

Die Volatilität der Neupreise von Verkehrsmitteln

Die Wirtschaftskrise im Jahr 2009 hat sowohl die Finanzierung von Fahrzeugen als auch die Kauf- und Wiederverkaufspreise stark beeinflusst. In diesem Artikel soll ein Vergleich zwischen der Volatilität von Preisen für Schienenfahrzeuge mit den Verkehrsmitteln im Bereich Luftfahrt und Schifffahrt gezogen und mögliche Gründe für die unterschiedliche Entwicklung identifiziert werden.

Die Auswirkungen der Anschläge vom 11. September 2001 sowie die aktuelle Wirtschaftskrise lassen sich in der Grafik in deutlich unterschiedlicher Intensität anhand der relativen Preisänderungen für Neufahrzeuge gegenüber dem Vorjahr ablesen.

Es fällt auf, dass die Preise für Schienenfahrzeuge weitaus weni-

ger anfällig für externe Schocks sind als Anlagegüter in der Luft- und Schifffahrt. Die Luftfahrt ist wiederum weniger stark von konjunkturellen Auswirkungen abhängig als die Schifffahrt.

Dies liegt vor allem daran, dass im Flugverkehr die Nachfrage nach Transportdienstleistungen direkt

vom Endkunden ausgeht. Die Nachfrage nach Personenbeförderung ist im Allgemeinen weniger schwankungsanfällig als die Konjunktur selbst.

Die Schifffahrt hingegen hängt durch den äußerst hohen Warenverkehrsanteil direkt von der Situation der Weltwirtschaft ab. Aus diesem Grund ist eine überproportionale Auswirkung der Konjunktur auf Neupreise zu beobachten. Darüber hinaus entsteht ein negativer Hebeleffekt aus der Tatsache, dass in der Schifffahrt sehr große Warenmengen transportiert werden müssen, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu realisieren. Der signifikante Einbruch des Welthandels zu Krisenzeiten schlägt damit im besonderen Maße auf die Volatilität der Neupreise für Schiffe durch.

Sowohl der Schiffs- als auch der Flugzeugmarkt sind globale Märkte, geprägt durch historisch gewachsene, weitreichend globale Standards, wohingegen der Markt für Schienenfahrzeuge aufgrund der unterschiedlichen technisch-betrieblichen, regulatorischen und politischen Randbedingungen ein noch immer eher regionaler Markt ist.

Die Absatzmärkte für Schienenfahrzeuge sind immer noch ganz erheblich von den historisch gewachsenen, regional unterschiedlichen technischen Anforderungen geprägt (Lichttraumprofile, Stromsysteme, Zugsicherungssysteme,

Bahnsteighöhen etc.). Damit führt beispielsweise ein Überschuss von Fahrzeugen in einer Region nicht zwangsweise zu erhöhtem Preisdruck in anderen Regionen. Diese Tatsache verursacht einen generellen Dämpfungseffekt in den Preistatistiken. Diese je nach Schienenfahrzeugtyp mehr oder weniger begrenzte Fungibilität bestimmt jedoch andererseits auch die Notwendigkeit einer sehr differenzierten Betrachtung der jeweils verbundenen Finanzierungsrisiken.

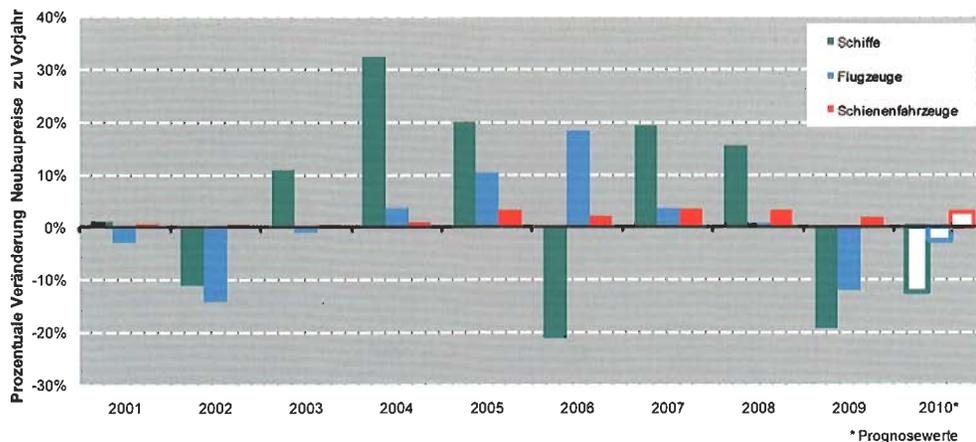
Schwankungsdämpfend auf die Gesamtstatistik wirkt weiterhin der relativ stabile beziehungsweise sogar weiterhin wachsende Schienen-Personenverkehrsmarkt, sowohl im Segment Fernverkehr als auch im Personennahverkehr. Diese Tendenzen glätten statistisch die zwischenzeitlichen Marktpreis-Verluste für typische Fahrzeuge des Schienengüterverkehrs, wie differenzierte Auswertungen der einzelnen Fahrzeugcluster zeigen.

Guido Huke, Kurt Bauer

Kontakt:

Railistics GmbH
Guido Huke
Fürst-Leopold-Carré
Antoinettenstraße 37
D-06844 Dessau
Tel.: +49 (0)340 21690 12
Fax: +49 (0)340 21690 99

Relative Preisänderung gegenüber dem Vorjahr
- Vergleich Schifffahrt - Luftfahrt - Bahn



Quellen: Clarkson's (2010); CV-Historical Value Analysis (2010); dstatis/eurostat (2010); railistics
Grafik: railistics