

ZESTIEN DUITSE ONDERNEMINGEN WERKEN SAMEN IN 'ELVIS'

'De markt vraagt capaciteit'

De Europese transportwereld maakt kennis met het nieuwe samenwerkingsverband 'Elvis'. Het pakkende letterwoord staat voor *Europäischer Ladungs-Verbund Internationaler Spediteure*. Zestien Duitse ondernemers in expeditie en vrachtvervoer richtten de vennootschap op. De hoofdzetel ligt in Alzenau bij Frankfurt.

De aangesloten bedrijven zijn meteen ook aandeelhouders van het samenwerkingsverband. Een bestuursraad en een raad van toezichthouders leiden de samenwerking in goede banen. Aandeelhoudersvergaderingen staan regelmatig op de agenda. De structuur met aandeelhouders moet ook de band tussen de deelnemende bedrijven versterken. 'We richten ons in eerste instantie op het Duitse netwerk. Daarna op de verdere uitbouw in Europa', stelt bestuursvoorzitter Jochen Eschborn.

Niet vergalopperen

Een totaal netwerk van '30 tot 40 bedrijven' dekt volgens het stappenplan van Eschborn de Duitse markt af. Bij de bestorming van de Europese markt ligt de focus vooral op West-Europa. Toch leidt het vooraf duidelijk beschreven stappenplan misschien naar een parallelle en gelijktijdige ontwikkeling van de Duitse en Europese activiteiten. 'We willen ons niet vergalopperen', zegt hij. 'Maar misschien dwingt de situatie ons bepaalde stappen gelijktijdig te zetten. Zo hebben de berichten over de oprichting van Elvis meteen de interesse van de sector gewekt. Nu al tonen 50 Duitse ondernemingen en 10 uit de rest van Europa interesse in samenwerking. Zelfs in Portugal snappen ze de voordelen van Elvis', aldus de bestuursvoorzitter. 'Ook verladers steken hun zin in samenwerking met ons niet onder stoelen of banken.'

Nieuwe partners moeten passen

'Veel ondernemingen die zich kandidaat stellen komen uit de voormalige DDR. Dat vind ik heel positief', vertelt Eschborn. 'Natuurlijk is het lang niet zo dat alle kandidaten uiteindelijk in aanmerking komen. Door de massale interesse heeft de aandeelhoudersvergadering kort voor Kerst nog een laatste keer de criteria

voor deelneming tegen het licht gehouden. Bedrijven moeten qua grootte bij elkaar passen. Daarom hebben we de benedengrens op 100 vrachtauto's per bedrijf vastgelegd.' De zestien huidige participanten zijn samen goed voor 2.000 vrachtauto's. Door de geplande uitbreiding eind 2007 moet de vloot naar 4.000 tot 5.000 eenheden doorgroeien. 'Hierdoor zijn we voor Duitse en buitenlandse verladers een uiterst interessante partner', vindt Eschborn. Elvis hoort tot de dienstverleners voor wie het klassieke vrachtvervoer de voorbije jaren een aderlating was. Transport van A naar B gold als onaantrekkelijk. Ook de hogere prijsdruk en de verscherpte concurrentie speelden dat type transport parten. Grote middenstanders noemden zich opeens meer een logistiek bedrijf dan een vervoerder. Ze namen afscheid van hun eigen wagenpark of dunden het sterk uit. Die trend is sinds een jaar gebroken.

Schaarse capaciteit

De conjunctuur in Duitsland en de rest van Europa toont een opwaartse lijn. De industrie is een Europese en niet langer een louter nationale aangelegenheid. Vooral de vraag naar complete wagenladingen neemt sterk toe. De kreet 'capaciteitsgebrek' is sinds kort niet van de lucht. De vrachtprijzen groeien sterk. Een trend die zich ook dit jaar doorzet. 'Een partner in onze samenwerking kreeg van een enkele opdrachtgever de vraag 100 vrachtauto's exclusief en voor een langere periode voor hem in te zetten', vertelt Eschborn. 'Dit soort opdrachten vangen we nu via Elvis op.' Dat zien de deelnemers ook.



Jochen Eschborn: 'Elvis is voor buitenlandse verladers een uiterst interessante partner.'

Tracking en tracing wint bij deze samenwerking aan belang. Mede door de verscherpte Europese rij- en rusttijden en de invoering van de digitale tachograaf. Directeur Frank Steden van Steden Logistiek stelt dat 'alleen een nauwgezette planning conflicten met de overheid vermijdt'. Binnen Elvis hanteren de bedrijven dan ook meerdere werkwijzen: lading van elkaar overnemen, retourlading bundelen, gemeenschappelijke bediening van grote klanten. 'Vrachtauto's constant in beweging houden, is de grote uitdaging', vindt directeur Rüdiger Stirnberg van Müller - die Lila Logistiek. 'We hebben vernieuwende concepten voor de inzet van vrachtauto's nodig. Een voertuig elf uur stil laten staan om de voorgeschreven rust voor de chauffeur in te lassen, is geen optie.'