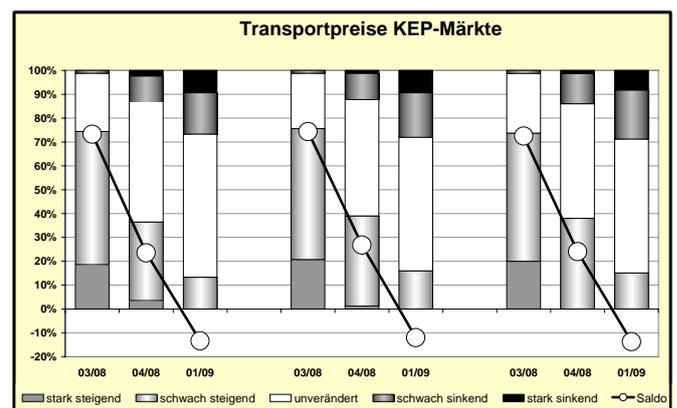
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

KEP-Aufkommensentwicklung am „stabilsten“



Die Nachfrageentwicklung in den Kurier-Express- und Paketmärkten wird momentan im Quervergleich der Verkehrszweige am stabilsten eingeschätzt: 35 bis 40% aller Experten des TransportmarktBarometers rechnen im kommenden Halbjahr mit einer unveränderten Nachfrage; das ist deutlich mehr als im Straßengüterverkehr insgesamt und auch mehr als in allen übrigen Verkehrszweigen. Auch die „nur“ rund 10%, die mit einem starken Rückgang der Nachfrage um mehr als 5% rechnen, sind im Rahmen der „schlechten Botschaften“ ein Lichtblick. Trotzdem gilt: Die Mehrheit der Experten erwartet rückläufige Transportmengen.

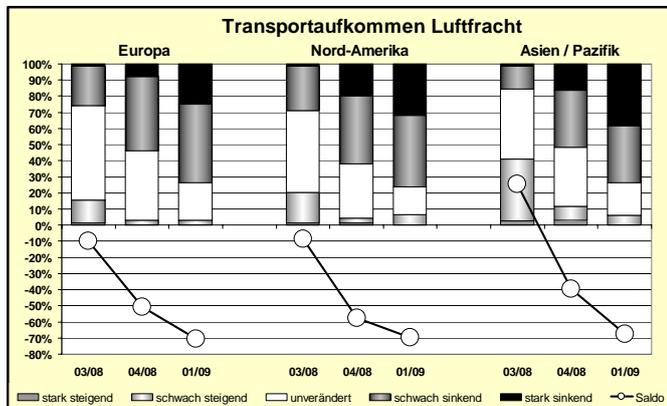
Auch die KEP-Preise werden als vergleichsweise stabil eingeschätzt



Passend zu der vergleichsweise „stabilen“ Nachfrageeinschätzung erwartet eine deutliche Mehrheit der Experten auch bei den KEP-Preisen im kommenden halben Jahr Stabilität: Rund 60% geben an, dass sich die KEP-Preise in den nächsten Monaten nicht ändern werden. Weitere 10 bis 15% erwarten leicht steigende Preise, aber 25 bis 30% sinkende Preise, davon ein Drittel sogar stark sinkende Preise. Das deutet auf einen unverändert intensiven Wettbewerb hin, auch wenn sich in diesem Markt Konzentrationstendenzen zeigen. Aber der Wettbewerb in Oligopolen kann ja durchaus ein sehr intensiver sein ...

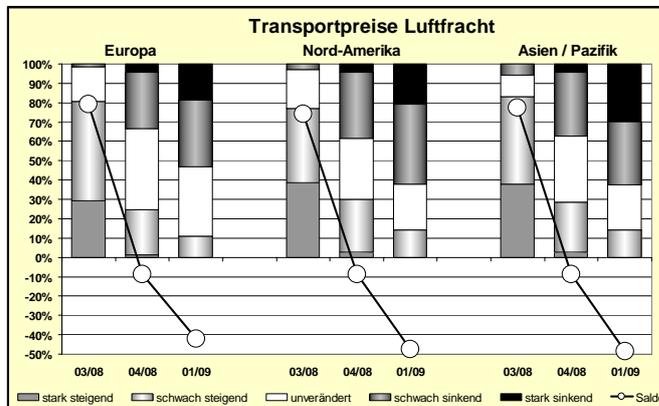
Luffracht

Luffrachaufkommen bleibt im Sinkflug



Die Luffrachtmengen haben sich in letzter Zeit als Konjunktur-Frühindikator erwiesen: Sie reagieren besonders schnell auf konjunkturelle Auf- und Abschwünge. So ging im deutschen Luffrachtverkehr das starke Wachstum der letzten Jahre bereits ab August 2008 deutlich zurück. Für die kommenden sechs Monate erwarten unsere Experten eine Fortsetzung dieses Sinkflugs: Nur etwa 5% rechnen mit einem schwachen Anstieg und zwischen 15 und 25% mit einer stabilen Nachfrage. Alle anderen erwarten Rückgänge und viele sogar starke Einbußen, vor allem auf der Asien/Pazifik-Relation, wo etwas 40% mit einer stark sinkenden Nachfrage (von mehr als 5%) rechnen.

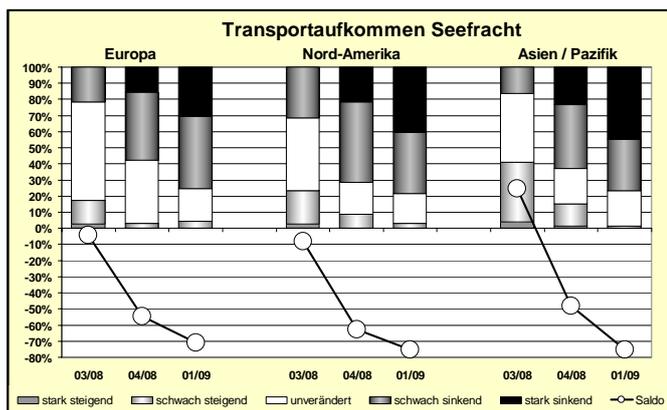
Auch die Luffrachtraten befinden sich im Abwind



Obwohl einige Luffrachtcarrier bereits ihre Kapazitäten reduziert haben, macht sich die konjunkturelle Nachfrageschwäche auch bei den Erwartungen zur Preisentwicklung bemerkbar. Jedoch ist auch hier – wie bei den meisten anderen Verkehrszweigen – eine vergleichsweise größere Streuung der Einschätzungen zu beobachten. Etwa 10 bis 15% der Experten erwarten einen leichten Anstieg, etwa 25 bis 35% stabile Luftfrachtraten. Aber deutlich mehr als die Hälfte rechnen mit einem (weiteren) Rückgang der Luftfrachtpreise – im Asien/Pazifik-Verkehr geht sogar rund ein Drittel von einem starken Rückgang aus. Neben der aktuellen Nachfrageschwäche dürften auch fallende Kerosinpreise eine Rolle spielen.

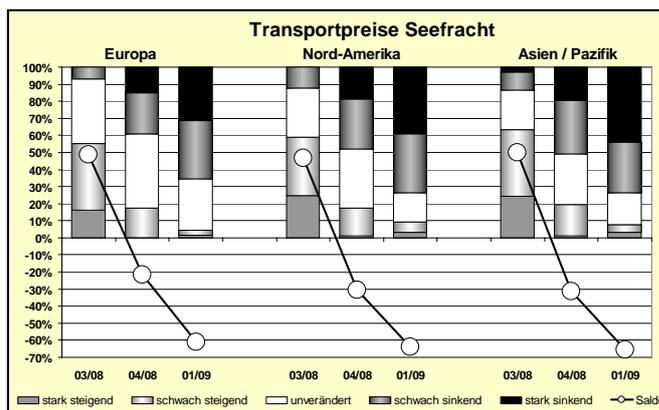
Seefracht

Seeverkehrsaufkommen am stärksten vom Konjunkturinbruch betroffen



Die Einschätzungen zum Seeverkehr zeigen, wo die Experten des TransportmarktBarometers die stärksten Auswirkungen (und vermutlich auch Auslöser) der aktuellen konjunkturellen Flaute sehen: In der Nachfrage im interkontinentalen Verkehr. Nahezu die Hälfte erwartet, dass die Nachfrage des Seeverkehrs in der Asien/Pazifik-Relation im kommenden halben Jahr stark rückläufig sein wird und ein weiteres Drittel rechnet mit einem schwachen Rückgang. Auch auf der Nordatlantik-Route erwarten vier von fünf Experten einen Nachfragerückgang, der etwas schwächer eingeschätzt wird als im Asien/Pazifik-Verkehr

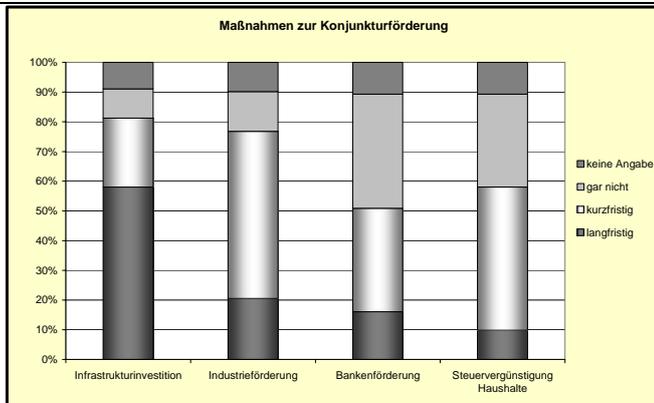
Auch die Seefrachtraten sollen (weiterhin) stark abtauchen



Auch die Seefrachtraten werden vergleichsweise stark auf Tauchfahrt eingeschätzt: Je ein Drittel der Experten rechnet mit sinkenden bzw. sogar stark sinkenden Preisen im Seeverkehr – am stärksten im Asien/Pazifik-Verkehr. Vergleichsweise stabiler wird die Preisentwicklung im Europaverkehr erwartet, wo ein knappes Drittel der Experten mit stabilen Frachtraten rechnet. Betrachtet man die Entwicklung der Seefrachtraten seit Beginn des Jahres 2008 (bis zum Herbst 2008), dann zeigt sich tatsächlich, dass sie in Europa sehr stabil geblieben sind, auf dem Nordatlantik und im Asien/Pazifik-Verkehr aber schon leicht rückläufig waren. Die Experten erwarten also eine Fortsetzung dieses Trends.

Aktuelle Frage

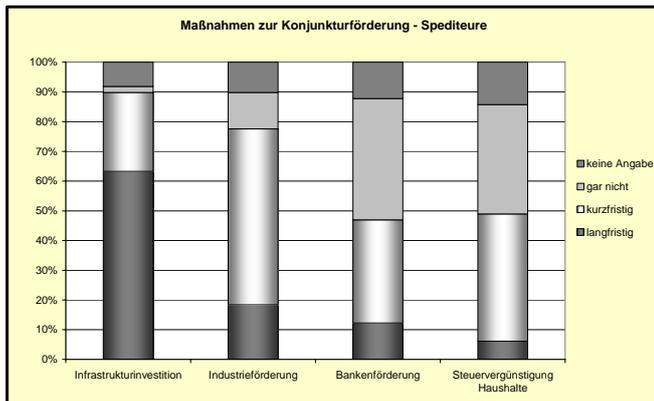
Alle Experten des TransportmarktBarometers



Halten Sie es für sinnvoll, Milliarden in die Infrastruktur zu investieren, um schnellst möglich die Rezession zu überwinden? Oder sind Sie der Ansicht, dass andere Fördermaßnahmen geeigneter wären? Wie schätzen Sie Fördermaßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur, Industrie oder für private Haushalte (durch Steuervergünstigungen) für Ihre Branche ein?

Auf diese Fragestellung haben 90 Prozent der Experten geantwortet. Mehrheitlich schätzen die Experten die Wirkung von politischen Konjunkturmaßnahmen als wirksam zur Bekämpfung der Rezession ein. Hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen gibt es jedoch unterschiedliche Auffassungen.

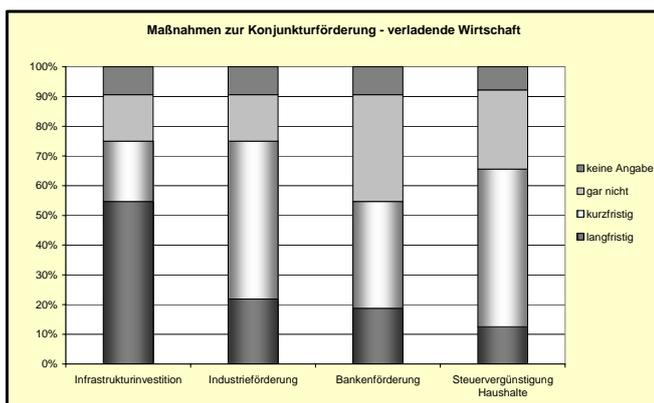
Transportwirtschaft



Die Mehrheit der Experten sieht den größten – wenn auch vornehmlich langfristigen – Nutzen bei Infrastrukturinvestitionen. Kurzfristig werden Maßnahmen zur Industrieförderung als besonders nützlich gesehen, während der Nutzen von Steuervergünstigungen für Private und Fördermaßnahmen der Banken eher skeptisch und vor allem als eher kurzfristig wirksam betrachtet werden.

Unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Wirkung von den vier angegebenen Maßnahmen können für die Experten aus der Transportwirtschaft und der verladenden Industrie identifiziert werden...

Verladende Wirtschaft



Die Transportwirtschaft erhofft sich – kaum überraschend – einen besonders hohen Nutzen von Infrastrukturinvestitionen. Fördermaßnahmen bei ihrer wichtigsten Klientel, der Industrie, hält sie aber ebenfalls für nützlich. Der Nutzen von Steuervergünstigungen für Private und Fördermaßnahmen der Banken wird hingegen skeptischer beurteilt als bei der verladenden Wirtschaft bzw. im Mittel aller Experten.

Bei der verladenden Wirtschaft ist die Einschätzung zum Nutzen von Maßnahmen in den vier Förderbereichen weniger unterschiedlich als in der Transportwirtschaft. Dies liegt vermutlich an der stärkeren Abhängigkeit der verladenden Industrie von den Banken als Geldgeber, den Haushalten als Konsumenten und der Transportwirtschaft als Nutzer der Infrastruktur.

Die Verlader schätzen vor allem den Nutzen von Steuervergünstigungen für Privathaushalte – also bei der inländischen Nachfrage – deutlich höher ein als die Transportwirtschaft bzw. der Durchschnitt aller Experten und sehen den Nutzen aller Fördermaßnahmen tendenziell eher langfristig als die Transportwirtschaft.