

# Trend zum Akademiker

## Arbeitsmarkt: Der Bedarf an „echten Logistik-Dienstleistern“ wächst

bü. BONN, 7. Oktober. „Hochqualifiziert, flexibel und mobil“: Mit diesen Attributen hat das Fachblatt „Deutsche Verkehrszeitung“ (DVZ) die Anforderungen an Mitarbeiter in der modernen Logistik umschrieben. Das Berufsbild ist vielfältig. Es reicht vom Lastwagenfahrer und Lagerarbeiter in der kleinen Spedition bis zum Logistikmanager in einem Weltkonzern. Die meisten Beschäftigten der schwer abzugrenzenden Branche arbeiten nicht in ei-

der Zulieferindustrie, die etwa Fördertechnik produzieren oder Software für logistische Anwendungen entwickeln.

Der mit Abstand größte Logistikarbeitsgeber ist DHL, die Logistik-Tochtergesellschaft der Deutschen Post, mit 55 000 Mitarbeitern, gefolgt von der Deutschen Bahn mit knapp 35 000 Beschäftigten. Wenige Großunternehmen bestimmen zwar das Bild in der Öffentlichkeit. Tatsächlich ist die Branche mit ihren rund 60 000 Unternehmen aber überwiegend mittelständisch strukturiert. Wie aus dem in einigen Tagen in neuer Auflage erscheinenden Standardwerk „Top 100 der Logistik“ hervorgeht, arbeiten in den zehn größten Logistik-Dienstleistungsunternehmen rund 200 000 Menschen. Der größte Teil verteilt sich auf die vielen kleinen und mittleren Firmen.

Die wachsenden Qualifikationsanforderungen spiegeln sich im akademischen Angebot. An rund 30 deutschen Universitäten besteht nach Angaben von Peter Klaus, Leiter der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (ATL), ein Lehrstuhl für Logistik. Hinzu kämen rund 50 Fachhochschulen, die Studiengänge und Spezialisierungen in Logistik anbieten. Insgesamt dürften von den Logistik-Beschäftigten mehr als 200 000 hochqualifizierten Berufsgruppen aus dem Management, IT-Wesen und Finanzen zuzurechnen sein, schätzt Fraunhofer. Ein erheblicher Teil ist mehr in die Logistik hereingerutscht und bringt dafür keine Spezialausbildung mit. „Da ist zum Teil noch eine Generation der logistischen Autodidakten am Werk“, beschreibt Klaus die Situation. In den Unternehmen sei allerdings ein Umdenken festzustellen. Die Personalabteilungen legen zunehmend Wert darauf, freiwerdende Positionen mit Absolventen eines Logistik-Studiengangs zu besetzen. Nachholbedarf und damit Potential für den Arbeitsmarkt sieht Klaus vor allem bei den „echten“ Logistik-Dienstleistern. In den Logistikabteilungen der Industrieunternehmen sei dagegen mit schrumpfenden Beschäftigungszahlen zu rechnen, weil sich der Trend zum Outsourcing fortsetze.

### Vergütung in der Logistik

Nach Position und Berufserfahrung, Jahresgesamtbezüge in tausend Euro (Median)<sup>1)</sup>

Berufserfahrung	Geschäftsführer mit PV <sup>2)</sup>
über 10 Jahre	86
5 bis 10 Jahre	79
2 bis 5 Jahre	74

  

Berufserfahrung	Niederlassungsleiter
über 10 Jahre	54
5 bis 10 Jahre	52
2 bis 5 Jahre	41

  

Berufserfahrung	Logistikleiter
über 10 Jahre	43
5 bis 10 Jahre	36
2 bis 5 Jahre	35

  

Berufserfahrung	Einkäufer
über 10 Jahre	40
5 bis 10 Jahre	38
2 bis 5 Jahre	27

1) Eine Hälfte aller vorkommenden Werte liegt höher, die andere Hälfte niedriger.

2) PV = Personalverantwortung. Quelle: [www.personalmarkt.de/FAZ](http://www.personalmarkt.de/FAZ) - Grafik swa.

nem „Logistikunternehmen“, sondern nehmen logistische Aufgaben in Industrie und Handel wahr. Sie steuern, organisieren und finanzieren den Warenfluß im Unternehmen, arbeiten in der Lagerhaltung oder bewegen ein Fahrzeug aus der Firmenflotte.

Nur etwa ein Drittel der insgesamt rund 2,5 Millionen Logistik-Erwerbstätigen verdienen ihr Geld tatsächlich in einer Spedition, in der Luft- und Seefracht, einem Paketdienst oder auf dem weiten Feld der Vertragslogistik für Industrie und Handel. Hinzu kommen rund 100 000 Beschäftigte in