



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2022-II

- Kaufmännische Berufe -

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Zusammenfassung | 2 |
| 2. | Einleitung | 4 |
| 3. | Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung | 4 |
| 3.1 | Struktur der Beschäftigten | 4 |
| 3.2 | Arbeitsbedingungen | 6 |
| 3.3 | Berufliche Ausbildung | 9 |
| 3.4 | Arbeitsmarktsituation | 16 |
| 4. | Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen | 17 |
| 4.1 | Struktur der Beschäftigten | 17 |
| 4.2 | Arbeitsbedingungen | 19 |
| 4.3 | Berufliche Ausbildung | 22 |
| 4.4 | Arbeitsmarktsituation | 26 |
| 5. | Schiffahrtskaufmann/-frau | 27 |
| 5.1 | Struktur der Beschäftigten | 27 |
| 5.2 | Arbeitsbedingungen | 29 |
| 5.3 | Berufliche Ausbildung | 32 |
| 5.4 | Arbeitsmarktsituation | 37 |

1. Zusammenfassung

Das Bundesamt hat im vorliegenden Bericht die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung, Kaufleuten für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen sowie Schifffahrtskaufleuten näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse, die sich schwerpunktmäßig auf das Jahr 2021 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

In allen betrachteten Berufsbildern wurde im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verzeichnet. So erhöhte sich die Zahl der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung um rund 5,0 Prozent, die Zahl der Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen um rund 4,6 Prozent und die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute um rund 1,1 Prozent. Kennzeichnend für alle Berufsbilder war dabei im Jahr 2021 ein leicht rückläufiger Anteil der weiblichen Beschäftigten. Darüber hinaus verzeichneten Beschäftigte unter 25 Jahren in allen Berufsbildern rückläufige Anteile. Während ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten bei den Schifffahrtskaufleuten – bei zahlenmäßiger Abnahme – im Jahr 2021 noch rund 15,3 Prozent betrug, lag er bei den Kaufleuten für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen zuletzt bei rund 5,5 Prozent. Die Anteile ausländischer Beschäftigter fielen trotz neuerlicher Anstiege weiterhin in allen drei Berufsbildern vergleichsweise gering aus.

Beschäftigungsentwicklung

Die Tätigkeiten und Aufgabenschwerpunkte der kaufmännischen Beschäftigten in der Verkehrs- und Logistikbranche unterscheiden sich ebenso wie die Arbeitsbedingungen in Abhängigkeit von Unternehmensgröße und -bereich. Üblicherweise gehen kaufmännische Angestellte geregelten Arbeitszeiten nach. Der überwiegende Anteil der Kaufleute im Bereich Verkehr und Logistik erbrachte im Jahr 2021 eine Arbeitsleistung von 40 bis 48 Wochenstunden. Um die Arbeitsbedingungen der kaufmännischen Beschäftigten bestmöglich an aktuelle Herausforderungen und Veränderungen, so wie sie beispielsweise aus der Corona-Pandemie, Friktionen in Lieferketten und einem hohen Sendungsvolumen im KEP-Bereich erwachsen, anzupassen, setzen Unternehmen der Verkehrs- und Logistikbranche verstärkt auf die Digitalisierung und Automatisierung ihrer Prozessabläufe. Die Tariflöhne in den betrachteten Berufsbildern entwickelten sich zuletzt weiterhin positiv; allerdings wiesen sie teilweise niedrigere Steigerungsraten als die Verbraucherpreise auf. Letztere fielen im Jahr 2021 mit rund 3,1 Prozent im Vorjahresvergleich relativ hoch aus. Nicht alle Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, die kaufmännisches Personal beschäftigen, unterliegen der Tarifbindung.

Arbeitsbedingungen

Die Zahl der bestehenden Ausbildungsverträge in den drei betrachteten Berufsbildern weist seit Jahren eine sinkende Tendenz auf. Im Zuge der Corona-Pandemie ging im Jahr 2020 bei allen Berufsbildern die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse stark zurück. Während die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse bei Kaufleuten für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen sowie Schifffahrtskaufleuten im

Berufliche Bildung

Jahr 2021 nochmals rückläufig war, verzeichnete sie bei Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung einen Anstieg – ohne jedoch an das Vorkrisenniveau heranzureichen. Die Lösungsquoten der Ausbildungsverträge wiesen in allen betrachteten Ausbildungsberufen im Jahr 2021 sinkende Werte auf und lagen damit weiterhin deutlich unter dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe. Während rund die Hälfte der angehenden Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen im Jahr 2021 bei Ausbildungsbeginn ein Alter von mindestens 23 Jahren aufwies, waren die meisten angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sowie Schifffahrtskaufleute jüngerer Alters. Charakteristisch für die Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann ist der vergleichsweise hohe Anteil an Auszubildenden mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife; im Jahr 2021 lag er bei rund 87,7 Prozent.

Nachdem der Arbeitsmarkt der Verkehrs- und Logistikbranche im Jahr 2020 wesentlich von der Corona-Pandemie geprägt war, ging in der ersten Jahreshälfte 2021 die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden deutlich zurück. Darüber hinaus verzeichnete die Anzahl der offenen Stellen – insbesondere für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sowie Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen – ab (Spät-)Sommer 2021 deutliche Zuwächse. Ab Oktober 2021 lag die Zahl der offenen Stellen für Kaufleute für Spedition und Logistik über der Zahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Im Einklang hiermit berichtete ein Gutteil der im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragten Unternehmen von einem akuten Fachkräftemangel in der Verkehrs- und Logistikbranche, infolgedessen zahlreiche verfügbare Stellen unbesetzt blieben.

Arbeitsmarktsituation

2. Einleitung

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr führt das Bundesamt turnusmäßig Analysen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Die Auswertungen sollen den Sozialpartnerinnen und -partnern als belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen dienen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts werden folgende Berufsgruppen betrachtet: Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen sowie Schifffahrtskaufleute. Grundlage für die Abgrenzung der einzelnen Berufsgruppen bildet die aktuelle Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) der Bundesagentur für Arbeit.

Ausgangslage

In den Kapiteln 3 bis 5 werden die jüngsten Entwicklungen in den oben genannten Berufsbildern dargestellt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf dem Jahr 2021. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Struktur der Beschäftigten, bevor im Anschluss anhand verschiedener Parameter die Arbeitsbedingungen näher skizziert werden. Für die anschließende Darstellung der Ausbildungssituation wurden Indikatoren wie die Zahl der Auszubildenden, der Bildungshintergrund der Auszubildenden sowie die Vergütung während der Ausbildung herangezogen. Die Kapitel schließen jeweils mit einer Beschreibung der Arbeitsmarktsituation auf Grundlage der aktuellen Arbeitsmarktstatistiken. Das verfügbare statistische Datenmaterial differenziert nicht durchgehend zwischen Beschäftigten im Güter- und Personenverkehr. Sofern eine Unterscheidung nicht möglich ist, beziehen sich die Aussagen auf beide Marktsegmente. Ansonsten konzentrieren sich die Aussagen auf den Bereich des Güterverkehrs, der im Mittelpunkt des Berichts steht.

Vorgehensweise

3. Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung

3.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit befanden sich am Ende des Jahres 2021 insgesamt 169.552 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung (Berufsgruppe 5162) in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 1). Damit stieg deren Gesamtzahl im Vergleich zum Vorjahr um 8.060 Beschäftigte bzw. rund 5,0 Prozent. Sowohl die Anzahl deutscher als auch ausländischer Beschäftigter verzeichnete Zuwächse. Der Anteil der Kauffrauen für Spedition und Logistikdienstleistung entwickelte sich im Vergleich zu den Vorjahren zwar leicht rückläufig auf zuletzt rund 35,9 Prozent, allerdings legte die Gesamtzahl der weiblichen Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe absolut zu. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung mit ausländischer Staatsbürgerschaft stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 17,3 Prozent auf 21.766. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte damit rund 12,8 Prozent. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung legte im Jahr 2021 weiter auf rund

Beschäftigungsentwicklung

11,3 Prozent zu. Insgesamt 19.125 Teilzeitbeschäftigte bedeuteten im Vorjahresvergleich eine Zunahme von rund 10,2 Prozent.

Tabelle 1: *Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung (Berufsgruppe 5162) (Stichtag: jeweils 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)*

| | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Insgesamt | 164.313 | (100,0) | 161.492 | (100,0) | 169.552 | (100,0) |
| <i>darunter:</i> | | | | | | |
| Männer | 105.041 | (63,9) | 103.215 | (63,9) | 108.711 | (64,1) |
| Frauen | 59.272 | (36,1) | 58.277 | (36,1) | 60.841 | (35,9) |
| Deutsche | 145.615 | (88,6) | 142.868 | (88,5) | 147.784 | (87,2) |
| Ausländer | 18.622 | (11,3) | 18.550 | (11,5) | 21.766 | (12,8) |
| unter 25 Jahre | 23.592 | (14,4) | 22.235 | (13,8) | 22.423 | (13,2) |
| 25 bis unter 55 Jahre | 116.559 | (70,9) | 114.079 | (70,6) | 119.972 | (70,8) |
| 55 bis unter 65 Jahre | 23.343 | (14,2) | 24.289 | (15,0) | 26.121 | (15,4) |
| 65 Jahre und älter | 819 | (0,5) | 889 | (0,6) | 1.036 | (0,6) |
| in Vollzeit | 147.338 | (89,7) | 144.132 | (89,3) | 150.427 | (88,7) |
| in Teilzeit | 16.975 | (10,3) | 17.360 | (10,7) | 19.125 | (11,3) |
| ohne beruflichen Bildungsabschluss | 22.386 | (13,6) | 21.457 | (13,3) | 22.048 | (13,0) |
| mit anerkanntem Berufsabschluss | 111.625 | (67,9) | 109.853 | (68,0) | 115.213 | (68,0) |
| mit akademischem Berufsabschluss | 18.333 | (11,2) | 18.763 | (11,6) | 20.728 | (12,2) |
| Ausbildung unbekannt | 11.969 | (7,3) | 11.419 | (7,1) | 11.563 | (6,8) |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Mit rund 70,8 Prozent bildete im Jahr 2021 die Gruppe der 25- bis unter 55-jährigen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung weiterhin den größten Anteil an den Gesamtbeschäftigten in dieser Berufsgruppe. Absolut legte deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,2 Prozent auf 119.972 zu. Auf die Gruppe der unter 25-Jährigen entfiel im Jahr 2021 ein Anteil von rund 13,2 Prozent. Insgesamt 22.423 Beschäftigte in dieser Altersgruppe bedeuteten eine Zunahme von rund 0,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Anteile der älteren Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe wiesen in den letzten Jahren eine steigende Tendenz auf. Am Ende des letzten Jahres vereinten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im Alter von 55 bis unter 65 Jahren einen Anteil von rund 15,4 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Absolut nahm deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um

Altersstruktur

rund 7,5 Prozent auf 26.121 zu. Auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der betrachteten Berufsgruppe ab 65 Jahren entfielen im Jahr 2021 – wie im Vorjahr – Anteile von rund 0,6 Prozent.

Bei den Bildungsabschlüssen der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung zeigte sich in den letzten Jahren eine wachsende Bedeutung akademischer Abschlüsse. Lag deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten im Jahr 2015 noch bei rund 8,9 Prozent, erreichte er im Jahr 2019 rund 11,2 Prozent und im Jahr 2021 rund 12,2 Prozent. Damit einhergehend sank der Anteil der Beschäftigten, bei denen die Ausbildung unbekannt ist. Ebenso ging der Anteil der Beschäftigten, die keinen beruflichen Bildungsabschluss aufweisen, zurück; er lag zuletzt bei rund 13,0 Prozent. Weiterhin die größte Gruppe bildeten die Beschäftigten mit einem anerkannten Berufsabschluss. Deren Anteil lag im Jahr 2021 – wie im Vorjahr – bei rund 68,0 Prozent.

Beruflicher
Bildungsabschluss

3.2 Arbeitsbedingungen

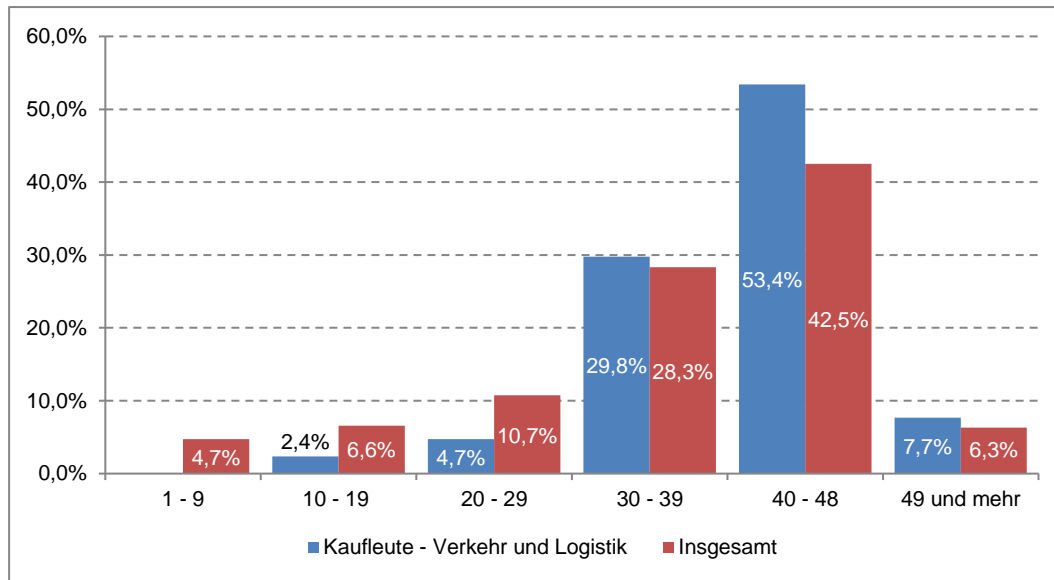
Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung arbeiten in der Regel zu regulären Büroarbeitszeiten. In Abhängigkeit vom Unternehmen bzw. Unternehmensbereich wird kaufmännisches Personal jedoch auch in Schichtarbeit oder an Wochenenden und Feiertagen eingesetzt. Abbildung 1 weist die prozentuale Verteilung der Erwerbstätigen in der Berufsobergruppe „516 Kaufleute – Verkehr und Logistik“ nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Jahr 2021 aus und stellt sie jener der Gesamtbeschäftigten im Durchschnitt über alle Berufsgruppen in Deutschland gegenüber.¹ Demnach war der kumulierte Anteil der Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von mehr als 29 Stunden größer als der kumulierte Anteil der Gesamtbeschäftigten im Durchschnitt über alle Berufsgruppen. Der überwiegende Anteil der Verkehrs- und Logistikkaufleute erbrachte im Jahr 2021 eine Arbeitsleistung von 40 bis 48 Wochenstunden. Mit rund 53,4 Prozent fiel deren Anteil deutlich höher aus als bei den Gesamtbeschäftigten in Deutschland. Rund 29,8 Prozent der Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe leisteten zuletzt 30 bis 39 Wochenstunden. Dieser Anteilswert lag im Jahr 2021 leicht über dem durchschnittlichen Wert der Gesamtbeschäftigten. Höher als im Durchschnitt über alle Berufsgruppen waren in der betrachteten Berufsgruppe zudem die Anteile der Beschäftigten mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von mehr als 48 Stunden. Rund 7,7 Prozent der Verkehrs- und Logistikkaufleute arbeiteten zuletzt 49 oder mehr Stunden pro Woche; der entsprechende Anteilswert bei den Gesamtbeschäftigten lag bei rund 6,3 Prozent. Eine Arbeitszeit von 10 bis 19 bzw. 20 bis 29 Wochenstunden leisteten im Jahr 2021 im Durchschnitt über alle Berufsgruppen rund 6,6 bzw. 10,7 Prozent der Gesamtbeschäftigten; in der Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ waren es rund 2,4 bzw. 4,7 Prozent. Nach Angaben von Unternehmen, die seitens des Bundesamtes im Rahmen der Marktbeobachtung befragt wurden, waren die Möglichkeiten für Kaufleute für

Arbeitszeiten

¹ Anmerkung des Statistischen Bundesamts: Aufgrund der Neugestaltung des Mikrozensus und der Veränderung der Form der Datengewinnung sind die Ergebnisse nur noch eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar.

Spedition und Logistikdienstleistung, während der Corona-Pandemie von zu Hause aus zu arbeiten, aufgrund der engen Verzahnung von kaufmännischem Personal, Beschäftigten im Lagerbereich sowie Kraftfahrerinnen und -fahrern in der Praxis zumeist stark eingeschränkt. Zur Minimierung des Infektionsrisikos führten einige Unternehmen entzerrte Schichtpläne ein.

Abbildung 1: Prozentuale Verteilung der Erwerbstätigen in der Berufsgruppe „Kaufleute - Verkehr und Logistik“ (516) sowie der Gesamtbeschäftigten im Durchschnitt nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Jahr 2021



Anmerkung: Aufgrund geringer Fallzahl werden aus Datenschutzgründen keine Werte für die Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ für die Kategorie „1 - 9 Stunden“ ausgewiesen.

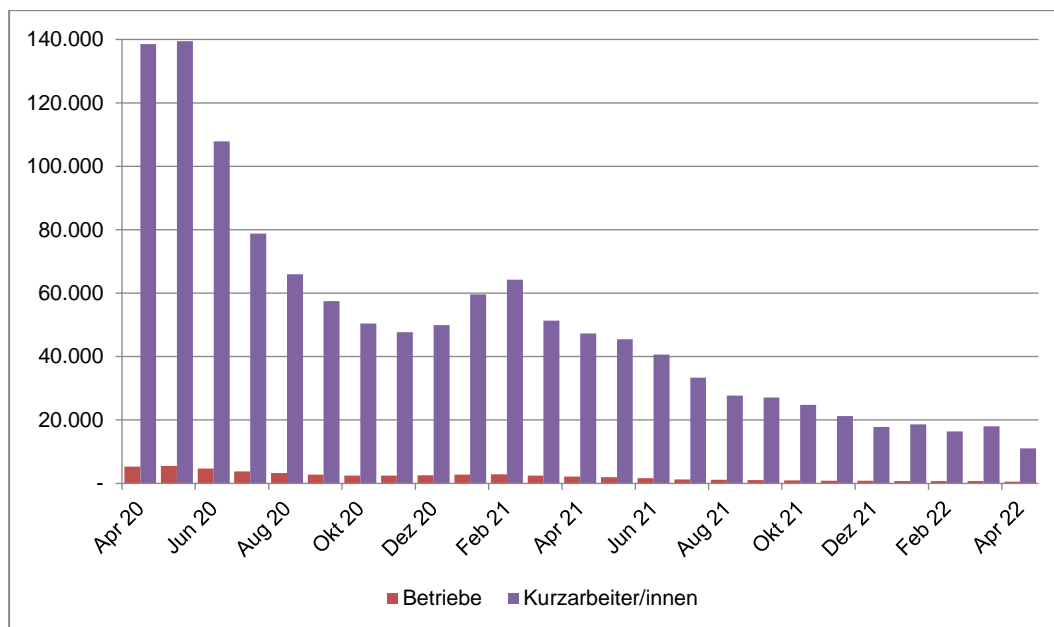
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1 Reihe 4.1). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Um Arbeitslosigkeit zu vermeiden, wird in wirtschaftlich schwierigen Zeiten das Instrumentarium der Kurzarbeit herangezogen. Arbeitnehmerinnen und -nehmern sollen so ihre Arbeitsplätze erhalten bleiben, Betrieben ihre eingearbeiteten Arbeitnehmerinnen und -nehmer. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie ausgelösten zeitweise sehr hohen Nachfragerückgänge und der daraus resultierten Arbeitsausfälle nutzten Unternehmen des Wirtschaftszweigs „52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ – wie auch anderer Branchen – das Instrumentarium der Kurzarbeit, um Entlassungen entgegenzuwirken. Abbildung 2 zeigt die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und -arbeiter sowie der kurzarbeitenden Betriebe im genannten Wirtschaftszweig, die im Zeitraum von April 2020 bis April 2022 konjunkturelles Kurzarbeitergeld in Anspruch nahmen. Konjunkturelles Kurzarbeitergeld aus wirtschaftlichen und konjunkturellen Gründen kann gewährt werden, wenn ein vorübergehender erheblicher Arbeitsausfall mit Entgeltausfall vorliegt und die persönlichen sowie betrieblichen Voraussetzungen, die für den Anspruch auf das Kurzarbeitergeld erforderlich sind, erfüllt werden. Mit dem Ende des ersten bundesweiten Lockdowns im Mai 2020, bei dem Teile des stationären Handels zeitweise zum Erliegen kamen, wies die Anzahl der Kurzarbeitenden im betrachteten Wirtschaftszweig nach hohen Zuwächsen zuvor deutliche Rückgänge auf: Wurden im Mai 2020 insgesamt 139.412 Kurz-

Kurzarbeit im Wirtschaftszweig „52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“

arbeiterinnen und -arbeiter im betrachteten Wirtschaftszweig verzeichnet, waren es im November 2020 noch 47.736. Mit dem zweiten Lockdown, der im Dezember 2020 ausgerufen wurde, stieg die Anzahl der Kurzarbeitenden erneut an und erreichte im Februar 2021 insgesamt 64.255. Seitdem ist sie tendenziell rückläufig. Im April 2022 lag die Zahl der Kurzarbeiterinnen und -arbeiter im betrachteten Wirtschaftszweig bei 11.088 Personen (April 2021: 47.284). Die Zahl der kurzarbeitenden Betriebe im Wirtschaftszweig „52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ stieg ab Dezember 2020 leicht an und belief sich im Februar 2021 auf 2.888. Wie bei der Zahl der Kurzarbeiterinnen und -arbeiter weist die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe seitdem eine sinkende Tendenz auf. Im April 2022 lag deren Zahl bei 515 (April 2021: 2.163).

Abbildung 2: Kurzarbeitende Betriebe sowie Kurzarbeiterinnen und -arbeiter im Wirtschaftszweig „52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr“ (konjunkturelles Kurzarbeitergeld) im Zeitraum von April 2020 bis April 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Kurzarbeit). Eigene Darstellung.

Die Tarifdatenbank des Statistischen Bundesamts gibt Auskunft über ausgewählte Tariflöhne für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Abbildung 3 stellt exemplarisch deren Entwicklung in ausgewählten Bundesländern dar. Demnach zeigen sich im Zeitraum von 2020 bis 2022 regional teilweise deutliche Unterschiede bezüglich der Höhe des tariflichen Stundenlohnsatzes von Kaufleuten für Spedition und Logistik mit einer abgeschlossenen Ausbildung. Während in Hessen die Stundenlohnsätze für Beschäftigte der betrachteten Berufsgruppe bereits im Jahr 2020 über 16,00 Euro lagen, wurden in Niedersachsen trotz einer Lohnsteigerung zu Beginn des Jahres 2022 in Höhe von rund 5,8 Prozent lediglich 12,24 Euro pro Stunde erreicht. Seit dem 1. Oktober 2022 liegt der gesetzliche Mindestlohn bei 12,00 pro Stunde. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes variieren Gehälter von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung, die in tarifgebundenen Unternehmen beschäftigt sind, stark in Abhängigkeit von Branche und Unternehmensgröße. Unter-

Vergütung

nehmen aus Branchen mit höheren Margen oder große, internationale Unternehmen zahlen in der Regel höhere Gehälter an ihr kaufmännisches Personal. Ebenso werden hochqualifizierte kaufmännische Angestellte oftmals übertariflich entlohnt.

Abbildung 3: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Kaufleute für Spedition und Logistkdienstleistung im Zeitraum von 2020 bis 2022

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|--------------------|---|---|---|
| Bayern | +2,9% | 12,90 €/Std. | +1,4% | 13,08 €/Std. | +2,0% | 13,34 €/Std. | | | | | | |
| | ← → | | | | | | | | | | | |
| Hamburg | 14,38 €/Std. | +2,4% | 14,73 €/Std. | +2,4% | 15,08 €/Std. | +5,5% | 15,80 €/Std. | | | | | |
| | ← → | | | | | | | | | | | |
| Niedersachsen | +3,5% | 11,30 €/Std. | +2,4% | 11,57 €/Std. | +5,8% | 12,24 €/Std. | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Hessen | +2,5% | 16,08 €/Std. | +2,0% | 16,40 €/Std. | +6,0% | 17,38 €/Std. | | | | | | |
| | ← → | | | | | | | | | | | |
| | J | A | J | O | J | A | J | O | J | A | J | O |
| | 2020 | | | | 2021 | | | | 2022 | | | |
| Verbraucherpreisindex insgesamt, Veränderung zum Vorjahr lt. Statistischem Bundesamt | 2020: +0,5% | | | | 2021: +3,1% | | | | 2022: keine Angabe | | | |

Anmerkung: Da die herangezogenen Vergütungs- und Leistungsgruppen nicht für alle betrachteten Länder einheitlich sind, ist eine direkte Vergleichbarkeit der absoluten Stundenlöhne nicht gegeben.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Tarifdatenbank). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

3.3 Berufliche Ausbildung

Ihren berufsqualifizierenden Abschluss erwerben Kaufleute für Spedition und Logistkdienstleistung im Rahmen einer dualen, in der Regel dreijährigen Ausbildung. Wesentliche Bestandteile sind die Organisation und Überwachung eines potentiell verkehrsträger- sowie länderübergreifenden Ablaufs von Warenein- und -ausgängen. Des Weiteren werden Inhalte zur Kundenbetreuung und -akquise sowie zur Preiskalkulation und Angebotserstellung vermittelt. Während der Ausbildung erhalten Auszubildende Einblicke in die verschiedenen Bereiche eines Transportunternehmens, beispielsweise die Abfertigung, den Kundenservice, die Abrechnung, den Vertrieb sowie den Im- und Export.

Ausbildungsinhalte

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen für den Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistkdienstleistung“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach befanden sich im Jahr 2021 insgesamt 12.888 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistkdienstleistung – rund 6,4 Prozent weniger als im Vorjahr und rund 14,0 Prozent weniger als im Jahr 2019. Nach dem starken Rückgang im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie stieg die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr zwar um rund 8,0 Prozent auf insgesamt 4.674 an. Allerdings lag sie damit weiterhin unter der Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge in den Jahren 2014 bis 2019. Im Jahr 2021

Ausbildungszahlen

wurden 5.301 Auszubildende zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 87,5 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.167 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst; mit 714 aufgelösten Verträgen entfiel davon der größte Teil auf das erste Ausbildungsjahr.

Tabelle 2: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)

| Jahr | Ausbildungsverträge | | | Neu abgeschl. Ausbildungsverträge | Prüfungsteilnehmer/innen | | vorzeitig aufgelöste Verträge | | | |
|------|---------------------|------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| | von Männern | von Frauen | insgesamt | | insgesamt | darunter bestanden | 1. Lehrjahr | 2. Lehrjahr | 3. Lehrjahr | insgesamt |
| 2014 | 8.442 | 5.841 | 14.283 | 5.292 | 5.631 | 5.097 | 609 | 279 | 129 | 1.017 |
| 2015 | 8.433 | 5.688 | 14.121 | 5.523 | 5.343 | 4.791 | 630 | 264 | 144 | 1.038 |
| 2016 | 8.646 | 5.574 | 14.220 | 5.424 | 4.974 | 4.554 | 678 | 276 | 96 | 1.050 |
| 2017 | 8.904 | 5.682 | 14.586 | 5.595 | 4.848 | 4.431 | 672 | 291 | 114 | 1.077 |
| 2018 | 9.309 | 5.796 | 15.105 | 5.877 | 5.016 | 4.461 | 744 | 273 | 144 | 1.161 |
| 2019 | 9.291 | 5.697 | 14.988 | 5.487 | 5.028 | 4.659 | 789 | 336 | 129 | 1.254 |
| 2020 | 8.553 | 5.214 | 13.770 | 4.329 | 5.073 | 4.680 | 633 | 294 | 138 | 1.065 |
| 2021 | 8.073 | 4.809 | 12.888 | 4.674 | 5.301 | 4.641 | 714 | 297 | 156 | 1.167 |

Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) errechnet jährlich auf Basis der amtlichen Berufsbildungsstatistik die Lösungsquote der Ausbildungsberufe in Deutschland. Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Auszubildenden.¹ Sie wird mittels eines Schichtmodells errechnet und dient als Indikator für den Erfolg des dualen Ausbildungssystems sowie der Vergleichbarkeit von Ausbildungsberufen und Regionen. Die Entwicklung der Lösungsquote der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung ist Tabelle 3 zu entnehmen. Demnach sank die Lösungsquote der angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im Jahr 2020 auf rund 19,3 Prozent, nachdem sie im Vorjahr einen Anstieg auf rund 20,4 Prozent verzeichnet hatte. Die Lösungsquote der Auszubildenden in der betrachteten Berufsgruppe lag in den letzten Jahren stets deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe, der zuletzt rund 25,1 Prozent betrug.

Lösungsquote

¹ Bei der Lösungsquote handelt es sich nicht um eine Abbruchquote, da üblicherweise ein Großteil der Personen mit vorzeitig gelöstem Ausbildungsvertrag erneut einen Ausbildungsvertrag im dualen System abschließt; mithin schließt die Lösungsquote Vertragswechsel ein.

Tabelle 3: *Lösungsquote der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020*

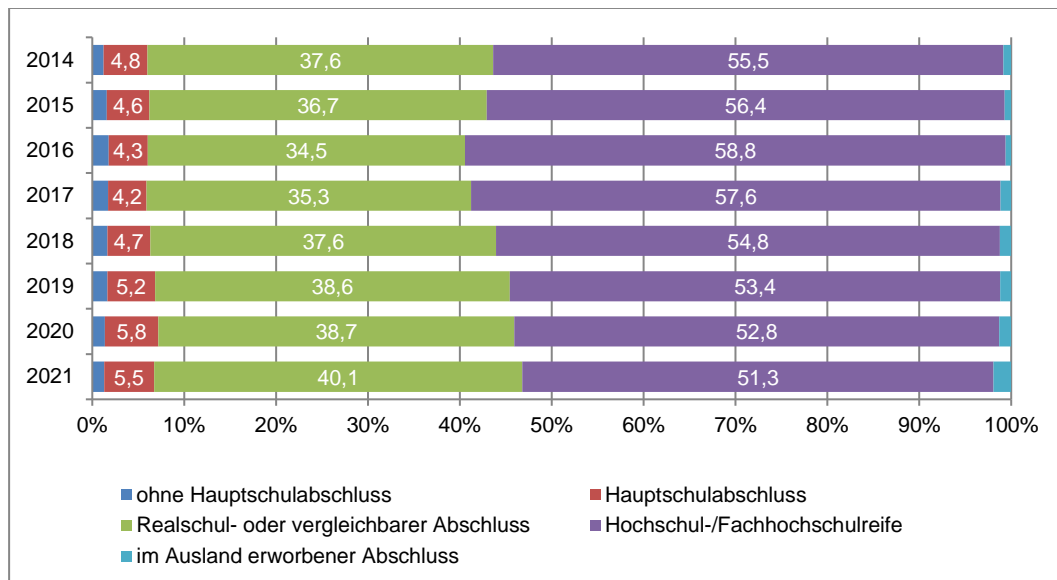
| Jahr | Alle Ausbildungsberufe | Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung |
|------|------------------------|--|
| 2012 | 24,4 | 16,4 |
| 2013 | 25,0 | 17,0 |
| 2014 | 24,7 | 17,7 |
| 2015 | 24,9 | 17,9 |
| 2016 | 25,8 | 17,9 |
| 2017 | 25,7 | 18,1 |
| 2018 | 26,5 | 18,9 |
| 2019 | 26,9 | 20,4 |
| 2020 | 25,1 | 19,3 |

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Auszubildende – Datenblätter). Eigene Darstellung.

Abbildung 4 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Trotz sinkender Tendenz verfügte der größte Teil der angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im Jahr 2021 – wie in den Vorjahren – über eine Hochschulreife; zuletzt entfiel auf diese Bildungsgruppe ein Anteil von rund 51,3 Prozent. Der Anteil angehender Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, die bei Ausbildungsbeginn einen Realschulabschluss aufwiesen, nahm zuletzt zu und belief sich im Jahr 2021 auf rund 40,1 Prozent; dies war der höchste Anteilswert im Betrachtungszeitraum. Rund 5,5 Prozent der Auszubildenden, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung abschlossen, verfügten über einen Hauptschulabschluss. Der Anteil der Auszubildenden ohne einen Hauptschulabschluss, der seit dem Jahr 2016 rückläufig ist, betrug zuletzt rund 1,3 Prozent.

Schulische Vorbildung

Abbildung 4: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung nach schulischer Vorleistung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

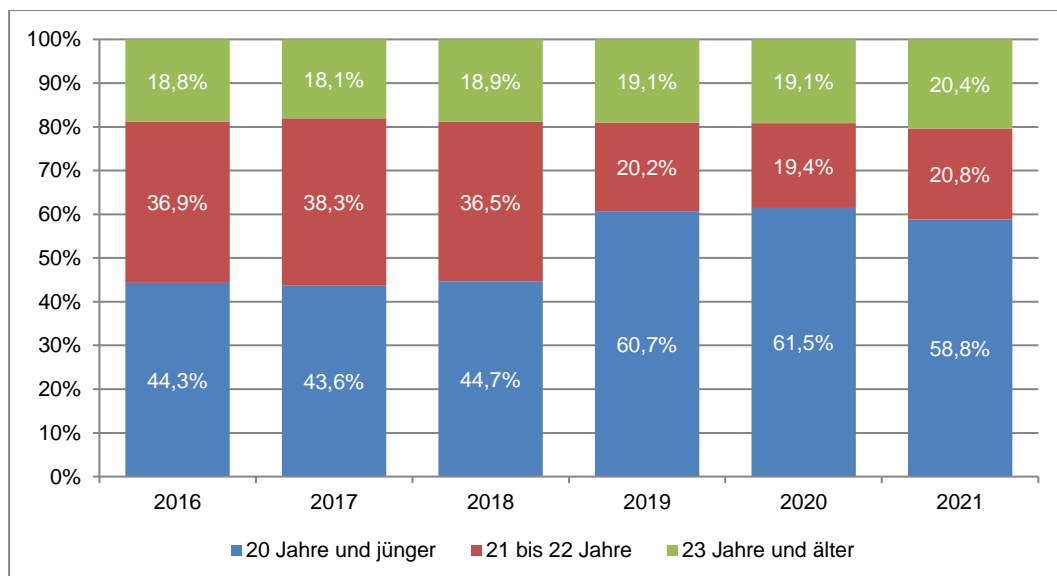


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 5 differenziert die Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach waren rund 58,8 Prozent der Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag abschlossen, 20 Jahre oder jünger. Trotz Anteilsrückgängen gegenüber dem Vorjahr bildete diese Alterskategorie wiederholt die größte Gruppe unter den angehenden Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung. Rund 20,8 Prozent der Auszubildenden mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen waren zuletzt 21 oder 22 Jahre alt, weitere rund 20,4 Prozent 23 Jahre oder älter.

Altersstruktur

Abbildung 5: Auszubildende zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2016 bis 2021 (Anteile in Prozent)

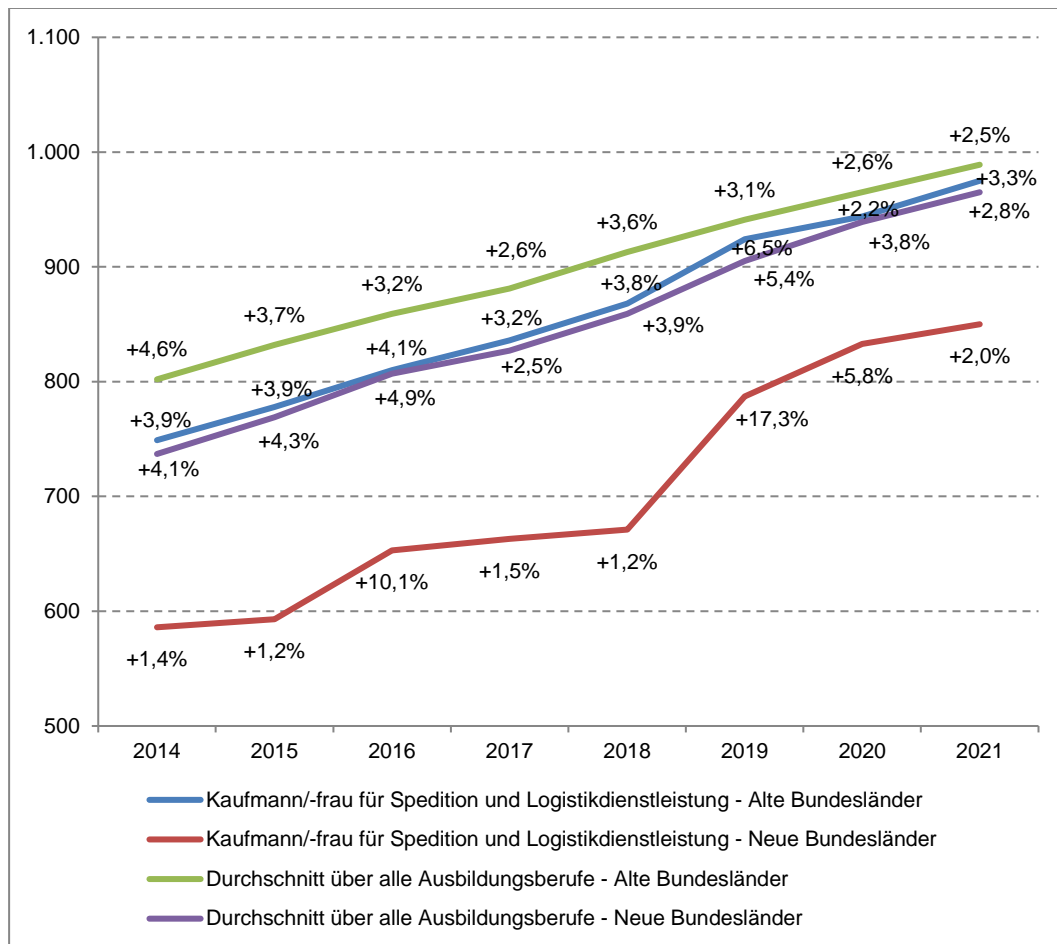


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung angehender Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Demnach verdienten die Auszubildenden der betrachteten Berufsgruppe im Jahr 2021 in den alten Bundesländern durchschnittlich 975 Euro pro Monat, in den neuen Bundesländern 850 Euro pro Monat. Der bundesweite Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag zuletzt bei 989 Euro monatlich in den alten bzw. bei 965 Euro monatlich in den neuen Bundesländern. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die durchschnittliche monatliche Vergütung angehender Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung in den alten Bundesländern um rund 3,3 Prozent, in den neuen Bundesländern um rund 2,0 Prozent zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Verbraucherpreisindex im Jahr 2021 um rund 3,1 Prozent. Dieser Anstieg fiel mithin höher aus als die Steigerung der Ausbildungsvergütung angehender Kauffrauen bzw. Kaufmänner für Spedition und Logistikdienstleistung in den neuen Bundesländern. Im Zeitraum von 2014 bis 2021 näherte sich die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung für angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung in den neuen Bundesländern der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung über alle Ausbildungsberufe in den neuen Bundesländern an: Lag die durchschnittliche Ausbildungsvergütung dort im Jahr 2015 noch rund 176 Euro bzw. rund 29,7 Prozent über der Vergütung der angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, so betrug die Differenz im Jahr 2021 nur noch rund 115 Euro bzw. rund 13,5 Prozent. Im Vergleich dazu fiel der Unterschied zwischen der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung in den alten Bundesländern und dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe in den alten Bundesländern deutlich geringer aus: Im Jahr 2015 betrug er rund 54 Euro bzw. rund 6,9 Prozent, im Jahr 2021 rund 14 Euro bzw. rund 1,4 Prozent.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 6: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung in den alten und neuen Bundesländern im Zeitraum von 2014 bis 2021 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)



Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

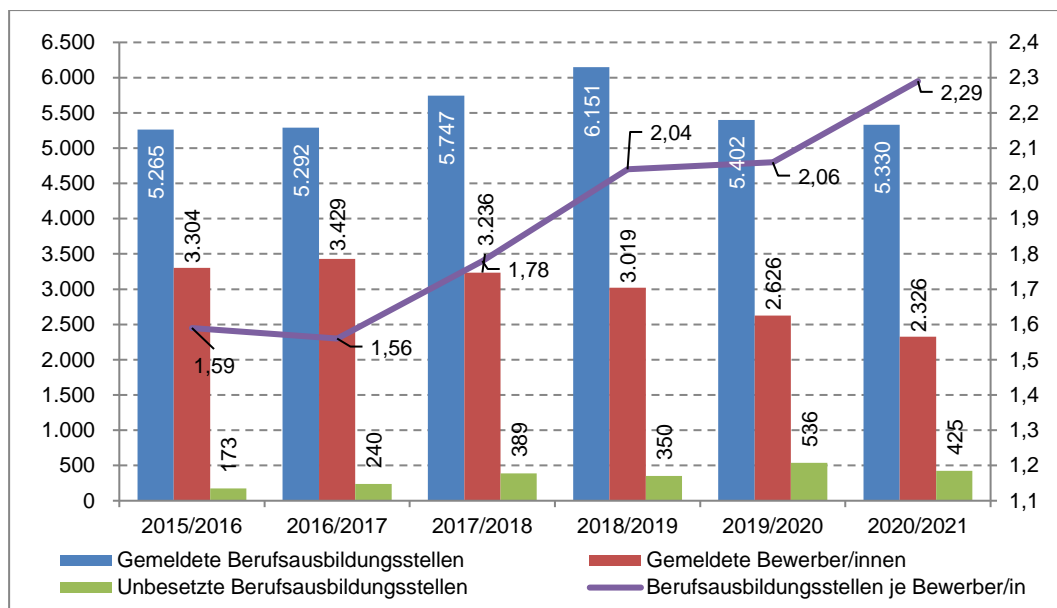
Abbildung 7 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ (Berufsgruppe 516) für die Berichtsjahre 2015/2016 bis 2020/2021.¹ Im Berichtsjahr 2020/2021 erhöhte sich das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin bzw. Bewerber auf rund 2,29 Stellen pro Bewerberin bzw. Bewerber, erreichte mithin den höchsten Wert im Betrachtungszeitraum. Nachdem die Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen für die betrachtete Berufsgruppe bis zum Berichtsjahr 2018/2019 kontinuierlich anstieg, entwickelte sich diese in den Folgejahren zurück und erreichte zuletzt insgesamt 5.330. Im Vergleich zum vorherigen Berichtsjahr bedeutete dies einen Rückgang von 72 gemeldeten Stellen bzw. rund 1,3 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber für einen Ausbildungsberuf in der Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ weist seit dem Berichtsjahr 2016/2017 eine abnehmende Tendenz auf. Im Berichtsjahr 2020/2021 belief sie sich auf insgesamt 2.326 Bewerberinnen und Bewerber (-11,4 Prozent im Vergleich zum Berichtsjahr 2019/2020). Das Angebot an gemeldeten Ausbildungsstellen überstieg die Nachfrage somit deutlich. Insgesamt blieben zuletzt

Ausbildungsstellen
und Bewerber/innen

¹ Ein Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres.

425 Ausbildungsstellen unbesetzt. Dies deckt sich mit Angaben von Unternehmen, die im Rahmen der Marktbeobachtung seitens des Bundesamtes befragt wurden, denen zufolge es an Nachwuchskräften mangle und es eine große betriebliche Herausforderung sei, Berufsinteressierte zu finden. Darüber hinaus berichten Unternehmen, dass Auszubildende zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung teilweise bereits während der Ausbildungszeit von anderen Unternehmen abgeworben oder nach Abschluss der Ausbildung in andere Unternehmen wechseln würden.

Abbildung 7: Ausbildungsstellenangebot sowie gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Kaufleute - Verkehr und Logistik“ (Berufsgruppe 516) nach Berichtsjahren



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Ausbildungsstellenmarkt). Eigene Darstellung.

Der Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung“ gilt in der Logistikbranche als eine solide Ausbildung, die mit entsprechender Berufserfahrung viele Aufstiegsmöglichkeiten eröffnet. Für einen beruflichen Aufstieg ist ein Studium nicht zwingend erforderlich, allerdings sind ein profundes Fachwissen und operative Kenntnisse angesichts der Komplexität der Logistikbranche unabdingbar. Mit Blick auf den beruflichen Werdegang besteht für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung zum einen die Möglichkeit, sich in bestimmten Bereichen zu spezialisieren (Anpassungsweiterbildung), zum anderen leitende Funktionen im Unternehmen anzustreben (Aufstiegsweiterbildungen). Weiterbildungsmaßnahmen in Form von themenbezogenen Lehrveranstaltungen zur Steigerung und Vertiefung der Qualifikation von Beschäftigten werden als Anpassungsfortbildungen bezeichnet. Dazu zählen sowohl Fortbildungsmaßnahmen in angrenzenden Fachbereichen, wie beispielsweise IT-Kenntnisse, gesetzliche Regelrahmen, sprachliche Kompetenzen und Soft-Skills, als auch Spezialisierungsmaßnahmen in unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens, wie etwa Vertrieb, Einkauf, Lager und Gefahrgut. Aufstiegsweiterbildungsmaßnahmen sind personenbezogene Fortbildungen in der Regel mit einem anerkannten Abschluss, die nach der Berufsausbildung und einer mindestens einjährigen

Weiterbildung

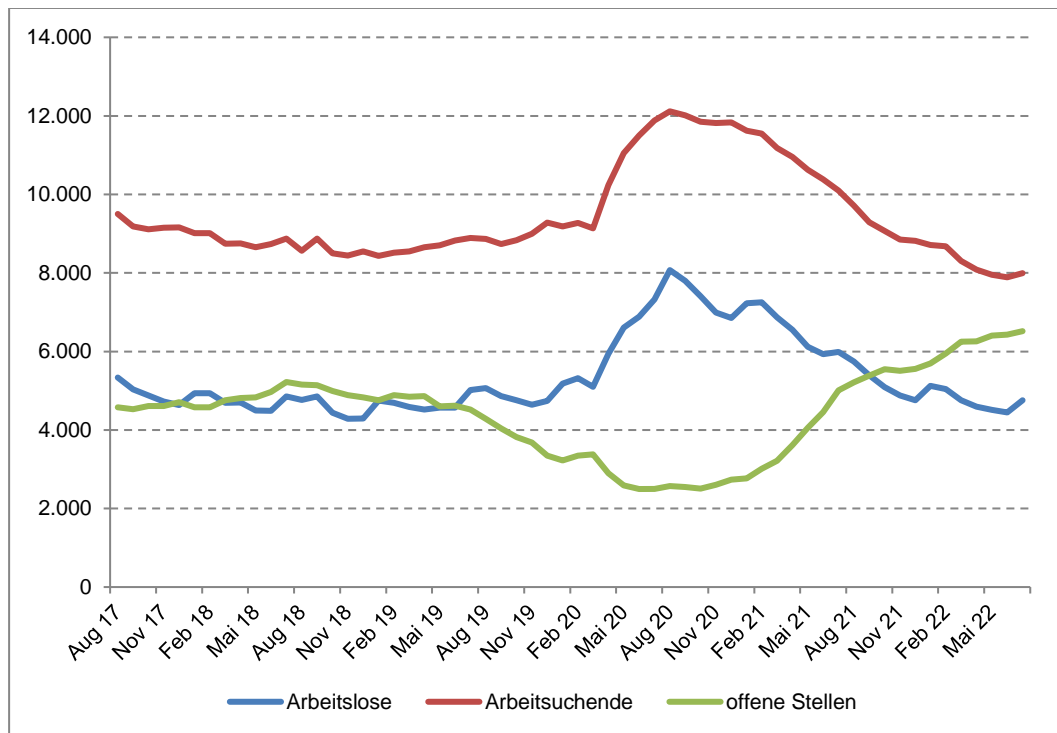
Berufserfahrung absolviert werden können. Beispiele hierfür sind die Prüfung zur Fachwirtin bzw. zum Fachwirt für Güterverkehr und Logistik oder für Logistiksysteme, eine Weiterbildung zur Verkehrsbetriebswirtin bzw. zum Verkehrsbetriebswirt, ein Abschluss als staatlich geprüfte Betriebswirtin bzw. geprüfter Betriebswirt oder ein Hochschulstudium in den Bereichen Spedition, Transport, Logistik oder Supply-Chain-Management.

3.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5162 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022. Deutlich erkennbar ist der Anstieg der Arbeitslosen bzw. -suchenden in der betrachteten Berufsgruppe im Zuge der Corona-Pandemie. Er erreichte im August 2020 mit insgesamt 8.072 arbeitslosen und 12.115 arbeitssuchenden Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistungen seinen zwischenzeitlichen Höhepunkt. Die Zahl der offenen Stellen verzeichnete in der betrachteten Berufsgruppe im Juni 2020 mit 2.497 das niedrigste Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum. Ab dem Frühjahr 2021 verbesserte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt zusehends – die Zahlen der Arbeitslosen, Arbeitssuchenden sowie offenen Stellen näherten sich ihren Vorkrisenniveaus. Im Oktober 2021 lag die Zahl der offenen Stellen mit 5.551 erstmals seit Juni 2019 wieder über der Zahl der als arbeitslos gemeldeten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Im Juni 2022 erreichte die Zahl der Arbeitssuchenden in der betrachteten Berufsgruppe mit 7.888 ihr niedrigstes Niveau im gesamten Beobachtungszeitraum; die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen belief sich auf 4.446, die Zahl der offenen Stellen auf 6.429. Einhergehend mit dieser Entwicklung weist ein Großteil der seitens des Bundesamtes im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen auf einen zunehmenden Personalmangel im kaufmännischen Bereich hin. Um diesem Mangel entgegenzuwirken, splitten einige Unternehmen ihre Aufgabengebiete derart, dass beispielsweise einfache Büroarbeiten oder Aufgaben wie das Erfassen von Papieren in der Disposition bzw. im Lagerbereich branchenfremden Arbeitskräften nach einer kurzen Anlernphase übertragen werden.

Arbeitsmarktsituation

Abbildung 8: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung“ (5162) im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

4. Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen

4.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit befanden sich am Ende des Jahres 2021 insgesamt 9.279 Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (KEP-Dienstleistungen) (Berufsgruppe 5166) in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 4), rund 4,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Damit setzte sich der ansteigende Trend der Vorjahre im Jahr 2021 weiter fort. Trotz Anteilsrückgängen gegenüber den Vorjahren bildeten die Kauffrauen für KEP-Dienstleistungen mit rund 56,0 Prozent im Jahr 2021 weiterhin die größte Beschäftigtengruppe. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft entwickelte sich in den letzten Jahren positiv und lag zuletzt bei rund 7,1 Prozent. Absolut nahm die Anzahl ausländischer Beschäftigter um rund 14,9 Prozent auf insgesamt 656 zu. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Kaufleute für KEP-Dienstleistungen legte im Jahr 2021 weiter auf rund 23,1 Prozent zu, absolut stieg deren Zahl um rund 2,2 Prozent auf insgesamt 2.139.

Beschäftigungsentwicklung

Table 4: *Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (Berufsgruppe 5166) (Stichtag: jeweils am 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)*

| | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|------------------------------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| Insgesamt | 8.620 | (100,0) | 8.868 | (100,0) | 9.279 | (100,0) |
| <i>darunter:</i> | | | | | | |
| Männer | 3.649 | (42,3) | 3.823 | (43,1) | 4.082 | (44,0) |
| Frauen | 4.971 | (57,7) | 5.045 | (56,9) | 5.197 | (56,0) |
| Deutsche | 8.074 | (93,7) | 8.295 | (93,5) | 8.622 | (92,9) |
| Ausländer | 540 | (6,3) | 571 | (6,4) | 656 | (7,1) |
| unter 25 Jahre | 439 | (5,1) | 500 | (5,6) | 506 | (5,5) |
| 25 bis unter 55 Jahre | 5.665 | (65,7) | 5.789 | (65,3) | 6.097 | (65,7) |
| 55 bis unter 65 Jahre | 2.438 | (28,3) | 2.494 | (28,1) | 2.585 | (27,9) |
| 65 Jahre und älter | 78 | (0,9) | 85 | (1,0) | 91 | (1,0) |
| in Vollzeit | 6.577 | (76,3) | 6.775 | (76,4) | 7.140 | (76,9) |
| in Teilzeit | 2.043 | (23,7) | 2.093 | (23,6) | 2.139 | (23,1) |
| ohne beruflichen Bildungsabschluss | 451 | (5,2) | 511 | (5,8) | 550 | (5,9) |
| mit anerkanntem Berufsabschluss | 2.665 | (30,9) | 2.819 | (31,8) | 3.056 | (32,9) |
| mit akademischem Berufsabschluss | 985 | (11,4) | 1.147 | (12,9) | 1.368 | (14,7) |
| Ausbildung unbekannt | 4.519 | (52,4) | 4.391 | (49,5) | 4.305 | (46,4) |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie in den Jahren zuvor bildete die Altersgruppe der 25- bis unter 55-jährigen Kaufleute für KEP-Dienstleistungen im Jahr 2021 die größte Beschäftigtengruppe. Insgesamt 6.097 Beschäftigte in dieser Altersgruppe bedeuteten eine Zunahme von rund 5,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auf sozialversicherungspflichtige Kaufleute für KEP-Dienstleistungen unter 25 Jahren entfiel im Jahr 2021 ein Anteil von rund 5,5 Prozent. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen wies in den letzten Jahren eine rückläufige Tendenz auf und belief sich zuletzt auf rund 27,9 Prozent. Absolut nahm deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,6 Prozent auf insgesamt 2.585 Beschäftigte zu. Mit einem Anteil von rund 1,0 Prozent stellte die Gruppe der 65-Jährigen und älteren Kaufleute für KEP-Dienstleistungen nach wie vor die kleinste Beschäftigtengruppe.

Altersstruktur

In den letzten Jahren gewannen akademische Berufsabschlüsse bei Kaufleuten für KEP-Dienstleistungen an Bedeutung. Lag deren Anteil im Jahr 2015 noch bei rund 5,4 Prozent, belief er sich im Jahr 2019 auf rund 11,4 Prozent, im Jahr 2021 auf rund 14,7 Prozent. Absolut hat sich die Zahl der Beschäftigten mit einem akademischen Berufsabschluss seit 2015 mehr als verdreifacht und erreichte im Jahr 2021 insgesamt 1.368. Der Anteil der

Beruflicher
Bildungsabschluss

Kaufleute für KEP-Dienstleistungen mit einem anerkannten Berufsabschluss entwickelte sich in den letzten Jahren ebenfalls positiv und lag zuletzt bei rund 32,9 Prozent. Trotz Anteilsrückgängen stellten Beschäftigte, bei denen die Ausbildung unbekannt ist, mit rund 46,4 Prozent im Jahr 2021 weiterhin die größte Gruppe. Absolut nahm deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,0 Prozent auf insgesamt 4.305 ab. Der Anteil der Kaufleute für KEP-Dienstleistungen, die keinen beruflichen Bildungsabschluss nachweisen können, lag im Jahr 2021 bei rund 5,9 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr war dies ein leichter Anstieg.

4.2 Arbeitsbedingungen

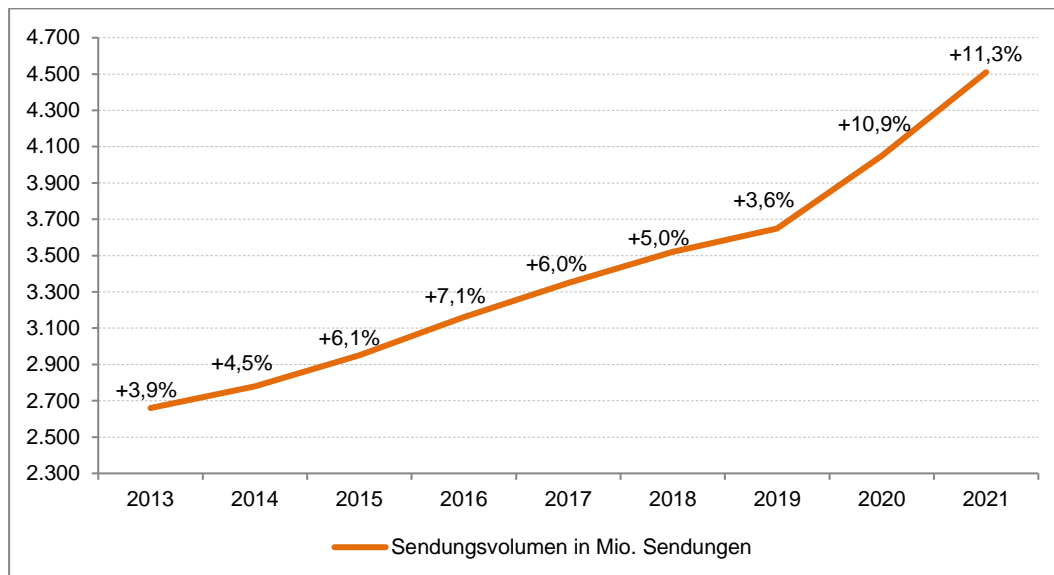
Kaufleute für Kurier-, Express und Postdienstleistungen sind für administrative Aufgaben im Rahmen der Zustellung von Briefen und Sendungen zuständig. Neben der Kundenberatung und -betreuung planen und organisieren sie Fahrtrouten und disponieren den Personaleinsatz entsprechend der Auftragslage. Kennzeichnend für den KEP-Markt sind seit Jahren hohe Wachstumsraten, die nicht unwesentlich durch den Anstieg des Online-Handels bedingt wurden (siehe Abbildung 9). Im Jahr 2021 beförderten KEP-Unternehmen in Deutschland rund 4,51 Mrd. Kurier-, Express- und Paketsendungen; dies war ein neuer Höchstwert.¹ Das deutliche Wachstum in Höhe von rund 11,3 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020 war – wie bereits im Jahr zuvor, in dem das Sendungsvolumen um rund 10,9 Prozent stieg – vor allem auf die Corona-Pandemie zurückzuführen. Da aufgrund der Lockdowns ein Teil des stationären Handels zeitweise zum Erliegen kam, wurde vermehrt auf die Lieferung von Waren und Gütern zurückgegriffen. So wurde das Wachstum insbesondere durch nationale Paketsendungen an Endkunden (B2C-Sendungen), die zuletzt um rund 16,6 Prozent zulegt, befördert. Bei den B2B-Sendungen war im Jahr 2021 mit einem Plus von rund 5,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ein Erholungs- bzw. Aufholungseffekt zu beobachten (2020: -1,5 Prozent), wobei sich dieser Trend im Verlauf des Jahres u.a. aufgrund von Lieferkettenproblemen abschwächte. Zur Bewältigung des ansteigenden Sendungsvolumens insbesondere im B2C-Bereich und der hiermit einhergehenden zunehmenden Arbeitsbelastung für die Beschäftigten im KEP-Bereich versuchen Unternehmen, ihre Arbeitsprozesse durch den Einsatz moderner Technik fortlaufend zu optimieren. Wie andere Wirtschaftsbranchen wurde auch die KEP-Branche durch die politischen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 vor Herausforderungen gestellt. Die Arbeitsbedingungen und das Aufgabenspektrum der Kaufleute für KEP-Dienstleistungen, die überwiegend mit der Organisation, der Kontrolle und der termingerechten Steuerung der Warenströme sowie Preisverhandlungen und Angebotserstellung beschäftigt sind, zeigten sich hiervon unmittelbar beeinflusst. KEP-Unternehmen mussten ihre Abläufe und die Organisation in Depots und Niederlassungen sowie bei Liefer- und Zustellverkehren anpassen. Nach Aussagen von Gesprächspartnerinnen und -partnern des Bundesam-

KEP-Markt

¹ Siehe hierzu und im Folgenden BIEK (2022).

tes konnte der Großteil der Kaufleute für KEP-Dienstleistungen die Möglichkeit der Heimarbeit in Anspruch nehmen, die auch seit dem Auslaufen der bundeseinheitlichen „Corona-Notbremse“ zum 30. Juni 2021 größtenteils fortbesteht.

Abbildung 9: Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt in Mio. Sendungen sowie die jährliche Veränderung (in Prozent)



Quelle: BIEK (2022). Eigene Darstellung. Eigene Berechnung.

Statistische Angaben zu den durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeiten von Kaufleuten für KEP-Dienstleistungen liegen nur bedingt vor. Anhaltspunkte liefern die Erhebungen des Statistischen Bundesamtes zu den Arbeitnehmerverdiensten im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“. Danach bewegte sich die durchschnittliche bezahlte Wochenarbeitszeit von vollbeschäftigten Fachkräften, d.h. Arbeitnehmerinnen und -nehmern mit schwierigen Fachtätigkeiten, für deren Ausübung in der Regel eine abgeschlossene Berufsausbildung, zum Teil verbunden mit Berufserfahrung, erforderlich ist, im Zeitraum von 2014 bis 2021 auf Jahresbasis zwischen 38,5 und 38,7 Stunden.¹ Eine Differenzierung dieser deutschlandweiten Ergebnisse nach alten und neuen Ländern offenbart keine wesentlichen Unterschiede. Im früheren Bundesgebiet (einschließlich Berlin) bewegte sich die durchschnittliche bezahlte Wochenarbeitszeit von Fachkräften in Vollbeschäftigung im o.g. Zeitraum gleichsam zwischen 38,5 und 38,7 Stunden, in den neuen Ländern zwischen 38,6 und 38,8 Stunden. Etwas höher fiel im Zeitraum von 2014 bis 2021 die durchschnittliche bezahlte Wochenarbeitszeit von vollbeschäftigten gehobenen Fachkräften aus, d.h. Arbeitnehmerinnen und -nehmern mit sehr schwierigen bis komplexen oder vielgestaltigen Tätigkeiten, für die in der Regel nicht nur eine abgeschlossene Berufsausbildung, sondern darüber hinaus mehrjährige Berufserfahrung und spezielle Fachkenntnisse erforderlich sind. Sie bewegte sich bezogen auf Gesamtdeutschland auf Jahresbasis zwischen 38,6 und 39,1 Stunden; im früheren Bundesgebiet (einschließlich Berlin) lag sie zwischen 38,8 und 39,2 Stunden, in den neuen Ländern zwischen 38,6 und 39,5

Arbeitszeit

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 2.3).

Stunden. Aufgrund des Anstiegs des Online-Handels und der daraus resultierenden guten Auftragslage war der KEP-Bereich im Gegensatz zu anderen Branchen nach Informationen des Bundesamtes in den letzten Jahren kaum von Kurzarbeit betroffen.

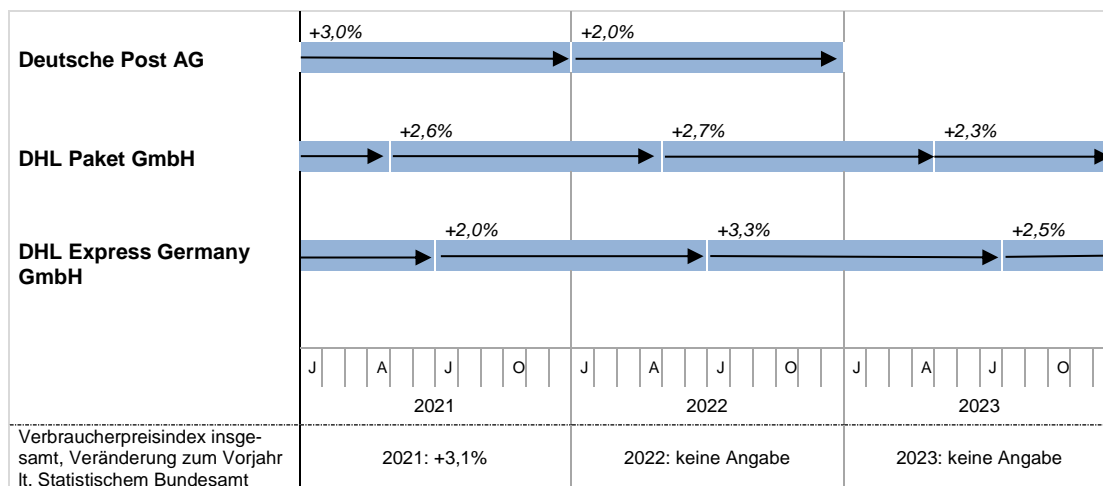
Die Vergütungshöhe des kaufmännischen Personals in der KEP-Branche variiert in Abhängigkeit vom Unternehmen, dessen Größe und regionalem Standort. Bei tarifgebundenen Unternehmen zeigten sich in der jüngeren Vergangenheit Lohnsteigerungen. Abbildung 10 stellt exemplarisch die tariflich vereinbarten Stundensätze im KEP-Bereich dar. In den Tarifverhandlungen für Beschäftigte der Deutschen Post AG im September 2020 wurde eine Entgelterhöhung von insgesamt 5,0 Prozent in zwei Stufen beschlossen: Die erste Erhöhung der Stundensätze um 3,0 Prozent erfolgte zum 1. Januar 2021, die zweite Erhöhung um 2,0 Prozent trat zum 1. Januar 2022 in Kraft. Des Weiteren wurden im Rahmen der Tarifverhandlungen u.a. eine erhöhte Ausbildungsvergütung (plus 50 Euro zum 1. Januar 2021; plus 40 Euro zum 1. Januar 2022) und eine Einmalzahlung für Auszubildende und Studierende in Höhe von 150 Euro beschlossen. Bei den tarifierten Beschäftigten der Tochtergesellschaft DHL Paket GmbH erhöhten sich die Entgelte zum 1. Mai 2022 um 2,7 Prozent, eine weitere Erhöhung um 2,3 Prozent erfolgt zum 1. Mai 2023. Die Beschäftigten der DHL Express Germany GmbH erhielten im Januar 2022 eine Corona-Prämie in Höhe von 300 Euro, zum 1. Juli 2022 wurden die Entgelte um 3,3 Prozent angehoben. Ein weiterer Erhöhungsschritt um 2,5 Prozent tritt zum 1. August 2023 in Kraft. Der Tarifvertrag läuft bis zum 29. Februar 2024. Neben dem Grundgehalt gewähren tarifgebundene KEP-Betriebe ihren Beschäftigten oftmals Sonderzahlungen in Form von Weihnachts- und Urlaubsgeld, vermögenswirksame Leistungen oder Betriebszugehörigkeitsprämien. Nicht alle Unternehmen der KEP-Branche sind an einen Tarifvertrag gebunden; dies gilt insbesondere für einen Gutteil der kleinen und mittelständischen Unternehmen. Bei mehrjähriger Betrachtung der Verdienstentwicklung der Vollzeitbeschäftigten im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ zeigt sich, dass die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste von Fachkräften im Zeitraum von 2020 bis 2021 nominal nur vergleichsweise geringfügig gestiegen sind – und zwar von rund 18,19 Euro im Jahr 2010 auf rund 18,46 Euro im Jahr 2021.¹ Bei gehobenen Fachkräften des betrachteten Wirtschaftszweigs lag der durchschnittliche Bruttostundenverdienst im Jahr 2020 mit rund 28,00 Euro sogar unter dem Bruttostundenlohn des Jahres 2010, der sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf rund 28,10 Euro belief.²

Vergütung

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Hans-Böckler-Stiftung (2022).

² Für das Jahr 2021 liegt der durchschnittliche Bruttostundenlohn gehobener Fachkräfte des Wirtschaftszweigs „Post-, Kurier- und Expressdienste“ zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor.

Abbildung 10: Laufzeiten und Entwicklungen ausgewählter Tarifabschlüsse für Beschäftigte im Bereich Post-, Kurier- und Expressdienste im Zeitraum von 2021 bis 2023



Quellen: Infoportal für den öffentlichen-dienst.de, ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022a), ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022b). Eigene Darstellung.

4.3 Berufliche Ausbildung

Die Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen ist eine anerkannte duale Berufsausbildung. Sie dauert in der Regel drei Jahre. Während der Ausbildung erlernen Auszubildende die Organisation und Durchführung kleinteiliger und zeitkritischer Sendungen in den vier Bereichen Kurier, Express, Paket und Brief. Darüber hinaus umfassen Lehrinhalte das Anbieten und Verkaufen von Dienstleistungen, die über die reine Transportleistung hinausgehen, verschiedene Formen von Finanzierungsmöglichkeiten sowie das Gewinnen und Pflegen von Kundenkontakten. Die Lehrinhalte der ersten zwei Ausbildungsjahre decken sich weitestgehend mit den Inhalten der Ausbildung zur Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen. Die Fachkräfte sind, im Gegensatz zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen, schwerpunktmäßig mit der operativen Umsetzung der Leistungserbringung betraut. Angeboten wird die Ausbildung in der Mehrheit von den großen KEP-Dienstleistern. Gemessen an der Gesamtzahl der Auszubildenden befanden sich im Jahr 2020 die meisten Auszubildenden mit rund 22,9 Prozent in Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Bayern (rund 17,1 Prozent), Baden-Württemberg (rund 14,3 Prozent) und Hessen (rund 11,4 Prozent). Die übrigen Bundesländer vereinten kumuliert rund 34,3 Prozent der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen.¹ Aufgrund der geringen Anzahl Auszubildender erfolgt der Berufsschulunterricht teilweise in länderübergreifenden Fachklassen.

Ausbildungsinhalte

Tabelle 5 zeigt die Auszubildendenstatistik für den Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach befanden sich im Jahr 2021 insgesamt 180 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen – rund 13,0 Prozent weniger als im

Auszubildendenzahlen

¹ Siehe Bundesinstitut für Berufsausbildung (Auszubildende - Datenblätter).

Vorjahr und rund ein Viertel weniger als im Jahr 2019. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge nahm ebenfalls weiter auf insgesamt 96 ab. Der Nachwuchsrückgang lässt sich u.a. mit der geringen Anzahl an Berufsschulen, die Ausbildungsklassen für angehende KEP-Kaufleute anbieten, begründen. Für deren Besuch müssen die Auszubildenden teilweise weit pendeln oder sogar längerfristig den Wohnort wechseln; mithin sehen Berufsinteressierte oftmals von einer Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen ab. Dadurch bedingt werden immer weniger Ausbildungsstellen für den betrachteten Ausbildungsberuf angeboten. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden an der Gesamtzahl der angehenden Kaufleute für KEP-Dienstleistungen nahm im Vergleich zum Vorjahr zu und belief sich im Jahr 2021 auf knapp ein Drittel (2020: 27,5 Prozent). Im Jahr 2021 wurden 120 Auszubildende zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 92,5 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Insgesamt wurden im Jahr 2021 15 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst; davon entfiel der größte Teil mit neun aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr.

Tabelle 5: *Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)*

| Jahr | Ausbildungsverträge | | | Neu abgeschl. Ausbildungsverträge | Prüfungsteilnehmer/innen | | vorzeitig aufgelöste Verträge | | | |
|------|---------------------|------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| | von Männern | von Frauen | insgesamt | | insgesamt | darunter bestanden | 1. Lehrjahr | 2. Lehrjahr | 3. Lehrjahr | insgesamt |
| 2014 | 162 | 90 | 252 | 123 | 132 | 129 | 9 | 6 | 6 | 21 |
| 2015 | 162 | 102 | 264 | 135 | 111 | 108 | 6 | 6 | 6 | 18 |
| 2016 | 165 | 99 | 264 | 126 | 117 | 117 | 9 | 3 | 3 | 15 |
| 2017 | 174 | 93 | 264 | 153 | 138 | 135 | 15 | 9 | 3 | 24 |
| 2018 | 201 | 84 | 285 | 165 | 123 | 123 | 12 | 9 | 6 | 27 |
| 2019 | 183 | 57 | 240 | 123 | 156 | 153 | 18 | 6 | 3 | 27 |
| 2020 | 150 | 57 | 207 | 108 | 132 | 126 | 3 | 6 | - | 12 |
| 2021 | 123 | 57 | 180 | 96 | 120 | 111 | 9 | 3 | 3 | 15 |

Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Tabelle 6 zeigt die Entwicklung der Lösungsquote der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen im Zeitraum von 2012 bis 2020 und stellt sie dem bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe gegenüber. Die Lösungsquote gibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Auszubildenden an. Lag die Lösungsquote der angehenden Kaufleute für KEP-Dienstleistungen in den Jahren 2012 bis 2019 stets über 13 Prozent, sank sie nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) im Jahr 2020 auf rund 8,1 Prozent. Die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe lag im selben Jahr bei rund 25,1 Prozent, mithin deutlich über der

Lösungsquote

Lösungsquote der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen.

Tabelle 6: *Lösungsquoten der Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020*

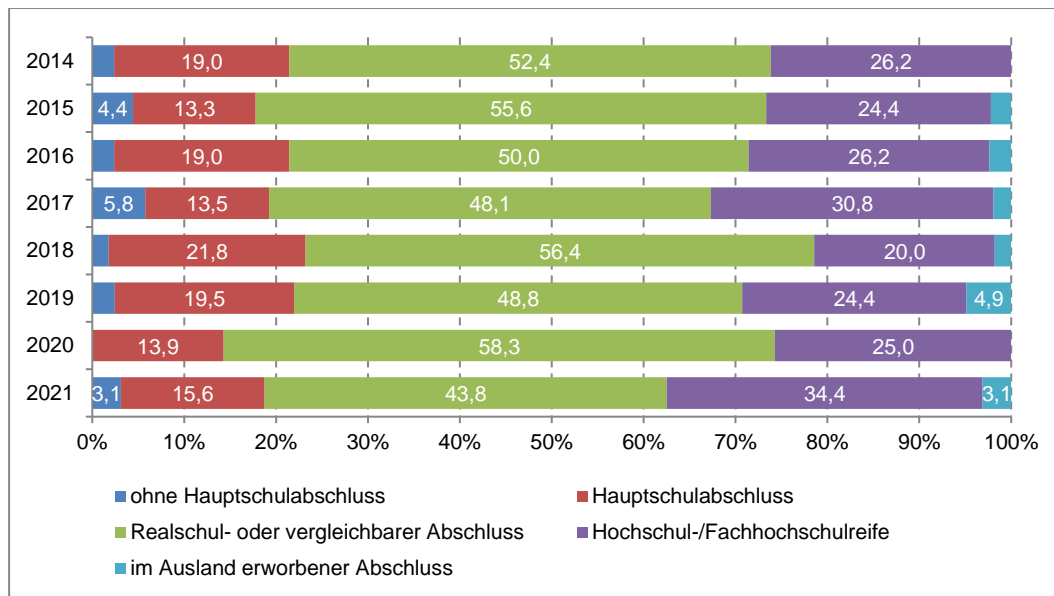
| Jahr | Alle Ausbildungsberufe | Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistung |
|------|------------------------|--|
| 2012 | 24,4 | 19,3 |
| 2013 | 25,0 | 14,8 |
| 2014 | 24,7 | 13,9 |
| 2015 | 24,9 | 13,3 |
| 2016 | 25,8 | 11,6 |
| 2017 | 25,7 | 16,8 |
| 2018 | 26,5 | 16,3 |
| 2019 | 26,9 | 18,0 |
| 2020 | 25,1 | 8,1 |

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Auszubildende – Datenblätter). Eigene Darstellung.

Abbildung 11 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach verzeichnete der Anteil der angehenden Kaufleute für KEP-Dienstleistungen, die bei Ausbildungsbeginn über eine Hochschulreife verfügen, seit dem Jahr 2019 eine ansteigende Tendenz und belief sich zuletzt auf rund 34,4 Prozent. Dies war der höchste Anteilswert im Betrachtungszeitraum. Trotz Anteilsrückgängen bildeten Auszubildende, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag abschlossen und über einen Realschulabschluss verfügten, mit rund 43,8 Prozent weiterhin die größte Gruppe unter den Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen. Rund 15,6 Prozent der Auszubildenden, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag schlossen, verfügten über einen Hauptschulabschluss; rund 3,1 Prozent konnten im Jahr 2021 bei Ausbildungsbeginn keinen Schulabschluss vorweisen.

Schulische Vorbildung

Abbildung 11: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

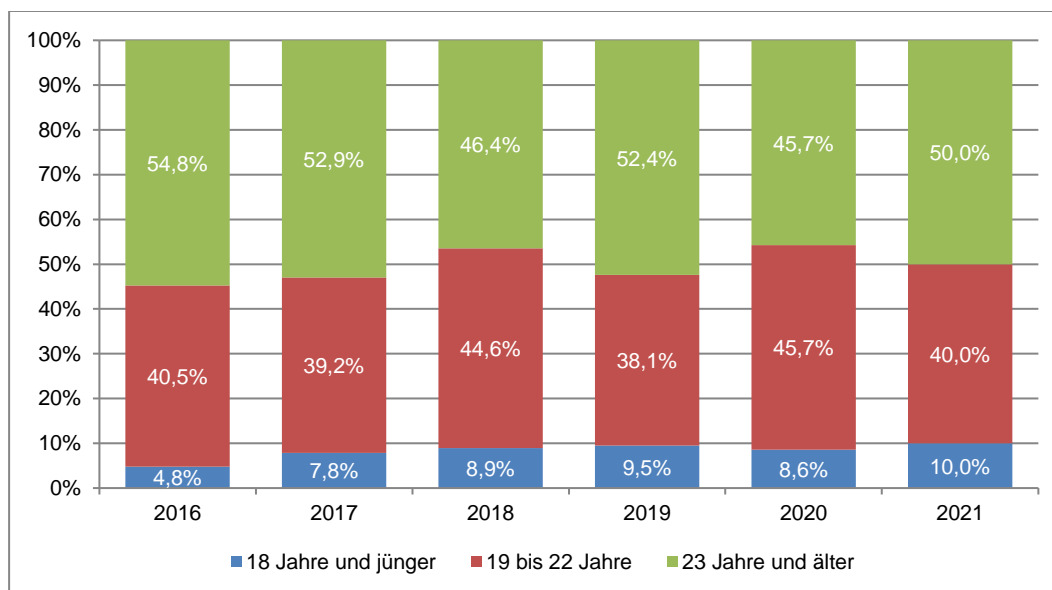


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 12 differenziert die Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach war im Jahr 2021 die Hälfte der Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre oder älter. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn zwischen 19 und 22 Jahre alt waren, verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Prozentpunkte auf rund 40,0 Prozent. Die Altersgruppe der 18-Jährigen und Jüngeren legte hingegen gegenüber dem Vorjahr anteilmäßig zu, bildetet allerdings mit rund 10,0 Prozent weiterhin die kleinste Gruppe unter den Auszubildenden zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für KEP-Dienstleistungen. Das relativ hohe Alter vieler angehender Auszubildender deutet darauf hin, dass es sich teilweise um Personen handelt, die sich über Umwege, z.B. im Rahmen einer zweiten Ausbildung, für das Erlernen dieses Berufes entschieden haben.

Altersstruktur

Abbildung 12: Auszubildende zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2016 bis 2021 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Vergütungshöhe von kaufmännischen Auszubildenden für KEP-Dienstleistungen variiert stark nach Unternehmen und Region. Angesichts der hohen Marktkonzentration in der KEP-Branche liegen Informationen hinsichtlich der Ausbildungsvergütung lediglich vereinzelt vor. So beträgt die tarifliche Ausbildungsvergütung der Deutschen Post AG seit Beginn des Jahres 2022 im ersten Lehrjahr 930 Euro, im zweiten Lehrjahr 1.010 Euro und im dritten Lehrjahr 1.110 Euro. Ab Januar 2023 verhandelt ver.di erneut mit der Deutschen Post AG u.a. über die Erhöhung der Tarifentgelte der Auszubildenden.¹ Bei dem Tochterunternehmen DHL Home Delivery GmbH erhalten Auszubildende seit Oktober 2022 im ersten Lehrjahr 850 Euro, im zweiten Lehrjahr 950 Euro und im dritten Lehrjahr 1.050 Euro.² Nach dem Berufsbildungsgesetz liegt die Mindestausbildungsvergütung seit dem 01. Januar 2022 im ersten Lehrjahr bei 585 Euro, im zweiten Lehrjahr bei 690,30 Euro und im dritten Lehrjahr bei 789,75 Euro; ab Januar 2023 steigt sie im ersten Lehrjahr auf 620 Euro, im zweiten Lehrjahr auf 731,60 Euro und im dritten Lehrjahr auf 837 Euro.³

Ausbildungsvergütung

4.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 13 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5166 Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022. Nach einer tendenziell rückläufigen Entwicklung zu Beginn des Betrachtungszeitraums nahm die Zahl der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden seit dem Jahr 2019 zu. Diese Entwicklung wurde im Jahr 2020 mit Beginn

Arbeitsmarktsituation

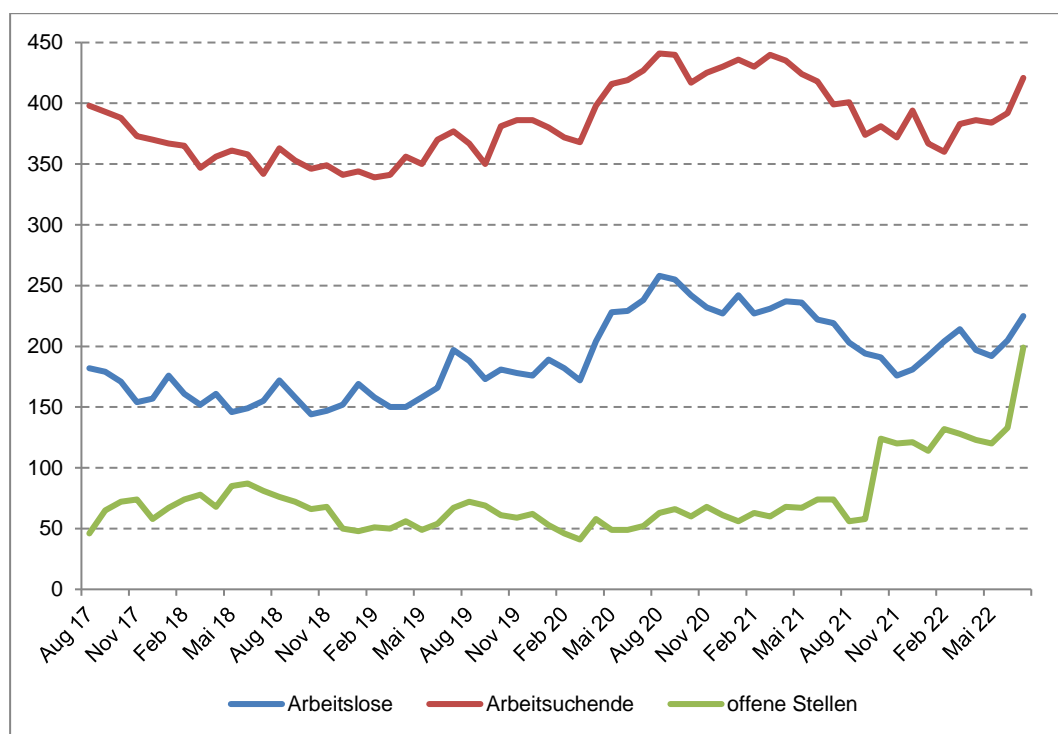
¹ Siehe ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022c).

² Siehe ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022d).

³ Siehe Handelskammer Hamburg (2022).

der Corona-Pandemie noch einmal deutlich verstärkt. So erreichte die Zahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden in der betrachteten Berufsgruppe im August 2020 mit 258 bzw. 441 Personen ihren jeweils höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Nachdem die Zahlen im weiteren Verlauf des Jahres 2020 sowie im Jahr 2021 sanken, ist seit Beginn des Jahres 2022 abermals eine steigende Tendenz beobachtbar. Die Zahl der offenen Stellen schwankte im Zeitraum von Januar 2020 bis September 2021 zwischen 41 (März 2020) und 74 (Juni bzw. Juli 2021). Seit Herbst 2021 weist das Angebot an offenen Stellen für Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen eine deutliche Zunahme auf. Deren Anzahl hat sich im Oktober 2021 mit 124 im Vergleich zum Vorjahresmonat mehr als verdoppelt und stieg seitdem bis auf 199 im Juli 2022 an. Generell ist davon auszugehen, dass die Zahl der offenen Stellen weitaus höher ist, als von der Bundesagentur für Arbeit ausgewiesen wird. So erfolgt die Rekrutierung neuer Beschäftigter in der KEP-Branche nach Informationen des Bundesamtes hauptsächlich über Mundpropaganda, soziale Medien wie Instagram oder TikTok sowie digitale Jobportale wie Stepstone.

Abbildung 13: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ (5166) im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

5. Schifffahrtskaufmann/-frau

5.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit befanden sich am Ende des Jahres 2021 insgesamt 5.049 Schifffahrtskaufleute (Berufsgruppe 5165) in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 7). Damit stieg deren Gesamtzahl im Vergleich zum Vorjahr um 54 Beschäftigte bzw. rund 1,1 Prozent; im Vergleich zum Jahr

Beschäftigungsentwicklung

2019 sank sie um 135 Beschäftigte bzw. rund 1,4 Prozent. Der Anteil der Schifffahrtskauffrauen ging zuletzt leicht auf rund 42,1 Prozent zurück. Die Anzahl der in Deutschland beschäftigten Schifffahrtskaufleute mit ausländischer Staatsbürgerschaft nahm im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,3 Prozent auf 417 zu. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit auf rund 8,3 Prozent. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Schifffahrtskaufleute erhöhte sich im Jahr 2021 leicht auf rund 9,1 Prozent.

Tabelle 7: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute (Berufsgruppe 5165) (Stichtag: jeweils 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)

| | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|------------------------------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| Insgesamt | 5.119 | (100,0) | 4.995 | (100,0) | 5.049 | (100,0) |
| <i>darunter:</i> | | | | | | |
| Männer | 2.938 | (57,4) | 2.867 | (57,4) | 2.925 | (57,9) |
| Frauen | 2.181 | (42,6) | 2.128 | (42,6) | 2.124 | (42,1) |
| Deutsche | 4.735 | (92,5) | 4.616 | (92,4) | 4.631 | (91,7) |
| Ausländer | 383 | (7,5) | 378 | (7,6) | 417 | (8,3) |
| unter 25 Jahre | 935 | (18,3) | 864 | (17,3) | 775 | (15,3) |
| 25 bis unter 55 Jahre | 3.531 | (69,0) | 3.476 | (69,6) | 3.597 | (71,2) |
| 55 bis unter 65 Jahre | 623 | (12,2) | 631 | (12,6) | 647 | (12,8) |
| 65 Jahre und älter | 30 | (0,6) | 24 | (0,5) | 30 | (0,6) |
| in Vollzeit | 4.700 | (91,8) | 4.556 | (91,2) | 4.588 | (90,9) |
| in Teilzeit | 419 | (8,2) | 439 | (8,8) | 461 | (9,1) |
| ohne beruflichen Bildungsabschluss | 635 | (12,4) | 603 | (12,1) | 542 | (10,7) |
| mit anerkanntem Berufsabschluss | 3.407 | (66,6) | 3.307 | (66,2) | 3.358 | (66,5) |
| mit akademischem Berufsabschluss | 906 | (17,7) | 927 | (18,6) | 999 | (19,8) |
| Ausbildung unbekannt | 171 | (3,3) | 158 | (3,2) | 150 | (3,0) |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigtenstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Anteil der 25- bis unter 55-jährigen Schifffahrtskaufleute wies in den letzten Jahren eine zunehmende Tendenz auf. Mit zuletzt rund 71,2 Prozent stellte diese Gruppe im Jahr 2021 weiterhin den größten Anteil an den Gesamtbeschäftigten. Absolut nahm deren Anzahl im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 3,5 Prozent auf 3.597 zu. Steigende Anteilswerte wiesen im Vergleich zum Vorjahr zudem die älteren Beschäftigten auf. Am Ende des Jahres 2021 vereinten Schifffahrtskaufleute im Alter von 55 bis 65 Jahren einen Anteil von rund 12,8 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Auf sozialversicherungspflichtige Schifffahrtskaufleute ab 65 Jahren entfiel zuletzt ein Anteil von rund 0,6 Prozent. Der Anteil der unter 25-jährigen Schifffahrtskaufleute an den Gesamtbeschäftigten fiel im Jahr 2021 auf

Altersstruktur

rund 15,3 Prozent, im Jahr 2019 betrug er noch rund 18,3 Prozent. Absolut nahm die Anzahl der unter 25-Jährigen im Vergleich zum Vorjahr um 89 Beschäftigte bzw. rund 10,3 Prozent auf zuletzt 775 ab.

Eine differenzierte Betrachtung der berufsqualifizierenden Bildungsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute verdeutlicht die hohe Bedeutung einer formalen Qualifikation. Anteilsmäßig verfügten im Jahr 2021 – sowie in den Vorjahren – rund zwei Drittel der Beschäftigten über einen anerkannten Bildungsabschluss und – bei steigender Tendenz – rund 19,8 Prozent der Beschäftigten über einen akademischen Abschluss. Ihr kumulierter Anteil betrug im Jahr 2021 mithin rund 86,3 Prozent. Der Anteil der Schifffahrtskaufleute ohne beruflichen Bildungsabschluss nahm im Zeitablauf ab und betrug im Jahr 2021 rund 10,7 Prozent. Absolut sank deren Anzahl im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 10,1 Prozent auf 542. Bei rund 3,0 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten war der Bildungshintergrund im Jahr 2021 unbekannt.

Beruflicher
Bildungsabschluss

5.2 Arbeitsbedingungen

Nach dem bereits schwächeren Jahr 2019 trübten sich im Jahr 2020 der Seetransport und -handel angesichts der weltweit ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen negativen Folgen für die Wirtschaftsleistung und den Warenhandel stark ein. Nach Angaben der UNCTAD (Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung) ging der internationale Seehandel im Jahr 2020 um rund 3,8 Prozent auf insgesamt knapp 10,7 Mrd. t zurück.¹ Im Zuge der Abschwächung der Corona-Pandemie im Jahresverlauf und einer steigenden Konsumnachfrage erholte sich der internationale Seehandel im Jahr 2021 um rund 3,2 Prozent und erreichte mit knapp 11 Mrd. t wieder in etwa das Vorkrisenniveau.² Der globale Containerverkehr, der in den letzten drei Jahrzehnten maßgeblich zum Wachstum des Seeverkehrs beitrug, verzeichnete im Jahr 2021 einen Zuwachs von rund 6,8 Prozent. Aktuelle Schätzungen der UNCTAD für das Jahr 2022 gehen aufgrund des Krieges in der Ukraine und der „Null-Covid-Politik“ in China mit rund 1,4 Prozent von einem wesentlich geringeren Wachstum des internationalen Seehandels aus.

Branchenentwicklung

Containerreedereien reagierten auf den Nachfragerückgang in der ersten Jahreshälfte 2020 mit einer deutlichen Kapazitätsreduktion. Die Maßnahmen umfassten u.a. das Aussetzen von Linien und die Stornierung von Schiffsabfahrten. In der Folge verhinderten die Kapazitätsreduktionen nicht nur ein Abrutschen der Frachtraten, sondern beförderten vielmehr deren Anstieg. Nachdem die Frachtraten bereits im Jahr 2020 auf den meisten Routen das Vorjahresniveau übertrafen, stiegen sie im Jahr 2021 vor dem Hintergrund der Zunahme des globalen Containerverkehrs abermals weiter an und erreichten im Verlauf des Jahres 2021 neue Höchstwerte. In Verbindung u.a. mit Kostensenkungsmaßnahmen

Containerschifffahrt

¹ Siehe UNCTAD (2021).

² Siehe hierzu und im Folgenden UNCTAD (2022).

fürte dies dazu, dass nicht wenige Reedereien im Jahr 2021 trotz relativ geringer Transportvolumina ihre Geschäftsergebnisse des Vorjahres teils deutlich übertrafen.

Deutschland zählt weltweit zu den Ländern mit der größten Handelsflotte. Gemessen in Standardcontainern erreichte der deutsche Anteil an der weltweiten Containerschiffsflotte am Ende des Jahres 2021 rund 12,5 Prozent.¹ Im Ländervergleich bedeutete dies Rang 2. Insgesamt zählten am Ende des vergangenen Jahres 1.917 Schiffe zur deutschen Handelsflotte, darunter u.a. 664 Containerschiffe, 638 Stückgut- und 230 Massengutfrachter sowie 210 Tankschiffe. Gemessen an der Bruttoreaumzahl erreichte die deutsche Flotte damit einen Anteil von rund 3,8 Prozent an der gesamten Welthandelsflotte; im internationalen Vergleich bedeutete dies Rang 6. Allerdings führen lediglich 275 der 1.917 Schiffe (rund 14,4 Prozent) unter deutscher Flagge. Nach einem deutlichen Anstieg in den Jahren zuvor entwickelte sich die deutsche Handelsflotte sowohl gemessen an der Anzahl der Schiffe als auch an der Bruttoreaumzahl seit 2012 bzw. 2013 zurück. Im Jahr 2021 nahm die deutsche Handelsflotte im Vergleich zum Jahr 2020 zahlenmäßig um rund 4,2 Prozent ab, bezogen auf die Bruttoreaumzahl um rund 5,3 Prozent. Generell sind in den letzten Jahrzehnten die Schiffsgrößen gestiegen, um durch die Realisierung von Skaleneffekten die Kosten zu optimieren. So hat sich die durchschnittliche Größe von Containerschiffen seit Mitte der 1990er Jahre mehr als verdoppelt. Die Vorteile, die aus dem Einsatz größerer Schiffe entstehen, kommen vor allem den Reedereien zugute. Insgesamt gab es in Deutschland an Ende des Jahres 2021 nach Angaben des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie und dem Verband Deutscher Reeder 295 Schifffahrtsunternehmen. Rund 80,3 Prozent dieser Unternehmen verfügten über eine Flotte von weniger als 10 Schiffen, rund 1,6 Prozent über mehr als 49 Schiffe.

Deutsche Handelsflotte

Schifffahrtskaufleute leisten einen wesentlichen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg ihrer Unternehmen. Ihr Aufgabengebiet umfasst alle Tätigkeiten, die mit der Beschäftigung, der Disposition, der Ausrüstung und der Versorgung eines Schiffes verbunden sind. Schifffahrtskaufleute organisieren und planen den Gütertransport im Seeverkehr, betreuen das Bordpersonal und verhandeln mit Kunden, Schiffsausrüstern und weiteren Dienstleistungsbetrieben der Hafenwirtschaft. Aufgrund der internationalen Ausrichtung können sie ihren Beruf weltweit ausüben. Schifffahrtskaufleute korrespondieren und führen Fachgespräche in der Regel auf Englisch mit internationalen Geschäftspartnerinnen und -partnern. Ihr Arbeitsplatz befindet sich vorrangig in Linien- oder Trampreedereien, des Weiteren in Schiffsmaklerbüros. In Linienreedereien organisieren Schifffahrtskaufleute den Transport von vornehmlich Containern, Stückgut oder Kraftfahrzeugen auf festen Routen nach einem festen Fahrplan. In Trampreedereien beschäftigen sie sich mit Transporten, die keinen festen Fahrplänen, sondern unterschiedlichen Routen zuzuschreiben sind; zu den Hauptbeförderungsgütern zählen hierbei Massengüter wie Kohle, Getreide und Erdöl. Schiffsmakler leisten maritime Dienste in den Bereichen Linienagentur, Schiffsbefrachtung und -klarierung

Arbeitszeiten

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder (Hrsg.).

sowie Schiffsan- und -verkauf. Aufgrund der verschiedenen Tätigkeitsschwerpunkte divergieren die Arbeitsbedingungen und -zeiten in Abhängigkeit vom jeweiligen Einsatzgebiet der Schifffahrtskaufleute. In der Linienfahrt sowie bei Back-Office-Tätigkeiten verlaufen Prozesse überwiegend standardisiert ab, so dass geregelte Arbeitszeiten möglich sind und seltener kurzfristig Überstunden oder Wochenendarbeit anfallen. Internationale Geschäftsbeziehungen in verschiedenen Zeitzonen erfordern beispielsweise in der Trampfahrt in Teilen die Bereitschaft, zu unterschiedlichen Tageszeiten zu arbeiten. Ferner legen Schiffe zu jeder Uhrzeit und zu jedem Wochentag am Hafen an. Hiernach richten beispielsweise Klarierungsagenten ihre Arbeitszeiten aus. Zudem sind diese im Rahmen des Anstiegs des internationalen Seehandels oftmals von zunehmender Mehrarbeit betroffen. Nach dem Bundesamt vorliegenden Informationen beeinflussten die hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie den Arbeitsalltag der Beschäftigten im Bereich der Klarierung u.a. insoweit, als diese beim Betreten von Schiffen – soweit dies überhaupt gestattet war – einen Mund- und Nasen-Schutz sowie einen Ganzkörperanzug tragen mussten. Es kam mithin zu erhöhtem Stress bei den Klarierungsagenten. Im Bereich der Linien-schifffahrt nutzte der Großteil befragter Unternehmen das Instrumentarium der Heimarbeit, um das Infektionsrisiko zu reduzieren. Vor dem Hintergrund der vorangegangenen Digitalisierung in der Schifffahrtsbranche konnte die Home-Office-Möglichkeit schnell umgesetzt werden. Obwohl die daraus folgende eingeschränkte Kommunikation und der unregelmäßige Austausch von befragten Unternehmen teilweise bemängelt wurde, bestand bei einem Großteil der Unternehmen die Möglichkeit der Heimarbeit auch nach dem Auslaufen der bundeseinheitlichen „Corona-Notbremse“ zum 30. Juni 2021 weiterhin fort. Anfang des Jahres 2022 gaben einige Schifffahrtsunternehmen im Rahmen von Marktgesprächen an, dass sich der Anteil von Beschäftigten, die im Home-Office arbeiten, wieder erhöht habe, nachdem dieser zum Jahresende 2021 gesunken war.

Die Tarifdatenbank des Statistischen Bundesamts gibt Auskunft über ausgewählte Tariflöhne für Schifffahrtskaufleute. Abbildung 14 stellt exemplarisch deren Entwicklung in den Bundesländern Hamburg und Schleswig-Holstein dar. Demnach zeigen sich im Zeitraum von 2020 bis 2022 Unterschiede zwischen den beiden Bundesländern bezüglich der Höhe der tariflichen Stundenlohnsätze von Schifffahrtskaufleuten, die eine abgeschlossene Berufsausbildung sowie ein bis zwei Jahre Berufserfahrung vorweisen können (Gehaltsgruppe K2). In beiden Bundesländern wurden in der 2. Hälfte des Jahres 2020 die jeweiligen Stundenlohnsätze um 0,35 Euro erhöht. Während in Hamburg die Stundenlohnsätze für Schifffahrtskaufleute darauffolgend bei 12,48 Euro lagen, wurden in Schleswig-Holstein lediglich 12,00 Euro pro Stunde bei gleicher Qualifikation erreicht. Zum 1. Januar 2022 wurde der Stundenlohn der Schifffahrtskaufleute in Schleswig-Holstein um rund 3,7 Prozent auf 12,44 Euro erhöht; trotz dieser Erhöhung lag er weiterhin unter dem Lohnniveau in Hamburg, das im Oktober 2021 um weitere 0,35 Euro pro Stunde und im August 2022 um rund 5,5 Prozent erhöht wurde. Der gesetzliche Mindestlohn liegt seit dem 1. Oktober 2022 bei 12,00 Euro pro Stunde. Es ist anzumerken, dass Schifffahrtskaufleute oftmals übertariflich entlohnt werden.

Vergütung

Abbildung 14: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Schifffahrtskaufleute (Gehaltsgruppe K2) im Zeitraum von 2020 bis 2022

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|---|----------------|---|-----------------------------|---|---|---|--------------------|--|--|--|
| Hamburg | +2,9% | | +2,8% | | +5,5% | | | | | | | |
| | 12,13 €/Std. | | 12,48 €/Std. | | 12,83 €/Std. ↔ 13,47 €/Std. | | | | | | | |
| Schleswig-Holstein | +3,0% | | +3,7% | | | | | | | | | |
| | 11,65 €/Std. | | 12,00 €/Std. ↔ | | 12,44 €/Std. | | | | | | | |
| | J | A | J | O | J | A | J | O | | | | |
| | 2020 | | | | 2021 | | | | 2022 | | | |
| Verbraucherpreisindex insgesamt, Veränderung zum Vorjahr lt. Statistischem Bundesamt | 2020: +0,5% | | | | 2021: +3,1% | | | | 2022: keine Angabe | | | |

Quelle: Statistisches Bundesamt (Tarifdatenbank). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

5.3 Berufliche Ausbildung

Die duale Berufsausbildung „Schifffahrtskaufmann/-frau“ dauert in der Regel drei Jahre. Während der Ausbildung erlangen die Auszubildenden die erforderlichen Kernkompetenzen, die für das Planen und Organisieren von Gütertransporten im Seeverkehr notwendig sind. Des Weiteren erwerben die angehenden Schifffahrtskaufleute Kenntnisse bezüglich Frachtakquirierung, Frachtraumbuchung sowie Abwicklung von Schiffsabfertigung im Hafen. Vor Ausbildungsbeginn entscheiden sich die angehenden Schifffahrtskaufleute mit der Wahl des Ausbildungsbetriebs zwischen den Fachrichtungen Linien- oder Trampfahrt. Lehrstellen werden in der Regel von Reedereien und Schiffsmaklern angeboten. Gemessen an der Gesamtzahl der Auszubildenden befanden sich im Jahr 2020 die meisten Auszubildenden mit rund 53,5 Prozent in Hamburg, gefolgt von Schleswig-Holstein (rund 17,1 Prozent), Bremen (rund 14,6 Prozent) und Niedersachsen (rund 13,2 Prozent). Die übrigen Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann – kumuliert rund 2,0 Prozent – verteilten sich auf Mecklenburg-Vorpommern und Bayern.¹

Berufliche Ausbildung

Tabelle 8 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen für den Ausbildungsberuf „Schifffahrtskaufmann/-frau“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach wies die Zahl der Auszubildenden in den letzten Jahren eine rückläufige Tendenz auf. Insgesamt 546 Auszubildende im Jahr 2021 bedeuteten einen Rückgang von rund 10,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Auszubildenden nahm ebenfalls weiter auf zuletzt 171 ab. Ursächlich für die neuerlichen Rückgänge sei nach Aussagen von Gesprächspartnerinnen und -partnern des Bundesamtes die Corona-Pandemie, da die Rekrutierung neuer Auszubildender aufgrund des Ausfalls von (Berufs-) Messen erschwert worden sei. Zudem leide in den letzten Jahren die Attraktivität der dualen Berufsausbildung; oftmals zögen junge Leute ein Studium der betrieblichen Ausbildung vor. Mithin werde die Besetzung von Ausbildungsstellen zunehmend schwieriger. Um dem Bewerber- bzw. Nachwuchsmangel entgegenzuwirken, versucht die Branche verstärkt,

Auszubildendenzahlen

¹ Siehe Bundesinstitut für Berufsausbildung (Auszubildende - Datenblätter).

junge Leute über soziale Netzwerke wie Instagram oder TikTok zu rekrutieren. Eine tendenziell rückläufige Entwicklung verzeichnete in den letzten Jahren der Anteil der weiblichen Auszubildenden an der Gesamtzahl der angehenden Schifffahrtskaufleute. Im Jahr 2021 belief er sich auf rund 36,8 Prozent (2020: 40,2 Prozent). Im Jahr 2021 wurden 231 Auszubildende zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 94,8 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Insgesamt 30 Ausbildungsverträge wurden im Jahr 2021 vorzeitig aufgelöst; davon entfielen 18 auf das erste Ausbildungsjahr.

Tabelle 8: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Schifffahrtskaufmann/-frau“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)

| Jahr | Ausbildungsverträge | | | Neu abgeschl. Ausbildungsverträge | Prüfungsteilnehmer/innen | | vorzeitig aufgelöste Verträge | | | |
|------|---------------------|------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-----------|
| | von Männern | von Frauen | insgesamt | | insgesamt | darunter bestanden | 1. Lehrjahr | 2. Lehrjahr | 3. Lehrjahr | insgesamt |
| 2014 | 471 | 399 | 870 | 309 | 363 | 351 | 18 | 3 | - | 24 |
| 2015 | 456 | 399 | 855 | 309 | 339 | 327 | 18 | 3 | - | 21 |
| 2016 | 432 | 354 | 789 | 300 | 303 | 294 | 24 | 12 | 6 | 42 |
| 2017 | 387 | 378 | 762 | 267 | 318 | 309 | 18 | 15 | 3 | 36 |
| 2018 | 378 | 336 | 714 | 243 | 282 | 270 | 24 | 12 | 3 | 39 |
| 2019 | 372 | 294 | 669 | 246 | 282 | 267 | 15 | 12 | 3 | 30 |
| 2020 | 369 | 246 | 612 | 195 | 237 | 228 | 12 | 12 | 6 | 27 |
| 2021 | 342 | 201 | 546 | 171 | 231 | 219 | 18 | 6 | 6 | 30 |

Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Tabelle 9 zeigt die Lösungsquote¹ der Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann für die Jahre 2012 bis 2020. Sie weist seit dem Jahr 2016 Werte zwischen 11,0 und 15,0 Prozent auf. Im Jahr 2020 lag sie mit rund 11,7 Prozent deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe, der rund 25,1 Prozent betrug.

Lösungsquote

¹ Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Ausbildungsverhältnisse.

Tabelle 9: *Lösungsquoten der Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020*

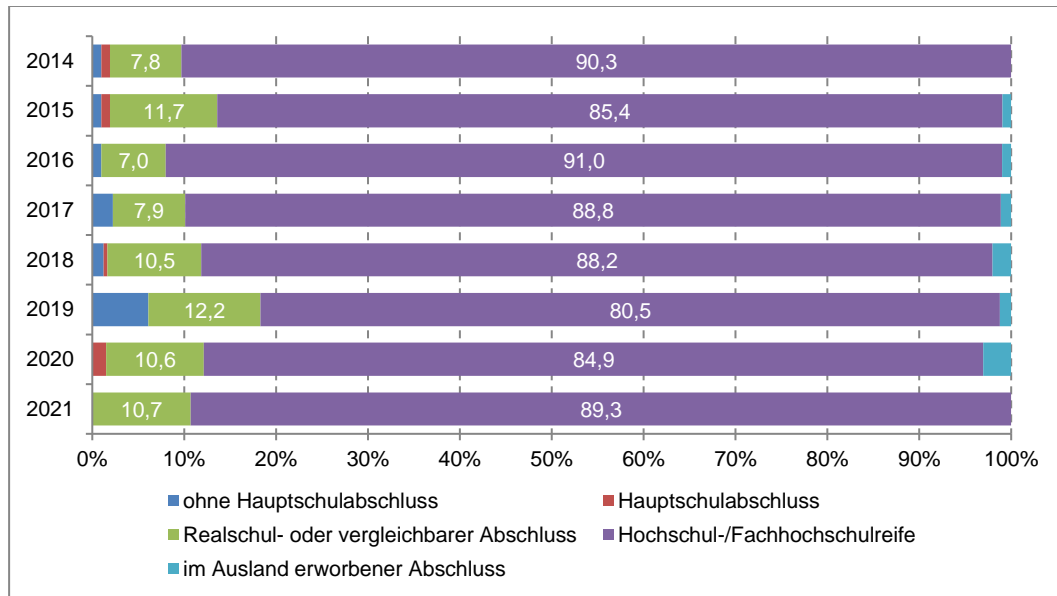
| Jahr | Alle Ausbildungsberufe | Schifffahrtskaufleute |
|-------|------------------------|-----------------------|
| 2012 | 24,4 | 7,8 |
| 2013 | 25,0 | 7,6 |
| 2014 | 24,7 | 7,2 |
| 2015* | 24,9 | 7,1 |
| 2016 | 25,8 | 14,6 |
| 2017 | 25,7 | 11,5 |
| 2018 | 26,5 | 13,8 |
| 2019 | 26,9 | 12,9 |
| 2020 | 25,1 | 11,7 |

*) Für Bremen liegen für das Jahr 2015 keine Meldungen vor; ggf. wurden Vorjahreswerte verwendet.
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Auszubildende – Datenblätter). Eigene Darstellung.

Abbildung 15 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach verfügt bei Ausbildungsbeginn ein überproportional hoher Anteil von Auszubildenden über die Hochschul- bzw. Fachhochschulreife. Im Jahr 2021 traf dies auf rund 89,3 Prozent der neu eingestellten Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann zu. Darüber hinaus wiesen rund 10,7 Prozent der Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn im Jahr 2021 einen Realschul- oder vergleichbaren Schulabschluss auf. Nach Informationen des Bundesamtes begründet sich der hohe Anteil an höheren Bildungsabschlüssen insbesondere mit den außerordentlichen Englischkenntnissen, die von angehenden Schifffahrtskaufleuten erwartet und während der Ausbildung vertieft werden.

Schulische Vorbildung

Abbildung 15: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

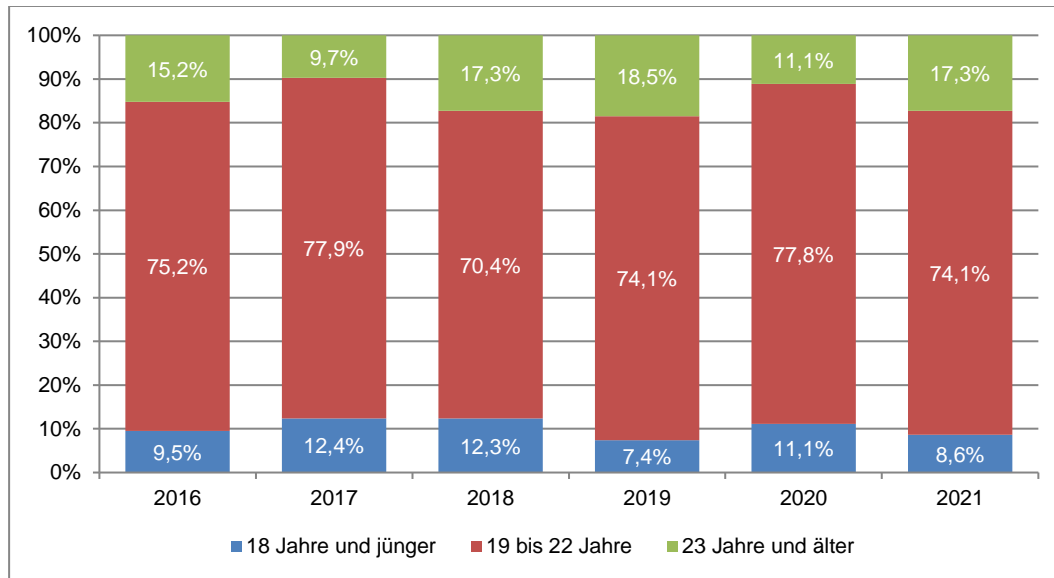


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 16 differenziert die Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Bedingt durch den hohen Anteil Auszubildender mit Hoch- oder Fachhochschulreife fällt ein hoher Anteil der angehenden Schifffahrtskaufleute in die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen. Im Jahr 2021 lag deren Anteil bei rund 74,1 Prozent. Mit zuletzt rund 17,3 Prozent verzeichnete der Anteil der 23-jährigen und älteren Auszubildenden im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Zuwachs. Das höhere Alter der angehenden Schifffahrtskaufleute begründet sich nach Informationen des Bundesamts u.a. damit, dass oftmals junge Erwachsene, die z.B. mit ihrem Studium unzufrieden sind und in Folge dessen eine Ausbildungsalternative suchen, rekrutiert werden. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger waren, verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte auf rund 8,6 Prozent.

Altersstruktur

Abbildung 16: Auszubildende zur Schifffahrtskauffrau bzw. zum Schifffahrtskaufmann mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2016 bis 2021 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Gemäß dem Gehaltstarifvertrag für Angestellte des Verkehrsgewerbes in Hamburg erhalten angehende Schifffahrtskaufleute seit dem 1. August 2022 eine Mindestausbildungsvergütung in Höhe von 855 Euro pro Monat im ersten Lehrjahr, von 980 Euro pro Monat im zweiten Lehrjahr und von 1.105 Euro pro Monat im dritten Lehrjahr.¹ In Schleswig-Holstein beträgt die monatliche Mindestausbildungsvergütung für angehende Schifffahrtskaufleute nach dem Tarifvertrag des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein e.V. seit dem 1. Dezember 2020 im ersten Lehrjahr 720 Euro, im zweiten Lehrjahr 783 Euro und im dritten Lehrjahr 878 Euro.²

Ausbildungsvergütung

Ausgebildeten Schifffahrtskaufleuten bieten sich eine Reihe von Weiterbildungsmöglichkeiten. Beispielsweise können die Fortbildung zum Fachwirt bzw. zur Fachwirtin im Bereich Seeschifffahrt oder die Weiterbildung zur staatlich geprüften Betriebswirtin bzw. zum staatlich geprüften Betriebswirt in der Fachrichtung Logistik und Verkehr oder Außenwirtschaft wahlweise berufsbegleitend oder in Vollzeit nach einer abgeschlossenen Berufsausbildung sowie mindestens ein bis zwei Jahren Berufserfahrung absolviert werden. Um die Grundausbildung international zu gestalten, können Beschäftigte zudem an einer berufsbegleitenden Fortbildung in englischer Sprache mit abschließender Prüfung des Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) teilnehmen. Für Schifffahrtskaufleute mit einer Fach- oder Hochschulreife besteht die Möglichkeit, spezielle berufsbegleitende Bachelor-Programme zu durchlaufen. Für Weiterbildungen erhalten die Beschäftigten teilweise finanzielle Unterstützung. Beispielsweise übernehmen einige Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Prüfungsgebühren.

Weiterbildung

¹ Siehe Gehaltstarifvertrag für Angestellte des Verkehrsgewerbes Hamburg (2022).

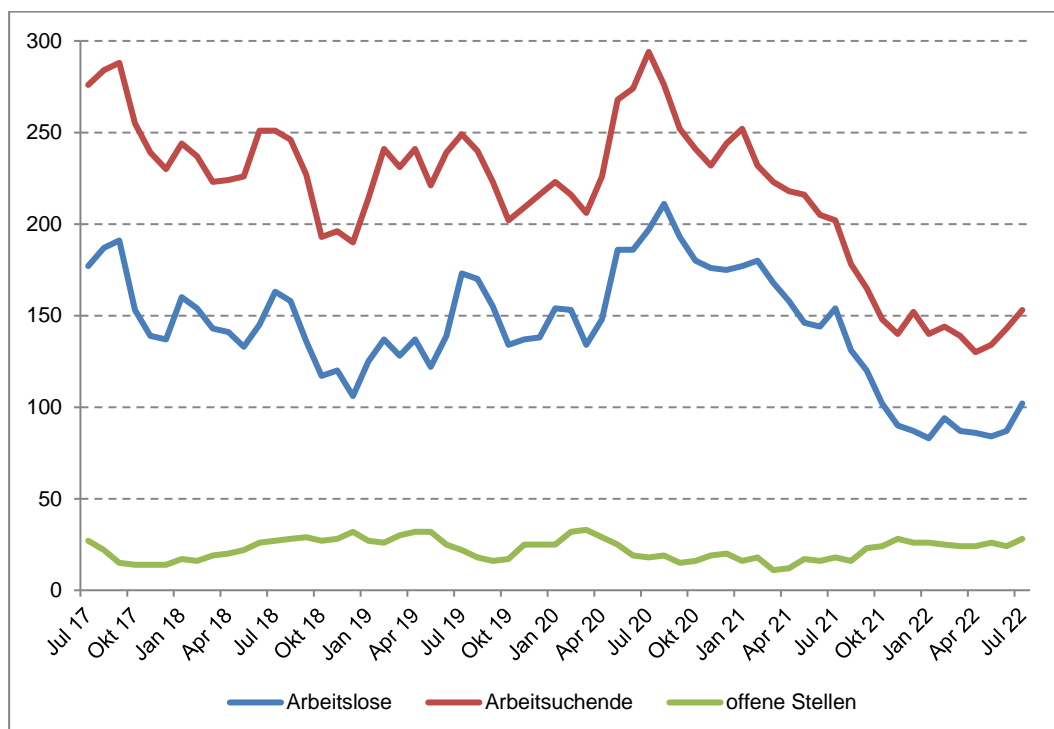
² Siehe IHK Schleswig-Holstein (2022).

5.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 17 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5165 Schifffahrtskaufleute“ im Zeitraum von Juli 2017 bis Juli 2022. Demnach sank die Anzahl der gemeldeten Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden ab August 2020 deutlich. Waren zu diesem Zeitpunkt 211 bzw. 276 Schifffahrtskaufleute als arbeitslos bzw. arbeitsuchend gemeldet, so waren es im Januar 2022 lediglich noch 83 bzw. 140. Diesen standen 29 offene Stellen für Schifffahrtskaufleute gegenüber (August 2020: 19). Nach Information des Bundesamtes dürfte die Gesamtzahl der offenen Stellen weitaus höher ausfallen, als die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit ausweisen. Da die Branche in einem engen räumlichen und persönlichen Kontakt steht, erfolgt die Personalsuche oftmals auf direktem Wege, beispielsweise über Mundpropaganda oder soziale Netzwerke wie Facebook. Dahingehend werden Fachkräfte in einigen Fällen gezielt angeworben, anstatt auf die Kanäle der Bundesagentur für Arbeit zurückzugreifen.

Arbeitsmarktsituation

Abbildung 17: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Schifffahrtskaufleute“ (5165) im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

Die Standorte der Schifffahrtsunternehmen in Deutschland konzentrieren sich auf den norddeutschen Raum. Nach jüngsten Angaben des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie und des Verbands deutscher Reederei hatten von den insgesamt 295 Schifffahrtsunternehmen (Stichtag 31.12.2021) 105 ihren Sitz in Niedersachsen (35,6 Prozent), 89 in Hamburg (30,2 Prozent), 54 in Schleswig-Holstein (18,3 Prozent), 20 in Bremen (6,8 Prozent) und 16 in Mecklenburg-Vorpommern (5,4 Prozent).¹ Lediglich 11 Reedereien hatten

Regionale Differenzierung

¹ Siehe Verband Deutscher Reederei (Hrsg.).

ihren Unternehmenssitz in einem der übrigen Bundesländer (3,7 Prozent). Offene Stellen für Schifffahrtskaufleute wurden seitens der Bundesagentur für Arbeit im Dezember 2021 nur in geringem Umfang gemeldet, jedoch mehr als im Vorjahr. Dies ist insbesondere auf die Zunahme an offenen Stellen in Niedersachsen zurückzuführen. Mit insgesamt zehn verfügbaren Arbeitsstellen wurden dort zuletzt die meisten offenen Stellen gemeldet (siehe Tabelle 10). Die meisten Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden in der betrachteten Berufsgruppe gab es im Jahr 2021 – wie im Vorjahr – in Hamburg.

Tabelle 10: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen und Arbeitsuchenden in der Berufsgruppe „Schifffahrtskaufleute“ (5165) differenziert nach Bundesland im Dezember 2020 und 2021

| | Arbeitslose | | Arbeitsuchende | | Gemeldete Arbeitsstellen | |
|------------------------|-------------|------|----------------|------|--------------------------|------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Insgesamt | 87 | 175 | 152 | 244 | 26 | 20 |
| <i>darunter:</i> | | | | | | |
| Schleswig-Holstein | 14 | 38 | 30 | 56 | 7 | * |
| Hamburg | 39 | 74 | 64 | 96 | 6 | 8 |
| Niedersachsen | 19 | 32 | 31 | 48 | 10 | 4 |
| Bremen | 3 | 9 | 6 | 12 | * | 5 |
| Nordrhein-Westfalen | 7 | 11 | 10 | 15 | - | - |
| Mecklenburg-Vorpommern | k.A. | 4 | k.A. | 7 | k.A. | * |

Anmerkung: Aufgrund geringer Fallzahlen keine Ausweisung der Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Bayern, Saarland, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Das Sonderzeichen „*“ steht für eine kleine Fallzahl, die aufgrund von Datenschutzgründen nicht ausgewiesen wird.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

Literaturverzeichnis

BIEK – Bundesverband Paket & Expresslogistik (Hrsg.) (2022): KEP-Studie 2022 – Analyse des Marktes in Deutschland, Berlin.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarktstatistik – Arbeitsmarkt in Zahlen – Arbeitsmarktstatistik, Arbeitsmarkt nach Berufen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Ausbildungsmarkt – Tabellen, Der Ausbildungsmarkt, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Beschäftigungsstatistik – Tabellen, Beschäftigung nach Berufen (KldB 2010) (Quartalszahlen), Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Kurzarbeit – Tabellen, Realisierte Kurzarbeit, Nürnberg.

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Auszubildende – Datenblätter (DAZUBI), unter: <https://www.bibb.de/de/1865.php>, abgerufen am 10.11.2022.

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Datenbank Ausbildungsvergütungen, unter: <https://www.bibb.de/de/12209.php>, abgerufen am 10.11.2022.

Gehaltstarifvertrag für Angestellte des Verkehrsgewerbes Hamburg (2022), unter: https://justiz.hamburg.de/iason/doc/62f3502799c76d68ca5e3b33/28-20_C_2022-07-05.pdf, abgerufen am 27.10.2022.

Handelskammer Hamburg (2022): Übersicht der zur Zeit geltenden Ausbildungsvergütungen, unter: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/1145652/1b2a60ff17e236497f9c06464d4735a3/ausbildungsverguetung-data.pdf>, abgerufen am 14.11.2022.

Hans-Böckler-Stiftung (2022): WSI Verteilungsmonitor, unter: <https://www.wsi.de/de/loehne-und-gehaelter-14576-reale-bruttostundenverdienste-nach-branchen-26332.htm>, abgerufen am 03.11.2022.

IHK Schleswig-Holstein (2022): Ausbildungsvergütungen im Jahr 2022, unter: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5021768/45723aea4d7722e876f617dcaa15d803/ausbildungsverguetungen-2021-02-01-data.pdf>, abgerufen am 27.10.2022.

Infoportal für den öffentlichen-dienst.de (2022): Gehalt für Tarifbeschäftigte der Deutschen Post, unter: <https://www.oeffentlichen-dienst.de/entgelttabelle/post-tv.html>, abgerufen am 10.11.2022.

Statistisches Bundesamt (2022): Experimentelle Daten – Kreditvergaben in der Kreditwirtschaft und Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, abgerufen am 17.11.2022.

Statistisches Bundesamt (2021): Fachserie 1 Reihe 4.1 – Mikrozensus – Bevölkerung und Erwerbstätigkeit – Beruf und Ausbildung, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 2 Reihe 4.1 – Unternehmen und Arbeitsstätten – Insolvenzverfahren, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 11 Reihe 3 – Berufliche Bildung, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 16 Reihe 4 – Verdienste und Arbeitskosten – Arbeitnehmerverdienste, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2022): Tarifdatenbank, unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/TDB/_TDB/_inhalt.html, abgerufen am 10.11.2022.

Statistisches Bundesamt (2022): Verbraucherpreisindizes, unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/Tabellen/Verbraucherpreise-12Kategorien.html>, abgerufen am 10.11.2022.

UNCTAD (Hrsg.) (2021): Review of Maritime Transport 2021, Genf.

UNCTAD (Hrsg.) (2022): Review of Maritime Transport 2022, Genf.

Verband Deutscher Reeder (Hrsg.) (2022): Daten und Fakten, unter: <https://www.reeder-verband.de/daten-und-fakten/infopool.html>, aufgerufen am 25.10.2022.

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022a): Mehr Geld im Portemonnaie – Ausgabe 2/2022, unter: <https://psl.verdi.de/tarif/++co++55e9ab64-c23c-11ec-86c9-001a4a160116>, abgerufen am 10.11.2022.

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022b): Mehr Geld im Portemonnaie – Ausgabe 4/2022, unter: <https://psl.verdi.de/tarif/++co++37b7acec-ee1d-11ec-a2eb-001a4a160111>, abgerufen am 10.11.2022.

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022c): Tarifrunde Deutsche Post 2023, unter: <https://psl.verdi.de/tarifrunde2023>, abgerufen am 14.11.2022.

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2022d): Höchste Tariferhöhung im Konzern DP DHL seit Jahren, unter: <https://psl.verdi.de/tarif/++co++c6dcf584-0ce1-11ed-a239-001a4a160111>, abgerufen am 14.11.2022.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@balm.bund.de
Internet: www.balm.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

Stand des Berichtes: Januar 2023

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
