

Es sollen nicht mehr Waren durch Luxem

Pierre Gramegna, Präsident des Cluster for Logistics, zu Freihandelszone

VON ROLAND HOUTSCH

„Eine Freihandelszone ist ein Element einer Logistikstrategie. Dann muss man sehen, wie die Regierung sie organisieren will ... ob am Flughafen, in Mertert, in Bettemburg“. Pierre Gramegna, Vorsitzender des Clusters for Logistics wartet gespannt auf die Grundsatzrede von Jeannot Krecké heute Nachmittag im Rahmen des Luxemburger Forums für Logistik in der LuxExpo.

Sein Cluster freilich ist breiter angelegt: „Es soll ermöglichen, dass alle Partner miteinander ins Gespräch kommen und mögliche Synergien im Logistikbereich ausmachen. Es geht um das Erreichen einer kritischen Masse. So macht es keinen Sinn, wenn etwa Funkidentifikationstechnologie (RFID) nur von einem Unternehmen eingesetzt wird. Auch die Electronic Airway Bill macht nur Sinn, wenn die Partner von Cargolux mitspielen.“ Für Gramegna ist die Logistik ein Wirt-



Nicht Warentransit sondern Mehrwert soll Logistik Luxemburg bieten, meint Pierre Gramegna.

(FOTO: GERRY HUBERTY)

schaftsstandbein der Zukunft: „Bereits heute arbeiten rund 10 000 Menschen in rund 20 Unternehmen in diesem Sektor. Aber: Das Cluster muss Wege finden, einen realen Mehrwert zu schaffen.“ Denn der Sektor ist abhängig von seinen Arbeitskräften. „Logistik schafft viele Arbeitskräfte. An uns, dafür zu sor-

gen, dass diese nicht nur unqualifiziert sind, auch wenn die manuelle Arbeit einen großen Teil ausmacht. Aber Logistik kann sowohl wenig qualifizierten Menschen eine Beschäftigung bringen als auch hochspezialisierten Akademikern.“

Dafür muss die Logistikstrategie stimmen: „Der Warentransit über

burg geschleust werden

und Logistik als Wirtschaftsstandbein

Luxemburg ist heute schon Realität, sei es auf der Straße, der Schiene oder in den Lüften. Unsere Logistikpläne sollten nicht auf mehr Warenströmen beruhen, sondern auf dem Mehrwert, den ein kompetentes Handling mit sich bringt. Daraus ergibt sich ein Mix an hoch und weniger qualifizierten Arbeitskräften. Will man einen Logistik-Schwerpunkt, darf man nicht auf die weniger gut bezahlten Jobs setzen, aber sie sind ein positiver Nebeneffekt, der zudem die Arbeitsmarktsituation in Luxemburg entschärfen könnte.“

Logistik ist mehr

Der nostalgische Blick auf das Transportwesen wird moderner Logistik nicht mehr gerecht. Gerade in Konkurrenz zur Großregion, die auch Logistik anbieten will, sind Dienstleistungen auf allen Ebenen gefragt. „Unsere Trümpfe, wie etwa die geografische Lage und gute Transportinfrastrukturen, hat

die Großregion auch. Aber der Luxemburger Logistiksektor ist, wie gesagt, bereits gut entwickelt. Eine Ausweitung hätte vielleicht keinen gravierenden Einfluss auf die Verkehrslage. Denn Logistik schafft Arbeitsplätze auch in Bereichen, die nicht direkt vom Warentransport leben, etwa bei rechtlichen Fragen oder bei der IT-Infrastruktur, wo ein großes Potenzial für die Schaffung von Mehrwert liegt.“

Auch wenn große Hoffnungen auf der Logistik liegen: Der Sektor ist nicht krisenfest und hat jüngst mit am stärksten gelitten. „Der Sektor ist von einer dynamischen Wirtschaft abhängig, wie sie in Luxemburg normalerweise existiert. Aber der Warenaktor entwickelt sich nicht parallel zum Bankensektor, so dass eine Krise selten beide zusammen erwischt. Und das weltweite Interesse an Logistik zeigt auch, dass unsere Regierung mit der Wahl ihres neuesten Zugpferds so falsch nicht liegen kann.“