

## Transport Market Monitor

Die Transportpreise sind zu Jahresbeginn 2010 gefallen, Anzeichen für einen erneuten Anstieg sind aber klar erkennbar

Ausgabe 3 (Mai 2010)



## Die Transportpreise sind zu Jahresbeginn 2010 gefallen, Anzeichen für einen erneuten Anstieg sind klar erkennbar

Dies ist die dritte Ausgabe des Transport Market Monitors, in der die Entwicklungen der Transportpreise des europäischen Landtransportmarkts dargestellt werden. Sie beinhaltet die Zahlen für das erste Quartal 2010:

- Im Vergleich zum letzten Quartal 2009 (94,8) fiel der durchschnittliche Preisindex in Q1 2010 um 5,9 Indexpunkte auf 88,9.
- Aufgrund des ansteigenden Trends in 2009 und der vergleichbaren Kapazitäten ist dieser Preisrückgang bemerkenswert.
- Während die verfügbaren Kapazitäten auf dem Vorkrisenniveau von Q1 2008 liegen, fällt der Preisindex im Vergleich zu Q1 2008 um 8,0 Indexpunkte zurück.
- Der Preisrückgang in Q1 2010 geht hauptsächlich auf die niedrigeren Preise im Januar und Februar 2010 zurück.
- Im März 2010 zeigte sich wieder ein Anstieg der Transportraten: Der Index lag bei 91,6 im Vergleich zu 86,4 im Februar 2010. Es wird ein weiterer Anstieg der Preise in Q2 2010 erwartet, da dieses Muster bereits in der Zeit vor der Krise im ersten Halbjahr 2008 erkennbar war.
- Trotz des Preisrückgangs liegt der Index jetzt strukturell über dem Vorjahresniveau: Das Preisniveau ist bei geringeren Kapazitäten jetzt höher als im gleichen Vorjahreszeitraum.
- Die Preisunterschiede zwischen den Branchen sind in Q1 2010 zurückgegangen.
- Die Preisunterschiede zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Preisangebot pro Transport sind in Q1 2010 gesunken, liegen aber bei 21,5% unverändert hoch.
- Die Dieselpreise und die im Markt verfügbaren Kapazitäten sind signifikante Treiber der Transportpreise.

*Dies ist die dritte Ausgabe des Transport Market Monitors.*

*In vierteljährlich erscheinenden Publikationen werden die Entwicklungen des Transportmarkts dargestellt und weitere Marktthemen diskutiert.*

Dies sind die Erkenntnisse des Transport Market Monitors von TRANSPOREON und Capgemini Consulting, einer vierteljährlichen Publikation, die die Dynamik des Transportmarkts beleuchtet.

## Beachtlicher Preisrutsch in Q1 2010

Dieser Abschnitt des Transport Market Monitors beschreibt die längerfristigen Entwicklungen der Preise und Kapazitäten über einen Zeitraum von mehreren Jahren.

Die Basiszahl (Index 100) des Transport Market Monitors ergibt sich aus dem Durchschnitt der ersten sechs Monate in 2008.

Abbildung 1 illustriert die quartalsweise Entwicklung des Preis- und des Kapazitätsindex. Die zweite Ausgabe des Transport Market Monitors beschrieb die Entwicklung des Preisindex seit Januar 2008 im Detail. Dabei zeigte sich:

- Die Auswirkungen der Wirtschaftslage auf beide Indizes zeigten sich klar im letzten Quartal 2008.
- Der durchschnittliche Preisindex in 2009 lag bei 90,6 und somit 9,4% unter dem Basisindex von 100.
- Das niedrigste Preisniveau wurde in Q1 2009 erreicht.
- In 2009 zeigt der Preisindex (auf Quartalsbasis) einen ansteigenden Trend.

Zusätzlich zur zweiten Ausgabe beinhaltet diese Version die Zahlen aus Q1 2010. Im Vergleich zum letzten Quartal 2009 sank der Preisindex um 5,9 Indexpunkte auf 88,9. Die Experten von TRANSPOREON und Capgemini kennen dieses Muster der sinkenden Raten in den ersten Monaten des Jahres bereits. Dennoch ist aufgrund des ansteigenden Trends in 2009 dieser Rückgang um 5,9 Indexpunkte bemerkenswert. Ein Jahr zuvor (zwischen Q4 2008 und Q1 2009) war der Preisrückgang signifikant größer, ging aber zu dieser Zeit klar auf die Auswirkungen der Krise und die wesentlich höheren verfügbaren Kapazitäten zurück. Letzteres, also ein Anstieg des Kapazitätsindex, ist in Q1 2010 kaum wahrzunehmen: Der Kapazitätsindex stieg von 103,4 (Q4 2009) auf 109,4 (Q1 2010).

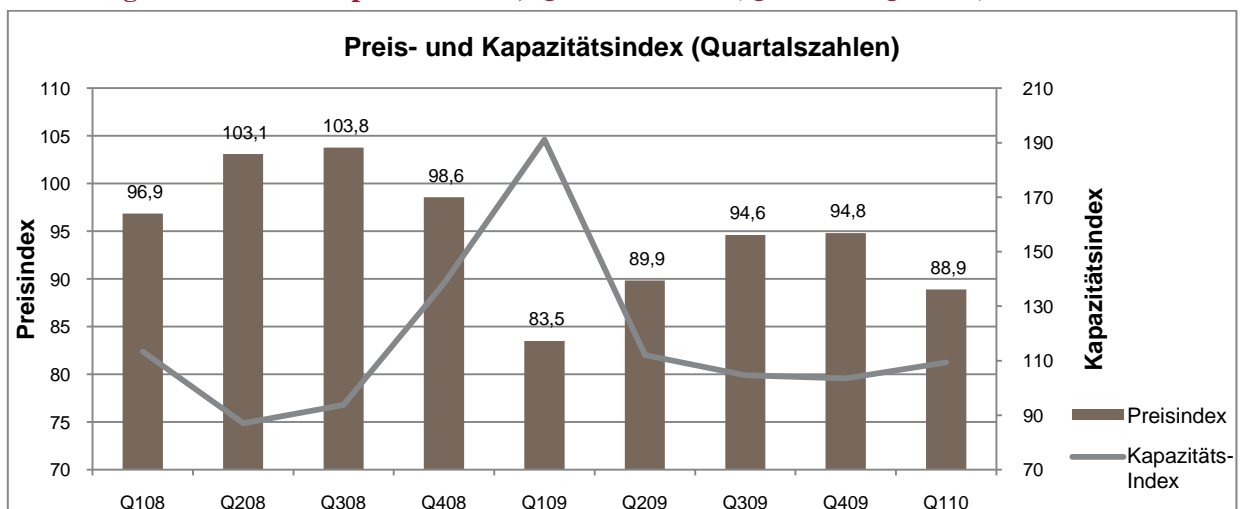
Alle Indizes in diesem Report basieren auf der Logistikplattform TRANSPOREON mit einem jährlichen Transportvolumen von über 2 Milliarden Euro in allen europäischen Ländern.

Die Informationen werden von Capgemini Consulting aus der Plattform erhoben und analysiert.

Preisindex auf Basis der durchschn. Transportkosten pro Kilometer im Zeitverlauf.

Kapazitätsindex auf Basis der durchschn. Anzahl an Geboten für Transportanfragen im Zeitverlauf.

**Abbildung 1: Preis- und Kapazitätsindex, Quartalszahlen (Q1 2008 – Q1 2010)**



Vergleicht man das erste Quartal 2010 mit Q1 2008 vor der Krise, so wird klar, dass der Preisindex 8,0 Indexpunkte unter dem Vorkrisenniveau vor zwei Jahren liegt, während sich der Kapazitätsindex auf dem annähernd gleichen Niveau befindet: 109,4 (Q1 2010) verglichen mit 113,3 (Q1 2008).

*Für alle Indizes wurden die Durchschnittswerte des 6-Monatszeitraums Januar 2008 bis Juni 2008 als Referenz gewählt (Index 100).*

Die Gründe hierfür mögen in den unterschiedlichen Kostenniveaus oder Transportvolumina zwischen heute und 2008 liegen. Ein weiterer Treiber dieser Zahlen kann der durch die Krise bedingte signifikante Rückgang der europäischen Transportkapazitäten sein. Letztlich stellt sich die Frage, welche strukturellen Änderungen es im Transportmarkt und seinen Preisniveaus gegeben hat. Verlagerer und Spediteure haben konzertierte Anstrengungen unternommen, Potentiale zu Effizienzverbesserungen und Kosteneinsparungen zu heben.

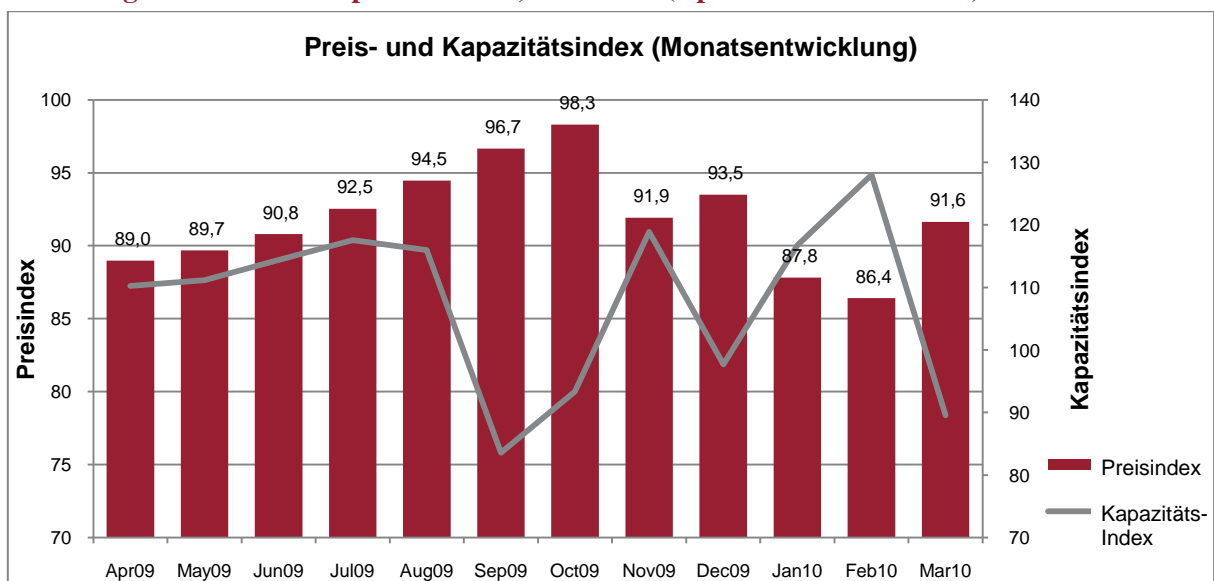
*Januar 2008 ist der früheste Messpunkt der Indexzahlen des Transport Market Monitors. In zukünftigen Ausgaben wird sich das Zeitfenster erweitern.*

Es ist schwierig, die zukünftigen Entwicklungen des Preis- und des Kapazitätsindex vorherzusagen. Betrachtet man aber die Zahlen des Preisindex im Monatsverlauf (siehe nächster Abschnitt), werden mehrere Trends ersichtlich. Allerdings zeigen sich keine eindeutigen Belege dafür, dass die Preise in 2010 auf das Vorkrisenniveau zurückkehren werden – ein Thema, das wir bereits in der vorherigen Ausgabe angesprochen hatten.

## Trotz des Preisrückgangs liegen die Indizes über dem Vorjahr und es sind Anstiegstendenzen sichtbar

Dieser Abschnitt des Transport Market Monitors beleuchtet die monatliche Entwicklung des Preis- und Kapazitätsindex innerhalb der letzten 12 Monate. Zwischen April und Oktober 2009 sind die Preise gestiegen. In den letzten beiden Monaten 2009 zeigten sich niedrigere Indexzahlen, gefolgt von noch niedrigeren Zahlen in Januar und Februar 2010. Im März 2010 verzeichneten wir allerdings wieder einen Preisanstieg: Der Index lag bei 91,6, verglichen mit 86,4 im Februar 2010. Es wird ein weiterer Anstieg der Preise in Q2 2010 erwartet, da dieses Muster bereits in der Zeit vor der Krise im ersten Halbjahr 2008 erkennbar war.

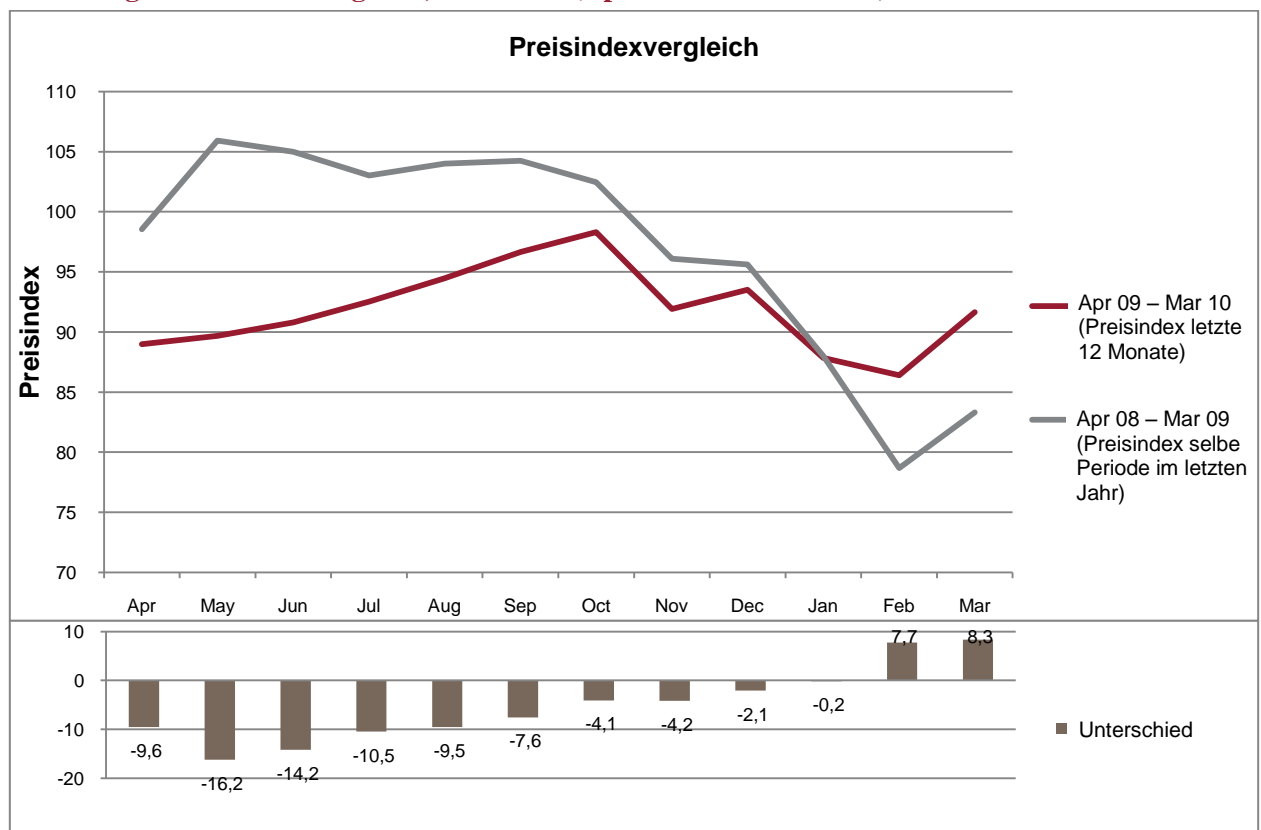
**Abbildung 2: Preis- und Kapazitätsindex, monatlich (April 2009 – März 2010)**



Der Kapazitätsindex auf monatlicher Basis zeigt das umgekehrte Muster: Er fiel signifikant zwischen Februar und März 2010. Es ist bemerkenswert, dass das relativ niedrige Niveau des Kapazitätsindex im März 2010 bereits zuvor erreicht wurde, wenn auch bei einem signifikant höheren Preisindex.

Abbildung 3 vergleicht die monatliche Entwicklung des Preisindex in den letzten 12 Monaten mit dem gleichen Zeitraum ein Jahr zuvor. Wie bereits in der vorherigen Ausgabe des Monitors beschrieben zeigen diese Zahlen eindeutig das Absinken des Preisniveaus während der schlimmsten Phase der Krise: Wir verzeichneten Indextdifferenzen von etwa 16 Indexpunkten in den ersten sechs Monaten von 2009.

**Abbildung 3: Preisindexvergleich, monatlich (April 2008 – März 2010)**



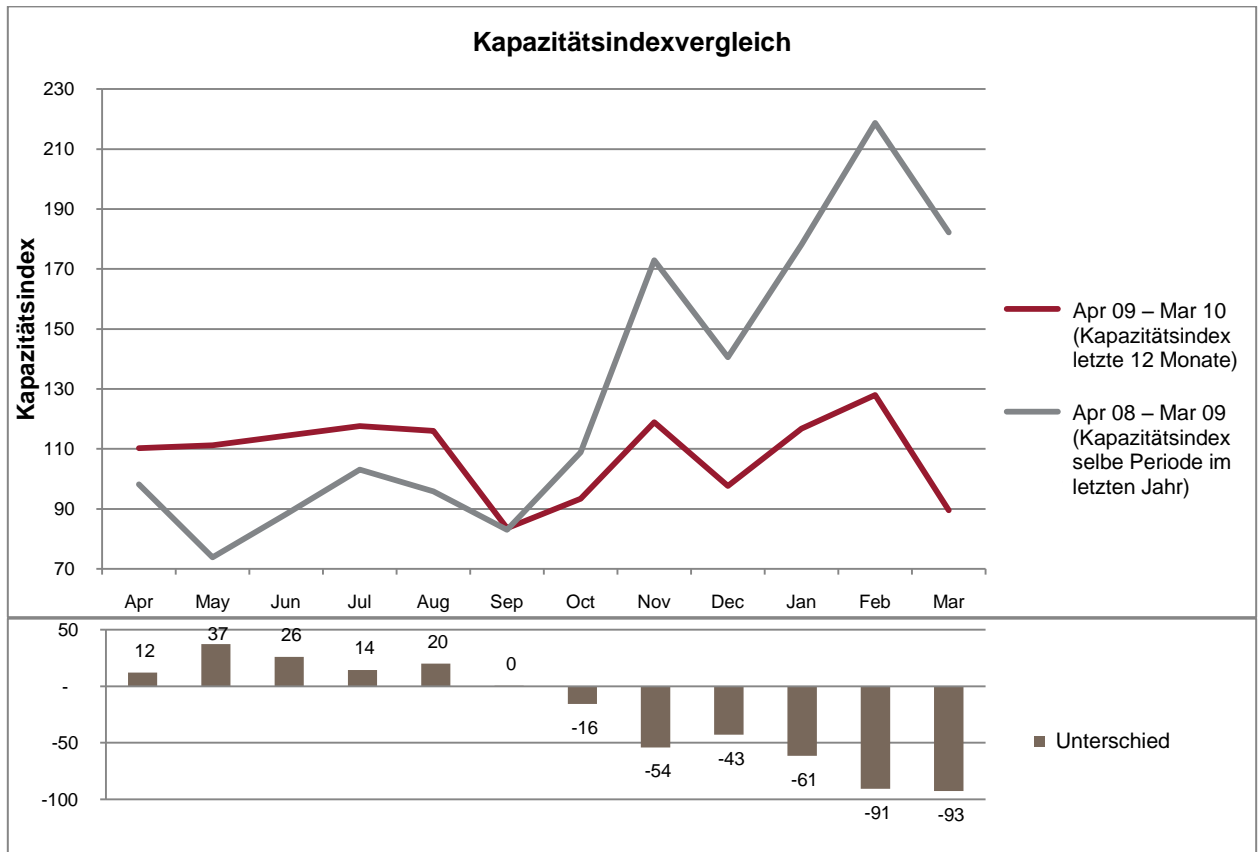
Im zweiten Halbjahr 2009 haben sich die Preisunterschiede Monat für Monat geschlossen. Dezember 2009 lag nur 2,1 Indexpunkte unter Dezember 2008. Während der ersten Monate in 2010 hat der Preisindex auf das Niveau von vor einem Jahr aufgeholt und dieses nun klar überflügelt mit einem Unterschied von 7,7 und 8,3 Indexpunkten im Vergleich zu den Monaten Februar und März.

Es ist bekannt, dass die Gesamtkapazitäten im Markt im Zuge der Krise signifikant gesenkt wurden. Die Kapazitätsspitze im Februar 2009 (siehe Abbildung 4 auf der nächsten Seite) ist ein klares Anzeichen für die Überkapazitäten zu diesem Zeitpunkt. Nach September 2009 fiel der Kapazitätsindex unter das Vorjahresniveau. In der letzten Ausgabe haben wir vor dem Risiko gewarnt, dass sich durch die Kapazitätsengpässe in der Zukunft die Preise erhöhen könnten. Allerdings hat sich der Kapazitätsindex in den letzten 12 Monaten (siehe Abbildung 4 auf der nächsten Seite) um die Indexmarke 100 herum bewegt: Ein relativ stabiles Muster im Vergleich zum zwölfmonatigen Zeitraum ein Jahr zuvor.

Der Kapazitätsindex verhält sich saisonal. Im Kapazitätsindexvergleich zeigen sich Kapazitätsspitzen in den Monaten November und Februar, während die Kapazitäten in den Monaten September, Dezember

und März geringer sind. Wir erklären den Kapazitätsrückgang in September und Dezember mit der Urlaubszeit. Der Rückgang im März nach der Spitze im Februar ist voraussichtlich ein Hinweis auf die starken Geschäftsmonate März, April und Mai.

**Abbildung 4: Kapazitätsindexvergleich, monatlich (April 2008 – März 2010)**



## Kleinere Branchenunterschiede in Q1 2010

Die Analyse des Preisindex in verschiedenen Branchen zeigt eindeutige Unterschiede. Diese sind in Abbildung 5 grafisch dargestellt.

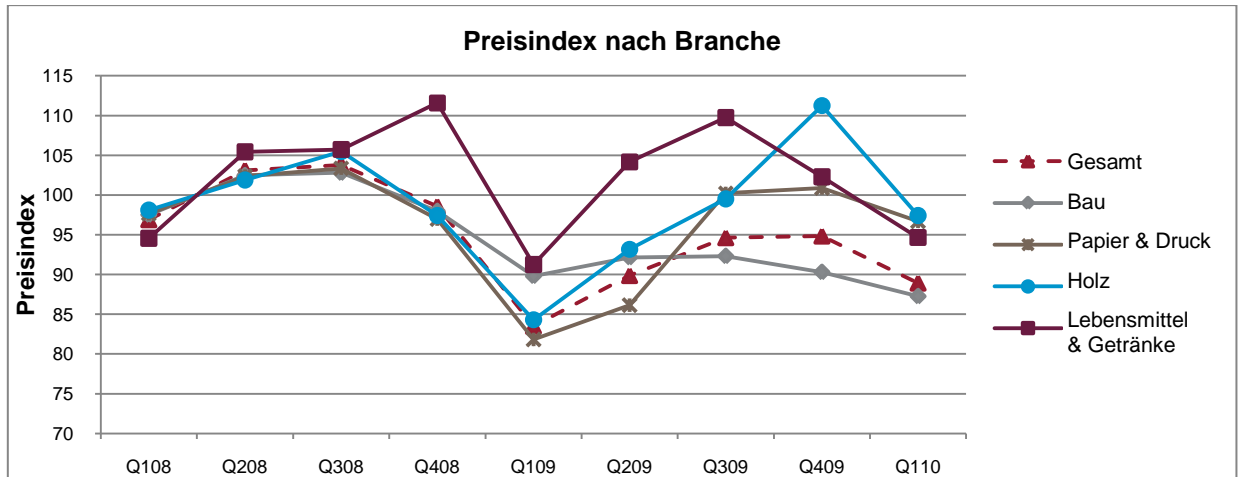
Die branchenübergreifenden Analysen machen deutlich, dass zwar die Transportdynamik in allen Branchen greift, die Trends sich aber unterscheiden und die Dynamiken in den einzelnen Branchen stärker oder schwächer ausfallen können.

Der Preisindex für Lebensmittel & Getränke wich im dritten Quartal 2009 von den anderen Branchen ab, während der Preisindex im Bereich Holz Abweichungen in Q4 2009 aufwies.

In Q1 2010 gab es weniger Unterschiede zwischen den Branchen, obgleich die Indexlücke zwischen dem höchsten und niedrigsten Preis einer Branche bei etwa 10 Indexpunkten liegt.

*Anmerkung:  
Die TRANSPOREON-  
Plattform umfasst Transporte  
für annähernd alle Branchen.  
In diesem Transport Market  
Monitor werden vier  
unterschiedliche Branchen  
genauer analysiert.*

Abbildung 5: Preisindex nach Branche (Q1 2008 - Q1 2010)



## Durchschnittliche Preisdifferenzen weiter über 20%

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Transportmarktdynamik, indem er die Preisunterschiede zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Preisangebot pro Transportanfrage analysiert.

Abbildung 6: Preisindex und Preisdifferenz (Q1 2008 – Q1 2010)

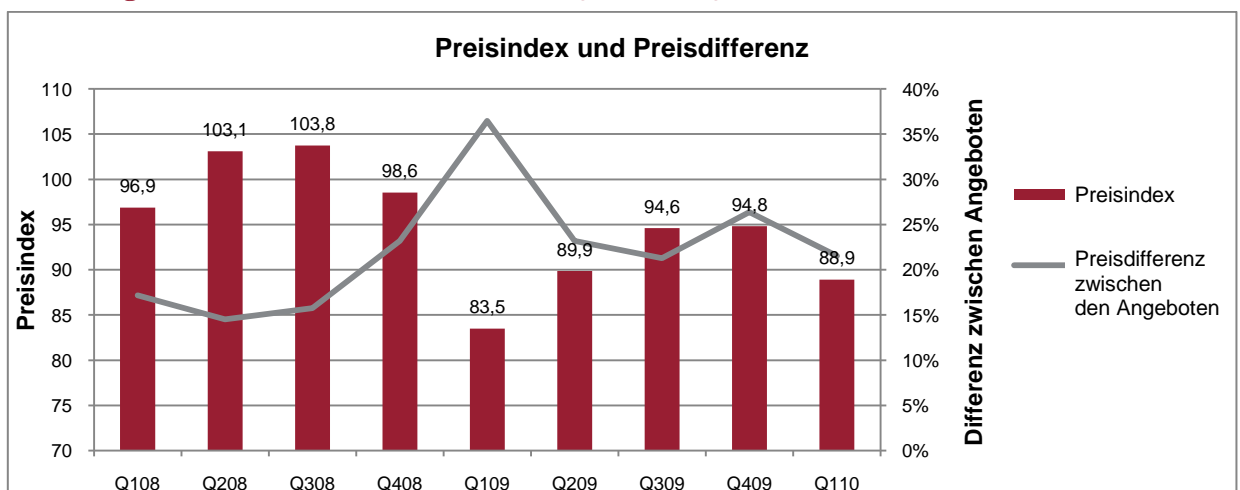


Abbildung 6 zeigt, dass die Preisdifferenzen zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Angebot pro Transport in Q1 2010 gesunken sind, aber immer noch auf einem hohen Niveau verbleiben (21,5%). Diese Preisdifferenzen veranschaulichen die Dynamik im Transportmarkt. Durch eine intelligente Nutzung dieser Dynamik in der Zusammenarbeit zwischen Verladern und Spediteuren können Vorteile erzielt werden.

## Marktkapazitäten und Dieselpreise treiben die Preise

Es ist eine Sache, die Treiber der Marktdynamik zu verstehen – das Quantifizieren ihrer jeweiligen Wirkung ist und bleibt aber eine der zentralen Herausforderungen für viele Leser und Autoren des Transport Market Monitors.

Angespornt durch die positiven Antworten und Anfragen der Abonnenten des Transport Market Monitors haben wir den Preisindex mit dem Dieselinindex verglichen (siehe Abbildung 7). Im Allgemeinen scheint der Dieselinindex einem ähnlichen Muster zu folgen wie der Preisindex, und es zeigt sich eine klare Wirkung der Dieselpreise auf die Kosten – also Preise.

Darüber hinaus wirken auch weitere Treiber auf die Preise. In Abbildung 7 werden drei Zeiträume hervorgehoben:

- Mitte 2008 verhielt sich der Preisindex umgekehrt zum Dieselinindex.
- Im Frühjahr 2009 wurde die Dynamik des Preisindex klar durch andere Treiber beeinflusst.
- Ende 2009 und Anfang 2010 fiel der Preisindex, während die Dieselpreise kontinuierlich gestiegen sind.

*Für den Dieselinindex wurden ebenfalls die Durchschnittswerte des Zeitraums Januar 2008 bis Juni 2008 als Basis festgelegt (Index 100).*

*Die Kalkulation des Dieselinindex basiert auf den Dieselpreisen in Deutschland auf [www.benzinpreis.de](http://www.benzinpreis.de). Wir gehen davon aus, dass das sich aus diesen Zahlen ergebende Indexpattern zum Zwecke dieses Reports für Europa repräsentativ ist.*

Diese Analyse zeigt, dass die Dieselpreise den Preisindex beeinflussen. Allerdings haben auch andere Treiber eine große Wirkung auf den Preisindex.

**Abbildung 7: Preis- und Dieselinindex (Januar 2008 – März 2010)**

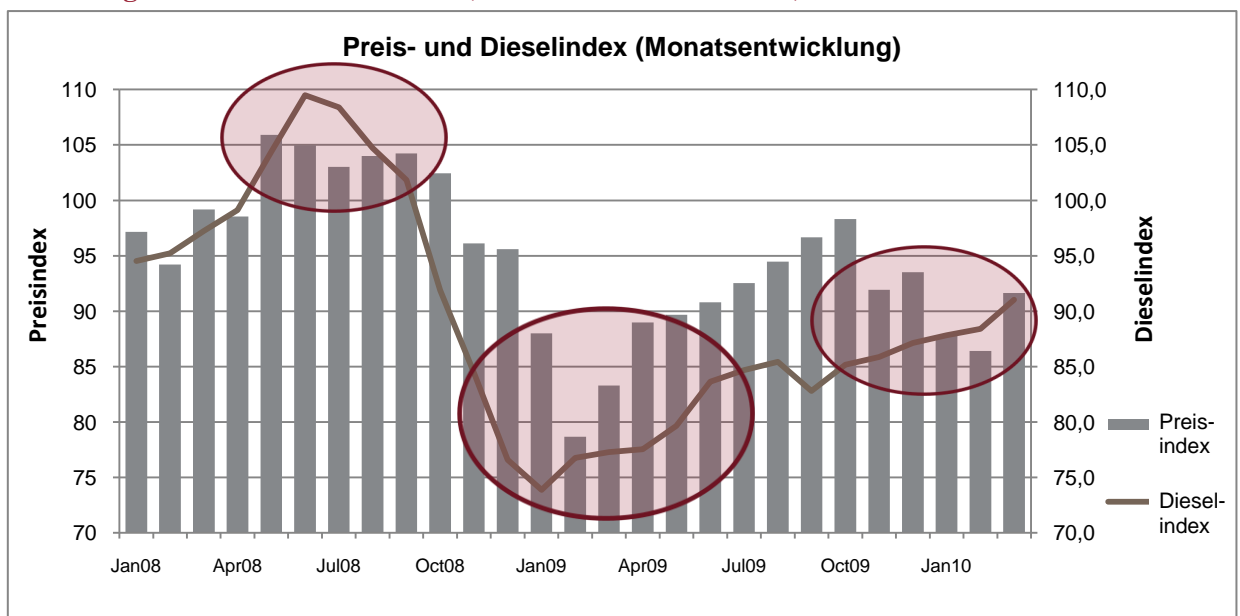
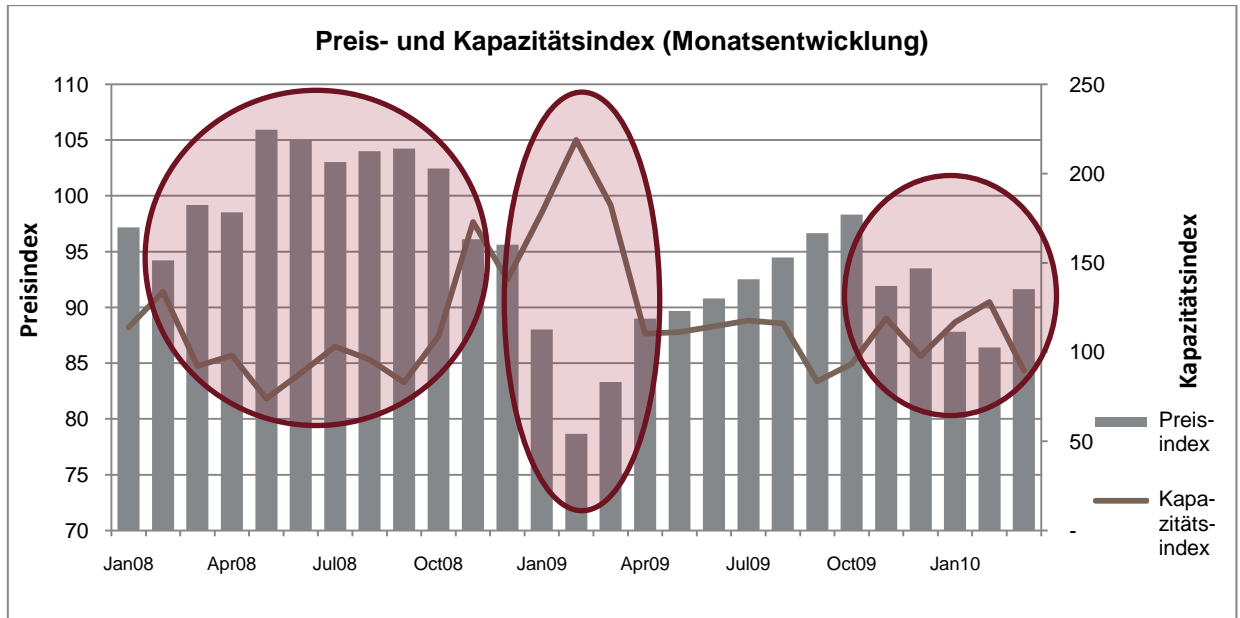


Abbildung 8 vergleicht den Preisindex mit dem Kapazitätsindex. Diese Zahlen belegen ebenso die Wirkung der Kapazität (in Relation zur Nachfrage) auf den Preis:

- Mitte 2008 verhielt sich der Preisindex umgekehrt zur verfügbaren Kapazität.
- Im Frühjahr 2009 wurde dieses Muster sogar noch deutlicher.
- Selbiges zeigt sich dann wieder Ende 2009 und Anfang 2010: Das Preismuster verhält sich umgekehrt zum Muster der verfügbaren Kapazitäten.

**Abbildung 8: Preis- und Kapazitätsindex (Januar 2008 – März 2010)**



Wir können daraus schließen, dass die Kostenentwicklung (in diesem Beispiel die Entwicklung des Dieselpreises) und die Marktkapazität signifikante Treiber der Transportpreise sind. Natürlich gibt es noch viele andere Faktoren, die Einfluss auf die Transportraten haben: Weitere Kostenelemente (z.B. Arbeit) auf der einen Seite, durch Verlagerer und Spediteure realisierte Effizienzverbesserungen auf der anderen. Eine Quantifizierung der Wirkungen dieser Treiber würde allerdings umfangreiche Untersuchungen bedingen und ohnehin nur ein besseres Verständnis der Vergangenheit liefern. Die Herausforderungen der Verlagerer liegen allerdings in der Voraussicht und dem Identifizieren des besten Weges, mit der Marktdynamik umzugehen und von ihr zu profitieren.

## Nächste Ausgabe

In dieser Ausgabe haben wir gesehen, dass die Transportpreise in 2010 nicht zugelegt haben. Im Gegenteil: Es zeigte sich ein bemerkenswerter Preisrutsch. Der März 2010 zeigt jedoch wieder einen Anstieg der Preise und wir erwarten, dass die Preise in Q2 2010 weiter steigen werden, da uns dieses Muster bereits aus der Zeit vor der Krise (H1 2008) bekannt ist. Mit der Frage, ob sich diese Erwartungen erfüllen, werden wir uns in der nächsten Ausgabe auseinandersetzen. Ausgabe 4 wird im August 2010 erscheinen und die Zahlen bis einschließlich Q2 2010 umfassen.

## Über den Transport Market Monitor

Der Transport Market Monitor zielt darauf ab, Logistikverantwortlichen und anderen Interessengruppen Einblicke in die Entwicklung des Transportmarkts zu bieten. Es handelt sich hierbei um eine gemeinsame Initiative von TRANSPOREON und Capgemini Consulting.

Der Index basiert auf der Logistikplattform TRANSPOREON, mit der Verlager täglich ihre Transportbedarfe ausschreiben und an ihre bevorzugten Transportpartner vergeben. Diese Plattform erfasst ein jährliches Transportvolumen von über 2 Milliarden Euro in allen europäischen Ländern. Die Informationen werden anonymisiert aus der Plattform erhoben und von Capgemini Consulting analysiert. Das Ergebnis sind monatliche Indizes, die quartalsweise veröffentlicht werden. Begleitend zur Veröffentlichung des Monitors werden ein oder mehrere Marktthemen diskutiert und analysiert.

TRANSPOREON und Capgemini Consulting unterstützen Unternehmen darin, die richtige Vergabe-Strategie auf Basis freier, fester oder dynamischer Kontrakte zu definieren. Weitere Marktinformationen für bestimmte Branchen, Regionen oder internationale Verkehre sind auf Anfrage verfügbar.

Diese Publikation erscheint auf [www.capgemini.de](http://www.capgemini.de) und [www.transporeon.com](http://www.transporeon.com). Weitere Informationen über die Produkte und Dienstleistungen von TRANSPOREON und Capgemini erhalten Sie von den auf der Rückseite dieser Ausgabe genannten Kontaktpersonen.

## Über Capgemini und TRANSPOREON



### Über Capgemini

Capgemini ist einer der weltweit führenden Dienstleister für Management- und IT-Beratung, Technologie sowie Outsourcing. Das Unternehmen mit europäischem Ursprung berät Kunden bei der Entwicklung und Umsetzung von Wachstumsstrategien sowie dem Einsatz neuer Technologien. Capgemini wendet dabei eine neue Form der Zusammenarbeit an: Collaborative Business Experience™. Grundlage ist die Verpflichtung von Dienstleister und Kunde zu gemeinsamem Erfolg und das Erreichen messbaren Mehrwerts auf Basis enger Zusammenarbeit. Capgemini beschäftigt derzeit weltweit über 90.000 Mitarbeiter und erzielte 2009 einen Umsatz von 8,4 Milliarden Euro.

**Capgemini Consulting** ist die führende Beratung in Strategie und Business Transformation der Capgemini Gruppe. Über 4.000 Strategie- und Transformationsberater weltweit setzen ihre Persönlichkeit, Kompetenz und ihr Commitment ein, um Menschen und Organisationen auf dem Weg zu innovativen Veränderungen zu begleiten.

Capgemini Consulting steht für die komplette Transformation – vom Design bis zur erlebbaren, nachvollziehbaren Veränderung.

Ansprechpartner:  
**Jan Müller**  
Tel: +49 30 88703 645  
E-Mail: [jan.mueller@capgemini.com](mailto:jan.mueller@capgemini.com)

[www.capgemini.de](http://www.capgemini.de)



### Über TRANSPOREON

Die Logistikplattform TRANSPOREON vernetzt Verlager mit Frachtführern, Fahrern und Warenempfängern und optimiert und beschleunigt Logistikprozesse. Nutzer unserer Plattform erhalten Web-basierte Lösungen, wie elektronische Frachtvergabe, Zeitfenster-Management und Frachtcontrolling.

TRANSPOREON hilft Verlade- und Transportkosten zu senken, während Wartezeiten während des Be- und Entladens minimiert werden.

Die TRANSPOREON Group betreibt die Logistikplattform TRANSPOREON, die Ausschreibungsplattform TICONTRACT sowie die Handels-Logistikplattform MERCAREON. Derzeit sind mehr als 350 Verlager, über 15.000 Spediteure und mehr als 60.000 Nutzer aus 70 Ländern an die Plattformen der Gruppe angebunden. Aktuell werden Frachtaufträge mit einem Volumen von 6 Milliarden Euro mittels der Lösungen der TRANSPOREON Gruppe organisiert. Die Plattformen sind in 14 Sprachen verfügbar – Support wird in 16 Sprachen geleistet.

Ansprechpartner:  
**Volkert Gasche**  
Tel: +49 4101 8316761  
E-Mail: [gasche@transporeon.com](mailto:gasche@transporeon.com)

[www.transporeon.com](http://www.transporeon.com)

#### TMM-Team:

Capgemini Consulting: Richard Conway (GB), Erwin den Exter (NL), Martijn Gommers (NL), Hugo Haarman (NL), Jan Müller (DE)

TRANSPOREON: Peter Förster (DE), Michel Haenen (NL), Sandy Buch (DE), Mathias Edel (DE)

[www.capgemini.de](http://www.capgemini.de)

