

Von Kerstin Zapp

Platooning, 3-D-Druck, autonome Transport- und automatische Verladensysteme sowie der Einsatz von Algorithmen in der Disposition: Für Prof. Jan Ninnemann, Studiengangleiter Logistics Management an der Hamburg School of Business Administration (HSBA), sind die Lösungen für die Logistikwirtschaft von morgen schnell, effizient und umweltfreundlich. Laut Stefan Minner, Professor für Logistics and Supply Chain Management an der School of Management der TU München, werden die Prozesse künftig digitaler, transparenter und anpassungsfähiger sein.

„Die Anforderungen haben sich bereits vor Jahren verändert“, stellt Martin Araman fest, Geschäftsführer des Expressdienstes Sovereign Speed, Hamburg. Das Problem sei weniger der Wegfall von Jobs als vielmehr der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Innovationen wie Blockchain, autonome Fahrzeuge oder die Digitalisierung administrativer Aufgaben würden die Arbeitsprozesse künftig erleichtern. Die Herausforderung sei es einerseits, diese Systeme zu integrieren und die Prozesse anzupassen, sowie andererseits die Ausbildung dahingehend zu verändern, diese Systeme bedienen und steuern zu können, sagt Araman.

Akademisierung ist notwendig

Die Technik- und IT-orientierte Ausbildung werde in den Fokus rücken, ist Cersten Hellmich überzeugt, der Marketingchef des Automobillogistik-Schnellecke. Der bisherige Lager-/Logistikfachmann müsse künftig ein Verständnis der logistischen Abläufe unter Nutzung digitaler Geschäftsmodelle mitbringen. Dafür bedarf es seiner Ansicht nach einer Akademisierung.

Dass besonders für Akademiker und für gut ausgebildete und kontinuierlich weitergebildete Fachkräfte die Aussichten in der Logistik gut, vielfältig und anspruchsvoll sind, bestätigen Logistikprofessoren. Denn nur diese Kräfte könnten der Komplexität in der Branche künftig Herr werden. Prof. Yilmaz Uygun von der Jacobs University Bremen weist auf die erforderlichen Digitalkompetenzen hin, die sowohl technisch als auch kaufmännisch orientierte Möglichkeiten eröffneten. Prof. Joachim Schäfer von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Lörrach erwartet, dass Aufgaben im Prozessmanagement und Vertrieb noch wichtiger werden.

Doch auch weniger komplexe Arbeitsfelder wird es weiterhin geben. So werde „ein gewisser Grad an



Ein Technikboom steht bevor: Der Nachwuchs von morgen muss die neuen Systeme auch steuern und bedienen können.

FOTO: ISTOCK

Die Arbeitswelt wird anspruchsvoller

Warum die Logistik künftig mehr **Höherqualifizierte** braucht

manuellem Handling im Warehouse bleiben“, sagt Gregor Schnell, Geschäftsführer beim Logistikdienstleister Grieshaber. Beim Lebensmittelhändler Edeka ist man überzeugt, dass es auch künftig die einfachen Lagertätigkeiten geben wird, jedoch auch hier vermehrt im Zusammenspiel mit Technik und IT.

Lösung für gewerblichen Bereich

Für Frederik Zitz, geschäftsführender Gesellschafter der Personalberatung Hertzog & Partner, ist im gewerblichen Bereich die Tendenz klar, durch Automatisierung effizienter zu werden und am Ende auch Personalkosten zu senken. „Da fast alle Unternehmen heute teils immense Schwierigkeiten haben, ihre

gewerblichen Funktionen auf Dauer gut zu besetzen, sehe ich da aber kein gesellschaftliches Problem, sondern eine Lösung“, fügt er an.

Hellmann-Personalchef Claudio Gerring geht nicht davon aus, dass die Jobs in der Logistikbranche künftig gefährdet sind. Eher gehe es darum, frei werdende Ressourcen für neue Prozesse und Wachstum zu nutzen. Seiner Meinung nach fordert die Digitalisierung zunehmend mehr Flexibilität von der Branche, aber auch von den Mitarbeitern, um einerseits mit den Veränderungen mithalten und andererseits die daraus resultierenden Chancen nutzen zu können.

Berater Zitz sieht die Unternehmen in der Pflicht: Sie müssten sich über ihr künftiges Geschäftsmodell

klar werden, dies dann konsequent umsetzen und ihre Mitarbeiter darauf trainieren. Zudem seien Führungskräfte gefragt, Mitarbeitern die Angst vor der Digitalisierung zu nehmen, indem sie ihnen den konkreten Nutzen aufzeigen. „Dafür müssen sie jedoch bei sich selbst anfangen, was je nach eigener Laufbahn und persönlicher Einstellung eine Herausforderung sein kann“, fügt Zitz an.

Thomas Zink, Studienleiter der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) in Bremen, zieht ein Fazit für die Mitarbeiter: „Die Logistik von morgen ist noch datengetriebener und digitaler als heute - aber immer noch ein Arbeitsfeld für gut organisierte, kommunikative und kreative Macher.“ (cs)

Frauen sind in Top-Etagen weiter rar

Nachholbedarf vor allem bei Logistikdienstleistern

FÜHRUNGSKRÄFTE An den deutschen Hochschulen sind Studiengänge mit Logistikschwerpunkt oft zu gleichen Teilen mit Frauen und Männern belegt. Bei Schulabgängerinnen erreichte 2017 die Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung Rang 16 der beliebtesten Ausbildungsberufe. Bei ihren männlichen Kollegen kam der gleichnamige Kaufmann nicht unter die ersten 20. Auf den Fluren der Speditionen sind viele Mitarbeiterinnen zu sehen - doch gefühlt sind es noch immer wenige vom mittleren Management an aufwärts.

In Industrie und Handel finden sich immer mehr Frauen auf der mittleren und oberen logistischen Führungsebene, die sich durch Qualifikation, Spaß an ihrem Job und Durchsetzungsfähigkeit selbst dorthin gebracht haben, sagt Frederik Zitz, geschäftsführender Gesellschafter der Personalberatung Hertzog & Partner, bestätigt aber: „In der Dienstleistung gibt es da sicher größeren Nachholbedarf.“

Sobald Kinder ins Spiel kommen, ist es laut Zitz aber ein branchenunabhängiges Thema: Entweder reduziert dann eines der beiden Elternteile seine Arbeitszeit stark oder beide etwas. Letzteres ist finanziell nur sinnvoll, wenn beide ähnlich verdienen. Hier kommt Zitz zufolge das weiterhin oft vorhandene Gehaltsgefälle zwischen Frauen und Männern ins Spiel. „Und eine Vier-Tage-Geschäftsführung oder Logistikleitung mit 30-Stunden-Woche gibt es in Deutschland so gut wie nicht“, fügt er an. Einige Länder seien da schon weiter.

Was Frauen nicht wollen

Weitere Gründe für nur wenige weibliche Führungskräfte nennt Hans Delfs von der Personalvermittlung Delfs & Associates: „Frauen akzeptieren seltener als Männer neue Positionen, bei denen die Stellenbeschreibung nicht zu 100 Prozent klar ist. Sie sind zudem nicht so oft bereit, viel zu reisen.“ Frauen ließen sich auch deutlich seltener auf Verträge ein, bei denen ein wesentlicher Anteil der Bezüge erfolgsabhängig ist. Laut Delfs bewerben sich zudem kaum Frauen auf Top-Positionen. „Wir zum Beispiel bekommen nur maximal 5 Prozent Bewerbungen von weiblichen Führungskräften.“ (zp/cs)

ANZEIGE

Die Karten werden neu gemischt - den Drachen verstehen

Ist China nun Freund oder Feind? Diese Frage dürften sich derzeit viele stellen, die mit China Geschäfte machen oder mit dem Reich der Mitte auf politischer Ebene zu tun haben. Auf der einen Seite ist das Land Deutschlands wichtigster Außenhandelspartner und vermeintlicher Verbündeter im Kampf für den Freihandel. Auf der anderen Seite bereiten die massiven Investments des chinesischen Staates und von Unternehmen aus dem Reich der Mitte in wichtigen Infrastrukturbereichen und Branchen - Stichworte Neue Seidenstraße und Kuka - vielen Akteuren Unbehagen. Wie also damit umgehen? Diese zentrale Frage soll bei der erstmals stattfindenden DVZ-Konferenz „Logistiklabor China“ geklärt werden.

Seien Sie dabei, wenn wir uns dem chinesischen Drachen nähern, am 20. November in den Design Offices in Berlin. Informieren Sie sich über die wichtigsten Entwicklungen und lernen Sie relevante Akteure kennen.

DVZ-KONFERENZ
**LOGISTIKLABOR
CHINA**
20. NOVEMBER, BERLIN

**JETZT ANMELDEN
WWW.DVZ.DE/CHINA**

DVZ