

Frachtfrei ist nicht mehr möglich

Der Bundesverband der Baumaschinen-, Baugeräte- und Industriemaschinen-Firmen e.V. (bbi) hat seine Mitglieder aufgefordert, künftig mehr Leistungen aus den Bereichen Fracht und Logistik in Rechnung zu stellen. Karl-Heinz Kayser, Vorstandsmitglied und Leiter der Fachgruppe Baugeräte beim bbi sowie Geschäftsführer der Plaidter Kayser GmbH erklärte, aufgrund von gestiegenen Benzin und Diesel-Kosten, Einführung der LKW-Maut sowie höheren Anforderungen der Kunden sei die Integration der Logistik-Kosten in die Produktpreise kaum noch möglich. Die Verrechnung an die Kunden, so Kayser, sei aber auch berechtigt, da von den Unternehmen immer bessere und individuellere Leistungen angeboten werden.

Kayser appellierte mit seinem Aufruf gleichermaßen an die Händler aber auch an Abnehmer. Diese müssten erkennen, dass die aktuellen Preiskalkulationen der Händler sehr eng seien und jetzt schon kaum noch Gewinn zuließen. Hintergründe dafür seien wiederum der über Jahre vorherrschende Preisdruck, aber auch das Gegeneinander-Ausspielen der Einkäufer, die immer mehr Add-on-Leistungen forderten, ohne dafür den gerechtfertigten Preis zu bezahlen. Kayser: „Gerade, weil viele Händler nur noch ihre Fixkosten erwirtschaften, sind die deutlich gestiegenen Kosten im Bereich Logistik kaum noch zu verkraften. Die Maut haben die Händler vielleicht noch einkalkuliert, die massiven Kostenanstiege jedoch kaum, da selten ein Fachmann das exorbitante Wachstum der Kraftstoffpreise voraussehen hätte können.“ Für Kayser, dessen Familienbetrieb seit fast 40 Jahren mit Baugeräten und Baumaschinen handelt, lautet die Konsequenz somit: „Die über Jahre übliche und gängige Praxis der frachtfreien Lieferung ist eigentlich nicht mehr möglich.“

Bessere Logistik-Konzepte

Ein Argument für die Anrechnung der Fracht- und Logistikkosten sieht Kayser aber auch in den besseren Leistungen der Händler selbst. Sie hätten gelernt, durch innovative Konzepte auf die Wünsche der Kunden einzugehen und so direkt zur Unternehmensoptimierung und Kostenreduktion beizutragen. Zustellzeiten nach den exakten Wünschen der Kunden seien hierfür genauso Beispiel wie die Nachverfolgung von Sendungen mittels eines Tracking-and-Tracing-Systems oder 24-Stunden-Express-Zustellungen, über die bei den Kunden kostenintensive Lagerflächen abgebaut werden könnten. Vielerorts seien außerdem innovative Konzepte vorhanden, die verschiedene Medien miteinander verknüpfen. So wäre es heute möglich, von der Unternehmenszentrale aus online für eine Baustelle zu bestellen und dabei auch gleich die Wareneinfuhr zu regeln. Gestützt in seiner Argumentation, Frachtkosten stärker zu berechnen, sieht sich der 44-jährige aber auch von der gängigen

Praxis anderer Wirtschaftsbereiche. So wäre es zum Beispiel im Baustoffhandel heute üblich, jeden Hub mit dem LKW-Kran einzeln in Rechnung zu stellen und nur bei großen Mengen die Logistik-Leistung als kostenlosen Service zu betrachten. Ähnliches sei im Lebensmittelhandel üblich, wo LKW-Maut und Kraftstoffpreise wie selbstverständlich verrechnet würden.

Pauschalen als Ziel

Wie können aber die Wünsche von Kunden nach guten Einkaufspreisen und die Bedürfnisse der Händler nach Ausgleich der Logistik-Kosten unter einen Hut gebracht werden? Für Kayser ist dies durch Einführung von Fracht- und Logistikpauschalen möglich. Abhängig vom Volumen der Bestellung, gewünschter Zustellzeit oder eingesetzten Transportmitteln könnten diese dem eigentlichen Bestellwert zugeschlagen werden. Kayser: „Wird mehr bestellt oder angefordert, sinkt zum Beispiel der Logistik-Preis, da sich eine Zufuhr viel stärker für den Händler rechnet.“ Alternativ wäre pro Produkt auch eine gestaffelte Preisangabe nach „Abholung vor Ort“ oder „Zufuhr zum Kunden“ denkbar. Möglich, da ist sich Kayser sicher, wird diese Form der Verrechnung jedoch nur, wenn die komplette Branche mitzieht und Unternehmen nicht aus Gründen der Kundengewinnung Logistik-Kosten vernachlässigt. „Wir müssen hier an einem Strang ziehen“.

Als weitere Voraussetzung sieht Kayser aber auch, dass die Händler die einzelnen Transportkosten überhaupt kennen. „Viele Unternehmen haben aufgrund fehlender Kennzahlen oder zu gering ausgestatteter IT jedoch gar nicht die Möglichkeit, die Zufuhr zu berechnen und so eine saubere Kalkulation durchzuführen. Die gesamte Berechnung ist somit eine Pi-Mal-Daumen-Kalkulation.“

Ansprechpartner für die Presse:

Press&More

Jürgen Rönsch

Tel: 02536/344911

Fax: 02536/344919

roensch@pressandmore.de,

www.pressandmore.de