

KEP-Märkte in Europa



(Pressefoto TNT)

Arbeitspapier zur Logistik Nr.18/2015

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp
Logistik Consulting Berlin
Tel. 0177-628 3325
Mail: vahrenkamp@gmx.net

Anhaltend wachsende KEP-Märkte in Deutschland

Das starke Wachstum der KEP-Branche, das in Deutschland in den neunziger Jahren zu beobachten war, hielt auch bis zum Jahre 2014 nahezu unvermindert ab. Das durchschnittliche jährliche Wachstum der KEP-Branche von 2000 bis 2014 betrug bei der Zahl der Sendungen 3,6% und beschleunigte sich auf 4,1% ab dem Jahre 2004 und sogar auf 4,5% ab dem Jahre 2010. Hier sind die Einflüsse des expandierenden Paketmarktes durch E-Commerce bemerkbar. Der Gesamtumsatzvolumen des KEP-Marktes betrug nach Angaben des BIEK im Jahre 2014 ca. 16,6 Mrd. €, d. h. 66 % über dem Niveau des 2000. Die Zahl der Sendungen p.a. der KEP-Branche bis 2014 wird in der Abbildung 1 dargestellt, wo der Konjunkturunbruch durch die Finanzkrise im Jahre 2009 einen leichten Rückgang brachte. Bis zum Jahre 2020 werden knapp vier Milliarden Sendungen p.a. erwartet.

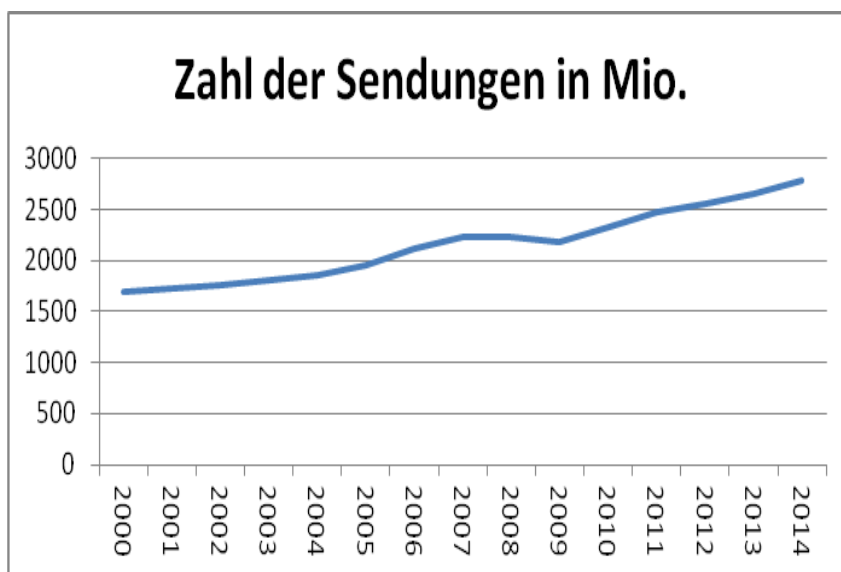


Abbildung 1: Entwicklung der KEP-Sendungen seit 2000 (Quelle: BIEK-Studie 2015)

Untersucht man den Zusammenhang von BIP-Wachstum und Umsatz der KEP-Branche in Deutschland, so stellt man einen engen Zusammenhang fest, der in Abbildung 2 dargestellt wird. Die Trendgerade durch die Datenpunkte der Zeitreihen von BIP und KEP-Umsatz von 2000 bis 2014 zeigt an, dass pro Milliarde an zusätzlichem BIP ein KEP-Umsatz von 9 Mio. € generiert wird.

Bemerkenswert ist das sehr hohe Bestimmtheitsmaß von 98%, das die besonders enge Beziehung beider Zeitreihen anzeigt. Die Abbildung 2 stellt eine Längsschnittanalyse der KEP-Branche von 2000 bis 2014 dar im Unterschied zur Abbildung 4, die eine Querschnittsanalyse über alle Länder Europas zum Zeitpunkt 2011 vornimmt.

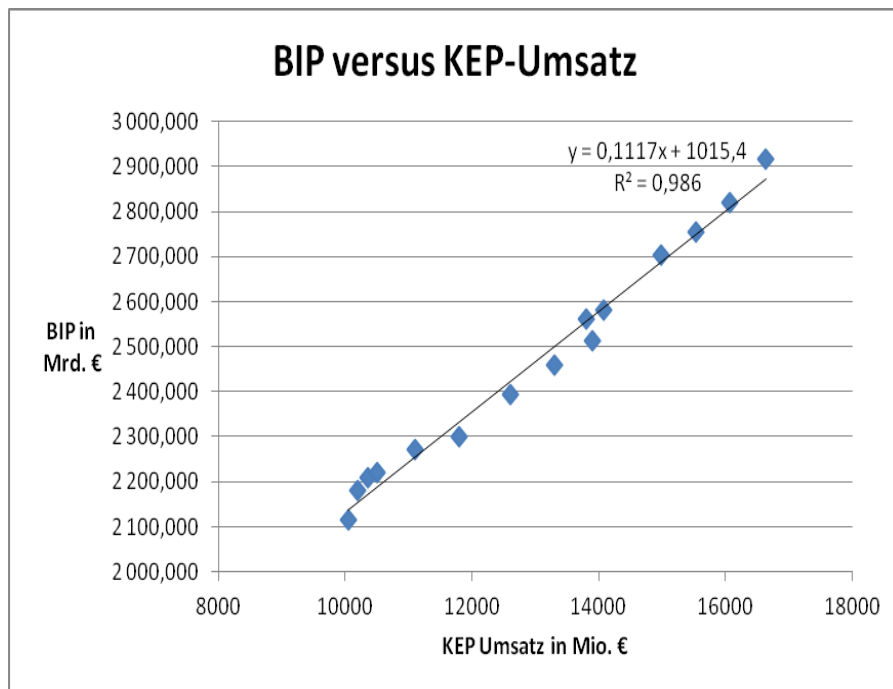


Abbildung 2: Korrelation BIP und KEP-Umsatz in der BRD 2000 bis 2014
(Quelle: BIEK-Studie 2015 und Statistisches Bundesamt, BIP in laufenden Preisen)

Die Paket-Märkte in Europa

Im Unterschied zu den USA stellte sich in der EU kein einheitlicher Markt für Paketdienste ein. Vielmehr blieben die Märkte national und wurden mit einzelnen Schnittstellen verknüpft. Länder, deren Ausmaße mit einer Nachtfahrt mit einem LKW durchmessen werden können, wie Deutschland, bauen die inländische Distribution von Paketen im Wesentlichen mit LKW-gestützten Systemen auf. Für Premium-Pakete, die morgens um 9:00 beim Empfänger eintreffen sollen, verbinden die KEP-Dienste auf der langen Strecke in Deutschland, wie Hamburg mit München, mit kleinen Flugzeugen. Länder mit großen Distanzen, wie Russland, Polen, Italien, Spanien und Frankreich, setzen zusätzliche Inlandflüge ein. Die Paket-Verkehre zwischen den Ländern in Europa werden per LKW mit einer Laufzeit von 48 bis 72 Stunden konstituiert. Flugzeuge wickeln in einem Netzwerk der großen Integratoren UPS und FedEx eilige Verbindungen in Europa ab. So verlässt am den Werktagen um 21:45 Uhr ein Flugzeug von FedEx Berlin mit Ziel Paris. Der Austausch an Paketen zwischen den Hauptstädten von Europa geht in bloß kleinen Mengen vor sich. Eingesetzt werden kleine Turbopropflugzeuge ATR 42 mit 4 Tonnen Kapazität oder die ATR72 mit 7 Tonnen. Im europäischen Hub Köln von UPS laufen werktäglich aus der ganzen Welt bloß weniger als 7 Tonnen Pakete mit dem Ziel von Berlin und Umgebung auf, die mit einer ATR72 morgens um 5.35 in Berlin eintreffen.

Die Abbildung 3 zeigt auf, wie sich die Marktanteile des – ein Volumen von 42 Mrd. Euro umfassenden – Paketmarktes in Europa im Jahre 2011 auf die einzelnen Länder und Versandarten verteilen, wobei die Türkei eingeschlossen ist (TR). Der Schwerpunkt des Paketmarktes liegt deutlich erkennbar in Westeuropa. Brüssel besitzt damit eine ideale zentrale Lage im bevölkerungsreichen Dreieck London – Paris – Köln zur Minimierung der Transportstrecken im Europa-Netzwerk. Der

Integrator DHL besaß daher in Brüssel bis zum Jahre 2008 seinen Europahub. Im Jahre 2011 bediente der Integrator DHL mit 92 Flugzeugen 85 Flughäfen in ganz Europa. Nach Abbildung 3 versenden die Benelux-Länder mit ca. 60% den höchsten Anteil von Paketen international, was u.a. die starke Verflechtung der Niederlande und von Belgien in die Weltwirtschaft ausdrückt, während Frankreich, Deutschland, Spanien und England weniger als 30% international versenden. In Italien liegt der Anteil wieder höher mit 39%.

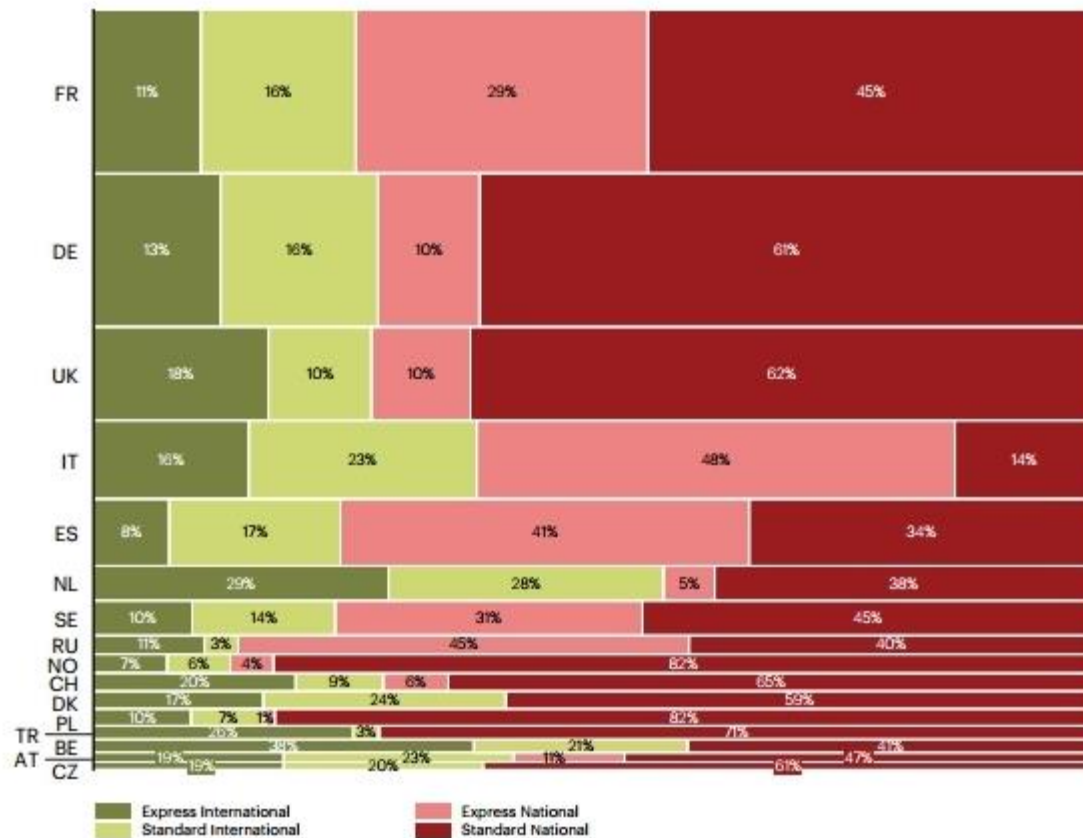


Abbildung 3: Der Paketmarkt in Europa im Jahre 2011 nach Ländern und Versandarten
(Quelle: A.T. Kearny, Pressemitteilung vom 30. 11. 2011)

Die Tabelle 1 zeigt gemäß der Daten von Abbildung 3 die Umsätze der Paketmärkte der einzelnen Länder auf und setzt diese in Beziehung zur Bevölkerungszahl und zum Bruttoinlandsprodukt (BIP in US-Dollar). Die Tabelle ist sortiert nach dem Umsatz an Paketen in Mio. Euro pro einer Million Bevölkerung. Erkennbar wird, wie die skandinavischen Länder an der Spitze der Tabelle stehen, gefolgt von Frankreich und den Niederlanden. Diese Länder weisen den höchsten Umsatz an Paketen pro Kopf auf. Wenn man eine Korrelation von Paketumsatz und Bevölkerung in Tabelle 1 betrachtet, so wird lediglich ein sehr schwacher Zusammenhang sichtbar mit einem Bestimmtheitsmaß von bloß 16%. Die bevölkerungsreichen Länder Russland und die Türkei weisen bloß einen geringen Paketumsatz auf und verringern so das Bestimmtheitsmaß.

Land	Umsatz an Paketen pro einer Million Bevölkerung in Mio. Euro	Paket-Umsatz in Mrd. Euro ¹	Bevölkerung in Mio.	BIP in Mrd. US\$	Umsatz an Paketen pro einer Mrd. BIP \$
Norwegen	194,6	1,0	5	483	1,0
Dänemark	194,6	1,0	5	333	1,0
Schweden	180,2	1,6	9	538	1,6
Frankreich	141,9	9,1	64	2776	9,1
Niederlande	121,6	1,9	16	840	1,9
Schweiz	121,6	1,0	8	636	1,0
Deutschland	109,5	8,8	80	3577	8,8
England	82,4	5,2	63	2417	5,2
Österreich	81,1	0,6	8	419	0,6
Spanien	77,6	3,6	46	1493	3,6
Belgien	73,7	0,8	11	513	0,8
Italien	70,3	4,2	60	2198	4,2
Tschechien	64,9	0,6	10	215	0,6
Polen	21,3	0,8	38	513	0,8
Türkei	11,6	0,8	70	778	0,8
Russland	6,8	1,0	143	1850	1,0

Tabelle 1: Paketumsätze nach Ländern, Bevölkerung und BIP im Jahre 2011

Die folgende Korrelation der Abbildung 4 zeigt den Zusammenhang von Paketumsatz und BIP der Daten von Tabelle 1 für die Länder in Europa im Jahre 2011 auf und stellt demnach eine Querschnittsanalyse dar. Hier wird mit dem Bestimmtheitsmaß von 83% ein enger Zusammenhang sichtbar. Pro einer Milliarde \$ BIP zusätzlich kommt ein Paketumsatz von 3,0 Mio. Euro zustande, wie die Gradengleichung ausweist. Man kann daher die These aufstellen, dass die Paketmärkte den ökonomischen Entwicklungsstand eines Landes widerspiegeln. Dieser Zusammenhang war bereits vor dem Internetzeitalter sichtbar. Ein West-Ost-Vergleich zeigte beim Indikator Paket den Rückstand des Ostblocks auf. Während in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1980 pro Kopf 198 Briefe und 4,3 Pakete versandt wurden, betragen diese Werte für die UDSSR 35 Briefe und 0,9 Pakete.²

¹ Daten nach Tabelle 1.

² Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, 1983, S. 303, sowie das russische Statistische Jahrbuch (Narodnoe Chozjasstvo SSSR) für das Jahr 1990, S. 630.

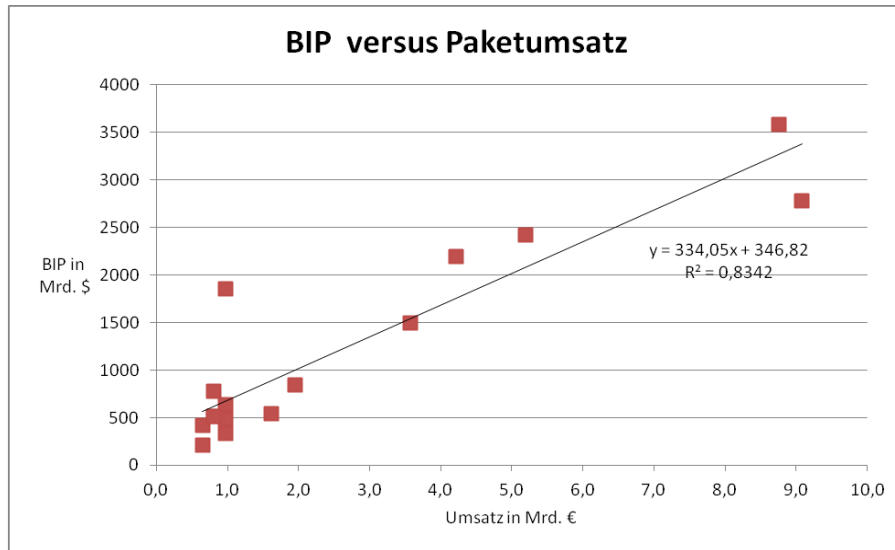


Abbildung 4: Korrelation von BIP und Paketumsatz über die Länder Europas im Jahre 2011.

Literatur:

BIEK (Herausgeber): KEP-Studie 2015 – Analyse des Marktes in Deutschland, Berlin 2015.

Vahrenkamp, Richard: Logistik – Management und Strategien, 7. Auflage, Oldenbourg Verlag, München 2011.

Liste der Arbeitspapiere zur Logistik

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp

- Nr. 17/2015: Die KEP-Märkte in Europa
- Nr. 17/2015: Strategie-Entwicklung für Fraport: Wachsen oder Schrumpfen?
- Nr. 16/2014: Sind Nachtflüge für Fracht an Berliner Flughäfen erforderlich?
- Nr. 15/2014: Internet-Ökonomie ohne Nachhaltigkeit
- Nr. 14/2014: Congestion at the railway city terminals
- Nr. 13/2014: The evolution of goods transport systems in the mass consumption society
- Nr. 12/2014: Negative Effects in Logistic Networks
- Nr. 11/2014: Automobile retail and distribution in Germany 1920 - 1930
- Nr. 10/2014: Consumer driven innovations in the retail trade
- Nr. 9/2014: 25 Years City Logistic: Why failed the urban consolidation centres?
- Nr. 8/2014: The Death of the Department Stores in Germany - Forgotten Marketing Lessons
- Nr.6/2014: Slow Logistic – Ein neues Paradigma?
- Nr.5/2014: Two Logistic Models: Logistics boosting productivity in Western Economies and failed in the Eastern Bloc
- Nr.4/2013: Das Aldi- oder ADAC-Auto – Ein neuer Ansatz in Produktion und Vertrieb
- Nr.3/2012: Faire Logistik bei Paketdiensten: Integrierte Lösungen für die KEP-Branche
- Nr.2/2012: Bata – ein vergessener Vorläufer von Lean Production in der Tschechoslowakei
- Nr.1A/2012: Lärminderung am Flughafen Frankfurt durch Verlagerung von Charterflügen – Eine Umsetzung des Ramsauer-Konzeptes
- Nr. 1/2012: Der Luftfrachtbedarf der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaft -Ergebnisse einer empirische Untersuchung