

## Trends auf dem globalen Transportmarkt – Straßengüterverkehre und Seefracht

März 2023

Jeden Monat informiert die Transportmanagement-Plattform Transporeon über die aktuellsten Entwicklungen auf dem weltweiten Seefrachtmarkt (Seite 6). Außerdem in diesem Monat: Eine Übersicht über die Trends des weltweiten Straßengüterverkehrs. Die Erkenntnisse stammen aus dem eigenen Market Intelligence Tool ‚Market Insights‘, das monatlich Daten von über 150.000 weltweiten Transporten auswertet. Frachtspezialisten analysieren sie und ordnen die Ergebnisse ein.

### Die Ergebnisse für den Straßengüterverkehr:

Die Entwicklungen im März 2023 auf einen Blick:

- Die Straßenkapazität nimmt zu, während die Nachfrage niedrig bleibt
- Leichte Preissenkungen der Kontraktraten im kommenden Monat zu erwarten
- Die Betriebskosten für Spediteure werden weiter steigen

### Gute Nachrichten für Verlader, unruhige Zeiten für Spediteure

Die Daten aus dem Informationstool „Market Insights“ vermitteln ein konkretes und zuverlässiges Bild vom Zustand des europäischen Transportsektors. Für Verlader entwickelt sich die Situation besser als in der jüngsten Vergangenheit, aber die Aussichten für Spediteure bleiben schwierig. Der Grund: Das Spannungsfeld zwischen Kapazitäten, Spot- und Kontraktraten sowie dem allgemeinen EU-Kostenindex

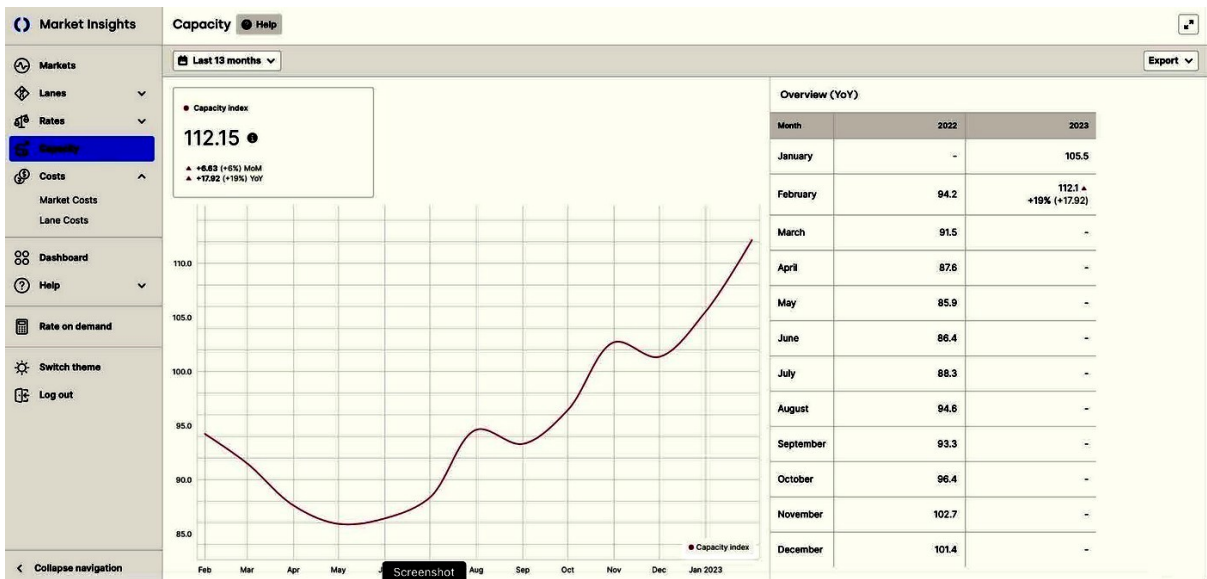
### Kapazitäten

Transporeon Kapazitätsindex

Dieser Index stellt die Lkw-Kapazitätsentwicklung auf monatlicher Basis auf europäischer Ebene dar. Er stützt sich auf unsere Ablehnungsquote für Vertragsladungen, unseren Index für Spotangebote und die Flottenregistrierungsdaten, die vom Verband der europäischen Automobilhersteller bereitgestellt werden.

- Februar 2022: 94,2
- Februar 2023: 112,1 (+19 %)

Der Aufwärtstrend von 19 Prozent bedeutet, dass die verfügbare Transportkapazität für Verlader im Februar 2023 im Vergleich zum Vorjahr stark zunimmt. Dies ist eine Folge von zwei Hauptfaktoren: Mehr Optionen und Routen für die Zeit nach der Pandemie, um schnell zur Normalität zurückzukehren, und eine gleichzeitig sinkende Nachfrage von Verladern, bedingt durch die weltweiten wirtschaftlichen Herausforderungen.



Quelle: Transporeon Market Insights

## Spotraten

Der Spot Price Index von Transporeon erfasst die Spotpreise für die 70 wichtigsten Routen in Europa und gewichtet jeden Verkehrsträger nach seiner Transportleistung.

### Spot Price Index

- Februar 2022: 121,70
- Februar 2023: 108,31 (-11%)

Der Rückgang der Spotraten um 11 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ist eine Folge der gestiegenen verfügbaren Kapazitäten auf der einen Seite und des Wettbewerbs zwischen Speditoren bei sinkender Nachfrage der Verlager auf der anderen Seite.



Quelle: Transporeon Market Insights

## Kontraktraten

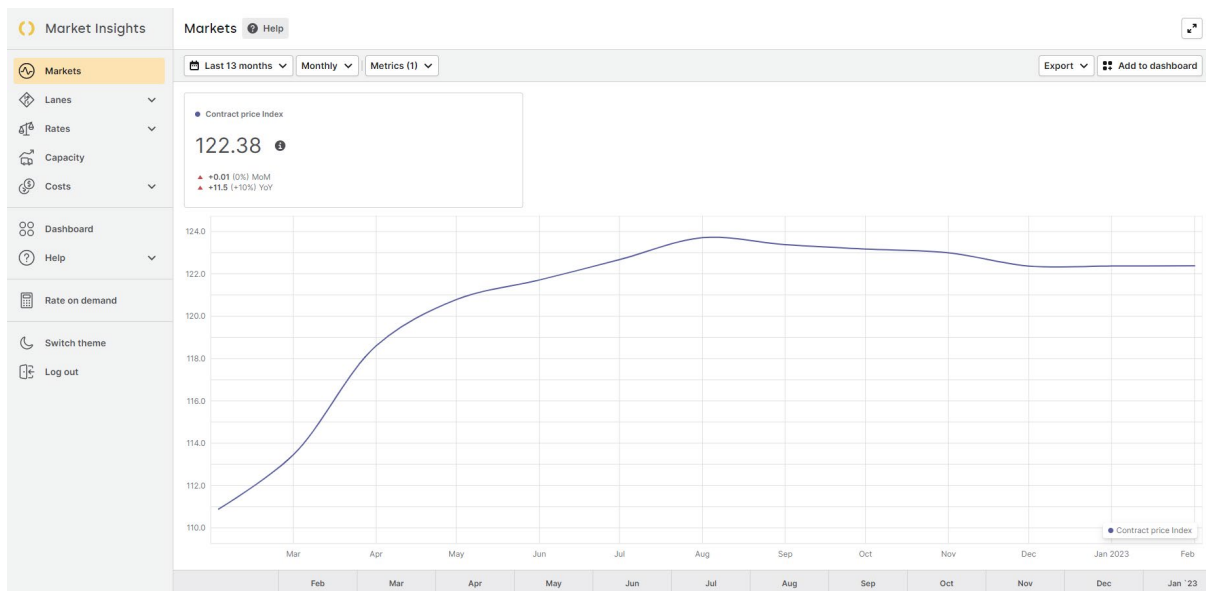
Der Transporeon Contract Price Index bildet, genau wie der Spot Price Index, die Kontraktraten für die 70 wichtigsten europäischen Verkehrswege ab.

Änderungen der Kontraktsraten werden aufgrund der zeitlichen Abfolge der Beschaffungszyklen erst später sichtbar.

### Contract Price Index

- Februar 2022: 110,9
- August 2022: 123,7
- Februar 2023: 122,4 (+10,36 % gegenüber dem Vorjahr)

Die Kontraktraten stiegen in der ersten Jahreshälfte 2022 stetig an, wie der Augustwert zeigt. Seitdem sind sie jedoch abgeflacht, da die Nachfrage aufgrund des weltweiten wirtschaftlichen Drucks zurückgeht.

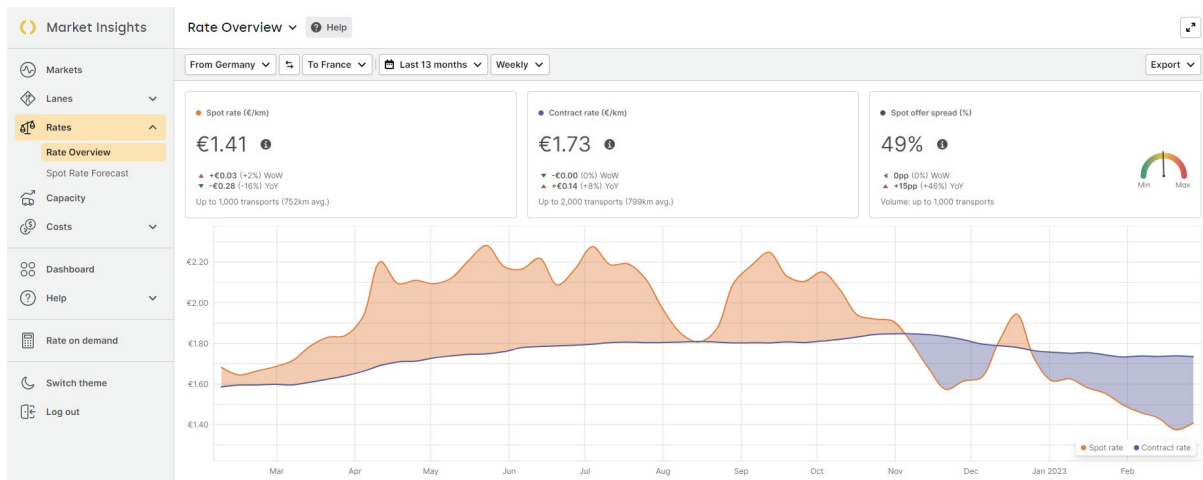


Quelle: Transporeon Market Insights

### Transporeon Experten-Einordnung:

Basierend auf der Entwicklung des Kapazitätsindex und des Spotpreisindex erwarten die unabhängigen Transporeon-Experten für den kommenden Monat ein stabiles Niveau oder sogar einen leichten Rückgang der Kontraktraten.

Ähnliche Tendenzen sind auf einzelnen Relationen zu beobachten. Am Beispiel der Relation Frankreich-Deutschland zeigt sich, dass die Spotrate im Jahresvergleich um 16 Prozent gesunken ist, während die Kontraktrate im Jahresvergleich um 8 Prozent gestiegen ist. Umgekehrt lagen die Spotraten in den ersten sieben Monaten des Jahres 2022 über den Kontraktraten, fielen dann im August 2022 unter die Kontraktraten und sind bis jetzt im Jahr 2023 so geblieben.



Quelle: Transporeon Market Insights

Natürlich folgen nicht alle Verkehrsträger diesen Trends: Entgegen dem allgemeinen Markttrend sind die Spotpreise für die Route von Lettland nach Estland im Jahresvergleich um 32 Prozent gestiegen, während die Spotpreise für die Route von Großbritannien nach Frankreich im Jahresvergleich um 23 Prozent gesunken sind – ein wesentlich stärkerer Rückgang als der 11-Prozent-Rückgang des allgemeinen Spotpreisindex.

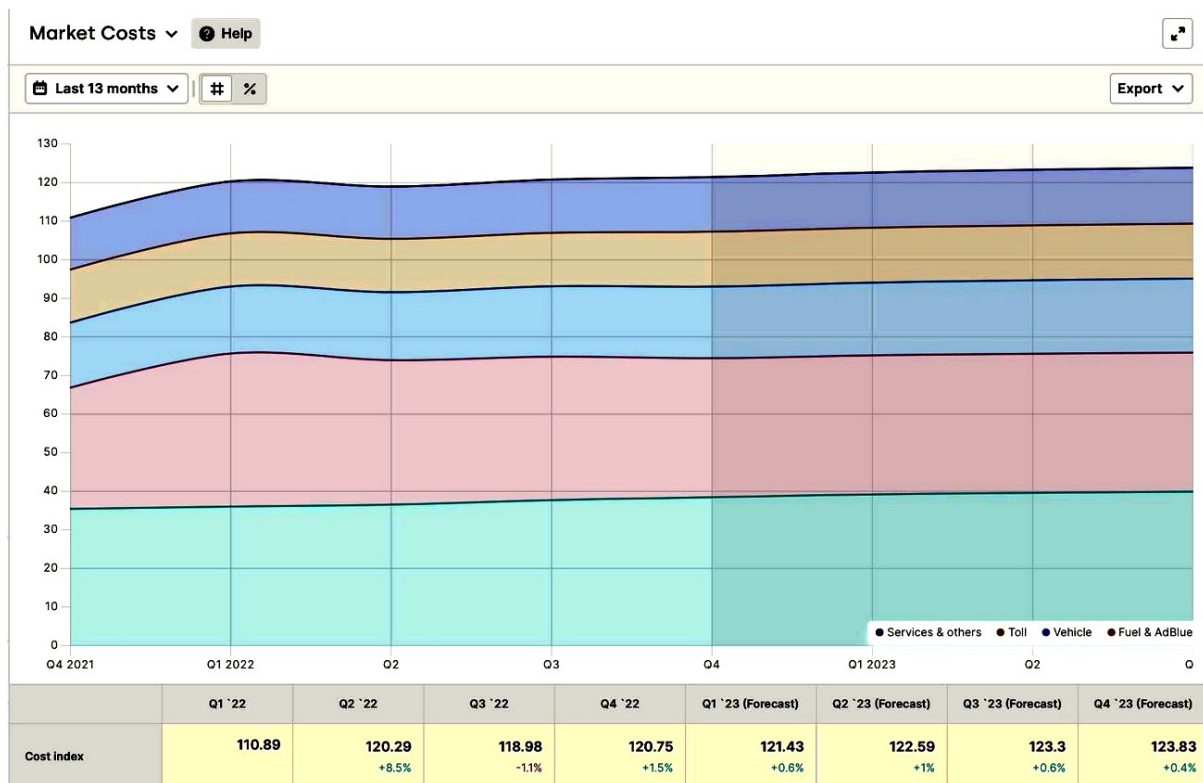
## EU-Kostenindex

Der EU-Kostenindex verfolgt die Entwicklung der Kosten für Spediteure auf den 70 größten Verkehrswegen in Europa. Es fasst mit Hilfe eines Modells zur Berechnung der Gesamtbetriebskosten die Daten in fünf Gruppen zusammen. Sie stellen die größten Kostenfaktoren für Verkehrsunternehmen dar: Fahrerkosten, Kraftstoff & Adblue, Fahrzeugtyp, Maut und Dienstleistung. Das Tool fasst die Inhalte über ein Total-Cost-of-Ownership-Berechnungsmodell zu einem einzigen Index zusammen. Der Index hat einen Basiswert von 100, der die durchschnittlichen Kosten in den letzten beiden Quartalen des Jahres 2019 widerspiegelt (dieser Zeitraum war der letzte vor der Pandemie und damit die Grundlage für ein "normales" Handelshalbjahr). Das bedeutet, dass Werte, die über der Basislinie und dem Vorquartal liegen, einen Kostenanstieg darstellen.

Kostenindex:

- Q4 2021: 105.75
- Q4 2022: 120.75 (+14.1%)

Der Anstieg der Kraftstoff- und Energiekosten, der vor allem durch den Beginn des Krieges in der Ukraine ausgelöst wurde, erklärt weitgehend diesen Kostensprung, wobei auch das Mobilitätspaket eine Rolle spielt.



Quelle: Transporeon Market Insights

Transporeon Experten-Einordnung:

Die unabhängigen Experten von Transporeon prognostizieren, dass der Kostenindex im ersten Quartal 2023 weiter auf 121,43 und im zweiten Quartal 2023 auf 122,59 steigen wird. Dies ist zum Teil auf den erwarteten Anstieg der Arbeitskosten zurückzuführen. Diese machen den größten Anteil an den Gesamtkosten der Spediteure aus.

Christian Dolderer, Head of Market Intelligence Europe Road and Intermodal, kommentiert: „Die Kombination aus steigenden Betriebskosten und sinkender Frachtnachfrage bedeutet, dass die Spediteure jetzt unter Margendruck stehen. Das könnte sich aber sofort ändern, wenn die Nachfrage wieder anzieht und die Kapazitäten sinken.“

Die Zusammenfassung von Christian Dolderer:

„Für die Verlager ist die derzeitige Lage in Bezug auf Raten und Kapazitäten wesentlich günstiger als in den letzten zwei Jahren. Für die Spediteure hingegen ist das Umfeld schwieriger, da sie versuchen müssen, die sinkende Frachtnachfrage und die sinkenden Raten mit höheren Betriebskosten in Einklang zu bringen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit für Verlager und Spediteure, wirklich kooperative Beziehungen aufzubauen. Für beide Parteien ist es von entscheidender Bedeutung, jederzeit umfassend informiert zu sein.“

## Seefracht: Analyse des maritimen Marktes im März 2023

- Containerfracht-Markt:
  - Die Spotraten aus China haben sich auch nach dem chinesischen Neujahrsfest nicht erholt. Dies deutet darauf hin, dass die Lagerbestände noch weiter abgebaut werden und die Nachfrage noch immer hoch ist.
  - Der saisonal bedingte Rückgang des Containerverkehrs zwischen Europa und Nordamerika war den jüngsten Zahlen zufolge stärker ausgeprägt als in den Vorjahren.
- Die Kontraktraten für die meisten Langstreckentransporte sinken weiter auf das Niveau der Spotraten. Dadurch könnte sich die Lücke zwischen Spot- und Kontraktrate schließen, die sich nach dem Sinken der Spotraten in der zweiten Jahreshälfte 2022 aufgetan hat.
- Mit der Normalisierung der Raten auf fast vor Covid-Niveau kehren auch die Ausschreibungs- und Auftragsvergabeaktivitäten zu den gewohnten Mustern zurück.
- Verlader, die Ausschreibungen hinausgezögert haben, weil sie auf sinkende Raten gewartet haben, kommen nun zunehmend auf den Markt. Während Reederei-Kunden, die während der Covid-Schwankungen zu Quartalsverträgen gedrängt wurden, wieder zu Jahresverträgen übergehen können.
- Auch die Betriebsbedingungen haben sich nach den Rückschlägen durch die Leerfahrten zum chinesischen Neujahrsfest weiter verbessert. In den Häfen an der US-Ostküste und in den Inlandterminals kommt es zwar immer noch zu Engpässen, aber die Wartezeit beträgt inzwischen weniger als eine Woche.