

GFS: Dortmunder Dialog 45

„Transport oder Logistik“? – Eine Branche verändert sich

21. Juni 2005 im Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik

PD Dr. Karl Düsseldorf

Universität Duisburg/Essen: IfE am Campus Duisburg

Arbeitsgruppe LUM/Wirtschaftspädagogik

„Qualifikationspalette Logistik“

Einleitung:

Die Branche der Logistischen Dienstleister ist seit Jahren eine der wenigen konstanten Wachstumsbranchen in der Bundesrepublik. Hochdynamische Wettbewerbsbedingungen im „klassischen“ Gütertransportmarkt (TUL, Transport/Umschlag/Lagerei) durch u. a. Internationalisierung der Konkurrenz/Wegfall der Tarife/Liberalisierung der Karbotage etc. sowie massive Veränderungen der Kundenanforderungen haben dazu geführt, dass wir nicht mehr von der Branche des Gütertransportgewerbes sondern von der Branche der Logistischen Dienstleister sprechen (Chart 1), da diese die über den normalen Transport hinausgehenden Leistungen als Mehrwertleistungen des Planens, Organisierens und Realisierens von Material- und Warenflüssen sowie die dazu gehörige informationelle Dienstleistung erbringen. Besonders die Trends der Kontraktlogistik machen deutlich, wie sich die Entwicklung vom Transporteur über den Spediteur und den Logistikdienstleister bis eventuell sogar hin zum Logistiksystemdienstleister vollzogen hat (Chart 2). Diese relativ rasante Entwicklung verläuft offensichtlich nicht parallel zur dafür notwendigen Personalentwicklung:

Denn Im Rahmen einer Befragung für die Delphi-Studie: „Der Transportmarkt im Wandel“ (Wagener&Herbst/TU-Dresden 2002) wird erwartet, dass das dringende Problem der Branche mittelfristig im Bereich des Personals liegt (Chart 3):

Chart 1:

Entwicklung vom Spediteur zum Logistikdienstleister:

1995: 25%

2000: 60%

2005: 70%

(Quelle: DSLV 2005/ BSH 2005)

Chart 2:

Evolution vom Transporteur zum Kontraktlogistikdienstleister bzw. Logistiksystemdienstleister:	
Transporteur:	Transporte von Waren und Gütern von A nach B
Spediteur:	Transportmanagement, Systemgeführte Verkehre, KEP mit Garantiezustellung, Konsolidierung.
Logistikdienstleister	Disposition, Dekonsolidierung, Informationsmanagement, Kommissionierung, JIT-Transporte, Lieferung bis Verbrauchsort
Logistiksystemdienstleister	Kooperation, Kontraktlogistik, Engineering, Prozessverantwortung, Vormontagen/Fertigung, Standortunabhängigkeit, TQM, Materialfluss.

Quelle: Tripp 2004

Chart 3:

Problemfelder der Zukunft:		
(Nennungen in %/ - in Klammern: Rangplätze)		
	2005	2015
Wettbewerb	27% (1)	9% (3)
Finanzierung	13% (3)	8% (4)
Umweltorientierung	5% (4)	13% (2)
Personalprobleme	14% (2)	26% (1)

(Quelle: Wagener&Herbst 2002/BSH 2005)

Qualifikationspalette:

Ein Mix aus Erstausbildung – beruflich-betrieblicher Weiterbildung und geregelter und unregelter Aufstiegsqualifizierung

Die überwiegend mittelständische Branche, die durch Konzentrationsprozesse geprägt ist, kann zunächst auf traditionelle, seit einigen Jahren sich (durch Neuordnung nach BBiG) ausdifferenzierende Ausbildungsgänge in kaufmännischen und gewerblichen Berufsausbildungen im dualen System zurückgreifen.

Chart 4:

Kaufmännische Erstausbildung:

- Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung *
- Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr
- Schifffahrtskaufmann/-frau
- Luftverkehrskaufmann/-frau
- Postverkehrskaufmann/-frau
- Reiseverkehrskaufmann/-frau

(* bis 2003: Speditionskaufmann/-frau, Sonstige: Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr, Kaufmann/-frau für Verkehrsservice. Quelle: DSLV-Ausbildungsbericht 2004)

Chart 5:

Gewerbliche Erstausbildung:

- Fachkraft für Lagerlogistik**
- Fachlagerist/-in***
- Berufskraftfahrer/-in
- Binnenschiffer/-in
- Seegüterkontrolleur/-in
- Fachkraft für Brief- und Frachtverkehr

(** bis 2003: Fachkraft für Lagerwirtschaft (gewerbl. und kaufm. = Querschnittsberuf); *** bis 2003: Handelsfachpacker/-in. Quelle: DSLV-Ausbildungsbericht 2004)

Diese, im Rahmen der Erstausbildung möglichen Berufsqualifizierungen reichen aber bei weitem nicht aus, das Tagesgeschäft in der sich rapide entwickelnden Branche entsprechend abzuwickeln. Auch wenn im Rahmen der Neuordnung mit zweijährigen Ausbildungsgängen (z.B. Kaufmann/frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen; Servicefachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen, Servicefahrer/-in und weitere in Planung ste-

hend neue Ausbildungen) die „Palette“ noch voller gepackt wurde, und, wenn es eine fast unüberschaubare Anzahl an „Fortbildungen“ gibt, scheinen die oben befürchteten Personalengpässe Realität zu sein. Daher sind diverse Qualifizierungen mit logistischen Inhalten auf den unterschiedlichen Funktionsebenen notwendig – sie reichen von Anlernqualifizierungen über das Niveau der Facharbeiter-Fortbildungen (geregelt und ungeregelt) bis hin zur Weiterbildung des mittleren und des höheren Managements.

Nun ist aber bekannt, dass einerseits die Branche (noch, trotz der Konzentrationsprozesse) deutlich mittelständisch geprägt ist und andererseits KMU in der Regel ein ressourcenbedingt defensives Weiterbildungsverhalten praktizieren. Die Heterogenität der „Logistik-Qualifizierung“ macht gerade da eine strategische Personalentwicklung für KMU nur sehr schwer möglich. Nennen wir beispielsweise einige, nur ausgewählte, Akteure und Niveaustufen der „Weiterbildung in Spedition und Logistik“ (DSLVL 2005), dann wird die genannte Problemlage erkennbar:

Chart 6:

Logistik-Fortbildungen

- Betriebswirt/in (DAV) der FR Verkehrswirtschaft/Logistik
- Diplom-Logistiker/-in (DLA)
- Diplom-Betriebswirt/-in FH
- Diplom Wirtschaftsing./-in (FH) Transportwesen und Logistik
- EU-Logistikmanager/-in München
- Fernstudium Logistik
- Logistiker/-in (IHK)
- Logistikführungskraft (Bremen)
- Logistikmanager/-in (IHK-Hanover)
- Logistikprojektmanager/-in (Münster)
- Logistikmanager/-in (LCC) Frankfurt/M.
- Luftfrachtsachbearbeiter/-in
- Master of Business Administration (MBA) in Logistics
- Meister/-in für Lagerwirtschaft
- Speditionscontroller (BSH)
- Staatlich gepr. BW mit Schwerpunkt Logistik/Transportwesen
- Staatlich geprüfte(r) Logistiker/-in (Gotha)
- Verkehrsfachwirt (BA Mannheim/Lörrach)

(Quelle: DSLVL: Weiterbildungsdatenbank. www.spediteure.de)

So kommt denn auch das BiBB bei der Untersuchung: „Brauchen wir neue Logistikberufe“? (Blötz, BWP Heft 4, 2004) zu der Aussage, dass der Weg für ein nach BBiG geregeltes Systemangebot für Logistikberufe bzw. –qualifikationen auch unter einer europäischen Perspektive beschränkt werden muss. Diese Aussage kann durch eine Untersuchung am Fachgebiet Wirtschaftspädagogik der Universität Duisburg-Essen (Leitung: Prof. Rolf Dobischat) gestützt werden, die allein bei der Evaluation des Berufes „Speditionskaufmann/-frau“ zu einer sehr heterogenen, aber insgesamt deutlichen Defizit-Bilanz von Auszubildenden, Personalverantwortlichen und Ausbildern in Bezug auf die Handlungskompetenz von Berufsinhabern nach der Ausbildung für den betrieblichen Alltag gekommen ist (vgl. Dobischat/Düsseldorff 2002).

Für die Strukturentwicklung der Region Dortmund kann dies nur bedeuten, dass gebündelte Anstrengungen eine regional abgestimmte Weiterbildungsinitiative bestimmen müssten, in der betriebliche Bedarfe als Ausgangspunkt für eine Weiterbildung auf mittlerer Systemebene gestaltet werden müssten. Hierfür wären allerdings erst einmal relativ umfassend die regionalen Unternehmens- und Leistungsprofile zu erheben, die strategischen Optionen der Unternehmen mit einzubeziehen und die gesamte Branchenentwicklung systematisch zu erfassen. Das bezöge notwendigerweise die Entwicklungen und Trends der E-Logistic, des E-Commerce und des E-Business und deren logistische Anknüpfungspunkte mit ein und erforderte zudem, den Kundenmarkt und die Kundenanforderungen mit zu profilieren. Deutlich käme hinzu, die im Rahmen der Internationalisierung der Logistik-Märkte erforderlichen Kompetenzen zu eruieren und in entsprechende Qualifizierungsangebote zu übersetzen. Dazu wird im Übrigen an unserem Fachgebiet wahrscheinlich ab Herbst 2005 ein vom BMA gefördertes Forschungsprojekt entsprechende Vorarbeiten leisten.

Chart 7:

Thesen zur Qualifizierungsdebatte in der Logistik (zur Diskussion)

These 1

Die Heterogenität der Kundenanforderungen und die Heterogenität der Leistungsprofile der logistischen Dienstleister erschwert die „passgenaue“ Qualifizierung in der Erstausbildung (Duale Ausbildung)

These 2:

Die universitären Angebote im Rahmen der Regelstudienangebote (BWL mit dem Schwerpunkt: Transportwesen - Logistik – Spartenlogistik – Ingenieur-Studiengänge: Produktionslogistik – Förder- und Materialflusslogistik usf. sind ebenso heterogen. Eine Personalauswahl wird durch die Heterogenität der Studieninhalte sehr erschwert, erleichtert aber auch betriebliche Spezialisierungen.
(universitäre Ausbildung)

These 3:

Die Fortbildungen/Angebote zur betrieblichen Weiterbildung sind weder qualitativ noch inhaltlich gut zu erfassen geschweige denn, zu systematisieren. Hier würde ein Systematisierungsrahmen mehr Transparenz schaffen.

(Fortbildung und betriebliche/berufliche Weiterbildung)

These 4:

Eine regionale Initiative, eine abgestimmte und auf den (regionalen) Unternehmens—wie auf den Kundenbedarf sowie strategische Optionen berücksichtigende Bündelung der Qualifizierungsressourcen könnte ein pragmatischer Ausweg aus einer relativ dilemmatischen Qualifizierungslandschaft bedeuten.

Quellen:

Blötz, Ulrich (2004): Brauchen wir neue Logistikberufe? Geregelt berufliche Aus- und Weiterbildung in der Logistik. In: Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis. Heft 4, 2004, S. 31-35.

Dobischat, Rolf/Düsseldorff, Karl (Hg.) (2002): Evaluation der Verkehrsberufe. Fallstudien zum Ausbildungsberuf „Speditionskaufmann/-frau“. Duisburg 2002. Auch unter: Dieselben: Speditionskaufleute – eine Studie zu Qualifikationsanforderungen. = Wissenschaftliche Diskussionspapiere, Heft 64, herausgegeben vom BiBB. Bonn 2003.

DSLVL (Hg.) (2004): Ausbildungsbericht 2004. Bonn 2004

DSLVL/BSH (2005): Personalentwicklung in mittelständischen Speditionen. Beitrag von Thorsten Hölser zum Rahmenprogramm der Messe Transport und Logistik vom 31. Mai bis zum 3. Juni 2005 in München. Thema des Forums am 2. Juni: Erfolgsfaktor Qualifizierung – innovative Konzepte zur Zukunftssicherung. (MS) Frankfurt (BSH) 2005.

Tripp, Christoph (2004): Mittelstand und Kontraktlogistik. Chancen und Risiken mittelständischer Logistikdienstleister in der Kontraktlogistik. Eine Untersuchung der Fraunhofer ATL-Nürnberg. Nürnberg 2004.

Wagener, Norbert/Georg Herbst (Hg.) (2002): Der Transportmarkt im Wandel. Delphi-Studie zur strategischen Ausrichtung von Verkehrsunternehmen. Potsdam 2002