

Beitrag zu Verkehrsrundschau, betr. Perspektiven 2005

1. Was wird aus Ihrer Sicht das beherrschende Thema im Jahr 2005 sein?

Aus Sicht des B.W.V. wird es in diesem Jahr eine ganze Reihe spannender Fragen und Aufgabenstellungen für die Transport- und Logistikwirtschaft geben. Grundsätzlich erhofft sich die Verkehrswirtschaft in diesem Jahr endlich Impulse aus dem sich, wenn auch zögerlich, abzeichnenden Wirtschaftswachstum. Nach dem – gemessen an der Komplexität - relativ reibungslosen Start der Maut wird sich das Gesamtsystem „Kilometerabhängige Gebühr“ im Alltag der Unternehmen weiter etablieren und stabilisieren. Schon in der ersten Jahreshälfte 2005 wird sich abzeichnen wie sich die Maut auf die Unternehmensstrukturen in der Transportwirtschaft auswirkt und ob es tatsächlich zu einem deutlichen Marktbereinigungsprozess kommt. Daran gekoppelt ist auch, dass die Harmonisierungsversprechen der Bundesregierung für die Transport- und Logistikwirtschaft eingelöst werden und somit für eine dringende Verbesserung der Rahmenbedingungen der deutschen Unternehmen im Wettbewerb gesorgt wird. Neben der Wettbewerbskomponente Maut gibt es jedoch auch eine ganze Reihe weiterer Top-Themen, die eine dringende Auseinandersetzung für die betroffenen Unternehmen unabdingbar macht. Hierzu gehören insbesondere die verschärften Sozialvorschriften und die Einführung des digitalen Tachographen.

2. Wird 2005 ein Jahr des In- oder des Outsourcing des Fuhrparks von Werkverkehrsbetrieben?

Einen wirklichen Mega-Trend in Sachen In- oder Outsourcing von Eigenflotten wird es nicht geben. Bereits die vergangenen Jahre und die mithin vielen Einflussfaktoren haben bewiesen, dass es im Hinblick auf Outsourcing-Entscheidungen nie ein einheitliches Bild in der Verkehrswirtschaft gegeben hat, sondern diese strategische Entscheidungsfindung sehr unternehmensspezifisch und individuell getroffen wurde. Hieran wird auch der neue Wettbewerbsfaktor Maut nichts wesentliches ändern. So wie es für eine Anzahl von Werkverkehr betreibenden Unternehmen aus Industrie und Handel, aber auch aus Unternehmen der Kraftwagen-Spedition, eine unter betriebswirtschaftlichen Aspekten getroffene Strategie sein mag, den zu 100 % von der Maut betroffenen eigenen Fuhrpark zu reduzieren und sich vermehrt Transportkapazität am Markt zuzukaufen, so wird es auch Unternehmen geben, die ihre Kapazitäten eher aufstocken, um einer Laderaumverknappung durch die marktbereinigenden Effekte und Preissteigerungen durch die Maut zu entgehen und die erforderliche Flexibilität am Markt zu erhalten. Aus unserer Sicht macht es auch nicht viel Sinn, sich an Pro's und Kontra's von In- bzw. Outsourcingansätzen aufzuhalten und hier isolierte Betrachtungen anzustellen. Vielmehr wird es in 2005 verstärkt darauf ankommen, dass alle an der logistischen Kette Beteiligten sich der strategischen Partnerschaft mit dem Ziel der Optimierung logistischer Prozesse verschreiben. Insofern dürfte es auch ein wichtiges Jahr im Hinblick auf die zunehmende Kooperationsbereitschaft und Netzwerkbildung in Transport und Logistik werden.