

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: 4. Quartal 2009

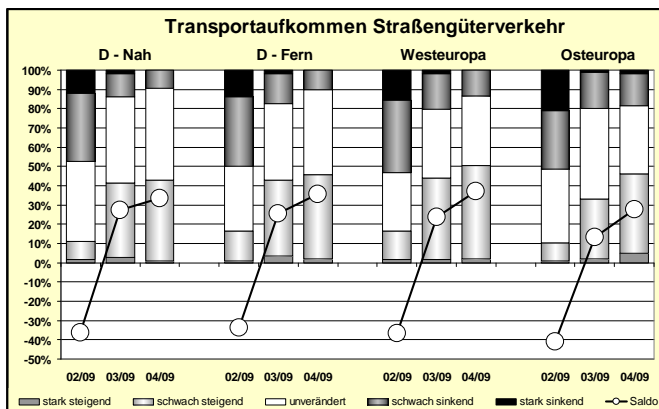
26.10.2009 – 20.11.2009

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%

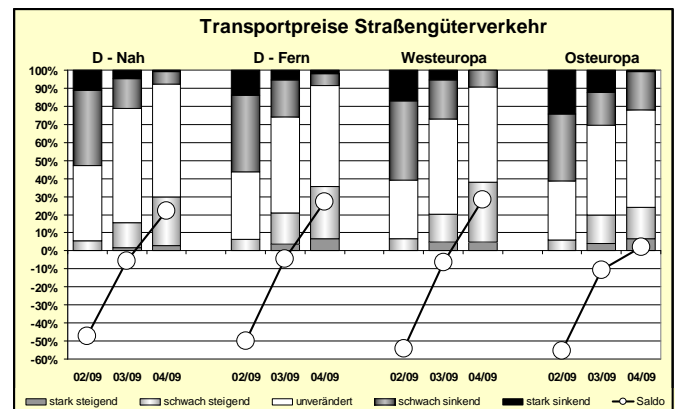
Straßengüterverkehr

Das Straßengüterverkehrsaufkommen geht wieder auf Wachstumskurs



Der Straßengüterverkehr hat im letzten Jahr ungewohnte Aufkommenseinbußen hinnehmen müssen: Die mautpflichtigen Fahrleistungen (von Lkw ab 12 t zGG, auf Autobahnen) sind in den ersten 10 Monaten gegenüber demselben Vorjahreszeitraum um über 13% zurückgegangen. Und die Beförderungsmengen deutscher Lkw gingen im ersten Halbjahr 2009 sogar um nahezu 16% zurück. Für das kommende Halbjahr erwarten jetzt die meisten Experten des TransportmarktBarometers eine gleich bleibende oder schwach steigende Nachfrage, letzteres vor allem im Westeuropaverkehr.

Die Preis im Lkw-Transport bleiben stabil oder steigen leicht



Erstmals seit dem Sommer 2008 liegt der Saldo aus steigenden und sinkenden Preisänderungs-Erwartungen bei unseren Experten wieder über Null. Die Mehrheit erwartet zwar unveränderte Preise – vor allem im Binnennahverkehr; aber ein Viertel bis ein Drittel der Experten rechnet sogar mit leicht steigenden Preisen (zwischen 1 und 3%); nur im Osteuropaverkehr, wo der Druck niedrigerer Löhne besonders spürbar sein dürfte, sind die Einschätzungen deutlich zurückhaltender; hier rechnet jeder fünfte Experte sogar mit schwach sinkenden Preisen im Lkw-Transport.

TransportmarktBarometer von prograns/ZEW

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

IMPRESSUM

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/ZEW

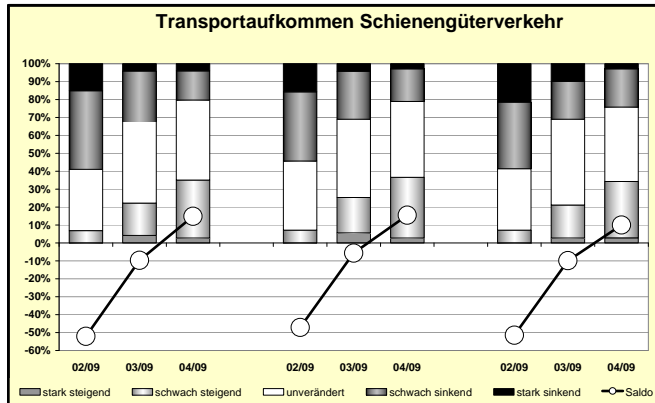
ProgTrans AG Basel Prognosen und Strategieberatung für Transport und Verkehr
 Gerbergasse 4 · 4001 Basel · Schweiz · Internet: www.prograns.com
 Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW) Mannheim
 L 7, 1 · 68161 Mannheim · Deutschland · Internet: www.zew.de, www.zew.eu

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

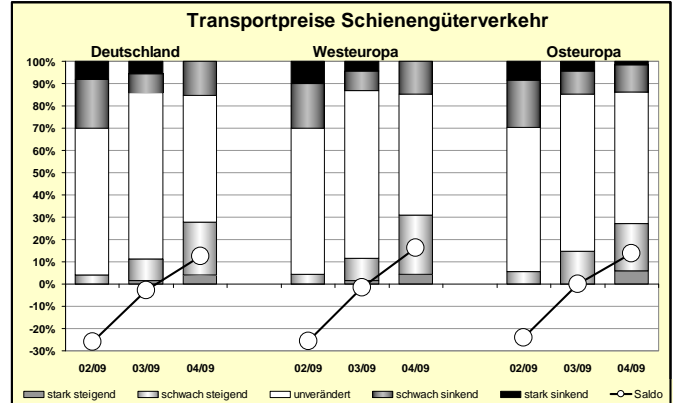
Schiengüterverkehr

Auch die Schiene kann mit einer Belebung des Transportaufkommens rechnen



Das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr sieht die Mehrheit, nämlich über 40% unserer Experten, im kommenden Halbjahr stabil. Weitere 30% rechnen sogar mit einem leichten Anstieg um bis zu 5%, während 15 bis 20% einen leichten Rückgang erwarten. Diese Entwicklung würde gegenüber der jüngeren Vergangenheit eine deutliche Trendwende bedeuten, denn in den ersten 8 Monaten des Jahres 2009 ging das Aufkommen im Schienengüterverkehr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um deutlich über 20% zurück – besonders markant bei den grenzüberschreitenden Verkehren.

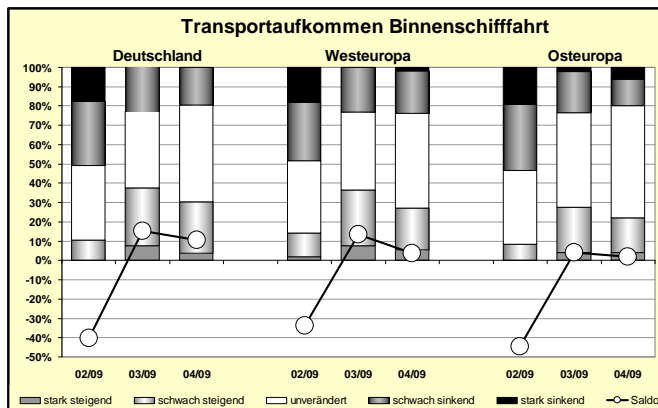
Die Preise bleiben im Schienengüterverkehr weitgehend unverändert



Die Preise im Schienengüterverkehr werden im kommenden Halbjahr mehrheitlich – nämlich von zwischen 54 und 59% der Experten – als stabil eingeschätzt. Im Unterschied zur Straße stehen den 20 bis 26% der Experten, die mit leicht steigenden Preisen rechnen, allerdings ebenfalls nennenswerte Anteile von 12 bis 15% gegenüber, die einen leichten Rückgang erwarten. Hier scheinen je nach Markt relativ unterschiedliche Kräfte am Werk. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre ist seit seinem Start im Jahr 2006 allerdings noch nie rückläufig gewesen

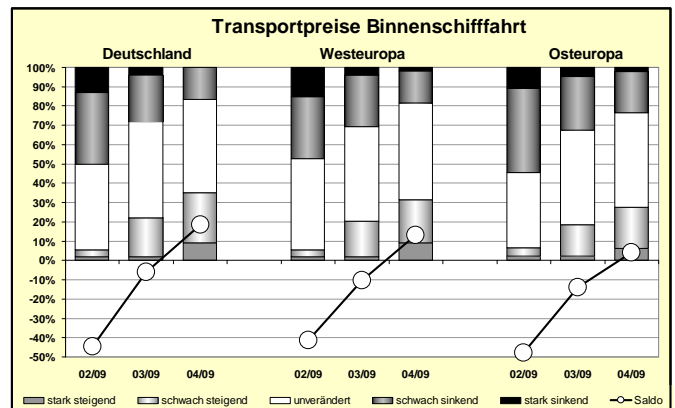
Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt kommt noch nicht in Schwung ...



Die Binnenschifffahrt hat es im Jahr 2009 gleich zweifach „gebeutel“: Erst durch die massiven Nachfragerückgänge aus der konjunkturellen Entwicklung heraus - -20% in den ersten 7 Monaten 2009 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum; und dann durch starkes Niedrigwasser, das in wichtigen Konkurrenzmärkten mit der Schiene nochmals einen Dämpfer bescherte. So ist kaum verwunderlich, dass rund die Hälfte der Experten im kommenden Halbjahr stabile (also weiterhin niedrige) Mengen erwartet, und dass den steigenden Erwartungen nahezu ebenso viele rückläufige Einschätzungen für das Binnenschiffsaufkommen gegenüberstehen.

... und bei den Frachtraten gibt es kaum Bewegung, aber Verunsicherung

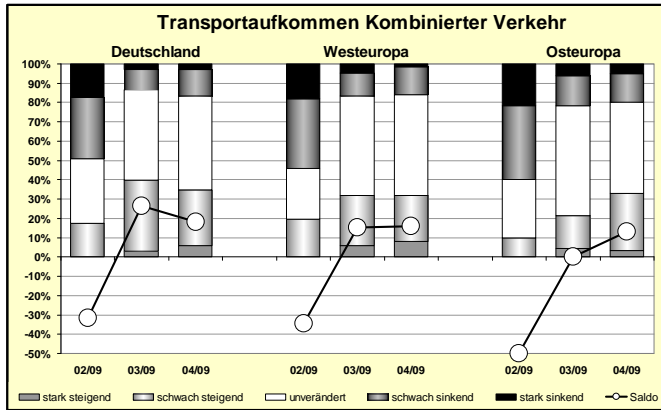


Bei der Preisentwicklung in der Binnenschifffahrt ist das Bild aktuell sehr ähnlich wie beim Aufkommen: Mehrheitlich – um die 50% - wird mit stabilen Preisen gerechnet, und der starken Minderheit von 21 bis 26% der Experten, die im kommenden Halbjahr von einem leichten Preisanstieg ausgeht, steht eine nahezu ebenso große Minderheit gegenüber (17 bis 22%), die leicht sinkende Preise erwartet. Es ist zu vermuten, dass die einzelnen Teilmärkte tatsächlich sehr unterschiedliche Entwicklungen verzeichnen werden: hohe verfügbare Kapazitäten drücken auf die Preise; Niedrigwasser lässt die spezifischen Kosten steigen.

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.

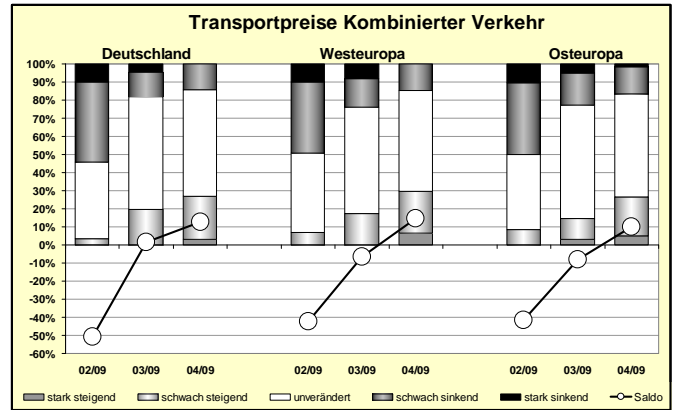
Kombinierter Verkehr

Aufkommen des Kombinierten Verkehrs auf moderatem Wachstumskurs



Die Wirtschaftskrise hat den Kombinierten Verkehr insbesondere bei den Seehafen hinterlandverkehren hart getroffen, denn sie ist ja vor allem eine Außenhandelskrise und betrifft damit vor allem langlaufende Verkehre, die in den letzten Jahren ein wichtiger Wachstumsträger des Kombinierten Verkehrs waren. Insofern verwundert auch nicht, dass die Perspektiven für das kommende Halbjahr kaum besser gesehen werden als beim Binnenschiff. Der Saldo aus steigenden und rückläufigen Erwartungen ist gegenüber dem 3. Quartal 2009 sogar leicht rückläufig, was auf eine immer noch relativ starke Verunsicherung im Bezug auf die Nachfrageentwicklung hindeutet.

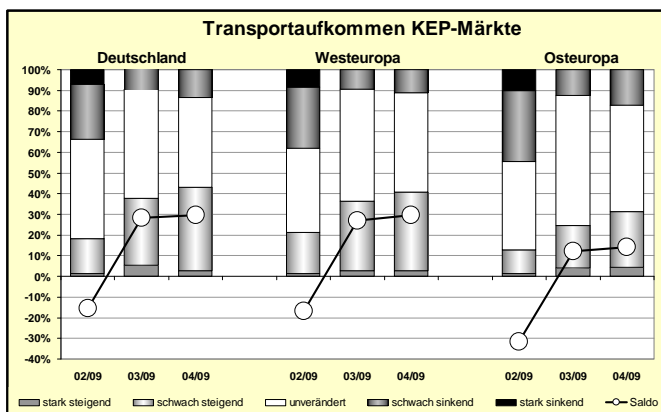
Preise im KV werden mehrheitlich stabil eingeschätzt – mit leichten Anstiegstendenzen



Bei den Preisen im Kombinierten Verkehr erwarten knapp 60% unserer Experten im kommenden Halbjahr keine Veränderungen. Gut 20% gehen von leicht steigenden, rund 15% von leicht fallenden Preisen aus. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Teilmärkten sind so schwach wie selten. Immerhin ist der Saldo aus steigenden und rückläufigen Preiserwartungen im KV im Jahr 2009 erstmals wieder positiv, was als Indiz dafür gewertet werden kann, dass die Marktverhältnisse im Bezug auf die Aufkommensentwicklung so eingeschätzt werden, dass sie (kleine) Spielräume für einen Preisanstieg eröffnen.

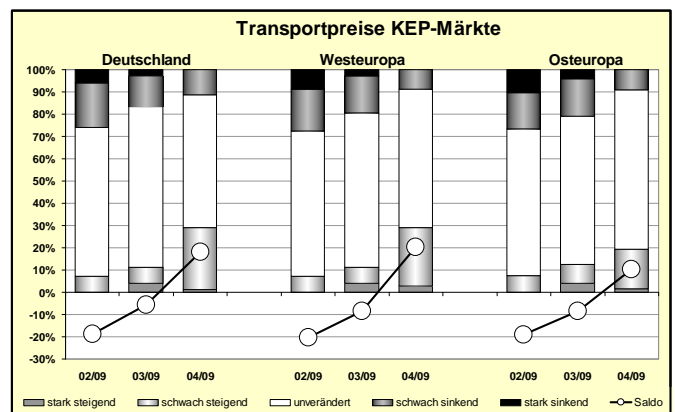
Kurier-, Express- und Paketdienst-Märkte

KEP-Perspektiven nicht ganz so zuversichtlich eingeschätzt wie Straße insgesamt



Die KEP-Märkte sind durch neue B2B- und B2C-Märkte seit Jahren in einer dynamischen Entwicklung, und das trifft ebenso für die Anbieter von KEP-Logistikdienstleistungen zu. Die Experten des TransportmarktBarometers gehen mehrheitlich davon aus, dass die KEP-Nachfrage in den kommenden sechs Monaten stabil bleiben wird. Im Binnenverkehr rechnen 41% sogar mit einem schwachen Anstieg, im Westeuropaverkehr immerhin 38% und in den Osteuroparelationen immerhin noch 26%. Diese grundsätzlich zuversichtlichen Einschätzungen liegen allerdings alle etwas niedriger als beim allgemeinen Lkw-Transport.

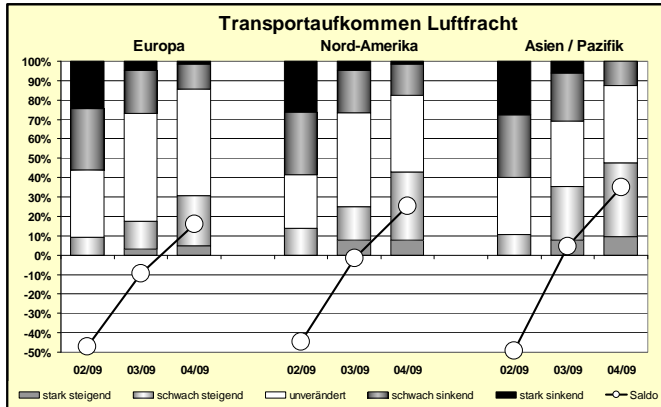
Grosse Stabilität der KEP-Preise erwartet



Gut 60%, beim Osteuropaverkehr sogar über 70% der Experten erwarten im kommenden Halbjahr stabile KEP-Preise; das sind beim Binnen- und Westeuropaverkehr weniger als im 3. Quartal 2009, beim Osteuropaverkehr hingegen mehr. Der Grund für die Abweichungen liegt aber generell daran, dass der Anteil derjenigen, die mit steigenden KEP-Preisen rechnen, größer geworden ist. Der Tendenz nach ist also mit der gestiegenen Erwartung eines zunehmenden KEP-Aufkommens die Einschätzung verbunden, dass auch die KEP-Preise steigen werden.

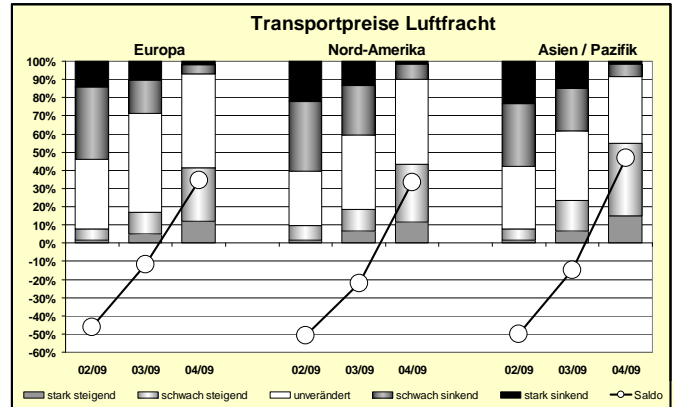
Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen wird sich deutlich erholen ...



Das Luftfrachtaufkommen Deutschlands ist seit dem November 2008 rückläufig, wenn man es im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten betrachtet; aber seit dem absoluten Tiefpunkt im Januar 2009 hat es praktisch Monat für Monat zugelegt und lag im September 2009 bereits um ein Drittel höher als im Januar 2009. Dieser Aufwind setzt sich nach Einschätzung unserer Experten auch im kommenden halben Jahr fort: Mehrheitlich wird zwar mit einer stabilen Aufkommensentwicklung gerechnet, aber ein gutes Viertel erwartet im Europaverkehr und sogar jeweils ein gutes Drittel in den interkontinentalen Verkehren einen leichten Anstieg.

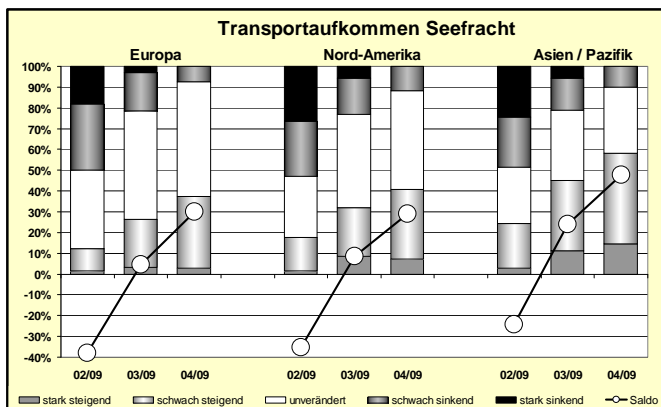
... und auch den Luftfrachtraten Aufwind verschaffen



Mit den steigenden Mengen werden auch die Luftfrachtraten wohl wieder anziehen; davon gehen beim Europaverkehr immerhin 41% unserer Experten aus, auf der Nordatlantik-Route sind es 43% und für die Asien-/Pazifik-Verkehre 55%, wobei hier gut 15% aller Experten sogar mit einem Preisanstieg von mehr als 3% rechnen. Fallende Luftfrachtpreise erwartet hingegen nur noch eine kleine Minderheit. Damit scheint der Abwärtstrend der Luftfrachtraten, der seit dem 4. Quartal 2008 zu verzeichnen war, nicht nur beendet zu sein, sondern kehrt sich jetzt relativ schnell wieder zu einem Anstieg um.

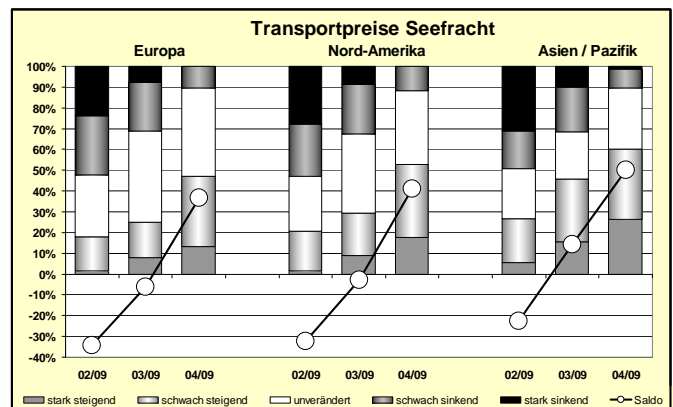
Seefracht

Auch die Seefracht wird deutlich zulegen – vor allem in den Asien-Relationen



Dem Seefrachtaufkommen erging es seit dem Herbst 2008 sehr ähnlich wie der Luftfracht: Rückläufige Mengen seit November 2008 so weit, wie die amtliche Statistik momentan reicht (bis zum Mai 2009). Die Gründe sind im Wesentlichen dieselben wie im Luftverkehr, nämlich die massiven Außenhandelseinbrüche. Aber damit soll nach Einschätzung unserer Experten jetzt Schluss sein. Auf der Nordatlantik-Route erwarten 40% einen Anstieg (und 48% gleich bleibende Mengen), auf der Asien-/Pazifikroute hingegen 58% eine Zunahme, darunter 15% sogar einen starken Zuwachs (gegenüber 32%, die mit stabilen Mengen rechnen).

Die Seefrachtraten werden steigen – teilweise sogar kräftig

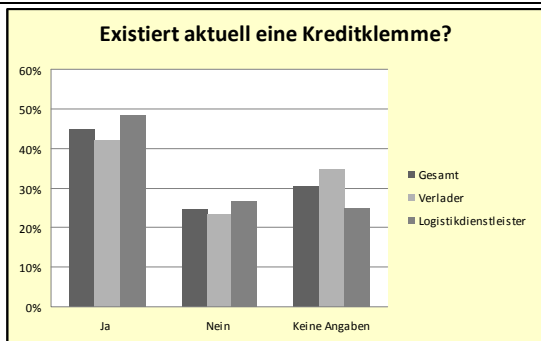


Auch bei der Einschätzung der Seefrachtratenentwicklung ähnelt das Bild demjenigen bei der Luftfracht: Mit den Mengen werden die Preise steigen. Das erwarten zumindest 53% unserer Experten auf der Nordatlantik-Fahrt und sogar 60% im Asien-/Pazifikverkehr; hier geht ein Viertel sogar von stark steigenden Preisen (von mehr als 3%) aus. Dass immerhin rund 10% der Experten auch im kommenden halben Jahr noch mit (weiter) fallenden Seefrachtraten rechnen, soll hier nicht verschwiegen werden; aber das sind deutlich weniger als noch vor einem Vierteljahr, als noch deutlich mehr als 20% rückläufige Seefrachtpreise erwarteten.

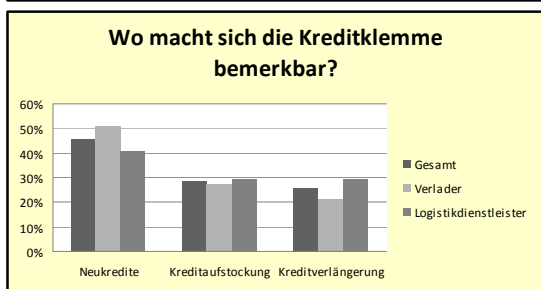
Die Ergebnisse des TransportmarktBarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der ProgTrans AG Basel und des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (ZEW). An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus rund 300 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft.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

Aktuelle Frage

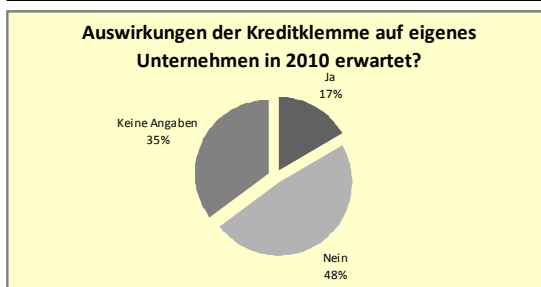
Existiert Ihrer Meinung nach aktuell eine „Kreditklemme“ und wo macht sie sich bemerkbar?



Etwa ein Drittel unserer Experten hat sich zu dieser – wie wir zugestehen müssen – schwierigen Frage nicht geäußert, darunter deutlich mehr Vertreter aus der Verladerschaft als von den Logistikdienstleistern. Die Mehrheit aller Befragten bejaht die Existenz einer Kreditkrise. Betrachtet man nur die Antwortenden, dann beträgt das Verhältnis bei den Logistikdienstleistern wie bei den Verladern 64 zu 36. Die Vermutung, dass die Transportwelt von der Kreditkrise besonders hart getroffen wurde, scheint sich also nicht zu bestätigen.

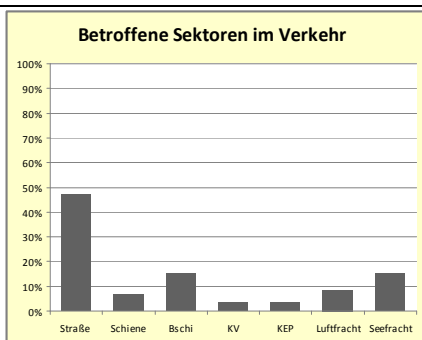


Am stärksten wirkt sich die Kreditkrise bei der Vergabe von Neukrediten aus; das ist bei den Experten aus der Verladerschaft stärker der Fall (51%) als bei denjenigen aus dem Kreis der Logistikdienstleister (41%). Die Probleme bei der Kreditaufstockung und Kreditverlängerung sind bei den beiden Expertengruppen ähnlich (nämlich ziemlich gleich) verteilt.

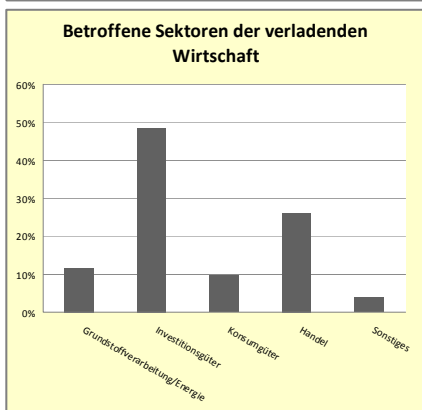


Die Frage, ob das eigene Unternehmen von einer Kreditklemme betroffen ist, lassen viele der Befragten (nämlich 35%) unbeantwortet. Von den übrigen sagen drei Viertel, sie seien nicht betroffen, und „nur“ ein Viertel ist betroffen – aber das sind immerhin 17% aller Befragten.

Welche Sektoren sind Ihrer Meinung nach besonders betroffen?



Auf die Frage der von der Kreditklemme besonders betroffenen Verkehrszweige nennen 47% den Straßengüterverkehr, jeweils 15% die Binnen- und die Seeschifffahrt, 9% bzw. 7% die Luftfracht bzw. den Schienengüterverkehr und nur jeweils 3% den KV und die KEP-Dienstleistungen. Diese Einschätzung deckt sich mit der generellen Erwartung, dass KMU von einer solchen Kreditklemme meistens ganz besonders betroffen sind. Es ist müßig, darüber zu spekulieren, ob darunter nicht auch manche im Kern durchaus gesunde Unternehmen anzutreffen sind.



Bei den Sektoren der Verladenden Wirtschaft wird der Investitionsgütersektor als besonders betroffen betrachtet; er wird von knapp der Hälfte der Antwortenden genannt. Auf Platz 2 folgt der Handel; auf die übrigen Sektoren fallen nur wenige Stimmen.