

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: 4. Quartal 2008

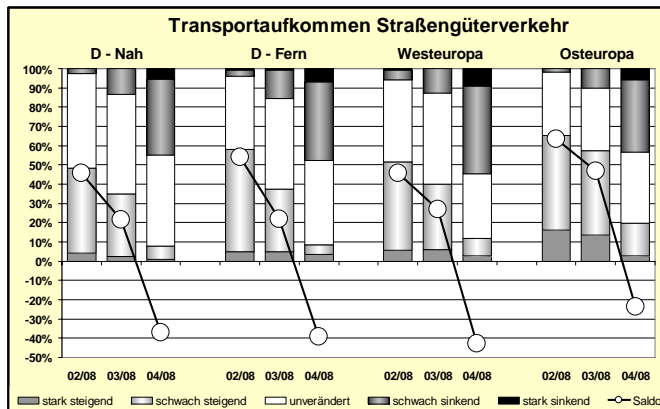
27.10.2008 – 21.11.2008

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%

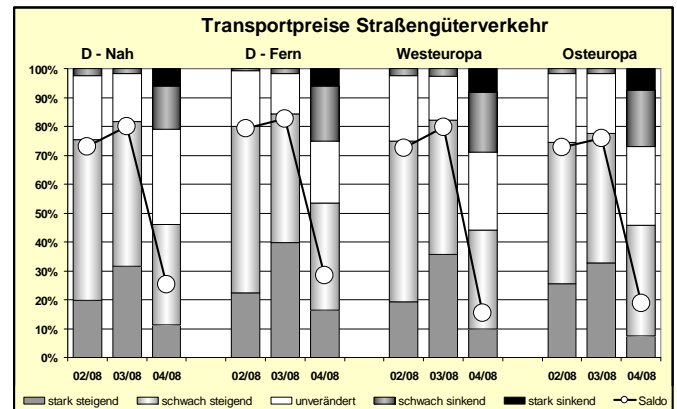
Straßengüterverkehr

Lkw-Transportaufkommen: Richtung Osteuropa der geringste Pessimismus



Bei allen aktuellen Negativprognosen überrascht kaum, dass auch die Experten des TransportmarktBarometers das kommende Halbjahr wenig optimistisch einschätzen. Selbst für den Straßengüterverkehr, der sich in der Vergangenheit meistens als weniger konjunkturanfällig als die anderen Landverkehrsträger erwiesen hat, wird mit einem stärkeren Rückgang der Beförderungsmenge gerechnet. Dies ist umso überraschender, als dass das KBA für das erste Halbjahr noch einen Aufkommensanstieg von 5% vermeldete. Insofern ist es ein „relativer Lichtblick“, dass unsere Experten außer beim Westeuropaverkehr mehrheitlich noch nicht mit sinkenden Transportaufkommen rechnen.

Preisanstieg im Straßengüterverkehr vor allem innerhalb Deutschlands



Unsere Experten sind sich hinsichtlich der Transportpreisentwicklung im Straßengüterverkehr uneinig. Rund die Hälfte erwartet steigende, etwa ein Viertel sinkende Preise. Dies liegt an zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen führt die für den 1.1.2009 beschlossene Mauterhöhung zu höheren Kosten. Zum anderen sorgen sinkende Dieselpreise für Entlastung. Von Juni bis Oktober 2008 sind die Monatsdurchschnittspreise um 14% gefallen. Zudem führt auch der steigende Konkurrenzdruck bei nicht weiter steigenden Transportmengen zu einem Rückgang der Frachtraten. Letztlich erwarten unsere Experten mehrheitlich, dass die Preise im Straßengüterverkehr im kommenden halben Jahr nicht fallen werden.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

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

IMPRESSUM

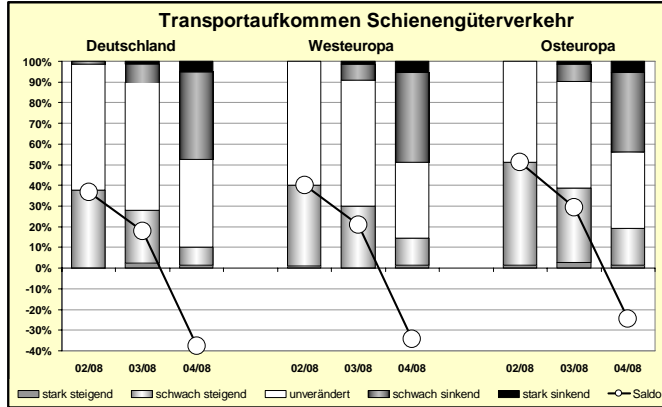
Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

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

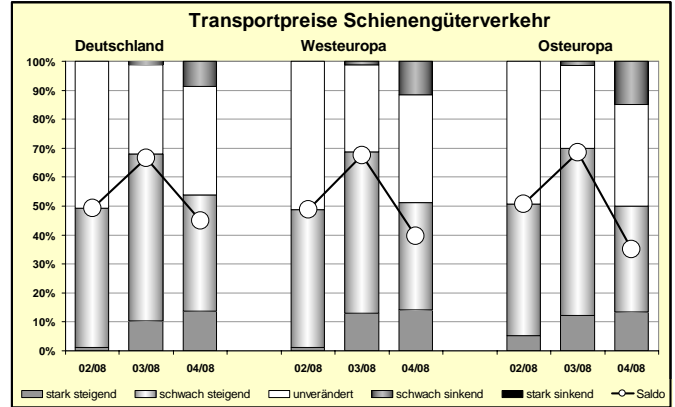
Schiengüterverkehr

Schiene steht vor einem deutlichen Nachfrageeinbruch ...



Das Aufkommen im deutschen Schienengüterverkehr hat von Januar bis August 2008 immerhin noch um 4,3% zugelegt, und zwar insbesondere im Binnen- (+5,3%) und im Transitverkehr (+7,4%). Aber die Schiene ist „traditionell“ von Rezessionen stärker betroffen als die Straße. Der Transport von „Steine und Erden“, von „Düngemitteln“ und „Chemischen Erzeugnissen“ sowie von „Kohlen“, die aktuell zusammen einen Anteil von einem Drittel am gesamten Schienengüterverkehrsaufkommen haben, war bereits in den ersten Jahresmonaten 2008 deutlich rückläufig. Insofern überrascht kaum, dass die Experten mehrheitlich auch im kommenden halben Jahr mit einem (leicht) sinkenden Transportaufkommen auf der Schiene rechnen.

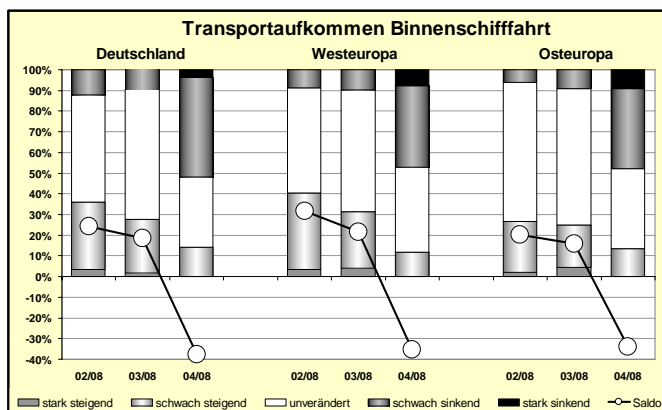
... aber die Preise im Schienengüterverkehr sollen kräftig anziehen



Die Einschätzung zur Preisentwicklung im Schienengüterverkehr in Deutschland im kommenden Halbjahr überrascht in Anbetracht der prognostizierten Nachfrageschwäche ziemlich: Mehr als die Hälfte der Experten rechnet in den nächsten 6 Monaten mit einem Anstieg und jeweils ein gutes Drittel mit unveränderten Preisen. Der Erzeugerpreisindex (im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr) ist seit 2006 gemäß Statistischem Bundesamt tatsächlich um knapp 9% gestiegen. Jedoch hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zeitgleich in einem „Sonderbericht“ festgestellt, dass sich der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zumindest in aufkommensstarken Korridoren im Ganzzugsbereich intensiviert hat.

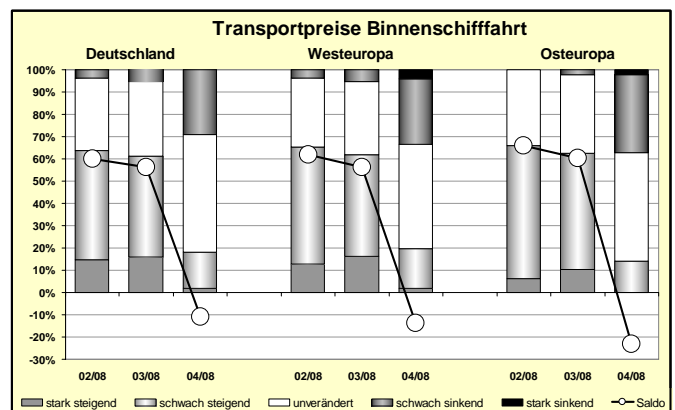
Binnenschifffahrt

Wenig Optimismus für Nachfrageentwicklung in der Binnenschifffahrt



Im Gegensatz zu den anderen Landverkehrsträgern hatte die Binnenschifffahrt schon in den ersten sieben Monaten 2008 nur noch einen sehr schwachen Aufkommenszuwachs von 0,3% zu verzeichnen. Die Transportleistungen gingen im selben Zeitraum sogar um 0,7% zurück. Vor allem rückläufige Transporte von Kohle, Eisen und Stahl waren hierfür verantwortlich, was zugleich zeigt, dass Anzeichen einer Rezession schon im ersten Halbjahr 2008 sichtbar waren. Im kommenden Halbjahr erwarten die meisten unserer Experten sinkende Transportmengen der Binnenschifffahrt, die meisten allerdings einen nur schwachen Rückgang zwischen 1 und 5%.

Sinkende Frachtraten werden die Binnenschifffahrt zusätzlich treffen

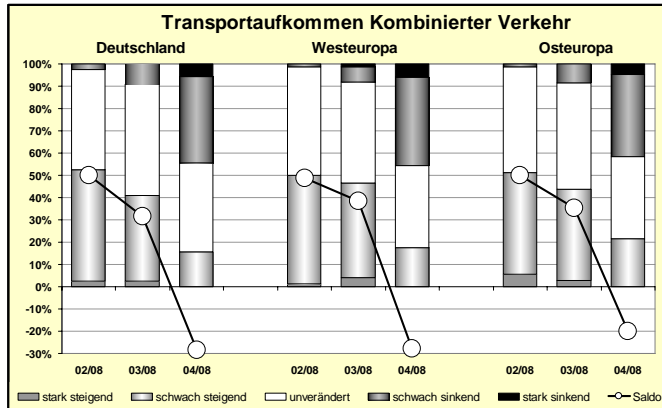


Die Raten in der Binnenschifffahrt werden im kommenden halben Jahr mehrheitlich als stabil, von nahezu einem Drittel der Experten aber als leicht sinkend erwartet. Diese Einschätzung unterscheidet sich auffällig von denjenigen für die anderen Landverkehrsträger, bei denen der Saldo aus steigenden und sinkenden Transportpreiserwartungen – wie bisher bei der Binnenschifffahrt auch – deutlich im Plus-Bereich liegt. Die Binnenschifffahrt erweist sich immer wieder als ein konjunktur- (und witterungs-)anfälliger Verkehrsträger, dessen Margen- und Preisentwicklung (auch) durch einen starken Wettbewerb geprägt ist.

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 Veränderungssaldo zeigt den Entwicklungstrend zwischen den Quartalen auf.

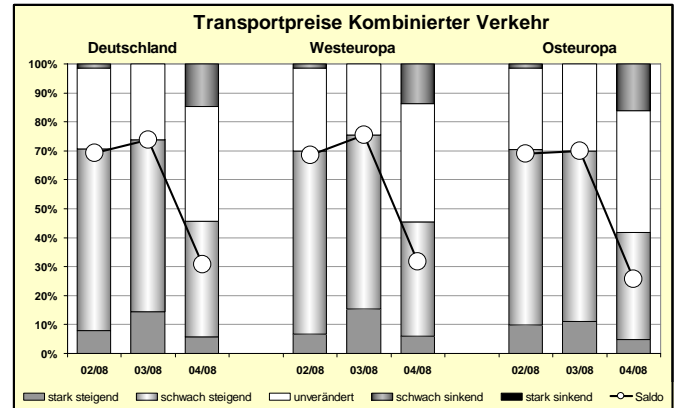
Kombinierter Verkehr

Auch der Kombinierte Verkehr bekommt die Nachfrageflaute zu spüren



Im Kombinierte Verkehr herrscht für das kommende halbe Jahr keine eindeutige Erwartung bezüglich der Aufkommensentwicklung vor. Für alle Teilmärkte werden von den meisten Experten entweder leicht sinkende oder unveränderte Mengen erwartet. Lediglich die Anteile dieser beiden Antwortkategorien variiert über die drei Teilmärkte. Das pessimistischste Bild wird im Binnenverkehr gezeichnet, für den mehrheitlich sinkende Mengen erwartet werden. Für den West- und Osteuropaverkehr halten sich diese beiden Antwortkategorien die Waage. Auf allen drei Teilmärkten bleibt der Anteil derer, die sinkende Mengen erwarten jedoch unter 50 Prozent.

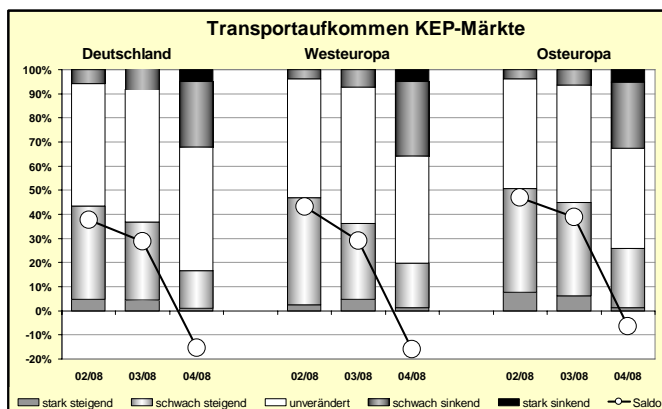
... aber dennoch erwarten vergleichsweise viele Experten einen Preisanstieg



Trotz recht gedämpfter Erwartungen zur Mengenentwicklung im Kombinierten Verkehr rechnen hier mehr Experten mit steigenden als stabilen Preisen. Eine kleine Gruppe geht sogar von stark steigenden Preisen (von mehr als 3%) aus. Sinkende Preise erwarten nur etwa 15 Prozent der Befragten, stark sinkende – wie im konventionellen Schienenverkehr auch – niemand. Offenbar spielten bei dieser Einschätzung die Nachfrageentwicklung und Wettbewerbsintensität nur eine untergeordnete Rolle; wichtige Engpässe im Seehafenhinterlandverkehr resultieren ja nach wie vor aus den Infrastrukturen, die vielerorts immer noch knapp sind. Und bei den Nebenkosten gibt es ebenfalls immer noch Steigerungen.

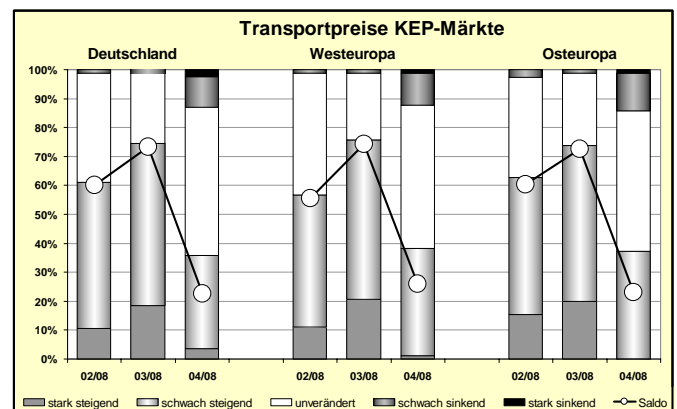
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

KEP-Märkte haben mit dem geringsten Nachfragerückgang zu rechnen



Aus den teilweise sehr pessimistischen Einschätzungen der Nachfrageentwicklungen in den nächsten 6 Monaten ragen die KEP-Dienste – wie in früheren Jahren – als positive Ausnahme heraus: Auch hier rechnen zwar die meisten Experten im kommenden Halbjahr „nur“ mit stabilen Aufkommensmengen, aber der (negative) Saldo aus steigenden und sinkenden Erwartungen ist doch vergleichsweise klein. Es ist unmittelbar einsichtig, dass diese Transporte vergleichsweise weniger konjunkturrempfindlich sind, und da die Konsumnachfrage weiterhin stabil eingeschätzt wird, dürfte zumindest der B2C-Markt noch recht gut funktionieren.

Der Anstieg der KEP-Preise wird relativ moderat beurteilt

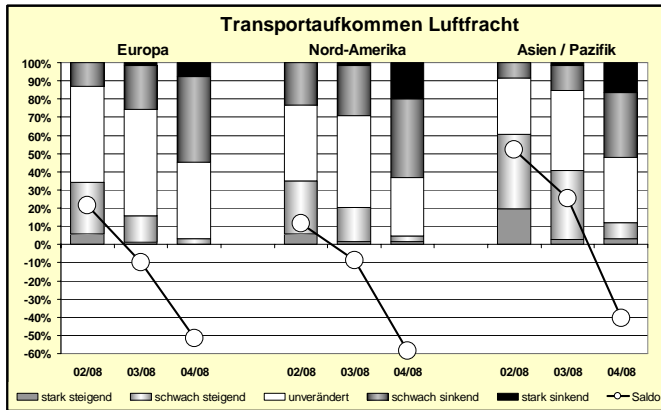


Bei den KEP-Preisen rechnen die meisten Experten des TransportmarktBarometers im kommenden halben Jahr mit keinen Veränderungen oder nur moderaten Erhöhungen. Eine Minderheit von etwa 10% geht sogar von leicht sinkenden Preisen aus, wobei in den drei Teilmärkten kaum Unterschiede auftreten. Hier ist auch eher zu vermuten, dass bestimmte Segmente wie die internationale Expressfracht (per Luft) betroffen sind, wo die rückläufige Nachfrage (momentan) eher die höheren Margen als die Preise sinken lässt. Und von der Lkw-Mauterhöhung sind KEP-Dienste tendenziell wohl auch weniger betroffen als der (sonstige) Straßengüterverkehr.

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.

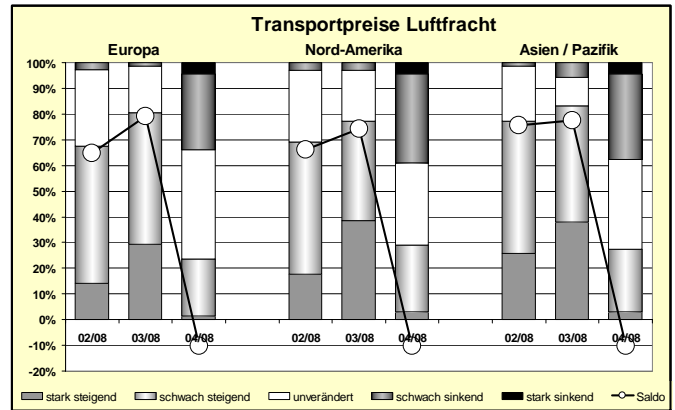
Luftfracht

Luftfrachtaufkommen vor dem Sturzflug?



Das Luftfrachtaufkommen ist ein Frühindikator konjunktureller Entwicklungen – im Auf- wie im Abschwung. Aber im Unterschied zum Auftaktjahr des letzten Konjunkturabschwungs 2001 waren in den ersten acht Monaten des Jahres 2008 noch deutliche Zuwächse des Luftfrachtaufkommens um insgesamt 8,6 Prozent zu verzeichnen. Die Experten des TransportmarktBarometers rechnen im kommenden halben Jahr aber mehrheitlich mit sinkenden Mengen, vor allem auf der Nordatlantik-Route. Hier erwartet ein Drittel konstante, zwei Drittel aber sinkende und ein Fünftel sogar stark sinkende Mengen. Im Vergleich dazu sind die Einschätzungen für die Asien-Luftfracht nicht ganz so zurückhaltend.

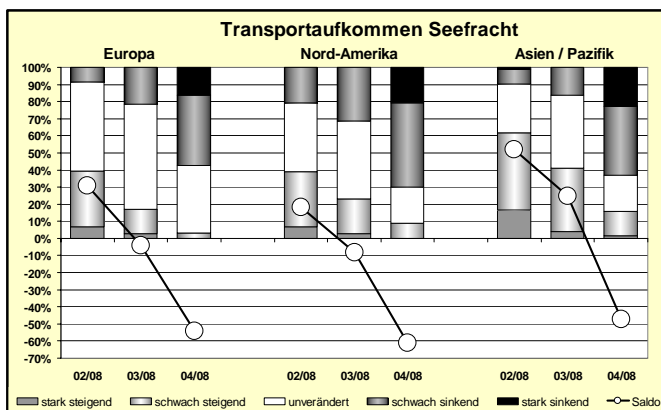
Trendwende bei den Luftfrachtraten?



Bei der Einschätzung der Luftfrachtratenentwicklung im kommenden halben Jahr zeigt sich ein ungewohntes Bild: Der Tendenz nach werden eher sinkende als steigende Preise erwartet. Allerdings sind sich die Experten sehr uneinig: Etwa ein Viertel geht von (leicht) steigenden Luftfrachtraten aus, und auf den interkontinentalen Routen erwartet jeweils ein Drittel unveränderte Tarife. Im Europaverkehr sind diese sogar über 40 Prozent. Im Nord-Amerika- und Asienverkehr rechnen aber nahezu 40 Prozent mit sinkenden Preisen, und dafür sind vermutlich nicht alleine fallende Kerosinzuschläge, sondern auch der intensivere Wettbewerb um rückläufige Ladungsmengen verantwortlich.

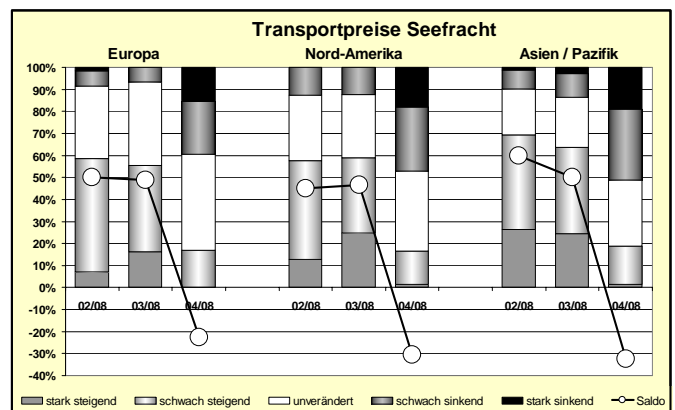
Seefracht

Die fetten Zeiten der Seeschifffahrt sind (momentan) vorbei ...



Die Seeschifffahrt hat von der boomenden Außenhandelsentwicklung der vergangenen Jahre in besonderem Maße profitiert. Die Beförderungsmengen sind regelmäßig gestiegen, auch noch im ersten Halbjahr 2008 (um 3,5%). Dieser Boom ist nach Einschätzung unserer Experten im kommenden halben Jahr vorbei. Die meisten erwarten für alle Teilmärkte einen Rückgang der Seefrachtmengen, welcher für die Nordamerika-Fahrt am stärksten ausfällt. Sogar für den Asien/Pazifik-Raum erwartet nur noch eine kleine Minderheit einen (leichten) Anstieg des Seeverkehrsaufkommens.

... und die Seefrachtraten begeben sich auf Tauchkurs

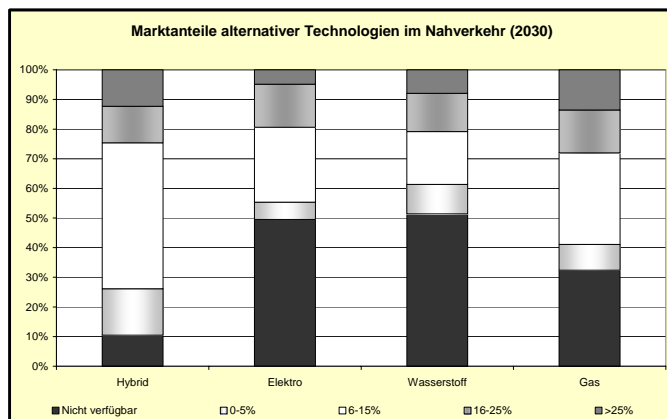


Die Seefrachtraten sind nur ein Teil der Kosten (und Preise) im Seeverkehr: Zu den eigentlichen Beförderungsentgelten kommen oft noch unterschiedliche zusätzliche Abgaben sowie eine Reihe anderer Kosten hinzu – vor allem im Containerverkehr. Dies ist Richtung USA besonders ausgeprägt, wo die Indizes der Seefrachtraten seit Mitte 2006 stark gesunken sind. Richtung Asien gab es in der zweiten Jahreshälfte 2007 ein Hoch des Raten-Index; seitdem gehen auch hier die Seefrachtraten zurück. Nach Einschätzung der Mehrheit unserer Experten werden die Preise in der Seeschifffahrt auch im nächsten halben Jahr interkontinental sinken und innerhalb Europas stabil bleiben.

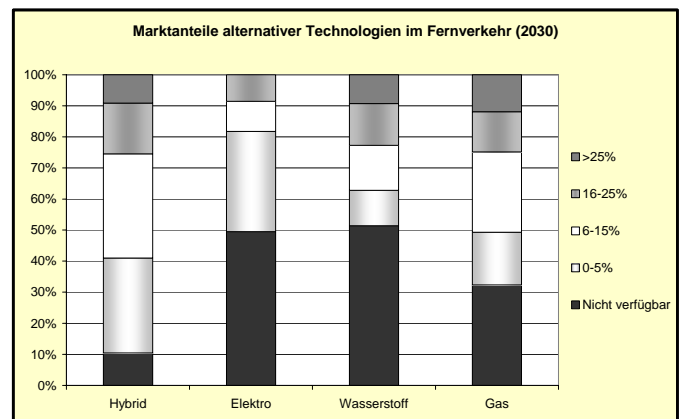
Aktuelle Frage

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover war der Umweltschutz im Güterverkehr ein zentrales Thema. Der VDA erwartet bis 2020 eine Reduktion der Emissionen pro Tonnenkilometer um 20%. Diese soll alleine durch die Steigerung der Effizienz von Lkw erreicht werden. Alternative Antriebstechnologien wie z.B. Wasserstoff- oder Elektromotoren nehmen in der bisherigen Betrachtung im Güterverkehr noch keine zentrale Rolle ein, werden aber seitens der Umwelt- und Verkehrspolitik und auch bei den Fahrzeugherstellern verstärkt diskutiert. Die aktuelle Zusatzfrage zum TransportmarktBarometer befasst sich daher mit der von den Experten grundsätzlich erwarteten Verfügbarkeit und der erwarteten Marktdurchdringung alternativer Antriebstechnologien im Jahr 2030.

Nahverkehr



Fernverkehr



Hybrid- und Gasantriebe sind in 2030 verfügbar; die Verfügbarkeit von Elektro- und Wasserstofffahrzeugen ist hingegen fraglich

Die erste Frage „Von welchen Antriebstechnologien erwarten Sie, dass diese in etwa 20 bis 25 Jahren im Markt verfügbar sind?“ hat einen klaren Favoriten: Die Hybrid-Technik. 89 Prozent der antwortenden Experten erwarten deren Verfügbarkeit; gut zwei Drittel gehen davon aus, dass auch Gasantriebe (Erd- oder Flüssiggas) verfügbar sein werden. Beide Techniken sind heute im Pkw bereits marktreif, während sich der Wasserstoffantrieb noch vollständig in der Entwicklung befindet und der Einsatz von Elektromobilen bislang kaum über das Versuchsstadium hinaus gekommen ist.

Im Jahr 2030 könnten bei den Zulassungen im Güternahverkehr am ehesten Hybrid- und Elektrofahrzeuge die 5-Prozent-Hürde schaffen

Bei der zweiten Frage „Welche Marktanteile bei Neuzulassungen räumen Sie diesen alternativen Antriebstechnologien in 20 bis 25 Jahren (am ehesten) ein?“ wurden für die grundsätzlich unterschiedlichen Einsatzbereiche Nah- und Fernverkehr jeweils vier Anteilsklassen zur Auswahl gestellt.

Im Nahverkehr erwartet die Hälfte unserer Experten, dass Hybrid-Antriebe einen Anteil von 5 bis 15 Prozent erzielen. Auch bei den Elektroantrieben sieht das noch rund ein Drittel so. Bei Gas- und Wasserstoffantrieben ist hingegen eine große Unsicherheit zu verspüren: Die Experten rechnen mit sehr unterschiedlichen Zulassungsanteilen.

Beim Güterfernverkehr besteht große Einigkeit darin, dass Elektroantriebe keinen höheren Zulassungsanteil als 5 Prozent schaffen werden. Bei allen anderen Antworten streuen die Einschätzungen relativ stark, so dass sich kaum eine favorisierte Anteilsklasse abzeichnet.