

BME-MARKTINFORMATIONEN

FRACHTEN 4/2020

Straßengüterverkehr national und international

LESEPROBE 2020



- Preisentwicklung
- Analyse
- Prognose

Frachtrasch
international

BME
BRANCHENBERICHTERSTATTUNG

Inhalt

BME-Marktinformationen Frachten

Vorwort	3
Management Summary	4
1.1 Straßengüterverkehr Inland	5
1.2 Straßengüterverkehr Ausland	5
Umfrageteilnehmer auf einen Blick	6
Aktuelle Marktsituation	7
Methodik	10
4.1 Datengrundlage	10
4.2 Plausibilisierung	11
4.3 Auswertung	11
Frachtmarkt	15
5.1 Nationaler Straßengüterverkehr	15
5.1.1 Marktanalyse derzeit gültiger Straßenfrachten	16
5.1.2 Entwicklung der nationalen Straßenfrachten	18
5.2 Internationaler Straßengüterverkehr	25
5.2.1 Marktanalyse derzeitig gültiger Straßenfrachten	25
5.2.2 Entwicklung der internationalen Straßenfrachten von Ausgabe 1/2007 bis Ausgabe 4/2020	29
Vorstellung des Kooperationspartners Fachfrach International	30
Haftungsausschluss	31

Quellen Cover: © Shutterstock | Lukas Gojda | dribbble | Mark Thomas.

Quellen © BMEnet GmbH, Fachfrach International

Die Ausgabe 4/2020 der „BME Marktinformationen Frachten“ berichtet über die Konditionen von Stahlentladungen für LKW bis 80 cbm Laderaum im nationalen und internationalen Verkehr mit Bezug zu Deutschland und deckt den Zeitraum zwischen Anfang 2017 und Juni 2020 ab. Der aktuellen Ausgabe liegen echte Endkäuferpreise von 3.406 durchgeführten nationalen und internationalen Transporten/Relationen zugrunde. Die Datenbasis beruht auf der Partnerschaft mit der Firma Frachtsch International Deutsche Frachterprüfungsstelle Otto Rasch GmbH & Co. KG.

Die durchschnittlichen Preise im nationalen als auch im internationalen Stahlentladerverkehr sind im zweiten Quartal des Jahres 2020 im Vergleich zum Vorquartal weiter zurückgegangen. Der Grund dürfte hierbei vor allem der Lockdown in den Monaten April und Mai, aufgrund der Corona-Pandemie, sein.

Die zukünftige Wirtschaftsentwicklung in Deutschland stimmt wieder optimistischer. Seit Juni kommt es zu einer stetig steigenden positiven Entwicklung, allerdings kann noch nicht genau abgeschätzt werden, wie stark die Pandemie die Wirtschaft gerade in den Wintermonaten 2020/2021 negativ beeinflusst.

Die vom BME gemeinsam mit der Frachtsch International Deutsche Frachterprüfungsstelle Otto Rasch GmbH & Co. KG entwickelten „BME Marktinformationen Frachten“ erscheinen quartalsweise und geben einen regelmäßigen und verlässlichen Überblick über die aktuelle Entwicklung.



Andreas Hemmann

Leiter Benchmark Services
BMEnet GmbH



Uta Gottschewitz

stellvertretend für das Team Benchmark Frachtsch
Frachtsch International
Deutsche Frachterprüfungsstelle
OttoRasch GmbH & Co. KG

1. Management Summary

Der IHS Markit/BME-Dienstleistungsmanager Index (DMI)¹ stieg im September 2020 um 4,2 Punkte im Vergleich zum Vormonat und lag mit 56,4 Punkten über der neutralen Marke von 50 Punkten, ab der Wachstum angezeigt wird. Der DMI ist ein bewährter Frühindikator für die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland. An ihm lässt sich mit gutem Vorauslauf teilweise der Trend der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erkennen.

„Rückfall nach dem Absurz - aber Pandemie lastet auf Erholung“, so schließt das Institut für Weltwirtschaft (IfW)². Die deutsche Wirtschaft hat sich zuletzt weiter erholt. Die Erholung dürfte sich aber in der nächsten Zeit verlangsamen. Einige Branchen sind noch immer merklich durch die Pandemie geschwächt und werden es auch in naher Zukunft noch sein. Die Exporte dürfen weiterhin nur langsam ansteigen, da nicht zuletzt die Zahl der Corona-Infectierten in vielen Ländern wieder ansteigt.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)³ sieht die deutsche Wirtschaft in einem Aufschwung, welcher zuletzt aber wieder etwas abschwächt. Die Industrie hat sich aufgrund der Lockerung des Lockdowns im Mai schneller erholt als erwartet, entwickelt sich aber aktuell langsamer als noch in den Vormonaten Juli und August.

Die aktuellen „BME-Marktinformationen Frachten“ berichten über die Straßenlasten für LKW bis 80 cbm Ladearräum im nationalen und internationalen Güterverkehr mit Bezug zu Deutschland. In dieser Ausgabe wird die relativ große Bandbreite der Frachtpreise zwischen den verschiedenen Entfernungsklassen deutlich. Die „BME-Marktinformationen Frachten“ für Kontaktvertriebe verschaffen den Diktatoren von Transportdienstleistungen die notwendige Preisdurchsichtigkeit.

In der vierten Ausgabe 2020 wurden 2.406 Datensätze zu Preisen (echte Frachtpreise) im nationalen und internationalen Güterverkehr ausgewertet. Die Datenbasis wurde uns anonymisiert durch unseren Kooperationspartner Frachtbus zur Verfügung gestellt.

1 Vgl. IHS Markit/BME Dienstleistungsmanager Index (DMI) September 2020.

2 Vgl. Publikation zur deutschen Konjunktur für das 2. Quartal 2020 des IfW Kiel vom 09/2020.

3 Vgl. Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland September 2020 des BMWi vom 14.09.2020.

1.1 Straßengüterverkehr Inland

Für die vierte Ausgabe im Jahr 2020 stehen 1.925 Preisinformationen zu den nationalen Verkehren zur Verfügung, die jeweils den Start-/Zielort, den Transportpreis und die entsprechende Distanz (basiert auf der Relation) enthalten. Daraus werden die Kosten pro Fahzeugkilometer [€/km] berechnet.

Im Gegensatz zu den Spotlachsen(-märkten) werden die hier betrachteten Kontaktsachen (Komplettladungen) jeweils für unterschiedliche, vergleichsweise lange Vertragsdauern verhandelt. Es zeigt sich oftmals, dass die Preise für ein Kalenderjahr Gültigkeit haben. Änderungen bei den Transportpreisen innerhalb des laufenden Jahres ergeben sich daher häufig nur durch Dieselpeinschwankungen (Dieselfiose).

Der Mittelwert über alle Rachtaten pro Fahzeugkilometer im nationalen Verkehr lag zwischen April und Juni 2020 bei 1,82 €/km. Im Vergleich dazu lag dieser Wert im vorherigen Quartal bei 1,83 €/km.

1.2 Straßengüterverkehr Ausland

Die Daten im internationalen Verkehr mit Bezug zu Deutschland werden zusätzlich zur Auswertung nach Entfernungsklassen auch nach-Quell- beziehungsweise Zielregion der Transporte ausgewertet. Die geringsten Transportdistanzen sind auf den Routen in westlich gelegene Länder wie den Niederlanden, Belgien und Luxemburg (kürzeste Strecke: 173 km) zu beobachten. Die weitesten in der Stichprobe enthaltenen mittleren Transportweiten bilden Relationen zur südlichen Ländergruppe (längste Strecke: 2.534 km).

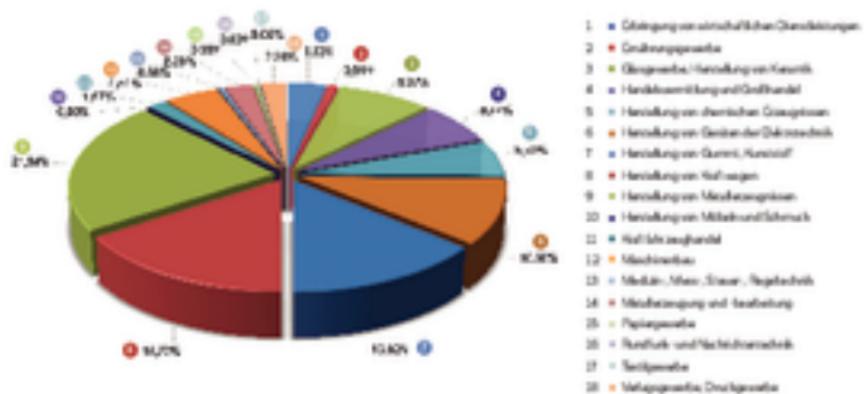
Die Preisunterschiede zwischen einzelnen Ländergruppen sind ein spezifisches Merkmal internationaler Transporte. So sind beispielsweise die Frachtraten für Transporte in die westeuropäischen Länder höher als in die östlich oder nördlich gelegenen Länder.

Die internationales Rachtaten für diese Ausgabe bewegen sich über alle internationalen Verkehre hinweg bei 1,51 €/km. Zum Vergleich: Im Vorquartal lagen die Raten bei 1,53 €/km.

2. Umfrageteilnehmer auf einen Blick

Abbildung 1: Verteilung der Transporte nach Branche (Apr. 2020 - Jun. 2020)*
Branchenschlüssel nach Branche

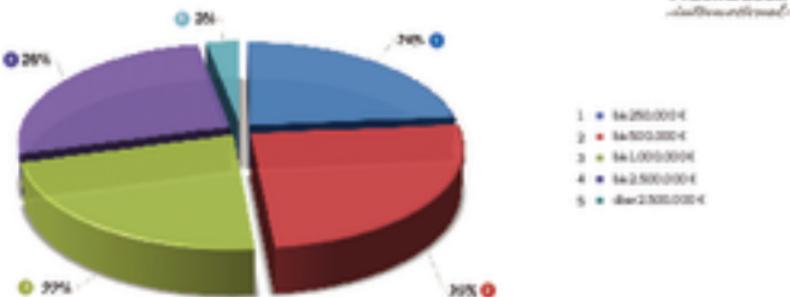
Frachtrate
...die Branche kennzeichnet



* Prozentwerte gerundet

Abbildung 2: Verteilung der Teilnehmer nach Frachtaumsatzklassen (Apr. 2020 - Jun. 2020)*

Frachtrate
...die Branche kennzeichnet



* Prozentwerte gerundet

Methodik

4. Methodik

4.1 Datengrundlage

Die „BMD-Marktinformationen Frachten“ beruhen auf einer laufenden Datenaktualisierung des Kooperationspartners Frachtausch zu Einkaufspreisen für Transportleistungen. Mit der Deutschen Frachterprüfungsstelle Frachtausch konnten wir einen Datenspezialisten und Partner gewinnen, der seit mehr als 100 Jahren erfolgreich im Segment der Frachtkostenreduzierung tätig ist. Diese Kooperation stellt eine hohe Datennähe und -qualität sicher.

Grundlage der Frachtbedingungen sind die tatsächlich gezahlten Preise (ziffrisch), also einschließlich etwaiger Dieselzuschläge. Für die vierte Ausgabe dieser Marktinformationen im Jahr 2000 liegen echte Einkaufspreise von 3.406 durchgehenden nationalen und internationalen Transporten/Relationen vor, die bewertet wurden.

Als Eckparameter für die Bewertung der **Transporte von Gütern in Plan- oder Kofferaufzügen** werden die nachstehend aufgeführten Kriterien herangezogen:

- 1) Ausgangsort des Transports (Land + Region oder deutsche Postleitzahl)
- 2) Zielort des Transports (Land + Region oder deutsche Postleitzahl)
- 3) Entfernung in km
- 4) Preis für die Gesamtladung in Euro mit allen Zuschlägen abgänglich der Nachlässe und ohne Zusatzleistungen wie Regalpflege, Inkasso u. Ä. und ohne deutsche Mehrwertsteuer
- 5) Gültigkeitszeitraum für den Preis (in Quartalen)

Die Ergebnisse der Erhebung stellen Preise aus Vierstegen mit längeren Laufzeiten dar; sie entsprechen somit der Regel den Preisen eines **Kontraktmarktes**, nicht denen eines **Spotmarktes**, die erheblich abweichen können. Zu berücksichtigen ist auch, dass den gemeldeten Frachten häufig langjährige Geschäftsbeziehungen zugrunde liegen, bei denen vergleichsweise günstige Preise ausgehandelt werden können.

4.2 Plausibilisierung

Die für die Bewertung herangezogenen Daten werden aus einer umfangreichen, täglich aktualisierten und selbst entwickelten Software (ProFracht, eingetragene Schutzmarke) des Kooperationspartners Frachtsch extrahiert, anonymisiert und plausibilisiert.

Für alle Meldungen wird aus der Entfernung und dem Preis eine Frachtrate in Euro pro Fahrzeugkilometer (€/km) ermittelt, wobei nach nationalen und internationalen Transporten unterschieden wird.

4.3 Auswertung

Nationale Straßengütertransporte (Ausgangs- und Zielort in Deutschland)

Im nationalen Verkehr werden die Frachtraten mittels Postleitzahlangaben regionalen Quell- und Zielgebieten zugeordnet. Die räumliche Auflösung entspricht dabei den Postleitzahlgebieten, die durch die Ziffern der Postleitzahlen gebildet werden. Die Entfermungen werden mittels eines speziell angepassten Entfernungsnetworks für Güterverkehr des Kooperationspartners Frachtsch ermittelt. Danach werden die Frachtraten nach der Distanz der ihnen zugrunde liegenden Relationen klassifiziert.

Die Entfernungsklassen sind wie folgt definiert:

- bis 200 km
- 201 bis 300 km
- 301 bis 400 km
- 401 bis 500 km
- 501 bis 600 km
- über 600 km

Internationale Straßengütertransporte (Ausgangsort in Deutschland, Zielort im Ausland)

Die Datenanalyse des internationalen Verkehrs lässt den Schluss zu, dass die Höhe der Frachtraten sowohl von der Entfernung als auch von den Routeführern abhängig ist, die für bestimmte Transporte ins Ausland unter Vertrag genommen werden. Um beide Einflüsse berücksichtigen zu können, werden die Daten nach Entfernungsklassen und nach Länderschichten eingeteilt. Zu beachten ist, dass diese Differenzierungen nicht unabhängig voneinander sind, so dominieren in manchen Länderschichten vergleichsweise kurze Distanzen, während in anderen Länderschichten eher weit laufende Transporte vorherrschen.

Einteilung nach Landesgruppen

Bei der Einteilung nach Landesgruppen werden die Fachstufen nach regionalen Zielgebieten geordnet. Die Zuordnung der Landesgruppen ist in der folgenden Darstellung abgebildet (siehe Abbildung 4). Zu beachten ist, dass Frankreich in einen Nord- und einen Süchteil aufgeteilt worden ist, da sich Straßengüterverkehre in den jeweiligen Landesteilen geringf. teilweise deutlich unterscheiden.

Abbildung 4: Landesgruppen

West	Ost	Nord	Süd
Belgien	Albanien	Dänemark	Andorra
Hand	Bosnien-Herzegowina	Finnland	Österreich
Luxemburg	Bulgarien	Iceland	Schweiz
Niederlande	Weißrussland	Norwegen	Spanien
Großbritannien	Zypern	Schweden	Griechenland
Frankreich-Nord	Tschechien		Italien
	Estland		Malta
	Kroatien		Portugal
	Ungarn		Tunisien
	Litauen		Frankreich-Süd
	Lettland		Liechtenstein
	Moldawien		
	Nordmazedonien		
	Polen		
	Russland		
	Rumänien		
	Slowenien		
	Slowakei		
	Türkei		
	Ukraine		

Einteilung nach Entfernungsklassen

Bei der Einstufung internationaler Transporte in Entfernungsklassen werden die Frachtkosten nach der Distanz der ihnen zugrunde liegenden Postleitzahlen berechnet.

Die Entfernungsklassen werden wie folgt bilden:

- bis 600 km
- 601 bis 1.000 km
- 1.001 bis 1.400 km
- 1.401 bis 1.800 km
- über 1.800 km

Zeitlicher Rahmen

Bitte beachten Sie, dass für die Echtheit der Datensätze die tatsächlichen Rechnungen im jeweiligen Zeitraum/Quartal herangezogen wurden. Daher ergibt sich eine zeitliche Verschiebung von etwas mehr als einem Quartal zwischen dem Entscheidungsdatum der vierten Ausgabe im Jahr 2020 des BME-Marktberichtes (in diesem Fall: Dezember 2020) und dem eigentlichen Auswertungszeitraum von Frachtrisch (in diesem Fall: zweites Quartal 2020). In den folgenden Tabellen und Grafiken sind die jeweils veröffentlichten Ausgaben des BME aufgeführt.

Diese beinhalten die Ausgaben 1/2007 bis 4/2020. Die Zahlen zu den Ausgaben aus dem Jahr 2016 wurden herausgenommen. Ab dieser Ausgabe (4/2020) wird rollierend in den Jahresvergleichen jeweils die vordernste Ausgabe bzw. das vordernste Quartal herausgenommen.

Mittel-, Tief- und Hochwert

In der jeweiligen Entfernungsklasse werden als relevante statistische Kenngrößen das arithmetische Mittel der Werte des oberen beziehungsweise unteren Quartils sowie der Mittelwert (arithmetisches Mittel) aller Nennungen der jeweiligen Klasse angegeben. Die beiden zuerst beschriebenen Kenngrößen werden im Folgenden als Hoch- beziehungsweise Tiefwert bezeichnet. Auf die Angabe der Maximal- und Minimalwerte wird aus Kartell- und Datenschutzgründen verzichtet.

Alle Ergebnisse werden anonymisiert und aggregiert veröffentlicht.

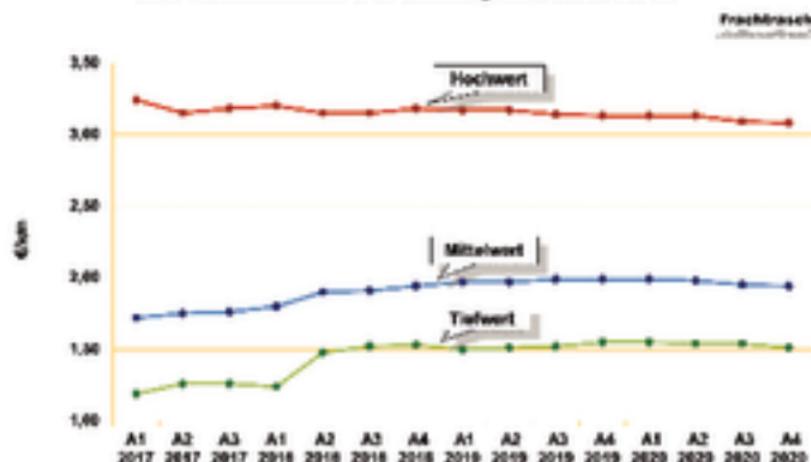
Frachtmarkt

Entfernungsklasse von 201 bis 300 km

Tabelle 4: Entwicklung von Mittel-, Hoch- und Tiefwert zwischen den einzelnen Ausgaben (A) dieser Marktinformationen in der Entfernungsklasse 201 bis 300 km

Frachtmittel	Frachtmittel															
	A1 2017	A2 2017	A3 2017	A1 2018	A2 2018	A3 2018	A4 2018	A1 2019	A2 2019	A3 2019	A4 2019	A1 2020	A2 2020	A3 2020	A4 2020	
Mittelwert	48km	1,72	1,75	1,76	1,80	1,80	1,81	1,84	1,87	1,87	1,89	1,89	1,89	1,88	1,86	1,84
Hochwert	48km	3,24	3,19	3,18	3,20	3,15	3,15	3,18	3,17	3,17	3,14	3,13	3,13	3,13	3,09	3,08
Tiefwert	48km	1,19	1,26	1,28	1,24	1,48	1,52	1,53	1,50	1,51	1,52	1,55	1,55	1,54	1,54	1,51

Abbildung 50: Entwicklung von Mittel-, Hoch- und Tiefwert zwischen den einzelnen Ausgaben (A) dieser Marktinformationen in der Entfernungsklasse 201 bis 300 km



Aufgrund der Einteilung in vier Landesgruppen (Nord, Ost, Süd und West) konnte zudem eine geografische Differenzierung bei der Preisanalyse vorgenommen werden. Eine Übersicht der durchschnittlichen, der maximalen und der minimalen Transportweiten der vier Regionen gibt Tabelle 9 wieder.

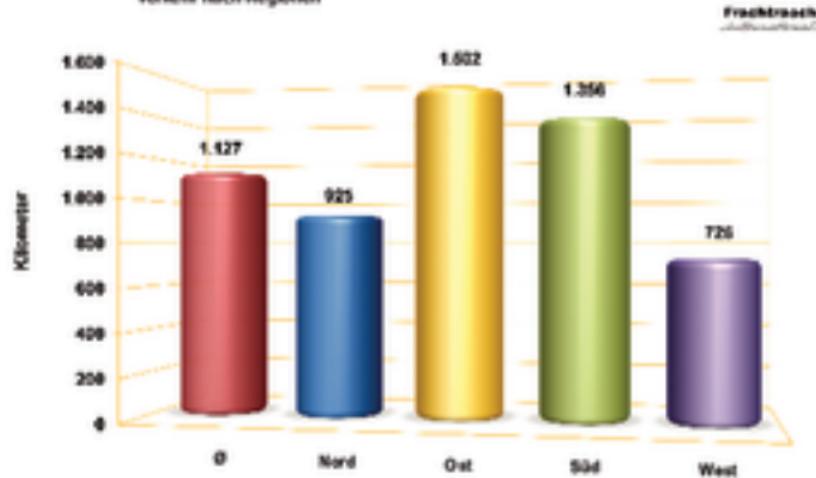
Tabelle 9: Mittlere, maximale und minimale Transportweiten im zweiten Quartal 2020 nach Regionen*

Frachtraum [Landesgruppe]	km	International				
		O	Nord	Ost	Süd	West
Mittlere Distanz:	km	1.127	925	1.502	1.356	726
Max. Distanz:	km	2.062	1.691	2.286	2.514	1.755
Min. Distanz:	km	307	420	380	256	173

* Kilometerwerte gerundet

Einflussfaktoren wie Zielregion und Entfernung spielen eine weitaus wichtigere Rolle bei der Preisbildung im internationalen Verkehr. So ergibt sich beispielsweise für die Zielregion West eine mittlere Distanz von 726 km (siehe Abbildung 16).

Abbildung 16: Mittlere Transportweiten im zweiten Quartal 2020 im internationalen Straßengüterverkehr nach Regionen



ANFORDERUNGSFORMULAR

Fax-Antwort an +49 (0)6196 5828 - 199



BME-MARKTINFORMATIONEN FRACHTEN

Einzelausgabe: 680,- € zzgl. MwSt.**Jahresabo mit 4 Ausgaben:** 1480,- € zzgl. MwSt.

Anschrift:

 Frau Herr

Name:

Vorname:

Funktion:

Firma:

Adresse:

E-Mail:

Tel.:

Fax:

BME-Mitgliedsnummer:

Branche:

Umsatz (in Mio. €):

Bemerkungsreihe (Mitarbeiteranzahl):

-
-
-

Hiermit buchen wir verbindlich die aktuelle Ausgabe der BME-Marktinformationen-Frachten an.
Hiermit buchen wir verbindlich das Jahresabo der BME-Marktinformationen-Frachten (mit 4 Ausgaben) an.

Datum und Unterschrift:

**Ansprechpartner:****Andreas Hermann**

Leiter Benchmark Services

BME.net GmbH
Hansastrasse 21 60310 Frankfurt
Tel.: +49 (0) 6196 5828 - 201
Fax: +49 (0) 6196 5828 - 200
E-Mail: andreas.hermann@bme.de



www.bme.de/services/benchmarking