

Hermann Witte*

WETTBEWERB UND KOOPERATION IM STRASSENVERKEHR

Einleitung

Wettbewerb ist das Grundelement einer Marktwirtschaft. Ziel des Wettbewerbs ist das Auffinden des optimalen, bestmöglichen Wirtschaftsergebnisses. Allerdings ist die Auffindung des bestmöglichen Wirtschaftsergebnisses in der Praxis nicht so einfach. Der Grund dafür ist die Tatsache, dass das theoretisch optimale Modell „die vollkommene Konkurrenz (vollkommener Wettbewerb)“¹ sehr rigide ist, weil es unter praxisfernen Bedingungen abgeleitet wurde. Das Modell ist folglich nicht umsetzbar. In der Praxis wird daher mit den Modellen der unvollkommenen Konkurrenz (unvollkommenen Wettbewerb) gearbeitet. Diese Modelle sind bisher aber nicht geschlossen und führen nicht zum bestmöglichen Wirtschaftsergebnis wie die Wirtschaftssituation in der Praxis verdeutlicht. Es wird immer noch nach dem Modell gesucht, das das Ziel unter praxisrelevanten Bedingungen verwirklicht. Eine erfolgversprechende Alternative könnte das Modell der nachhaltigen Marktwirtschaft² sein. Das Modell erfüllt die von den Vereinten Nationen gesetzten Bedingungen für die Verwirklichung eines weltweiten nachhaltigen Entwicklungsprozesses.

* Dr. Hermann Witte, Professor für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Hochschule Osnabrück, Campus Lingen, Institut für Management und Technik

¹ Vgl. zu den Bedingungen F. Knight, *Risk, Uncertainty and Profit*, New York 1921, S. 51–93.

² Vgl. H. Witte, *Die nachhaltige Marktwirtschaft. Wohlstand ohne self-made Krisen?*, Berlin 2013.

Damit gibt es drei ökonomische Welten bzw. Umfeldler für die ökonomische Analyse: 1) die Marktwirtschaft mit vollkommener Konkurrenz; 2) die Marktwirtschaft mit unvollkommener Konkurrenz und 3) die nachhaltige Marktwirtschaft.

Die Wettbewerbsdiskussion gibt für die Analyse drei Untersuchungsgegenstände vor. Dies ist zunächst der Preiswettbewerb, der in der Literatur dominiert. Die Dominanz ist so stark, dass in der Regel nur von Wettbewerb gesprochen wird, obwohl der Preiswettbewerb gemeint ist. Der Aktionsparameter ist ausschließlich der Preis. Ein Schattendasein führt der Qualitätswettbewerb. Er zeichnet sich durch eine Vielzahl von Wettbewerbsparametern aus, da sich die Qualität³ u.a. aus den Eigenschaften und den möglichen Ausprägungen der Eigenschaften eines Gutes ergibt. Der dritte Untersuchungsgegenstand ist die Kooperation, die als Einschränkung des Wettbewerbs gilt und gemäß Wettbewerbsrecht nur in Ausnahmefällen zugelassen ist.

Im Rahmen dieses Beitrags sind die Untersuchungsgegenstände bzw. Instrumente Preiswettbewerb, Qualitätswettbewerb und Kooperation in den drei Umfeldern Marktwirtschaft mit vollkommener Konkurrenz, Marktwirtschaft mit unvollkommener Konkurrenz und nachhaltige Marktwirtschaft, hinsichtlich ihrer Fähigkeit das bestmögliche Wirtschaftsergebnis herzustellen, zu untersuchen (vgl. Abb. 1). Da das bestmögliche Wirtschaftsergebnis im Gleichgewicht hergestellt wird, ist neben den drei Instrumenten als viertes der Zielerreichungsgrad hinsichtlich der Verwirklichung von Gleichgewichten zu prüfen.

Abb. 1

Matrix der Untersuchungsbereiche

Analyse Umfeld/ Analyse Gegenstand	Preiswettbewerb	Qualitätswettbewerb	Kooperation	Gleichgewicht
Marktwirtschaft mit vollkommener Konkurrenz				
Marktwirtschaft mit unvollkomme- ner Konkurrenz				
Nachhaltige Marktwirtschaft				

Quelle: eigene Darstellung.

³ Vgl. H. Bronk, H. Witte, *An Integrated Price and Quality Approach for Modelling Passenger Transport Demand*, „Folia Oeconomica Stetinensia“ 2003, Nr. 2 (10), S. 319–335

Als Untersuchungsbereich wird der Straßenverkehr bzw. der Straßenverkehrsmarkt ausgewählt. In diesem Bereich ist die wissenschaftliche Diskussion um das Beziehungsverhältnis von Wettbewerb und Kooperation seit langer Zeit virulent.

1. Analyse der Wettbewerbsmodelle für die traditionelle Marktwirtschaft

Wettbewerb ist zwar das Kernelement einer Marktwirtschaft, dennoch gibt es keine einheitliche Meinung zum Wettbewerb und auch mehr als ein Wettbewerbsmodell. Die Meinungen hinsichtlich der Einschätzung des Wettbewerbs gehen sehr weit auseinander. Eine extreme Ansicht ist die Unmöglichkeitsthese von Robinson.⁴ Es wird schlicht die Unmöglichkeit von Wettbewerb propagiert. Schumpeter beschreibt den Wettbewerb als Prozess der schöpferischen Zerstörung. Der Wettbewerb zerstört einerseits Unternehmen und sorgt aber andererseits dafür, dass neue Unternehmen entstehen.⁵ Hayek wiederum bezeichnet den Wettbewerb als Entdeckungsverfahren.⁶

Mit diesen drei Meinungen ist der Wettbewerb nur global beschrieben. Auf alle Meinungen und Modelle kann im Rahmen eines kurzen Beitrags nicht ausführlich Bezug genommen werden.

Im Folgenden sollen nur die wichtigsten Wettbewerbsmodelle kurz beschrieben und auf ihre Anwendbarkeit im Straßenverkehr geprüft werden. Es wird auf die vollkommene Konkurrenz (den vollkommenen Wettbewerb) und die unvollkommene Konkurrenz (unvollkommener Wettbewerb) eingegangen. Diese beiden Modelle sind als Modelle für die traditionelle Marktwirtschaft anzusehen. Zudem ist zu analysieren, wie sich der Wettbewerb in der nachhaltigen Marktwirtschaft, einer modernen Form der Marktwirtschaft, gestaltet.

1.1. Analyse des Modells des vollkommenen Wettbewerbs

Das Modell des vollkommenen Wettbewerbs (der vollkommenen bzw. vollständigen Konkurrenz) wird als das Idealmodell des Wettbewerbs angesehen.

⁴ Vgl. J. Robinson, *The Impossibility of Competition*, in: *Monopoly and Competition and their Regulation*, Hrsg. E.H. Chamberlin, London 1954, S. 245–254

⁵ Vgl. J.A. Schumpeter, *Der Prozess der schöpferischen Zerstörung*, in: ders., *Kapitalismus, Sozialismus und Demokratie*, 2. Aufl., Bern 1950, S. 134–142.

⁶ Vgl. F.A. v. Hayek, *Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren*, Kiel 1968.

Das Modell kann keinem Autor zugeschrieben werden. Es hat sich über Jahrhunderte entwickelt. Stigler⁷ beginnt seinen historischen Rückblick bei Adam Smith⁸, während McNulty⁹ bis Becher¹⁰ zurückgeht. Nach McNulty ist Becher der erste Ökonom, der sich mit dem Wettbewerb befasst hat. Am Ende eines langen Entwicklungsprozesses der Wettbewerbstheorie steht nach Stigler¹¹ Knight,¹² der die erste umfassende Formulierung des vollkommenen Wettbewerbs lieferte.

Nach Knight ist vollkommener Wettbewerb ein stationärer Gleichgewichtszustand, in dem sowohl die Einzel- als auch die Gesamtinteressen der Bürger einer Volkswirtschaft gesichert sind. Der Gleichgewichtszustand ist gegeben, wenn zwei Gruppen von Bedingungen erfüllt sind. Dies sind erstens die Bedingungen hinsichtlich des stationären Zustands der Volkswirtschaft und zweitens die Bedingungen hinsichtlich des vollkommenen Wettbewerbs. In der modernen Formulierung von Schmidt¹³ lauten diese Bedingungen wie folgt:

- (1) Bedingungen für den stationären Zustand einer Volkswirtschaft:
 - (1.1) Es muss eine Technik mit Produktions- und Kostenfunktion geben,
 - (1.2) es muss eine Bevölkerung sowie Produktionsfaktoren geben und
 - (1.3) es muss eine Güterpalette sowie eine Bedürfnisstruktur geben.

Die Bedingungen hinsichtlich des vollkommenen Wettbewerbs unterteilen sich in drei Subgruppen: (1) die Bedingungen hinsichtlich der Marktstruktur, (2) Bedingungen hinsichtlich des Marktverhaltens und (2) Bedingungen hinsichtlich des Marktergebnisses.

- (1) Die Marktstrukturbedingungen lauten:
 - (1.1) Die Marktteilnehmer verhalten sich rational; sie maximieren Gewinne und Nutzen.
 - (1.2) Die Marktteilnehmer haben keine sachlichen, persönlichen, räumlichen und zeitlichen Präferenzen. Es liegen somit homogene Güter, d.h. Güter gleicher Qualität, vor.

⁷ Vgl. G.J. Stigler, *Perfect Competition, Historically Contemplated*, „Journal of Political Economy“ 1967, Vol. 65, S. 1–17.

⁸ Vgl. A. Smith, *Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker*, 1. Bd. (aus dem Englischen übersetzt von M. Streissler, hrsg. v. E.W. Streissler), Düsseldorf 1999, S. 133, 192, passim.

⁹ Vgl. P.J. McNulty, *A Note on the History of Perfect Competition*, „Journal of Political Economy“ 1967, Vol. 75, S. 395–399, hier S. 395.

¹⁰ Vgl. J.J. Becher, *Politischer Discurs*, 2. Aufl., Franckfurt 1673, S. 205–208, passim

¹¹ Vgl. G.J. Stigler, *Perfect Competition...*, S. 11.

¹² Vgl. F. Knight, *Risk, Uncertainty and Profit*, S. 51–93.

¹³ Vgl. I. Schmidt, *Wettbewerbspolitik und Kartellrecht*, 7. Aufl., Stuttgart 2001, S. 5–6.

- (1.3) Es treten keine Marktfriktionen auf, weil es völlige Markttransparenz gibt, die Marktteilnehmer völlige Voraussicht haben, die Produktionsfaktoren und Güter voll beweglich und voll teilbar sind.
- (1.4) Es gibt weder rechtliche noch faktische Marktzutrittsbeschränkungen für die Marktteilnehmer.
- (1.5) Es gibt eine unendlich hohe Anpassungsgeschwindigkeit an Marktveränderungen.
- (1.6) Es gibt freie Preisbildung, die weder vom Staat noch von einzelnen Marktteilnehmern (Kartellen) eingeschränkt wird.
- (1.7) Es gibt keine externen Effekte bzw. sie werden internalisiert.
- (1.8) Es gibt unendlich viele Marktteilnehmer (Anbieter, Nachfrager); es liegt somit ein atomistischer Markt vor.

(2) Die einzige Marktverhaltensbedingung lautet:

Jeder Marktteilnehmer hat einen geringen Marktanteil und kann folglich den Marktpreis nicht beeinflussen; die Marktteilnehmer müssen daher den Marktpreis akzeptieren und können sich nur als Mengenanpasser verhalten.

(3) Die Marktergebnisbedingungen lauten:

- (3.1) Die Haushalte realisieren ihr Nutzenmaximum; die Verteilung der Güter ist daher pareto-optimal.
- (3.2) Die Unternehmen produzieren zu minimalen Kosten; die Faktorallokation ist daher pareto-optimal.
- (3.3) Die Angebotssteuerung auf der Basis der Käuferpräferenzen sichert ein Marktgleichgewicht.

Da das Marktergebnis pareto-optimal ist, gilt für Ökonomen das Modell des vollkommenen Wettbewerbs als Idealmodell. Es wird daher – trotz heftiger Kritik – häufig als Leitbild für die Wettbewerbspolitik benutzt. Die Kritik am Idealmodell führte zum Modell des unvollkommenen Wettbewerbs.

Den Ausgangspunkt für das neue Modell bildet ein Aufsatz von Sraffa¹⁴ (1926), in dem gezeigt wird, dass der vollkommene Wettbewerb nicht mit steigenden Skalenerträgen vereinbar ist, nicht zur Wohlfahrtsmaximierung (Dilemmathese) führt und eine Monopolisierung bewirkt.¹⁵

Das Modell der vollkommenen Konkurrenz ist für den Straßenverkehr nicht angemessen. Die Marktstruktur kann nicht als stationär bezeichnet werden. Die

¹⁴ Vgl. P. Sraffa, *The Laws of Returns under Competitive Conditions*, „Economic Journal“ 1926, Vol. 36, S. 535–550.

¹⁵ Vgl. P. Sraffa, *The Laws...*, S. 545 ff.

Mehrzahl der Marktstrukturbedingungen wie auch einige Marktergebnisbedingungen sind nicht erfüllt. Gemäß dem Modell der vollkommenen Konkurrenz gäbe es im Straßenverkehr Preiswettbewerb aber keinen Qualitätswettbewerb. Kooperation wäre nicht möglich. Ein Marktgleichgewicht wäre zwar theoretisch aber nicht in der Praxis herzustellen.

1.2. Analyse des Modells unvollkommenen Wettbewerbs

Das Modell des unvollkommenen Wettbewerbs geht auf grundlegende Arbeiten von Chamberlin¹⁶ (1933) und Robinson¹⁷ (1933) zurück. Man spricht von unvollkommenem Wettbewerb, wenn eine der dargestellten Bedingungen für das Vorliegen von vollkommenem Wettbewerb nicht gegeben ist.

Eine konkretere Formulierung des unvollkommenen Wettbewerbs erfolgte erst bei Clark¹⁸ mit der Entwicklung des Modells des funktionsfähigen (effektiven oder wirksamen) Wettbewerbs.

Für den Straßenverkehr kann aufgrund der oben genannten Abweichungen von den Bedingungen der vollkommenen Konkurrenz unvollkommener Wettbewerb als realistisch unterstellt werden.

1.3. Analyse der Formen des unvollkommenen Wettbewerbs

Die dargestellten Bedingungen für das Vorliegen von vollkommenem Wettbewerb können in vieler Hinsicht und unterschiedlichem Ausmaß verletzt sein. Damit gibt es sehr viele Formen des unvollkommenen Wettbewerbs. Auf alle diese Formen kann in diesem Rahmen nicht eingegangen werden. Es wird daher nur auf das Modell des funktionsfähigen Wettbewerbs (workable competition) von J.M. Clark (1940) Bezug genommen. Das Modell von Clark wurde von vielen Autoren aufgegriffen und in unterschiedlichen Interpretationen dargestellt. Die Konsequenz ist, dass es für den Begriff funktionsfähig mehrere alternative Begriffe gibt. Geläufig sind u.a. die Begriffe effektiver, wirksamer und arbeitsfähiger Wettbewerb.

¹⁶ Vgl. E.H. Chamberlin, *The Theory of Monopolistic Competition*, 8th Ed., 3rd Printing, Cambridge (Mass.) 1969 (1st Ed. 1933).

¹⁷ Vgl. J. Robinson, *The Economics of Imperfect Competition*, 2nd Ed. (Reprint), London, Basingstoke 1976 (1st Ed., London 1933).

¹⁸ Vgl. J.M. Clark, *Towards a Concept of Workable Competition*, „American Economic Review“ 1940, Vol. 30, S. 241–256.

In diesem Rahmen wird auf zwei Gruppen von funktionsfähigem Wettbewerb eingegangen, den regulierten und den freiheitlichen funktionsfähigen Wettbewerb. Zudem ist ein spezielles Wettbewerbsmodell für den Verkehrsbereich zu behandeln. Es wird als kontrollierter Wettbewerb¹⁹ bezeichnet.

1.3.1. Analyse des regulierten funktionsfähigen Wettbewerbs

Ein in Deutschland bekanntes Konzept des regulierten funktionsfähigen Wettbewerbs wurde von Kantzenbach²⁰ vertreten. Nach Kantzenbach ist der Wettbewerb funktionsfähig, wenn folgende fünf Funktionen gewährleistet sind:²¹

- (1) Einkommensverteilung nach der Marktleistung,
- (2) Angebotszusammensetzung und –verteilung nach den Präferenzen der Nachfrager,
- (3) optimale Faktorallokation,
- (4) Anpassungsflexibilität der Produktion und der Produktionskapazitäten an die außenwirtschaftliche Situation sowie
- (5) Realisierung von technischem Fortschritt bei Produkten und Produktionsverfahren.

Die fünf Funktionen des Wettbewerbs sind durch staatlich regulierte Wettbewerbspolitik durchzusetzen.

Der Einstellung zum Wettbewerb von Kantzenbach entspricht in den USA die Lehrmeinung der Harvard School. Hauptvertreter dieser Schule sind u.a. Clark,²² Bain²³ und Scherer.²⁴ Bis zur Einrichtung des „Gemeinsamen Marktes“ (1993) in der Europäischen Union kann für die Mitgliedstaaten von reguliertem funktionsfähigem Wettbewerb im Straßenverkehr ausgegangen werden. Es bestanden mindestens Preis- und Mengenregulierungen. Mit der im Rahmen der Einrichtung des „Gemeinsamen Marktes“ durchgesetzten Liberalisierung wurden diese Regulierungen abgeschafft. Die „neue“ Wettbewerbspolitik der Europäischen Union im (Straßen-)Verkehr kann als freiheitlich funktionsfähig bezeichnet werden.

¹⁹ Vgl. Europäische Kommission, *Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*, Luxemburg 2001, S. 26.

²⁰ Vgl. E. Kantzenbach, *Die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs*, 2. Aufl., Göttingen 1967.

²¹ Ebenda, S. 16–19.

²² Vgl. J.M. Clark, *Towards a Concept of Workable Competition...*, S. 241–256.

²³ Vgl. J. S. Bain, *Industrial Organization*, 2nd Ed., New York 1968.

²⁴ Vgl. F.M. Scherer, *Competition Policies for an Integrated world Economy*, Washington (D.C.) 1994.

1.3.2. Analyse des freiheitlichen funktionsfähigen Wettbewerbs

Ein Konzept des freiheitlichen funktionsfähigen Wettbewerbs wurde in Deutschland vor allem von Hoppmann²⁵ vertreten. Er wird als Gegenspieler von Kantzenbach eingestuft. Es kam seinerzeit zur Hoppmann-Kantzenbach-Kontroverse. Hoppmann formulierte für das Vorliegen von freiheitlichem funktionsfähigem Wettbewerb die folgenden Ziele bzw. Funktionen:²⁶

- (1) Wettbewerbsfreiheit und
- (2) ökonomische Vorteilhaftigkeit.

Beide Ziele bzw. Funktionen werden durch eine liberale Wettbewerbspolitik des Staates gesichert. Hoppmann entspricht mit seiner wettbewerbstheoretischen und wettbewerbpolitischen Auffassung der der Austrian School. Zu den bekanntesten Vertretern der Austrian School zählen u.a. v. Hayek²⁷ und Kirzner.²⁸ Die freiheitliche Wettbewerbsauffassung wird in den USA von der Chicago School vertreten. Dieser Schule gehören u.a. Demsetz²⁹ und Posner³⁰ an.

Nach der Durchsetzung der Liberalisierung im Rahmen der Einrichtung des „Gemeinsamen Marktes“ kann für den Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union vom Vorliegen von freiheitlichem funktionsfähigem Wettbewerb ausgegangen werden.

1.4. Analyse des Modells kontrollierter Wettbewerb

Nachdem im Verkehrssektor der Europäischen Union bzw. den vorhergehenden Gemeinschaften von 1957 bis 1993 ein regulierter funktionsfähiger Wettbewerb mit Preis- und Mengenregulierungen sowie Kabotagevorbehalt zum Tragen kam, beherrscht seit 2001 das Modell des kontrollierten Wettbewerbs³¹ die wettbewerbpolitische Diskussion. Zwischenzeitlich wurde in der Europäischen Union seit Einführung des gemeinsamen Verkehrsmarkts im Jahre 1993

²⁵ Vgl. E. Hoppmann, *Wettbewerb als Norm der Wettbewerbspolitik*, „Ordo“, 18. Bd. (1967), S. 77–94.

²⁶ Ebenda, S. 79–82.

²⁷ Vgl. F.v. Hayek, *Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren*, Kiel 1968.

²⁸ Vgl. I.M. Kirzner, *Wettbewerb und Unternehmertum*, Tübingen 1978.

²⁹ Vgl. H. Demsetz, *Efficiency, Competition, and Policy*, Oxford u.a. 1989.

³⁰ Vgl. R.A. Posner, *Economic Analysis of Law*, 2nd Ed., 3rd Printing, Boston, Toronto 1977.

³¹ Vgl. Europäische Kommission, *Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010*, S. 26.

ein freiheitlicher funktionsfähiger Wettbewerb propagiert. Die Preis- und Mengenregulierungen sowie der Kabotagevorbehalt wurden abgeschafft.

Mit dem kontrollierten Wettbewerb kehrt die Europäische Union die 1993 verwirklichte Liberalisierung zum Teil wieder um und wendet sich dem regulierten funktionsfähigen Wettbewerb zu. Diese Kehrtwende kann mit der nicht erfolgten Harmonisierung begründet werden. Die Liberalisierung bei der Einführung des gemeinsamen Verkehrsmarktes hätte einen Harmonisierungsdruck auslösen können. Das ist anscheinend nicht geschehen. Die für die Funktionsfähigkeit einer liberalen Wettbewerbspolitik notwendigen Harmonisierungen im fiskalischen (steuerlichen) und sozialen Bereich erfolgten nicht. Es bestehen weiterhin Wettbewerbsverzerrungen. Um diese Wettbewerbsverzerrungen nicht zu massiv werden zulassen, kann man sich eine Kontrolle des Wettbewerbs vorstellen.

Leider bleibt die Idee des kontrollierten Wettbewerbs zu offen, um analysiert zu werden. Die wettbewerbspolitische Kehrtwende in der Verkehrspolitik der Europäischen Union allerdings wirft einige Fragen auf. Unter anderem ist zu hinterfragen, ob Wettbewerb überhaupt notwendig ist. Eine zweite Frage ist, gibt es ein praxisrelevantes Optimalmodell für den Wettbewerb, das im Straßenverkehr angewandt werden kann?

1.5. Die Bedeutung eines praxisrelevanten Wettbewerbsmodells für den Straßenverkehr

Die fehlende Praxisrelevanz des Modells des vollkommenen Wettbewerbs und die Offenheit des Modells des unvollkommenen Wettbewerbs sowie die wettbewerbspolitische Kehrtwende in der Wettbewerbspolitik der Europäischen Union führen in der (straßenverkehrswirtschaftlichen) Praxis zu Verwirrungen. Es entstehen die oben genannten Fragen, ist Wettbewerb überhaupt notwendig und gibt es ein praxisrelevantes Modell für den Straßenverkehr?

Mit keinem praxisrelevanten Wettbewerbsmodell konnte bisher ein Wohlfahrtsoptimum gesichert werden. Folglich ist zu prüfen, ob alternative Instrumente zur Wohlfahrtsoptimierung bekannt sind. Wenn es ein solches Instrument gibt, könnte eventuell auf das Instrument Wettbewerb verzichtet werden.

Als alternatives Instrument zur Wohlfahrtsoptimierung wird die Kooperation eingeschätzt. Kooperation bezeichnet das Gegenteil von Wettbewerb. Anders als beim Wettbewerb wird bei Kooperation zusammen und nicht gegeneinander

gearbeitet. Praxisbeispiele zeigen, dass Kooperation durchaus zu größerem Erfolg führen kann als Wettbewerb.³² Die Kooperation ist an bestimmte Bedingungen geknüpft. Kooperation muss gemäß dem Prinzip der Arbeitsteilung erfolgen. Die Arbeitsteilung führt zu höherem Wohlstand als die Summe von isolierten Einzelleistungen. Eine Erkenntnis, die in der ökonomischen Literatur unumstritten ist. Bereits Adam Smith erkannte die Vorteile der Arbeitsteilung.³³

Die Kooperation ist u.a. im bundesdeutschen Wettbewerbsrecht als Instrument zur Wohlstandssteigerung verankert. Es gilt das generelle Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen (Kartell- bzw. Kooperationsverbot) (§ 1 GWB)³⁴. Im Ausnahmefall sind Kartelle bzw. Kooperationen erlaubt. In § 2 GWB werden die Bedingungen aufgelistet unter denen wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen trotz des generellen Verbots zugelassen sind. Nach § 3 GWB sind Mittelstandskartelle erlaubt. Der Gesetzgeber sieht in diesen Ausnahmefällen eine Steigerung des Wohlstandes als gegeben an. Die Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit und die durch Kooperation zu verwirklichende Arbeitsteilung wurden im Gesetz nicht festgelegt. Es ist festzustellen, dass im bundesdeutschen Wettbewerbsrecht der Wettbewerb als Instrument zur Wohlstandssteigerung durch das Instrument Kooperation ergänzt wird.

In Japan ist es umgekehrt. Traditionell wird auf das Instrument Kooperation vertraut. Der Wettbewerb hat eine ergänzende Funktion. Diese Einstellung zur Kooperation kommt auch in den japanischen Logistikkonzepten zum Ausdruck. Die Unternehmen in der Logistikkette kooperieren. Kleine und mittlere Zulieferunternehmen sind an einen Abnehmer, ein Großunternehmen, gebunden.³⁵ Die Zulieferunternehmen dürfen keine anderen Abnehmer beliefern. Wettbewerb mit den Zulieferern anderer Abnehmer wird nicht geduldet.

Wohlstandssteigerungen werden in Japan durch Kooperation in der Logistikkette verwirklicht. Zudem vertraut man auf weitere Instrumente.³⁶ An erster

³² Zu dieser Auffassung kommen auch spieltheoretische Studien. Vgl. R. Axelrod, *Die Evolution der Kooperation*, 7. Aufl., München 2009.

³³ Vgl. A. Smith, *Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums...*, S. 89–104.

³⁴ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114; 2009 I S. 3850), das zuletzt durch Artikel 13 Absatz 21 des Gesetzes vom 25. Mai 2009 (BGBl. I S. 1102) geändert worden ist.

³⁵ Vgl. H. Kubota, H. Witte, *Strukturvergleich des Zulieferwesens in Japan und der Bundesrepublik Deutschland*, „Zeitschrift für Betriebswirtschaft“ 1990, Nr. 60. Jg., S. 383–406, hier S. 402 f.

³⁶ Vgl. H. Kubota, H. Witte, *Shukko und andere japanische Personalmanagementstrategien zur Verwirklichung schlanker, wettbewerbsfähiger Unternehmen*, „Zeitschrift für Betriebswirtschaft-Ergänzungsheft“ 2001, Nr. 1, S. 51–74, hier S. 52.

Stelle steht die Arbeitsteilung. Die Zulieferunternehmen sind nach dem Prinzip der Arbeitsteilung angeordnet. Es bestehen zwischen den Abnehmer- und den Zulieferunternehmen Kooperationsverträge mit Rationalisierungsvereinbarungen. Ferner werden zur Wohlstandssteigerung u.a. die Instrumente Benchmarking, kontinuierlicher Verbesserungsprozess „kaizen“ (KVP) und Motivation der Mitarbeiter durch materielle Leistungsanreize eingesetzt.

Die oben gestellte Frage, ob Wettbewerb notwendig ist oder nicht, kann bisher nicht beantwortet werden. Das traditionelle Vertrauen in Japan auf die Kooperation spricht dafür, dass Wettbewerb nicht unbedingt notwendig ist. Andererseits wird Wettbewerb gemäß dem bundesdeutschen Wettbewerbsrecht in der Praxis durch Kooperation unterstützt. Das führt zur Schlussfolgerung, Wettbewerb in Form des funktionsfähigen Wettbewerbs ist nicht voll funktionsfähig und muss durch Kooperation unterstützt werden. Die Unterstützung des Wettbewerbs durch Kooperation lässt sich im Straßenverkehr anhand der vielen praktizierten Kooperationen (meist als Interessengemeinschaften bezeichnet) belegen.

Da auch eine Mischung von Wettbewerb und Kooperation bisher nicht zum Wohlfahrtsoptimum geführt hat, kommt einem praxisrelevanten Modell, das nur auf Wettbewerb, nur auf Kooperation oder auf eine Mischung von Wettbewerb und Kooperation baut, große Bedeutung nicht nur für den Straßenverkehr zu. Es könnte mit einem solchen Modell endlich die von der Ökonomie angestrebte Wohlfahrtmaximierung erreicht werden.

2. Analyse von Wettbewerb und Kooperation in der nachhaltigen Marktwirtschaft

Ein neuer marktwirtschaftlicher Ansatz, der noch nicht in die Wettbewerbstheorie und –politik integriert wurde, ist die nachhaltige Marktwirtschaft. Die nachhaltige Marktwirtschaft verwirklicht die Bedingungen, die die Vereinten Nationen für die Durchsetzung eines weltweiten nachhaltigen Entwicklungsprozesses vorgegeben haben.³⁷ Für die ökonomische Theorie und Praxis ist vor allem der Abbau von „Arm“ und „Reich“ von Bedeutung. Es wird von der ökonomischen Nachhaltigkeit gesprochen. Die beiden anderen Aspekte der Nachhaltigkeit, die soziale und die ökologische Nachhaltigkeit, sind in diesem Rahmen von untergeordneter Bedeutung.

³⁷ Vgl. *Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht*, Hrsg. V. Hauff, Greven 1987, insbes. S. XI, XV f., XXII, XXIV, 1 f., 9 f., 41–45, 46–69.

Die ökonomische Nachhaltigkeit ist dann gegeben, wenn die Wirtschaftseinheiten keine Wertschöpfung erzielen.³⁸ Das ist im „break-even-point“ der Fall, wenn Kosten und Erlöse gleich sind. Wettbewerb kann und darf es nicht geben, da Wettbewerb die „break-even-point“-Situation verhindern bzw. wieder zerstören würde. Der „break-even-point“ ist ein Gleichgewichtspunkt. Es besteht ein wertbezogenes Gleichgewicht. Ausgangspunkt für die Verwirklichung des wertbezogenen Gleichgewichts ist die Existenz eines mengenbezogenen Gleichgewichts.

Die nachhaltige Marktwirtschaft ist ein Konzept, das keine rigiden bzw. praxisfernen Bedingungen unterstellt wie zum Beispiel die vollkommene Konkurrenz. Das Konzept ist daher praxisrelevant und umsetzbar. Es führt zur Wohlfahrtsoptimierung, wenn die Qualität der Güter den Anforderungen der Bürger angepasst wird (Qualitätsoptimierung). In dem Konzept gibt es nur Kooperation, da Wettbewerb die Gleichgewichtssituation zerstören würde. Damit wird die oben gestellte Frage nach der Notwendigkeit des Wettbewerbs beantwortet: Wettbewerb ist nicht notwendig, wenn es gelingt, eine nachhaltige Marktwirtschaft zu installieren.

Das Konzept der nachhaltigen Marktwirtschaft kann auch im Straßenverkehr zum Tragen kommen. Das Konzept kommt den Bedingungen im Straßenverkehr entgegen. Der Straßenverkehr zeichnet sich durch starkes Kooperationsverhalten aus. U.a. um Leerfahrten und Umweltschäden zu vermeiden, bestehen im Straßenverkehr viele Arbeits- bzw. Interessengemeinschaften. Kooperation hat im Straßenverkehr und im Konzept der nachhaltigen Marktwirtschaft große Bedeutung. Diese Gemeinsamkeit spricht für die Anwendung des Konzepts der nachhaltigen Marktwirtschaft im Straßenverkehr.

3. Auswirkungen von Wettbewerb und Kooperation im Straßenverkehr

Die Auswirkungen des Wettbewerbs lassen sich anhand der „break-even-point“-Analyse darstellen. Auf Basis der Auswirkungen ist eine Einschätzung möglich, ob Wettbewerb, Kooperation oder ein Mix von beiden Instrumenten für den Straßenverkehr sinnvoll ist.

Die in Abb. 2 dargestellte Situation zeigt, dass im „break-even-point“ für ein Straßenverkehrsunternehmen ein Gleichgewicht von Erlösen und Kosten erreicht wird. Das Unternehmen macht weder Gewinn noch Verlust. Um Gewinn

³⁸ Vgl. H. Witte, *Die nachhaltige Marktwirtschaft*, S. 124–144.

zu erzielen, muss das Unternehmen eine größere Menge als x_1 produzieren und absetzen. Dies sei zunächst die Menge x_2 . Um die Menge x_2 abzusetzen, muss das Unternehmen die entsprechende Produktionskapazität haben. Zudem muss der Markt bzw. der Marktanteil entsprechend groß sein.

Aus Abb. 2 geht aber auch hervor, dass ein Unternehmen mit noch größerer Produktionskapazität und noch größerem Markt bzw. Marktanteil mehr Gewinn erzielen kann. Wenn die Absatzmenge x_3 statt x_2 realisiert werden kann, steigt der Gewinn deutlich an. Da die Erlös- und die Kostenkurve wie eine Schere auseinanderlaufen, endet die Gewinnsteigerung theoretisch im Unendlichen. In der Praxis geht die Gewinnsteigerung so weit, wie es die Produktionskapazität des Unternehmens und der erschließbare Markt bzw. Marktanteil zulässt.

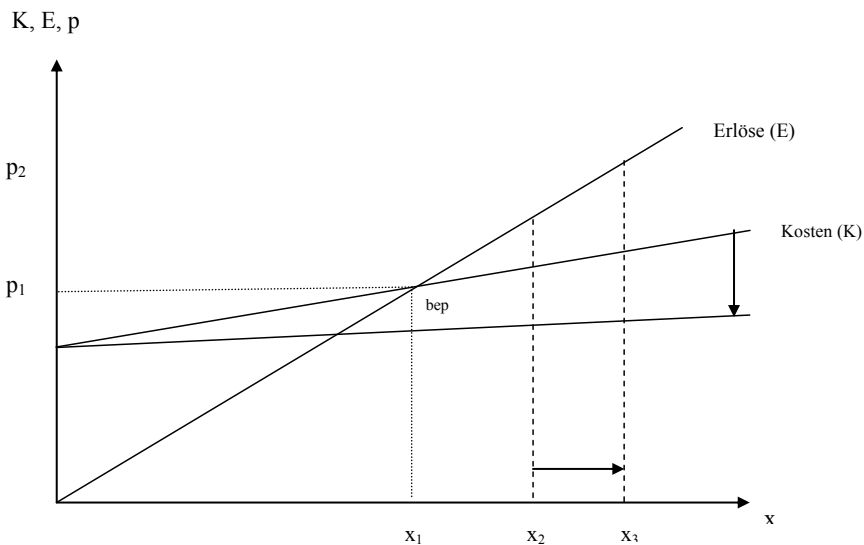


Abb. 2. Veranschaulichung der Auswirkungen des Wettbewerbs im Straßenverkehr anhand der „break-even-point“-Analyse

Quelle: eigene Darstellung.

Die Möglichkeiten zur Steigerung des Gewinns der (Straßenverkehrs-)Unternehmen werden einerseits durch das Gesetz der Massenproduktion³⁹ und andererseits durch den technischen Fortschritt unterstützt. Das Gesetz der Massen-

³⁹ Vgl. K. Bücher, *Das Gesetz der Massenproduktion*, „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft“ 1910, Bd. 66, S. 429–444.

produktion bewirkt, dass mit steigender Produktionsmenge die Kosten sinken. Die Konsequenz ist, dass der Gewinn noch mehr gesteigert wird. Die Effekte der gestiegenen Absatzmenge und der Kostensenkung ergänzen sich. Der technische Fortschritt, in Form von Innovationen, führt zur Steigerung der Produktionsgeschwindigkeit, zur Kostensenkung und damit wiederum zur Gewinnsteigerung. Um die Absatzmenge zu steigern, muss das Unternehmen seinen Absatzmarkt vergrößern. Dies erfolgt u.a. durch Globalisierung und Verdrängung von anderen, kleinen und mittleren Unternehmen vom Markt.

Die Auswirkungen des Wettbewerbs auf der Basis der Gewinnmaximierung sind im Straßenverkehr nicht zu übersehen. Der Wirtschaftsbereich zeichnet sich bekanntlich durch zwei Merkmale aus. Einerseits scheiden viele kleine und auch mittlere Unternehmen aus dem Markt aus, andererseits ist eine geringe Anzahl von Großunternehmen entstanden, die weltweit tätig sind.

Aus dieser Sicht erscheint es sinnvoll, im Straßenverkehr keinen Wettbewerb zu praktizieren, sondern Kooperation als einziges Instrument zur Auffindung der Optimalsituation auf diesem Markt einzusetzen.

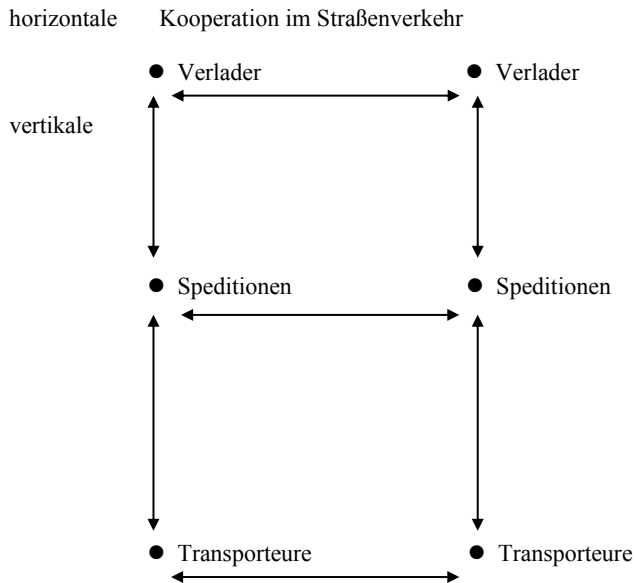


Abb. 3. Darstellung der Kooperationsbeziehungen im Straßenverkehr

Quelle: eigene Darstellung.

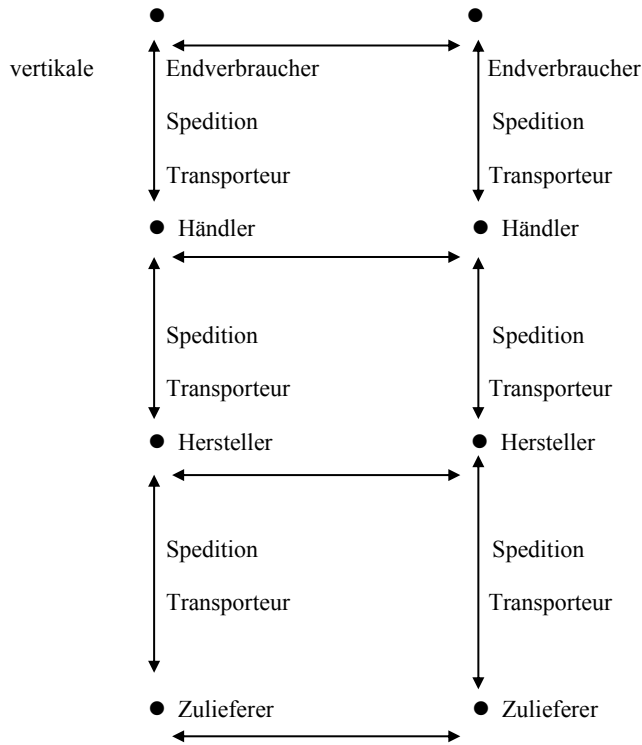


Abb. 4. Darstellung der Kooperationsbeziehungen in der Makrologistikkette horizontale Kooperation in der Makrologistikkette

Quelle: eigene Darstellung

Die Kooperationsmöglichkeiten der horizontalen und vertikalen Kooperation im Straßenverkehr und in der Makrologistikkette sind in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.

In Abb. 3 sind zunächst die Kooperationsmöglichkeiten im Straßenverkehr veranschaulicht. Die vertikale Kooperation kann zwischen einem Verloader, einer Spedition und einem Transporteur aufgebaut werden. Der Verloader kooperiert langfristig und per Vertrag mit einer Spedition. Die Spedition wiederum tut dies mit einem Transporteur. Auf diese Weise kann eine Spedition u.a. zum Ausgleich von Nachfragespitzen auf den Transporteur zurückgreifen.

Die horizontale Kooperation im Straßenverkehr kann zwischen Verladern, zwischen Speditoren und zwischen Transporteuren bestehen. Dabei müssen nicht nur – wie in Abb. 3 dargestellt – jeweils zwei Unternehmen auf einer Ebene kooperieren. Die Zahl der kooperierenden Unternehmen ist nicht begrenzt. Sie

hängt u.a. von der Marktstruktur und der Willigkeit bzw. der Einsicht zur Notwendigkeit/Zweckmäßigkeit der Unternehmen zur Kooperation ab.

In Abb. 4 sind die möglichen Kooperationsbeziehungen in der Makrologistikkette, die früher als Wertschöpfungskette bezeichnet wurde, veranschaulicht.

Die vertikale Kooperation in der Makrologistikkette beginnt beim Zulieferer. Ein Zulieferer eines oder mehrerer Zulieferteile kooperiert langfristig und per Vertrag mit einem Abnehmer bzw. Hersteller eines Endproduktes. Der Hersteller kooperiert wiederum mit einem Händler, der mit einem Endverbraucher kooperiert. Die letzte Stufe der Kooperation besteht eigentlich nur, wenn der Endverbraucher ein Unternehmen ist. Mit Haushalten funktioniert die Kooperation in der Regel nicht. Um die Transporte zwischen den kooperierenden Parteien in der Makrologistikkette abzuwickeln, können Kooperationen mit einer Spedition und/oder einem Transporteur bestehen.

Die horizontale Kooperation in der Makrologistikkette kann zwischen zwei oder mehreren Zulieferern, Herstellern, Händlern oder Endverbrauchern bestehen. Zudem kann es die aus dem Straßenverkehr bekannten Kooperationen zwischen Spediteuren und Transporteuren geben. Auch in der Makrologistikkette gibt es für die auf den einzelnen Stufen der Kette bestehenden horizontalen Kooperationen keine Begrenzung der Anzahl der Kooperationsparteien. In Abb. 4 sind jeweils nur zwei Parteien dargestellt.

Schlussbemerkungen

Die Diskussion um das optimale Wettbewerbsmodell hat gezeigt, dass das ökonomische Idealmodell des vollkommenen Wettbewerbs wenig praxisrelevant ist und als ein seltener Ausnahmefall gilt. Der unvollkommene Wettbewerb hat viele mögliche Varianten. Der funktionsfähige Wettbewerb ist eine mögliche Variante, die als regulierte oder liberale Ausrichtung angewandt wird. Die aktuelle Wettbewerbspolitik tendiert zur liberalen Ausrichtung, die durch das Instrument Kooperation ergänzt wird. Lediglich in der Verkehrspolitik der Europäischen Union gibt es wieder eine Rückbesinnung auf die regulierte Variante.

Ferner hat sich gezeigt, dass eine Wohlstandssteigerung nicht allein mit dem Instrument unvollkommener Wettbewerb verwirklicht werden kann. Es muss ein Instrumentenmix eingesetzt werden. Wettbewerb, Kooperation, Arbeitsteilung und aus japanischen Logistikkonzepten bekannte Instrumente werden in der Praxis zu einem Instrumentenmix koordiniert.

Offen bleibt das Mischungsverhältnis der Instrumente. Insbesondere die bundesdeutsche Mischung von Wettbewerb und Kooperation gemäß dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gibt dem Wettbewerb mehr Bedeutung (ein höheres Gewicht) als der Kooperation. In Japan scheint hingegen die Kooperation mehr Bedeutung (ein höheres Gewicht) zu haben als der Wettbewerb. Zudem vertraut man in Japan auf die Ergänzung durch eine Reihe weiterer Instrumente. Diese Instrumente kommen im Rahmen der Anwendung von ursprünglich in Japan entwickelten Logistikkonzepten mittlerweile auch in der Bundesrepublik Deutschland zum Einsatz. Allerdings ist der Einsatz dieser Instrumente nicht im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) verankert.

Offen bleibt auch, ob sich durch die Steigerung der Bedeutung des Wettbewerbs für japanische Unternehmen und die Steigerung der Bedeutung der Kooperation für nordamerikanische und europäische Unternehmen durch die Einführung von Logistikkonzepten ein neues Mischungsverhältnis von Wettbewerb und Kooperation herauskristallisiert. Es deutet sich ein möglicher Wandel an, der dann auch seinen Niederschlag in den Wettbewerbsgesetzen und in der praktischen Wettbewerbspolitik finden wird. Allerdings gibt es bei der Mischung von unvollkommenem, funktionsfähigem Wettbewerb und Kooperation einen Nachteil. Es ist bisher weder theoretisch noch in der Praxis eine Optimalsituation, ein Gleichgewicht, aufgezeigt worden (vgl. Abb. 5).

Abb. 5

Matrix der Ergebnisse der Untersuchung

Analyse Umfeld/ Analyse Gegenstand	Preiswettbewerb	Qualitätswettbewerb	Kooperation	Gleichgewicht
Marktwirtschaft mit vollkommener Konkurrenz	ja	nein	nein	theoretisch ja; praktisch nein
Marktwirtschaft mit unvollkomme- ner Konkurrenz	ja	ja	ja	theoretisch nein; praktisch nein
Nachhaltige Markt- wirtschaft	nein	nein	ja	theoretisch ja; praktisch ja

Quelle: eigene Darstellung.

Lediglich die nachhaltige Marktwirtschaft kann diese Optimalsituation theoretisch und auch praktisch herstellen. Allerdings hat trotz der mit der

Unterzeichnung der Agenda 21 getätigten Absichtserklärung, die Nachhaltigkeit durchzusetzen, noch kein Staat die nachhaltige Marktwirtschaft durchgesetzt.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind zusammenfassend in Abb. 5 dargestellt. Sie zeigen die Vorteile der nachhaltigen Marktwirtschaft, die sich ohne Wettbewerb aber mit Kooperation als Modell für den Straßenverkehr anbietet. Dies gilt insbesondere, da mit anderen Wettbewerbsmodellen bisher weder für die gesamte Wirtschaft noch für den Straßenverkehr die optimale Wirtschaftssituation mit einem mengen- und wertbezogenen Gleichgewicht hergestellt werden konnte.

Abschließend sind in den Abbildungen 3 und 4 die möglichen Kooperationsbeziehungen für den Straßenverkehr und die Makrologistikette dargestellt. Dabei wird zwischen horizontaler und vertikaler Kooperation unterschieden.

Bibliographie

- Axelrod R., *Die Evolution der Kooperation*, 7. Aufl., München 2009.
- Bain J.S., *Industrial Organization*, 2nd Ed., New York 1968.
- Becher J.J., *Politischer Discurs*, 2. Aufl., Franckfurt 1673.
- Bronk H., Witte H., *An Integrated Price and Quality Approach for Modelling Passenger Transport Demand*, „Folia Oeconomica Stetinensia“ 2003, No. 2 (10), S. 319–335.
- Bücher K., *Das Gesetz der Massenproduktion*, „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft“ 1910, Bd. 66, S. 429–444.
- Chamberlin E.H., *The Theory of Monopolistic Competition*, 8th Ed., 3rd Printing, Cambridge (Mass.) 1969 (1933¹).
- Clark J.M., *Towards a Concept of Workable Competition*, „American Economic Review“ 1940, Vol. 30, S. 241–256.
- Demsetz H., *Efficiency, Competition, and Policy*, Oxford u.a. 1989.
- Europäische Kommission, *Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*, Luxemburg 2001.
- Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114; 2009 I S. 3850), das zuletzt durch Artikel 13 Absatz 21 des Gesetzes vom 25. Mai 2009 (BGBl. I S. 1102) geändert worden ist.
- Hayek F.A. v., *Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren*, Kiel 1968.
- Hopmann E. *Wettbewerb als Norm der Wettbewerbspolitik*, „Ordo“, 18. Bd. (1967), S. 77–94.

- Kantzenbach E., *Die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs*, 2. Aufl., Göttingen 1967.
- Kirzner I.M., *Wettbewerb und Unternehmertum*, Tübingen 1978.
- Knight F., *Risk, Uncertainty and Profit*, New York 1921.
- Kubota H., Witte, H., *Strukturvergleich des Zulieferwesens in Japan und der Bundesrepublik Deutschland*, „Zeitschrift für Betriebswirtschaft“ 1990, Nr. 60. Jg. (1990), S. 383–406.
- Kubota H., Witte H., *Shukko und andere japanische Personalmanagementstrategien zur Verwirklichung schlanker, wettbewerbsfähiger Unternehmen*, „Zeitschrift für Betriebswirtschaft-Ergänzungsheft“ 2001, Nr. 1, S. 51–74.
- McNulty P.J., *A Note on the History of Perfect Competition*, „Journal of Political Economy“, Vol. 75, S. 395–399.
- Posner R.A., *Economic Analysis of Law*, 2nd Ed., 3rd Printing, Boston, Toronto 1977.
- Robinson J., *The Economics of Imperfect Competition*, London 1933.
- Robinson J., *The Impossibility of Competition*, in: *Monopoly and Competition and their Regulation*, Hrsg. E.H. Chamberlin, London 1954, S. 245–254.
- Scherer F.M., *Competition Policies for an Integrated World Economy*, Washington (D.C.) 1994.
- Schmidt I., *Wettbewerbspolitik und Kartellrecht*, 7. Aufl., Stuttgart 2001.
- Schumpeter J.A., *Der Prozess der schöpferischen Zerstörung*, in: ders., *Kapitalismus, Sozialismus und Demokratie*, 2. Aufl., Bern 1950, S. 134–142.
- Smith A., *Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker*, 1. Bd. (aus dem Englischen übersetzt von M. Streissler, hrsg. v. E.W. Streissler), Düsseldorf 1999.
- Sraffa P., *The Laws of Returns under Competitive Conditions*, „Economic Journal“ 1926, Vol. 36, S. 535–550.
- Stigler G.J., *Perfect Competition, Historically Contemplated*, „Journal of Political Economy“ 1957, Vol. 65, S. 1–17.
- Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht*, Hrsg. V. Hauff, Greven 1987.
- Wettbewerbstheorie*, Hrsg. K. Herdzina, Köln 1975.
- Witte H., *Neue Wege der Wettbewerbspolitik*, in: *Fortbildung*, 35. Jg. (1990), S. 76–78.
- Witte H., *Aspekte des Wettbewerbs – unter Berücksichtigung des europäischen Verkehrs-marktes*; in: *Translog 2002: Warunki Funkcjonowania Polskich Przewoźników i Operatorów na Międzynarodowym Rynku Usług Transportowych*, Szczecin 2002, S. 261–267.
- Witte H., *Die nachhaltige Marktwirtschaft. Wohlstand ohne self-made Krisen?*, Berlin 2013.

COMPETITION AND COOPERATION IN ROAD TRANSPORT

Summary

The discussion about competition and cooperation, especially for road transport, in the fields of pure competition, incomplete competition and sustainable market economy has the following results: In pure competition there is only price competition. There is no quality competition and no co-operation. Theoretical pure competition leads to equilibrium, but the conditions of pure competition have no relevance for practice. So it is clear, pure competition has no evidence for practice and cannot be used to ensure equilibrium in practice.

In incomplete competition there is price, and quality competition as well as co-operation. But incomplete competition is not able to realize equilibrium neither in theory nor in practice.

In sustainable market economy there is no price and no quality competition, but co-operation. It is possible to establish equilibria in theory and practice. But no state has realized sustainable market economy until now.

Sustainable market economy without competition but with co-operation is a concept for road transport, because in this field we have already a lot of co-operation. It could be possible to ensure optimal market situations with equilibrium and optimal welfare.

Keywords: competition, cooperation, road transport, sustainable market economy, logistics

Translated by Hermann Witte

KONKURENCJA I KOOPERACJA W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Streszczenie

W przypadku transportu samochodowego porusza się tematy czystej konkurencji, niepełnej konkurencji i zrównoważonej gospodarki rynkowej. W wyniku dyskusji na temat konkurencji i współpracy formułowane są następujące wnioski. W czystej konkurencji jest tylko konkurencja cenowa. Nie ma konkurencji pod względem jakości i współpracy. Teoretycznie czysta konkurencja prowadzi do równowagi, ale warunki czystej konkurencji nie mają odniesienia do praktyki. W niepełnej konkurencji występuje cenowa i jakościowa konkurencja oraz współpraca. Niekompletna konkurencja nie jest jednak w stanie stworzyć równowagi w teorii oraz w praktyce.

W zrównoważonej gospodarce rynkowej nie występuje cenowa i jakościowa konkurencja, ale jest współpraca. Istnieje możliwość uzyskania równowagi w teorii i w praktyce. Żadne państwo dotychczas nie zrealizowało zrównoważonej gospodarki rynkowej.

Zrównoważona gospodarka rynkowa bez konkurencji, ale ze współpracą jest koncepcją dla transportu samochodowego, ponieważ w tej dziedzinie mamy już sporo przykładów współpracy. Istnieje możliwość zapewnienia optymalnej sytuacji rynkowej z zachowaniem równowagi i optymalną opieką.

Słowa kluczowe: konkurencja, kooperacja, transport samochodowy, zrównoważona gospodarka rynkowa, logistyka

Tłumaczenie Agnieszka Gozdek