



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2020-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.....	18
4.1.	Struktur der Beschäftigten.....	18
4.2.	Arbeitsbedingungen	19
4.3.	Berufliche Ausbildung.....	23
4.4.	Arbeitsmarktsituation.....	27
5.	Schiffahrtskaufmann/-frau	29
5.1.	Struktur der Beschäftigten.....	29
5.2.	Arbeitsbedingungen	30
5.3.	Berufliche Ausbildung.....	33
5.4.	Arbeitsmarktsituation.....	38
	Quellenverzeichnis	40

1. Zusammenfassung

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im vorliegenden Bericht die aktuelle 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 2019 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,6 Prozent, die Zahl der Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen um rund 1,4 Prozent. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute nahm im Vorjahresvergleich hingegen um rund 1,3 Prozent ab. Damit setzte sich in allen betrachteten Berufsbildern im Jahr 2019 die Entwicklung der Vorjahre in der Tendenz fort. Kennzeichnend für alle Berufsbilder war im Jahr 2019 zudem ein leicht rückläufiger Anteil der Beschäftigten unter 25 Jahre und ein zunehmender Anteil der Beschäftigten ab 55 Jahre. Während der Anteil der unter 25-Jährigen an den Gesamtbeschäftigten bei den Schifffahrtskaufleuten mit rund 18,3 Prozent im Jahr 2019 dennoch vergleichsweise hoch ausfiel, lag er bei den Kaufleuten für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen nur bei rund 5,1 Prozent. Der Anteil weiblicher Beschäftigter bewegte sich in allen drei Berufsbildern im Vergleich zur Verkehrs- und Logistikbranche insgesamt weiterhin auf einem hohen Niveau; die Teilzeitquoten lagen trotz weiterer Anstiege nach wie vor deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Berufsbilder.

Beschäftigungsentwicklung

Die kaufmännischen Beschäftigten in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft wurden zuletzt durch die politischen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 vor große Herausforderungen gestellt: Unternehmen mussten kurzfristig ihre Abläufe und die Organisation in Depots und Niederlassungen sowie bei Liefer- und Zustellverkehren anpassen. Schließungen von Geschäften und Produktionsstätten sowie Schwankungen in Menge und Struktur des Sendungsvolumens nahmen starken Einfluss auf das operative Geschäft. Im internationalen Verkehr kam es örtlich zu Verzögerungen, beispielsweise aufgrund von Staus und Wartezeiten an Grenzen; zeitweise verknappten sich die Kapazitäten in der Luftfracht. Der Seetransport und -handel schränkte sich kurzfristig stark ein. All dies hatte maßgeblichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen und das Aufgabenspektrum der Beschäftigten. Darüber hinaus gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie und der Maßnahmen zu deren Eindämmung die Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit der Beschäftigten vor dem Hintergrund physischer und psychischer Belastungen am Arbeitsplatz und im privaten Umfeld leide. Die Tariflöhne entwickelten sich zuletzt weiter positiv und wiesen in der Regel höhere Steigerungsraten als die Verbraucherpreise auf. Allerdings unterliegen nicht alle Unternehmen einer Tarifbindung. Bei mehrjähriger Betrachtung der Verdienstentwicklung von vollbeschäftig-

Arbeitsbedingungen

ten Fachkräften im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ wird deutlich, dass reale Lohnsteigerungen in den letzten Jahren nicht flächendeckend erfolgten.

Die Ausbildungstätigkeit nahm im Jahr 2019 in allen betrachteten Berufsbildern im Vergleich zum Vorjahr ab. Während die Anzahl der Ausbildungsverhältnisse für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sowie für Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen in den Jahren zuvor noch tendenziell zugenommen hatte, setzte sich bei den Schifffahrtskaufleuten der bereits seit dem Jahr 2009 zu beobachtende rückläufige Trend bei den Ausbildungsverhältnissen fort. Die Lösungsquoten der Ausbildungsverträge lagen in allen drei Ausbildungsberufen – trotz teilweise steigender Tendenzen – weiterhin deutlich unter dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe. Während die meisten angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sowie Schifffahrtskaufleute ihre Ausbildung zuletzt in einem Alter zwischen 19 und 22 Jahren begannen, war der überwiegende Teil der angehenden Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen im Jahr 2019 bei Ausbildungsbeginn mindestens 23 Jahre alt. Charakteristisch für die Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bzw. zur Schifffahrtskauffrau ist der vergleichsweise sehr hohe Anteil an Fach- und Hochschulabsolventen; im Jahr 2019 lag er bei rund 80,5 Prozent. Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung entwickelte sich in den drei Ausbildungsberufen zuletzt überwiegend positiv, allerdings lag sie in Teilen weiterhin unter dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe.

Berufliche Bildung

Die jüngere Arbeitsmarktentwicklung stand wesentlich unter dem Einfluss der Corona-Krise. In allen Berufsbildern kam es im Zeitraum von März bis etwa August 2020 zu einem deutlichen Anstieg der Arbeitslosen. Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung zählten dabei zu jenen Berufsgruppen in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, die infolge der Corona-Krise die höchsten absoluten Arbeitslosenanstiege verzeichneten. Parallel zum Anstieg der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sank teilweise die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen. Im weiteren Jahresverlauf 2020 gingen die Arbeitslosenzahlen in allen Berufsbildern wieder etwas zurück, ohne jedoch ihr Vorkrisenniveau zu erreichen. In allen Berufsbildern lag die Anzahl der Arbeitslosen und der Arbeitsuchenden zuletzt mehr oder minder deutlich über der Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen.

Arbeitsmarktsituation

2. Einleitung

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt das Bundesamt für Güterverkehr turnusmäßig Analysen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Die Auswertungen sollen den Sozialpartnern als belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen dienen. Der vorliegende Bericht befasst sich mit folgenden Berufsgruppen: 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 Berufsgruppen dargestellt. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Struktur der Beschäftigten, bevor im Anschluss 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.

Vorgehensweise

3. Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung

3.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren Ende des Jahres 2019 in Deutschland insgesamt 164.313 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 1). Mit einem Zuwachs von rund 1,6 Prozent im Vergleich zum Jahr 2018 entwickelte sich somit die Gesamtzahl der Beschäftigten erneut positiv. Der Frauenanteil lag in dieser Berufsgruppe mit rund 36,1 Prozent Ende des Jahres 2019 weiter unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Berufsbilder von knapp 46,4 Prozent. Im Vergleich zu den Vorjahren nahm der Frauenanteil zwar leicht ab, allerdings legte die Gesamtzahl der Kauffrauen für Spedition und Logistikdienstleistung absolut weiter zu. Letztere stieg im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 1,1 Prozent. Ausländische Beschäftigte verzeichneten im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von rund 5,9 Prozent. Mit insgesamt 18.622 betrug ihr Anteil an der Summe der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung rund 11,3 Prozent. Absolut und anteilmäßig zugenommen haben gleichsam die Teilzeit-

Beschäftigungsentwicklung

beschäftigten. Insgesamt gingen Ende des Jahres 2019 rund 10,3 Prozent der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung einer Teilzeitbeschäftigung nach. Die Teilzeitquote lag damit im betrachteten Berufsbild deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Berufsbilder von rund 28,8 Prozent.

Table 1: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung (Berufsgruppe 5162), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2017		2018		2019	
Insgesamt	155.411	(100,0)	161.747	(100,0)	164.313	(100,0)
darunter:						
Männer	98.751	(63,5)	103.122	(63,8)	105.041	(63,9)
Frauen	56.660	(36,5)	58.625	(36,2)	59.272	(36,1)
Deutsche	139.893	(90,0)	144.079	(89,1)	145.615	(88,6)
Ausländer	15.451	(9,9)	17.591	(10,9)	18.622	(11,3)
unter 25 Jahre	22.835	(14,7)	23.701	(14,7)	23.592	(14,4)
25 bis unter 55 Jahre	111.960	(72,0)	115.632	(71,5)	116.559	(70,9)
55 bis unter 65 Jahre	19.971	(12,9)	21.671	(13,4)	23.343	(14,2)
65 Jahre und älter	645	(0,4)	743	(0,5)	819	(0,5)
in Vollzeit	140.224	(90,2)	145.511	(90,0)	147.338	(89,7)
in Teilzeit	15.187	(9,8)	16.236	(10,0)	16.975	(10,3)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	20.722	(13,3)	21.936	(13,6)	22.386	(13,6)
mit anerkanntem Berufsabschluss	106.397	(68,5)	110.126	(68,1)	111.625	(67,9)
mit akademischem Berufsabschluss	15.523	(10,0)	17.220	(10,6)	18.333	(11,2)
Ausbildung unbekannt	12.769	(8,2)	12.465	(7,7)	11.969	(7,3)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnungen.

Mit Ausnahme der Kategorie der unter 25-Jährigen waren im Jahr 2019 in allen Alterskategorien im Vergleich zum Vorjahr absolute Beschäftigungszuwächse zu verzeichnen. Den höchsten zahlenmäßigen Zuwachs registrierte die Altersgruppe der 55- bis unter 65-Jährigen mit einem Plus im Vergleich zum Jahr 2018 von 1.672 Personen bzw. rund 7,7 Prozent auf insgesamt 23.343 Beschäftigte. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten der Berufsgruppe erhöhte sich damit auf rund 14,2 Prozent. Sinkende Anteilswerte im Vergleich zum Jahr 2018 verzeichneten die Gruppe der unter 25-Jährigen und die Gruppe der 25- bis unter 55-Jährigen. Die Anzahl der unter 25-jährigen Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sank im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,5 Prozent, ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten auf rund 14,4 Prozent. In der Gruppe der 25- bis unter 55-Jährigen nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr

Altersstruktur

zwar um 0,8 Prozent auf insgesamt 116.559 zu, ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten ging allerdings auf rund 70,9 Prozent zurück. Der Anteilswert der Beschäftigten ab 65 Jahre bewegte sich mit rund 0,5 Prozent im Jahr 2019 auf dem Niveau des Vorjahres.

Bei den Bildungsabschlüssen der Beschäftigten zeigte sich in den letzten Jahren eine wachsende Bedeutung akademischer Abschlüsse. Ihr Anteil stieg von rund 8,9 Prozent im Jahr 2015 über rund 10,0 Prozent im Jahr 2017 auf zuletzt rund 11,2 Prozent im Jahr 2019. Die Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung mit anerkanntem Berufsabschluss nahm im Zeitraum von 2015 bis 2019 ebenfalls zu und betrug zuletzt 111.625. Ihr Anteilswert sank im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr gleichwohl um rund 0,2 Prozentpunkte auf rund 67,9 Prozent. Zahlen- und anteilmäßig wachsend entwickelten sich im Zeitraum von 2015 bis 2019 die Beschäftigten ohne beruflichen Bildungsabschluss; zuletzt betrug ihr Anteil rund 13,6 Prozent. Absolute und anteilige Rückgänge verzeichnete in den letzten Jahren die Gruppe der Beschäftigten, bei denen die Berufsausbildung unbekannt war. Im Jahr 2019 lag ihr Anteil noch bei rund 7,3 Prozent.

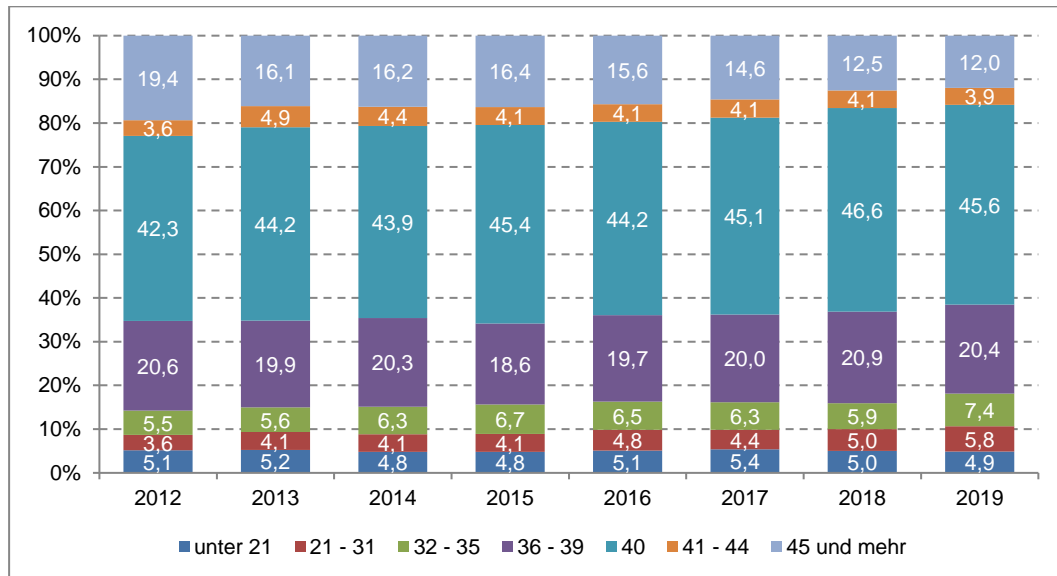
Beruflicher
Bildungsabschluss

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 zeigt die prozentuale Entwicklung der normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden in der Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ für den Zeitraum von 2012 bis 2019. In diesem Zeitraum ist erkennbar, dass der kumulierte Anteil von Beschäftigten, die normalerweise weniger als 36 Stunden in der Woche arbeiten, in der Tendenz zugenommen hat – und zwar von rund 14,2 Prozent im Jahr 2012 auf rund 18,1 Prozent im Jahr 2019. Gleichzeitig nahm der kumulierte Anteil von Beschäftigten mit 41 und mehr Wochenarbeitsstunden im Betrachtungszeitraum stetig ab. Er sank von rund 22,9 Prozent im Jahr 2012 auf rund 15,9 Prozent im Jahr 2019. Während des gesamten Betrachtungszeitraums entfiel der höchste Anteilswert auf Beschäftigte, die normalerweise 40 Stunden pro Woche ihrer Arbeit nachgehen. Ihr Anteil betrug im Jahr 2019 rund 45,6 Prozent; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um einen Prozentpunkt, im Vergleich zum Jahr 2012 einen Anstieg um rund 3,3 Prozentpunkte. Der Anteil der Beschäftigten mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von 36 bis 39 Stunden bewegte sich im Zeitraum von 2012 bis 2019 zwischen rund 18,6 und 20,9 Prozent, zuletzt lag er bei rund 20,4 Prozent; ein eindeutiger Trend ist nicht erkennbar.

Arbeitszeiten

Abbildung 1: Normalerweise je Woche geleistete Arbeitsstunden in der Berufsgruppe „Kaufleute - Verkehr und Logistik“ (516) im Zeitraum von 2012 bis 2019 (Anteile in Prozent)

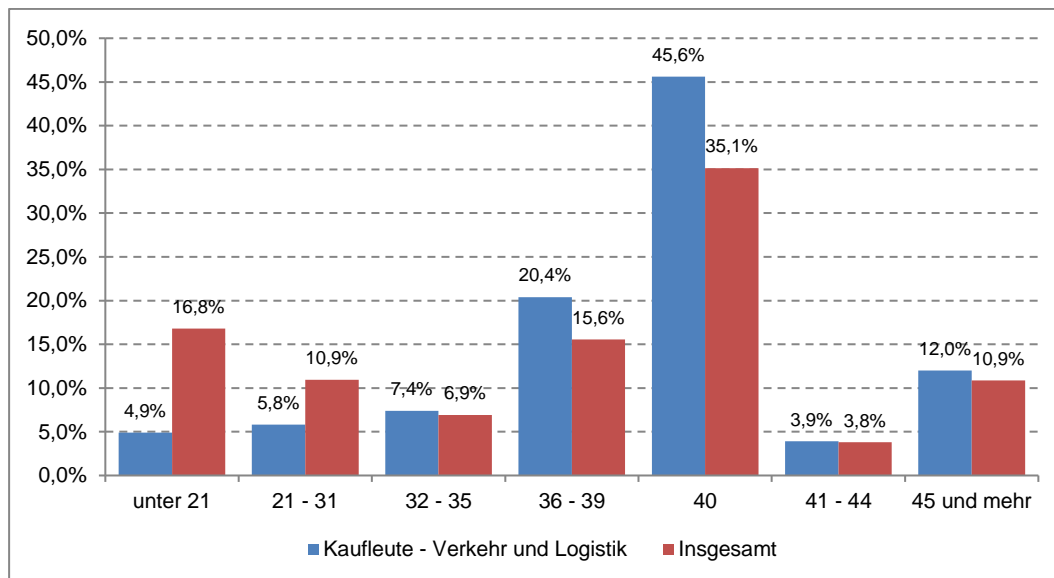


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1 Reihe 4.1.2). Eigene Darstellung.

Der überwiegende Anteil der Verkehrs- und Logistikkaufleute erbrachte im Jahr 2019 – wie in den Vorjahren – eine Arbeitsleistung im Bereich von 36 bis 40 Wochenarbeitsstunden. Kumuliert betrug ihr Anteil rund 66,0 Prozent (siehe Abbildung 2). Im Vergleich zu den Gesamtbeschäftigten in Deutschland war dies ein überdurchschnittlich hoher Wert. Berufsübergreifend lag der Anteil der Beschäftigten mit einer regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit von 36 bis 40 Stunden im Jahr 2019 lediglich bei rund 50,7 Prozent. Unterdurchschnittlich im Vergleich zu den Gesamtbeschäftigten in Deutschland fällt hingegen der Anteil von Verkehrs- und Logistikkaufleuten mit einer regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit von bis zu 31 Stunden aus. Kumuliert lag ihr Anteil im Jahr 2019 bei rund 10,7 Prozent; dies vergleicht sich mit einem entsprechenden Anteilswert bei den Gesamtbeschäftigten in Höhe von rund 27,7 Prozent. Der Anteilswert von Verkehrs- und Logistikkaufleuten, die normalerweise 45 und mehr Arbeitsstunden in der Woche leisten, fiel mit rund 12,0 Prozent im Jahr 2019 – trotz des Rückgangs im Vergleich zum Vorjahr – immer noch etwas höher aus als bei den Gesamtbeschäftigten mit rund 10,9 Prozent. Lediglich geringe Unterschiede zwischen den beiden Vergleichsgruppen zeigten sich im Jahr 2019 mit Blick auf Beschäftigte mit wöchentlichen Arbeitszeiten von 32 bis 35 Stunden bzw. von 41 bis 44 Stunden.

Arbeitsbelastung
im Vergleich

Abbildung 2: Prozentuale Verteilung der Erwerbstätigen in der Berufsgruppe „Kaufleute - Verkehr und Logistik“ (516) und der Gesamtbeschäftigten im Durchschnitt nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Jahr 2019

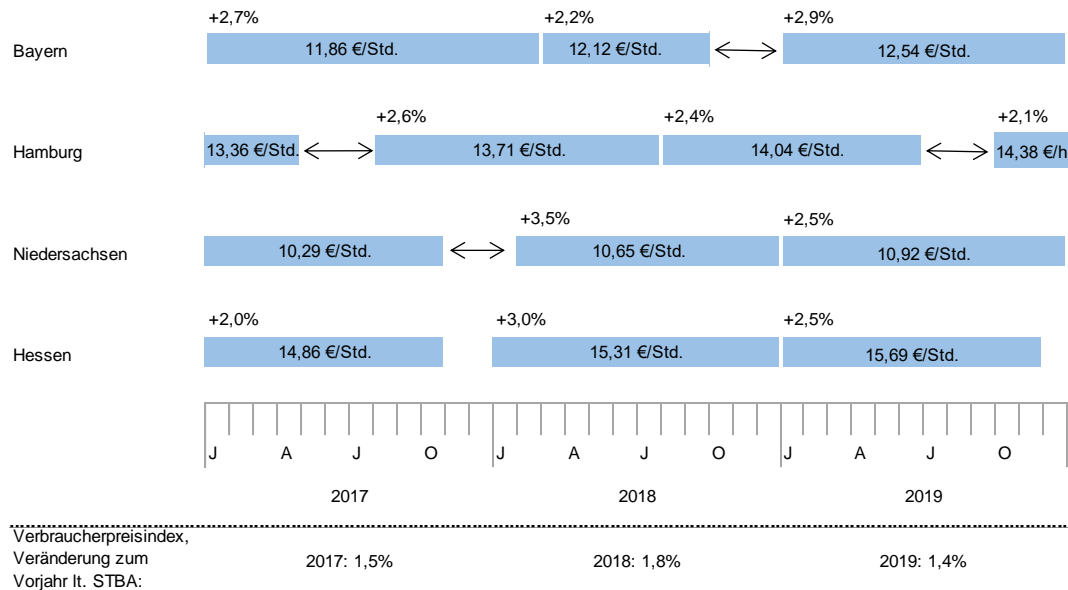


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1, Reihe 4.1). Eigene Darstellung.

Die tarifliche Vergütung von Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistung mit einer abgeschlossenen Ausbildung im Zeitraum von 2017 bis 2019 ist für ausgewählte Bundesländer Abbildung 3 zu entnehmen. Demnach entwickelten sich die Stundenlöhne weiterhin positiv. Mit Steigerungsraten zwischen rund 2,1 Prozent bis rund 2,9 Prozent erfuhren Speditionskaufleute im Jahr 2019 – wie in den Jahren zuvor – reale Lohnsteigerungen. Die Verbraucherpreise stiegen im Jahr 2019 lediglich um rund 1,4 Prozent. Allerdings fielen die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen im Jahr 2019 prozentual örtlich nicht mehr so hoch aus wie im Jahr 2018. Die Vergütungshöhe weist weiterhin regionale Unterschiede auf. Während Speditionskaufleute in Hamburg zum Jahresende 2019 tarifliche Stundenlöhne von rund 14,38 Euro erhielten, lagen sie in Niedersachsen bei rund 10,92 Euro in der 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. Unternehmen aus Branchen mit höheren Margen oder große, internationale Unternehmen zahlen in der Regel höhere Gehälter an ihr kaufmännisches Personal. Zudem werden oftmals hochqualifizierte kaufmännische Angestellte ebenso übertariflich entlohnt.

Vergütung

Abbildung 3: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung von 2017 bis 2019



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 Darstellung in Anlehnung an Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4).

3.3. Berufliche Ausbildung

Ihren berufsqualifizierenden Abschluss erwerben Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung 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 Angebots-erstellung 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 stellt die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse, Prüfungsteilnehmer sowie vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge für den Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung“ im Zeitraum von 2007 bis 2019 dar. Die Gesamtzahl der Auszubildenden unterliegt demnach im Betrachtungszeitraum gewissen Schwankungen. Im Jahr 2019 bestanden insgesamt 14.988 Ausbildungsverträge, knapp 0,8 Prozent weniger als im Jahr 2018. Mit 5.697 Ausbildungsverträgen erreichte der Frauenanteil im Jahr 2019 rund 38,0 Prozent. Er entwickelte sich im Betrachtungszeitraum tendenziell rückläufig; im Jahr 2007 betrug er noch rund 43,0 Prozent. Nach Anstiegen in den beiden Vorjahren nahm die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Jahr 2019 wieder ab, mit insgesamt 5.487 lag sie um rund 6,6 Prozent unter dem Wert des Jahres 2018. Die Abschlussprüfung zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung legten im Jahr 2019 insgesamt 5.028 Männer und Frauen ab, davon 4.659 bzw.

Ausbildungszahlen

rund 92,7 Prozent mit Erfolg. Dies war die dritthöchste Bestehensquote im gesamten Betrachtungszeitraum. Die Bestehensquote im Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag im Jahr 2019 mit rund 90,5 Prozent etwas darunter. Wie in den Vorjahren nahm die Gesamtzahl der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge im Jahr 2019 weiter zu. Im Vergleich zum Vorjahr stieg sie um 93 bzw. rund 8,0 Prozent auf insgesamt 1.254. Hiervon entfielen 789 Vertragsauflösungen auf das erste Lehrjahr, 336 auf das zweite Lehrjahr und 129 auf das dritte Lehrjahr. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes bestehen für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung nach dem Erwerb des berufsqualifizierenden Abschlusses aufgrund ihrer vielfältigen Einsatzmöglichkeiten gute Chancen, unmittelbar nach der Abschlussprüfung in den Arbeitsmarkt integriert zu werden.

Tabelle 2: Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung“ - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2007 bis 2019

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	Insgesamt		Insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	Insgesamt
2007	8.499	6.399	14.898	6.029	4.661	4.290	k.A.	k.A.	k.A.	817
2008	8.875	6.689	15.564	5.951	4.955	4.620	534	307	128	969
2009	8.078	6.253	14.331	4.418	5.157	4.756	482	311	139	932
2010	7.836	5.835	13.671	5.268	5.679	5.229	474	246	114	834
2011	8.160	5.784	13.944	5.982	5.424	5.013	621	252	114	987
2012	8.862	6.129	14.991	5.664	4.185	3.888	609	279	102	990
2013	8.807	6.169	14.976	5.250	4.929	4.491	606	276	123	1.005
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

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

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

Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse, geschichtet nach dem Jahr des Vertragsabschlusses. Die Lösungsquote schließt Vertragswechsel ein, wenn Auszubildende für ein neues Ausbildungsverhältnis ihren bereits eingegangenen Ausbildungsvertrag vorzeitig auflösen. Im Ausbildungsberuf „Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung“ lag die Lösungsquote im Jahr 2019 mit rund 20,4 Prozent weiterhin deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe; er betrug zuletzt rund 26,9 Prozent (siehe Tabelle 3). Allerdings entwickeln sich beide Vergleichsgrößen im Zeitverlauf ansteigend. Die Lösungsquote der Auszubilden-

Lösungsquote

den zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung erhöhte sich im Zeitraum von 2011 bis 2019 um rund 3,5 Prozentpunkte, die durchschnittliche Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe um rund 2,5 Prozentpunkte.

Tabelle 3: Lösungsquote der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung (5162) im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2011 bis 2019

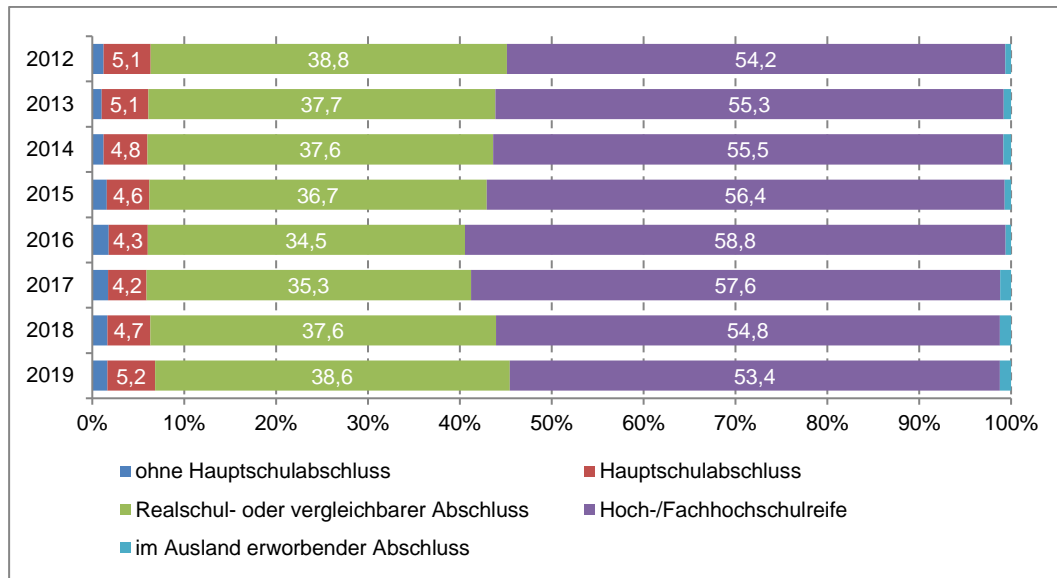
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung
2011	24,4	16,9
2012	24,4	16,4
2013	25,0	17,0
2014	24,7	17,7
2015	24,9	17,9
2016	25,8	17,9
2017	25,7	18,1
2018	26,5	18,9
2019	26,9	20,4

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Auszubildende zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung verfügten in den letzten Jahren bei Vertragsabschluss mehrheitlich über eine Hoch- oder Fachhochschulreife (siehe Abbildung 4). Im Jahr 2019 waren es rund 53,4 Prozent. Verglichen mit den Vorjahren war der Anteil von Hoch- und Fachhochschulabsolventen allerdings rückläufig. So lag der entsprechende Anteilswert im Jahr 2016 noch bei rund 58,8 Prozent. Den abnehmenden Anteilen von Hoch- und Fachhochschulabsolventen standen zuletzt steigende Anteile von Real- und Hauptschulabsolventen gegenüber. Realschulabsolventen bildeten im Jahr 2019 mit einem Anteil von rund 38,6 Prozent die zweitgrößte Gruppe, im Vergleich zum Jahr 2016 stieg ihr Anteil um rund 4,1 Prozentpunkte. Rund 5,2 Prozent der im Jahr 2019 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung erfolgten mit Hauptschulabsolventen; im Jahr 2016 lag deren Anteil noch bei rund 4,3 Prozent.

Schulische Vorbildung

Abbildung 4: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung im Zeitraum von 2012 bis 2019 nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent)

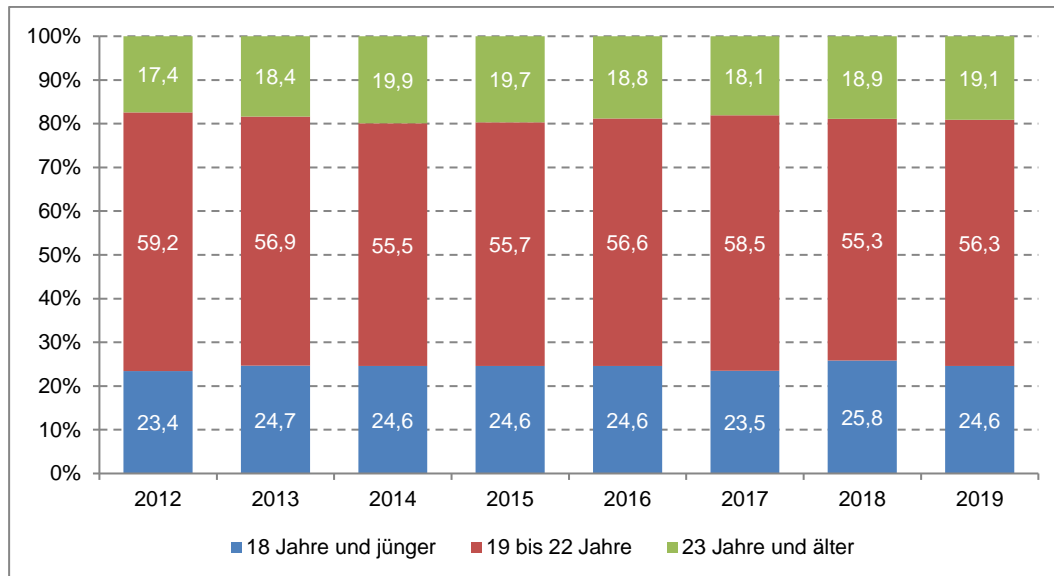


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Abbildung 5 stellt die neu geschlossenen Ausbildungsverträge differenziert nach Alter der Auszubildenden dar. Im Jahr 2019 waren rund 24,6 Prozent der Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger und rund 56,3 Prozent zwischen 19 und 22 Jahre alt. Auf die Altersgruppe der 23-jährigen und älteren Auszubildenden entfiel ein Anteil von rund 19,1 Prozent. Die einzelnen Anteilswerte unterlagen im Zeitraum von 2012 bis 2019 gewissen Schwankungen, eindeutige Trendentwicklungen zeichneten sich allerdings nicht ab. Im Vergleich zum Jahr 2018 stiegen im Jahr 2019 die Anteile von angehenden Auszubildenden in den Altersgruppen von 19 bis 22 Jahren sowie ab 23 Jahren leicht an, während der Anteil der unter 19-Jährigen etwas sank.

Altersstruktur

Abbildung 5: Auszubildende zum/-r Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent)

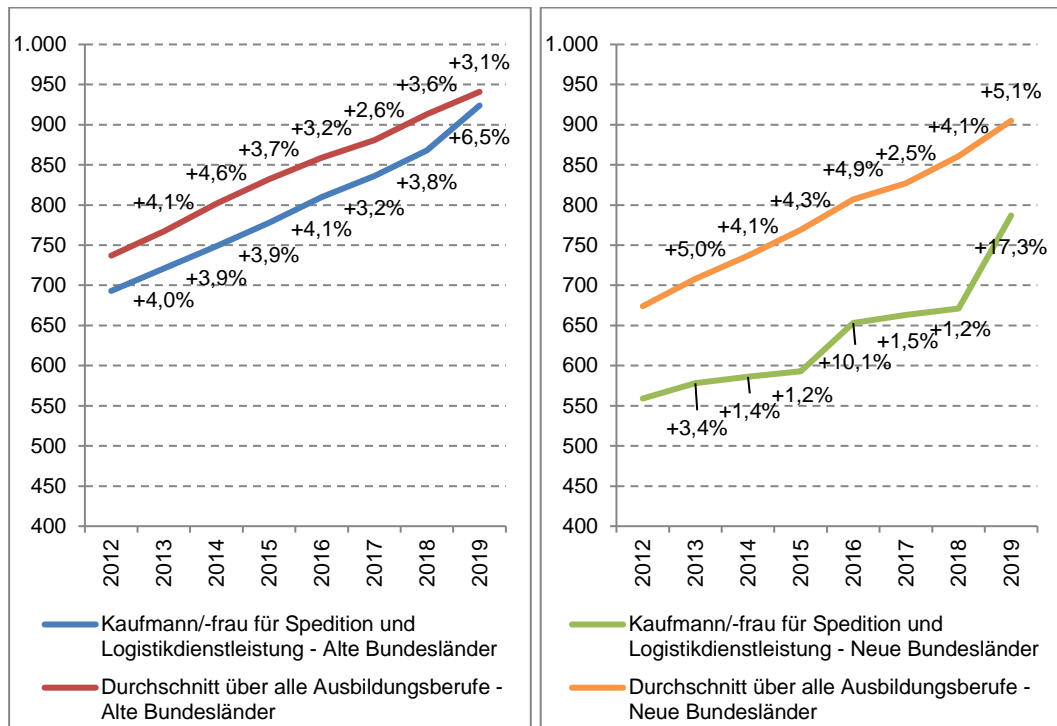


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung hat sich in den letzten Jahren sowohl in den neuen als auch in den alten Bundesländern kontinuierlich erhöht. Trotz jüngster Annäherungen blieb sie bis zuletzt unterhalb des Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe; dabei fiel die Differenz in den neuen Bundesländern vergleichsweise höher aus als in den alten Bundesländern (siehe Abbildung 6). Im Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe zahlten im Jahr 2019 Ausbildungsbetriebe ihren Auszubildenden monatlich durchschnittlich rund 941 Euro in den alten Bundesländern und 905 Euro in den neuen Bundesländern. Demgegenüber erhielten im Jahr 2019 in den alten Bundesländern kaufmännische Auszubildende für Spedition und Logistikdienstleistung tariflich durchschnittlich 924 Euro im Monat und in den neuen Bundesländern rund 787 Euro pro Monat. Im Vergleich zum Vorjahr stieg im Jahr 2019 die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung aller Ausbildungsberufe um rund 3,1 Prozent in den alten Bundesländern und um rund 5,1 Prozent in den neuen Bundesländern. Die Ausbildungsvergütung für angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung stieg mit rund 6,5 Prozent in den alten Bundesländern und 17,3 Prozent in den neuen Bundesländern überdurchschnittlich. Im Vergleich zu den anderen in diesem Bericht betrachteten kaufmännischen Ausbildungen erhalten Speditionskaufleute tendenziell eine geringere Ausbildungsvergütung.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 6: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung in den alten (linke Grafik) und neuen Bundesländern (rechte Grafik) im Zeitraum von 2012 bis 2019 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)



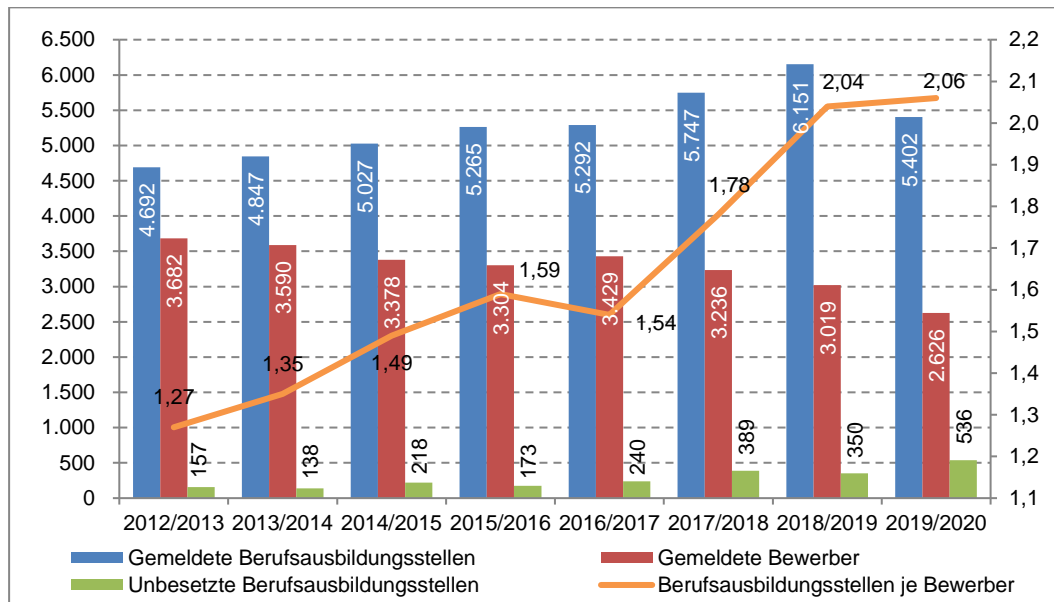
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Agenturen für Arbeit bieten Ausbildungsbetrieben an, ihre ausgeschriebenen Ausbildungsstellen an Jugendliche zu vermitteln, die auf der Suche nach einer passenden Berufsausbildungsstelle sind und sich aus diesem Grund bei den Agenturen für Arbeit melden. Abbildung 7 stellt die Entwicklung des Ausbildungsstellenmarkts für die Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ nach den Statistiken der Bundesagentur für Arbeit für den Zeitraum von 2012 bis 2019 grafisch dar. Die Anzahl der gemeldeten Ausbildungsstellen stieg im Zeitraum von 2012 bis 2018 stetig an, bevor sie im Berichtsjahr 2019/2020 abnahm. Die Zahl der gemeldeten Bewerber verlief im gesamten Betrachtungszeitraum mit Ausnahme des Berichtsjahrs 2016/2017, in dem ein leichter Anstieg verzeichnet wurde, rückläufig. Im Ausbildungsjahr 2019/2020 wurden insgesamt 5.402 Anträge bei den Agenturen für Arbeit eingereicht, um Ausbildungsstellen für Kaufleute im Bereich Verkehr und Logistik zu vermitteln. Dem Stellenangebot standen insgesamt 2.626 Männer und Frauen gegenüber, die sich bei den Agenturen für Arbeit für die Vermittlung in diesen Zielberuf bewarben. Insgesamt blieben im Ausbildungsjahr 2019/2020 536 kaufmännische Ausbildungsstellen für den Bereich Verkehr und Logistik unbesetzt; dies war der höchste Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Das Ausbildungsstellenangebot lag stets über der Nachfrage nach einer Ausbildungsstelle. Im Vergleich zum Ausbildungsjahr 2018/2019 sank das Ausbildungsstellenangebot im Berichtsjahr 2019/2020 um rund 12,2 Prozent, die Nachfrage nach einer Ausbildungsstelle nahm um

Ausbildungsstellen
und Bewerber

rund 13,0 Prozent ab. Somit betrug das Verhältnis der Berufsausbildungsstellen je gemeldeten Bewerber im Berichtsjahr 2019/2020 rund 2,06 und lag damit annähernd auf dem Niveau des vorherigen Berichtsjahres.

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



*) Das Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres.

Anmerkung: Um alle Bewerber und Berufsausbildungsstellen, die während eines Berichtsjahres bei den Agenturen für Arbeit und Jobcentern gemeldet waren, abzubilden, werden Bewerber und Berufsausbildungsstellen jeweils kumuliert seit Beginn des Berichtsjahres ausgewiesen.

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) und 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 Berufserfahrung absolviert werden können. Beispiele hierfür sind die Prüfung zum/-r Fachwirt/in für Güterverkehr und Logistik oder für Logistiksysteme, ei-

Weiterbildung

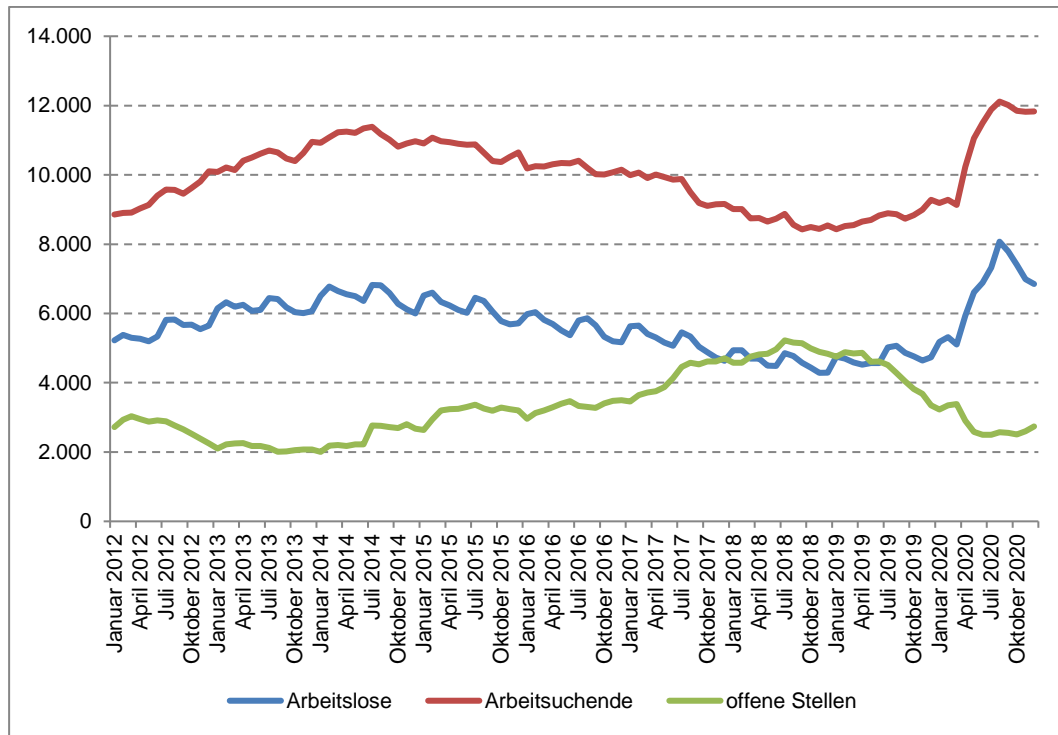
ne Weiterbildung zum/-r Verkehrsbetriebswirt/in, ein Abschluss als staatlich geprüfte/-r Betriebswirt/-in oder ein Hochschulstudium in den Bereichen Spedition, Transport, Logistik oder Supply-Chain-Management.

3.4. Arbeitsmarktsituation

Einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation der Speditions- und Logistikkaufleute bietet die Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Abbildung 8 stellt die zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitslosen, der Arbeitssuchenden und der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland für den Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020 dar. Danach setzte etwa Mitte des Jahres 2014 eine erkennbare Annäherung der drei Kurven ein, die sich bis ins Jahr 2018 fortsetzte. Während die Anzahl der gemeldeten offenen Stellen steigend verlief, nahmen die Arbeitslosen sowie Arbeitssuchenden in dieser Berufsgruppe tendenziell ab. Im Dezember 2017 und in den Folgemonaten übertraf die Anzahl offener Stellen die Anzahl der als arbeitslos gemeldeten Speditions- und Logistikkaufleute. Im Jahr 2019 kam es dann zu einer Trendwende, im Zuge derer die drei Kurven wieder auseinanderdrifteten. Diese Entwicklung wurde im Jahr 2020 mit Beginn der Corona-Krise noch einmal deutlich verstärkt. So erhöhte sich die Zahl der Arbeitslosen in der Berufsgruppe „Speditions- und Logistikkaufleute“ allein im Zeitraum von März bis August 2020 um rund 58,2 Prozent auf 8.072, die Anzahl der Arbeitssuchenden stieg um rund 32,7 Prozent auf 12.115. Speditions- und Logistikkaufleute zählten damit zu jenen Berufsgruppen in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, die infolge der Corona-Krise die höchsten absoluten Arbeitslosenanstiege verzeichneten. Parallel zum Anstieg der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden sank die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen im Zeitraum von März bis August 2020 um rund 23,9 Prozent auf 2.576. Zwar kam es im weiteren Jahresverlauf 2020 wieder zu einer leichten Annäherung der drei Kurven; dennoch hinterließen die ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 am Arbeitsmarkt weiterhin deutliche Spuren.

Arbeitsmarktsituation

Abbildung 8: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen und Arbeitsuchenden in der Berufsgruppe "Speditions- und Logistikkaufleute" (5162) im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020



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 Ende des Jahres 2019 insgesamt 8.620 Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (KEP-Dienstleistungen) in Deutschland in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis (siehe Tabelle 4). Dies waren rund 1,4 Prozent mehr als im Jahr 2018; der Anstieg der Vorjahre setzte sich damit fort. Mit einem Anteil von rund 57,7 Prozent bildeten Frauen im Jahr 2019 weiterhin die größere Arbeitnehmergruppe. Allerdings war der Frauenanteil im Vergleich zum Jahr 2018 rückläufig. Einen Anstieg wies in jüngerer Vergangenheit die Anzahl der ausländischen Beschäftigten auf. Im Vorjahresvergleich nahm sie im Jahr 2019 um rund 15,9 Prozent auf 540 zu. Insgesamt lag der Anteil ausländischer Fachkräfte mit rund 6,3 Prozent im Jahr 2019 jedoch weiterhin unter dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen in Höhe von rund 12,5 Prozent. Rund 23,7 Prozent der KEP-Kaufleute gingen Ende des Jahres 2019 ihrer Beschäftigung in Teilzeit nach. Ihr Anteil blieb damit im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Beschäftigungsentwicklung

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

	2017		2018		2019	
Insgesamt	8.208	(100,0)	8.504	(100,0)	8.620	(100,0)
darunter:						
Männer	3.438	(41,9)	3.520	(41,4)	3.649	(42,3)
Frauen	4.770	(58,1)	4.984	(58,6)	4.971	(57,7)
Deutsche	7.767	(94,6)	8.031	(94,4)	8.074	(93,7)
Ausländer	434	(5,3)	466	(5,5)	540	(6,3)
unter 25 Jahre	400	(4,9)	443	(5,2)	439	(5,1)
25 bis unter 55 Jahre	5.529	(67,4)	5.649	(66,4)	5.665	(65,7)
55 bis unter 65 Jahre	2.251	(27,4)	2.353	(27,7)	2.438	(28,3)
65 Jahre und älter	28	(0,3)	59	(0,7)	78	(0,9)
in Vollzeit	6.322	(77,0)	6.492	(76,3)	6.577	(76,3)
in Teilzeit	1.886	(23,0)	2.012	(23,7)	2.043	(23,7)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	428	(5,2)	439	(5,2)	451	(5,2)
mit anerkanntem Berufsabschluss	2.254	(27,5)	2.485	(29,2)	2.665	(30,9)
mit akademischem Berufsabschluss	767	(9,3)	893	(10,5)	985	(11,4)
Ausbildung unbekannt	4.759	(58,0)	4.687	(55,1)	4.519	(52,4)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnungen.

Rund 5,1 Prozent der beschäftigten Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen fielen im Jahr 2019 in die Altersgruppe der unter 25-Jährigen. Im Vergleich zum Vorjahr blieb der Anteilswert nahezu konstant. Der Anteil der unter 25-Jährigen war damit im Vergleich zum Durchschnitt über alle Berufsgruppen, der im Jahr 2019 bei rund 10,4 Prozent lag, weiterhin unterrepräsentiert. Absolute und anteilige Zuwächse zeigten sich erneut bei den 55- bis unter 65-jährigen Kaufleuten für KEP-Dienstleistungen und bei den Beschäftigten ab 65 Jahren. Mit einem Anteil von rund 28,3 Prozent im Jahr 2019 lag der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen in der betrachteten Berufsgruppe deutlich über dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen in Höhe von rund 20,1 Prozent. Mit einem Anteil von rund 65,7 Prozent fiel der Großteil der beschäftigten KEP-Kaufleuten im Jahr 2019 in die Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen. Mit zuletzt 5.665 blieb die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in dieser Altersgruppe im Vergleich zum Jahr 2018 nahezu unverändert.

Altersstruktur

Bei mehr als der Hälfte der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kaufleute für KEP-Dienstleistungen war die Ausbildung Ende des Jahres 2019 unbekannt (rund 52,4 Prozent). Allerdings verringert sich die Zahl der Beschäftigten mit unbekannter Ausbildung seit Jahren spürbar. Die höchsten Wachstumsraten im Vorjahresvergleich erzielten abermals Beschäftigte mit akademischem Berufsabschluss. Im Jahr 2013 betrug ihr Anteil noch rund 2,4 Prozent; seitdem stieg er stetig bis auf rund 11,4 Prozent im Jahr 2019. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Beschäftigtenzahlen der KEP-Kaufleute mit anerkanntem Berufsabschluss. Im Jahr 2019 stiegen sie im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,2 auf insgesamt 2.665 Personen. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich damit auf rund 30,9 Prozent. Der Anteil der KEP-Kaufleute ohne beruflichen Bildungsabschluss lag – wie in den Vorjahren – bei rund 5,2 Prozent.

Beruflicher
Bildungsabschluss

4.2. Arbeitsbedingungen

Der KEP-Markt zeichnet sich seit Jahren durch hohe Wachstumsraten aus. Im Jahr 2019 beförderten die KEP-Unternehmen in Deutschland rund 3,65 Mrd. Kurier-, Express- und Paketsendungen.¹ Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von rund 3,8 Prozent. Wachstumstreiber sind insbesondere die nationalen Paketsendungen an Endkunden (B2C-Sendungen), die im Vergleichszeitraum um rund 8,6 Prozent zulegten. Hierzu trug u.a. der weiterhin dynamisch wachsende Online-Handel bei. Wie andere Wirtschaftsbranchen wurde auch die KEP-Branche durch die politischen Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 vor große Herausforderungen gestellt. Die Arbeitsbedingungen und das Aufgabenspektrum der KEP-Kaufleute, die überwiegend mit der Organisation, der Kontrolle und der termingerechten Steuerung der Warenströme sowie Preisverhandlungen und Angebotserstellung beschäftigt sind, zeigten sich hiervon

KEP-Markt

¹ Siehe hierzu und im Folgenden BIEK (2020).

unmittelbar beeinflusst. KEP-Unternehmen mussten ihre Abläufe und die Organisation in Depots und Niederlassungen sowie bei Liefer- und Zustellverkehren anpassen.¹ Die Schließung von Geschäften und Produktionsstätten sowie Schwankungen in Menge und Struktur des Sendungsvolumens nahmen starken Einfluss auf das operative Geschäft. Viele Paketshops mussten vorübergehend schließen, da sie ihr Kerngeschäft nicht ausübten und keine Paketeleistungen anboten. Im internationalen Verkehr kam es örtlich zu Verzögerungen, beispielsweise aufgrund von Staus und Wartezeiten an Grenzen oder behördlicher Beschränkungen für die Zustellung; zeitweise verknappten sich zudem die Kapazitäten in der Luftfracht. Starke Veränderungen zeigten sich ferner bei der Zustellung und Abholung von Sendungen vor dem Hintergrund einer grundsätzlichen Umstellung auf eine kontaktlose Zustellung. Teilweise wurden ganz neue Auslieferungskonzepte erprobt.

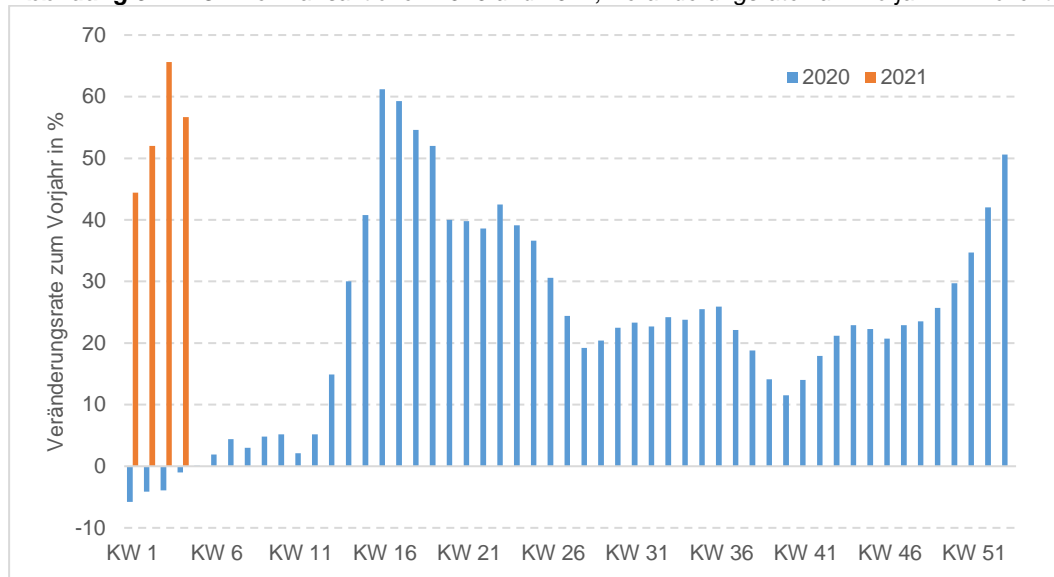
Der Online-Handel, der bereits in der Vergangenheit wuchs und eine starke Zunahme der B2C-Sendungen bedingte, wurde im Jahr 2020 maßgeblich von der Coronapandemie beeinflusst.² Wie Abbildung 9 zu entnehmen ist, lagen die Online-Transaktionen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes seit der 6. KW 2020 mehr oder minder deutlich über den entsprechenden Vorjahreswerten. In besonderem Maße galt dies während des 1. Lockdowns im Frühjahr 2020 und seit Beginn des 2. Lockdowns im Dezember 2020. In den ersten vier Kalenderwochen des Jahres 2021 bewegten sich die Wachstumsraten der Online-Transaktionen im Vorjahresvergleich zwischen rund 44,4 Prozent und rund 65,6 Prozent.³ In diesen Entwicklungen kommt zum Ausdruck, dass viele Geschäfte geschlossen und zahlreiche Käufe aus dem stationären in den Online-Handel verlagert wurden. Dementsprechend ändert sich das B2C-Sendungsvolumen.

Online-Handel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden BIEK (2020).

² Siehe BIEK (2020)

³ Es handelt sich hierbei um einen neuen wöchentlichen Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Dieser bietet Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierzu Statistisches Bundesamt (2021a).

Abbildung 9: Online-Transaktionen 2020 und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent

Quelle: Statistisches Bundesamt.

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. Arbeitnehmern mit schwierigen Fachtätigkeiten, für deren Ausübung in der Regel eine abgeschlossene Berufsausbildung, zum Teil verbunden mit Berufserfahrung, erforderlich ist, im Zeitraum von 2012 bis 2019 auf Jahresbasis zwischen 38,5 und 38,7 Stunden. 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 zwischen 38,6 und 38,7 Stunden, in den neuen Ländern zwischen 38,3 und 38,8 Stunden. Etwas höher fiel im Zeitraum von 2012 bis 2019 die durchschnittliche bezahlte Wochenarbeitszeit von vollbeschäftigten gehobenen Fachkräften aus, d.h. Arbeitnehmern 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 38,8 und 39,1 Stunden; im früheren Bundesgebiet (einschließlich Berlin) lag sie gleichsam zwischen 38,8 und 39,1 Stunden, in den neuen Ländern zwischen 38,6 und 39,5 Stunden.

Arbeitszeit

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. Bei der Deutschen Post AG stiegen die Löhne und Gehälter zum 1. Januar 2021 um 3,0 Prozent,

Vergütung

zum 1. Januar 2022 wurde eine weitere Erhöhung um 2,0 Prozent vereinbart.¹ Dabei bestehen Wahlrechte der Beschäftigten zwischen einer Auszahlung der vereinbarten Lohn-erhöhung oder deren Umwandlung in zusätzliche freie Zeit. Bei der PIN Mail AG erhöhten sich die Löhne und Gehälter der tarifierten Beschäftigten zum 1. April 2019 je nach Betriebszugehörigkeit und Tätigkeitsfeld um 3,0 bis 4,3 Prozent, zum 1. April 2020 um weitere 3,0 Prozent.² Bei der FedEx Corporation wurden die Entgelte im Februar 2020 um 2,4 Prozent angehoben, zum 1. März 2021 um weitere 2,0 Prozent.³ 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 2010 bis 2019 nominal nur vergleichsweise geringfügig gestiegen sind – und zwar von rund 18,19 Euro im Jahr 2010 auf rund 18,81 Euro im Jahr 2019. Ähnlich sah es bei gehobenen Fachkräften aus. Ihr durchschnittlicher Bruttostundenverdienst betrug im Jahr 2019 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes rund 28,65 Euro, im Jahr 2010 waren es rund 28,10 Euro. Unter Zugrundelegung preisbereinigter Werte sind die Bruttostundenlöhne der vollzeitbeschäftigten Fachkräfte bzw. gehobenen Fachkräfte im Zeitraum von 2010 bis 2019 sogar gesunken (siehe Abbildung 10). Die preisbereinigten durchschnittlichen Bruttostundenverdienste der Fachkräfte im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ nahmen nach Angaben der Hans-Böckler-Stiftung im vorgenannten Zeitraum um rund 8,5 Prozent ab, jene der gehobenen Fachkräfte um knapp 9,8 Prozent.⁴ Dies vergleicht sich mit einem allgemeinen Anstieg der preisbereinigten Bruttostundenlöhne von Vollbeschäftigten im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich in den beiden genannten Leistungsgruppen im Zeitraum von 2010 bis 2019 in Höhe von rund 7,3 Prozent (Fachkräfte) bzw. knapp 9,7 Prozent (gehobene Fachkräfte).

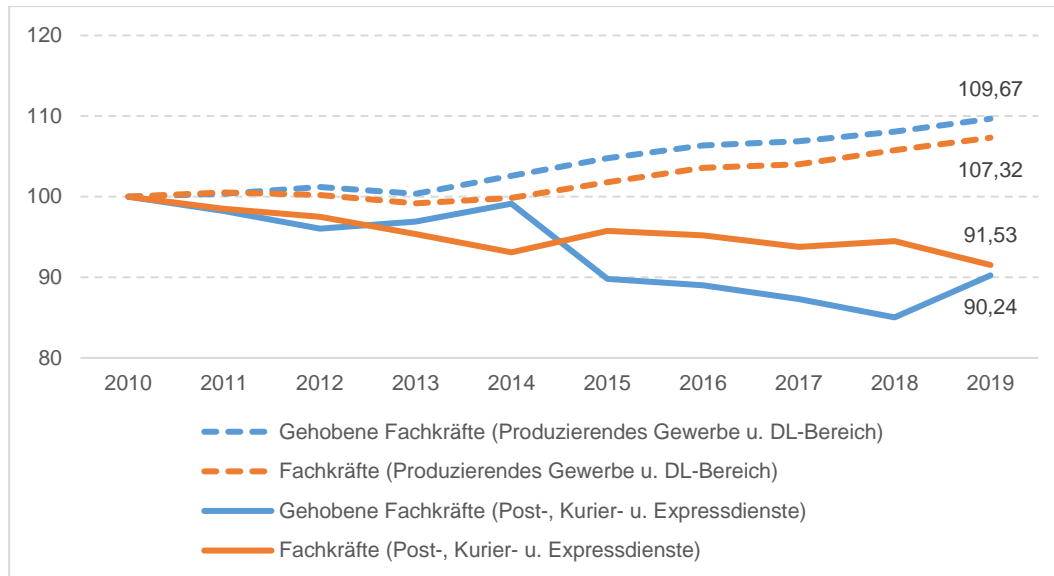
¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Post DHL Group (2020).

² Siehe PIN Mail AG (2019).

³ Siehe ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2021).

⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Hans-Böckler-Stiftung (2020).

Abbildung 10: Entwicklung der durchschnittlichen preisbereinigten Bruttostundenlöhne von Fachkräften und gehobenen Fachkräften in Vollbeschäftigung im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ sowie aller vollbeschäftigten (gehobenen) Fachkräfte im Produzierenden Gewerbe und Dienstleistungsbereich im Zeitraum von 2010 bis 2019, Index 2010 = 100



Quelle: Hans-Böckler-Stiftung (2020). Eigene Darstellung.

4.3. Berufliche Ausbildung

Die Ausbildung zum/-r Kaufmann/-frau 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 zum/-r Kaufmann/-frau für KEP-Dienstleistungen, schwerpunktmäßig mit der operativen Umsetzung der Leistungserbringung betraut. Angeboten wird die Ausbildung in der Mehrheit von den großen KEP-Dienstleistern. Mithin nehmen die Standorte der Ausbildungsbetriebe Einfluss auf die regionale Verteilung der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für KEP-Dienstleistungen. Gemessen an der Gesamtzahl der Auszubildenden befanden sich im Jahr 2019 die meisten Auszubildenden mit rund 28,4 Prozent in Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Baden-Württemberg (16,0 Prozent), Bayern (14,8 Prozent) und Hessen (11,1 Prozent). Die übrigen Bundesländer vereinen kumuliert rund 29,6 Prozent der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für KEP-

Ausbildungsinhalte

Dienstleistungen.¹ Aufgrund der geringen Anzahl Auszubildender erfolgt der Berufsschulunterricht teilweise in länderübergreifenden Fachklassen.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse, Prüfungsteilnehmer sowie vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge für den Ausbildungsberuf "Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen" im Zeitraum von 2007 bis 2019. Nachdem sich die Gesamtzahl der Ausbildungsverträge im Zeitraum von 2007 bis 2014 mehr als halbiert hatte, war in den Folgejahren zwar zunächst wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Mit 240 Ausbildungsverträgen wurde dann im Jahr 2019 allerdings der niedrigste Wert im gesamten Betrachtungszeitraum verzeichnet. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies einen Rückgang von rund 15,8 Prozent. Der Frauenanteil war zuletzt stark rückläufig und erreichte im Jahr 2019 rund 23,8 Prozent; im Jahr 2018 lag er noch bei rund 29,5 Prozent, im Jahr 2010 bei rund 41,5 Prozent. Mit 123 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen wurde im Jahr 2019 einer der niedrigsten Werte im gesamten Betrachtungszeitraum erreicht, im Jahr 2018 belief sich deren Anzahl noch auf 165.

Ausbildungszahlen

Tabelle 5: Ausbildungsberuf "Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen" - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2007 bis 2019

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	Insgesamt		Insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	Insgesamt
2007	353	227	580	241	45	45	k.A.	k.A.	k.A.	27
2008	325	211	536	201	211	206	26	17	4	47
2009	267	175	442	182	237	230	7	10	4	21
2010	207	147	354	144	210	207	12	3	6	21
2011	168	99	267	120	165	162	15	18	3	36
2012	199	86	285	148	105	105	12	9	6	27
2013	180	90	270	122	117	114	12	6	3	21
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

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

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

Die Abschlussprüfung zum/r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen weist seit Jahren eine überdurchschnittlich hohe Bestehensquote auf. Im Jahr 2019

¹ Siehe BIBB (Datensystem Auszubildende).

betrug sie bei insgesamt 156 Prüfungsteilnehmern rund 98,1 Prozent. Die Zahl der vorzeitig aufgelösten Verträge belief sich im Jahr 2019 – wie im Vorjahr – auf insgesamt 27. Hiervon entfielen 18 auf das erste Ausbildungsjahr; im zweiten und dritten Ausbildungsjahr wurden 6 bzw. 3 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst.

Die Lösungsquote des Bundesinstituts für Berufsbildung setzt die im Berichtsjahr gelösten Ausbildungsverträge in Relation zu den begonnenen Verträgen des jeweiligen Jahres, in dem der Vertrag eingegangen wurde. Die mithin nach dem Jahr des Vertragsabschlusses geschichtete Lösungsquote der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistung befand sich im Jahr 2019 mit rund 18,0 Prozent zwar weiterhin auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau (siehe Tabelle 6). Der bundesweite Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag mit einer Lösungsquote von rund 25,8 Prozent im selben Jahr deutlich darüber. Allerdings wies die Lösungsquote von angehenden Kaufleuten für KEP-Dienstleistungen – nach Rückgängen im Zeitraum von 2011 bis 2016 – in jüngerer Vergangenheit eine steigende Tendenz auf. Im Jahr 2016 hatte sie noch bei rund 11,6 Prozent gelegen.

Lösungsquote

Tabelle 6: Lösungsquote der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (5166) im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2011 bis 2019

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistung
2011	24,4	24,1
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

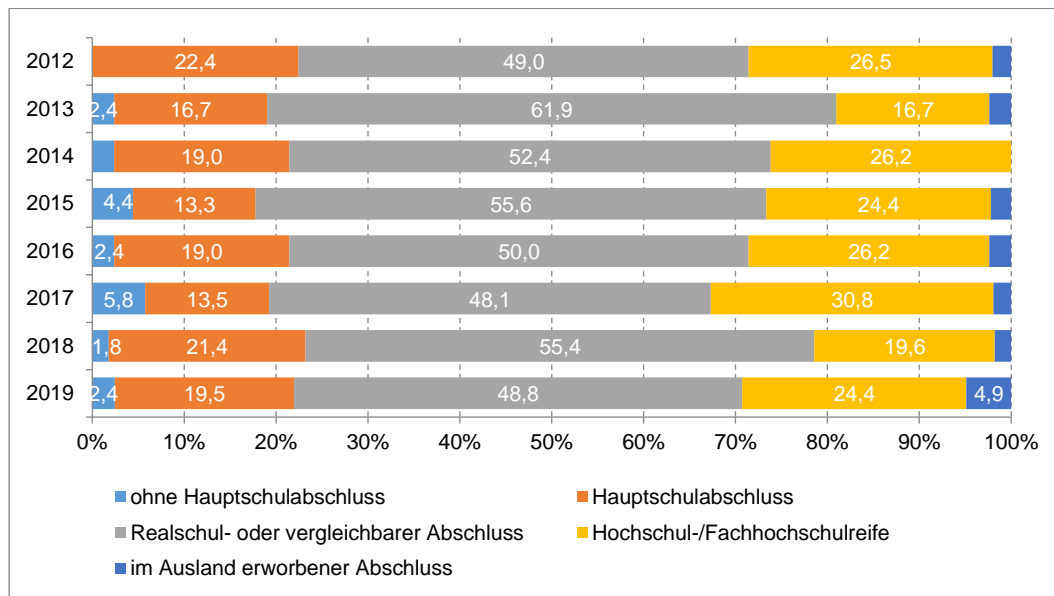
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Abbildung 11 stellt die schulische Vorbildung der Auszubildenden zum/-r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen bei Beginn des Ausbildungsverhältnisses für den Zeitraum von 2012 bis 2019 dar. Im Jahr 2019 verfügten rund 48,8 Prozent der Berufseinsteiger über einen mittleren Schulabschluss. Realschulabsolventen stellten damit weiterhin den höchsten Anteil der angehenden Auszubildenden. Gleichwohl wurden in früheren Jahren zum Teil weitaus höhere Anteilswerte registriert. Die zweitgrößte Gruppe bildeten im Jahr 2019 mit rund 24,4 Prozent Auszubildende mit einem Hochschul- oder Fachhochschulabschluss. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Zunahme um rund 4,8 Prozentpunkte, im Vergleich zum Jahr 2017 eine Abnahme um rund

Schulische Vorbildung

6,4 Prozentpunkte. Der Anteil der Hauptschüler an der Gesamtheit der neu eingestellten Auszubildende erreichte im Jahr 2019 rund 19,5 Prozent – nach rund 21,4 Prozent im Jahr 2018. Kumuliert rund 7,3 Prozent der Auszubildenden wiesen im Jahr 2017 bei Ausbildungsbeginn keinen oder einen sonstigen Schulabschluss vor.

Abbildung 11: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum/-r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent)

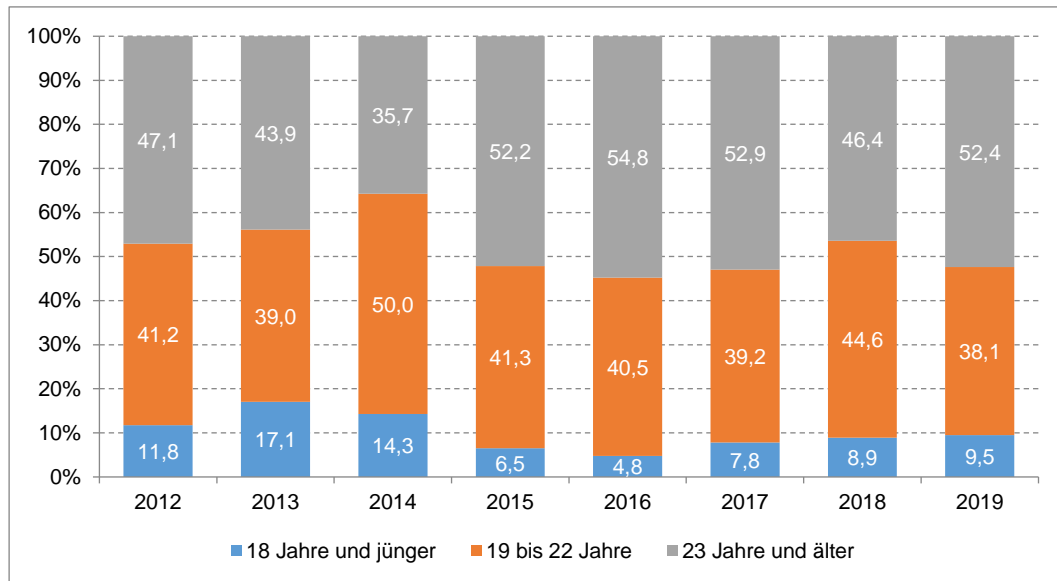


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Altersstruktur von kaufmännischen Auszubildenden für KEP-Dienstleistungen bei Ausbildungsbeginn unterlag zuletzt jährlichen Schwankungen und folgte keinem eindeutigen Trend (siehe Abbildung 12). In den Jahren 2012 bis einschließlich 2014 lag der Anteil von Auszubildenden unter 19 Jahren noch über zehn Prozent. In den Folgejahren lag er im einstelligen Prozentbereich – bei zuletzt steigender Tendenz. Im Jahr 2019 erreichte der Anteilswert der unter 19-Jährigen rund 9,5 Prozent. Nach einem zwischenzeitlichen Anstieg des Anteilswerts der neu eingestellten Auszubildenden im Alter von 19 bis 22 Jahren auf rund 50,0 Prozent im Jahr 2014, reduzierte er sich in den Folgejahren wieder und erreichte mit rund 38,1 Prozent im Jahr 2019 den niedrigsten Wert im Zeitraum von 2012 bis 2019. Die größte Gruppe der angehenden kaufmännischen Auszubildenden für KEP-Dienstleistungen bildeten im Jahr 2019 – wie bereits seit 2015 – die über 22-Jährigen. Auf sie entfiel im Jahr 2019 ein Anteilswert von rund 52,4 Prozent – nach rund 46,4 Prozent im Jahr 2018. Das relativ hohe Alter vieler angehender Auszubildenden deutet darauf hin, dass es sich in Teilen um Personen handelt, die sich über Umwege, z.B. als zweite Ausbildung oder infolge eines Studienabbruchs, für das Erlernen dieses Berufes entschieden haben.

Altersstruktur

Abbildung 12: Auszubildende zum/-r Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (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. Bei der Deutschen Post AG lag die bundeseinheitliche tarifliche Ausbildungsvergütung zu Beginn des Jahres 2021 im ersten Lehrjahr bei 890 Euro, im zweiten Lehrjahr bei 970 Euro und im dritten Lehrjahr bei 1.070 Euro.¹ Das Unternehmen Pin Mail AG aus Berlin warb zuletzt mit einer Ausbildungsvergütung für angehende Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistung in Höhe von 880 Euro im ersten, 980 Euro im zweiten und 1.080 Euro im dritten Ausbildungsjahr.² Die Handelskammer Hamburg empfiehlt für angehende Kaufleute für KEP-Dienstleistungen seit dem 01.08.2017 eine Mindestausbildungsvergütung in Höhe von 550 Euro im ersten, 650 Euro im zweiten und 750 Euro im dritten Lehrjahr.³

Ausbildungsvergütung

4.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 13 stellt die Entwicklung der Arbeitsmarktsituation nach den einschlägigen Statistiken der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020 dar.⁴ Nach einer zuvor tendenziell rückläufigen Entwicklung nimmt die Zahl der Arbeitslo-

Arbeitsmarktsituation

¹ Siehe WSI Tarifarchiv, zitiert nach Bundesagentur für Arbeit (2021).

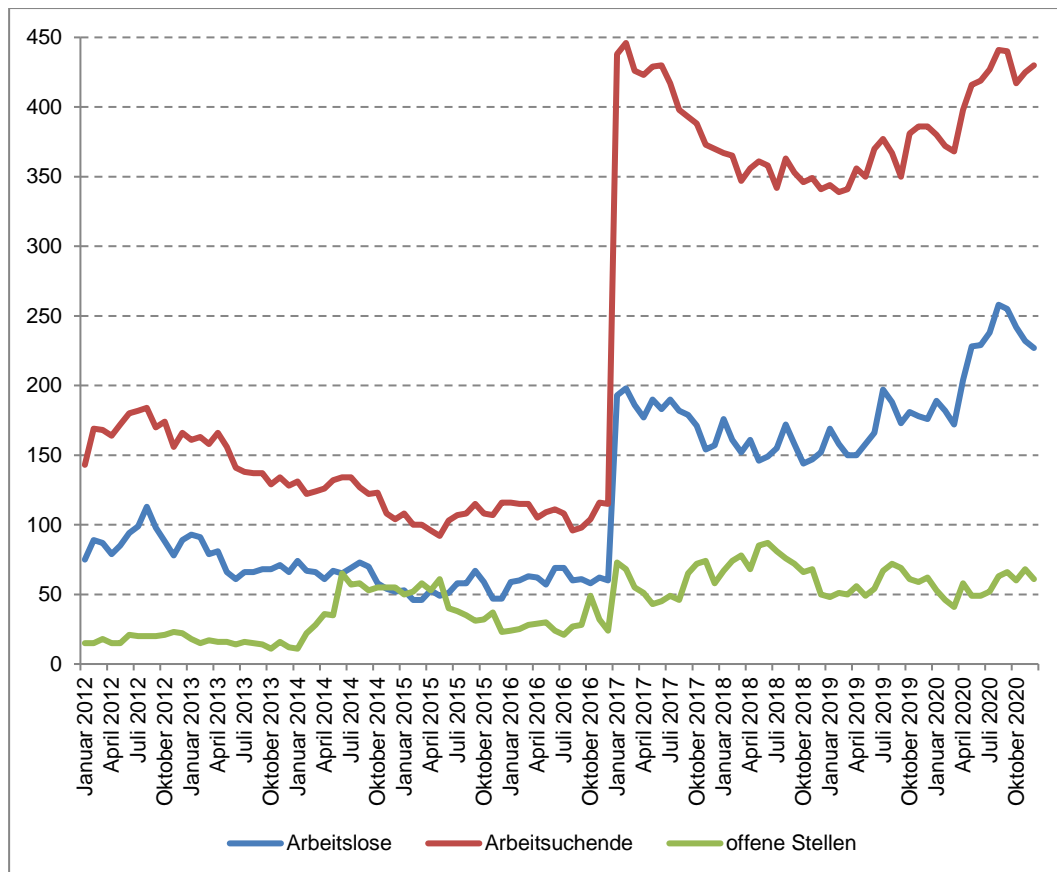
² Siehe hierzu Pin Mail AG (2021).

³ Siehe hierzu Handelskammer Hamburg (2021).

⁴ Es ist anzumerken, dass aufgrund einer Anpassung der Berufe in der Berufsgruppe „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ (5166) zum Stichtag 02.01.2017 eine sprunghafte Steigerung insbesondere der Zahl der Arbeitssuchenden sowie der Arbeitslosen erfolgte. Das Berufsbild „Dienstleistungsfachkraft – Postbetrieb“ wurde seitdem zusätzlich in diese Berufsgruppe aufgenommen. Die Anzahl an offenen ge-

sen und Arbeitsuchenden seit dem Jahr 2019 wieder zu. Diese Entwicklung wurde im Jahr 2020 mit Beginn der Corona-Krise noch einmal deutlich verstärkt. So erhöhte sich die Zahl der Arbeitslosen in der Berufsgruppe „Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ im Zeitraum von März bis August 2020 um 50,0 Prozent auf 258, die Anzahl der Arbeitsuchenden stieg um rund 19,8 Prozent auf 441. Im weiteren Jahresverlauf 2020 gingen die Arbeitslosenzahlen wieder etwas zurück, ohne jedoch das Vorkrisenniveau zu erreichen. Das Angebot an offenen Stellen zeigte sich von diesen Entwicklungen wenig beeinflusst, es erhöhte sich von 41 im März 2020 auf 63 im August 2020 und lag am Jahresende 2020 bei 61.

Abbildung 13: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen und Arbeitsuchenden in der Berufsgruppe "Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen" (5166) im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020



Anmerkung: Die Berufsgruppe "Kaufmann/-frau für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen" (5166) umfasst seit dem 21.01.2016 zusätzlich die Berufe „Posthalter/in“ (vormals 5132) und „Postagent/in“ (vormals 5132) sowie seit dem 02.01.2017 zudem „Dienstleistungsfachkraft – Postbetrieb“ (vormals 5132).

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

meldeten Stellen stieg dabei aufgrund der Umgruppierung zu einem wesentlich geringeren Maße an als die Arbeitssuchenden oder Arbeitslosen.

5. Schifffahrtskaufmann/-frau

5.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren in Deutschland am Ende des Jahres 2019 insgesamt 5.119 Schifffahrtskaufleute sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 7). Wie in den Vorjahren entwickelte sich die Gesamtzahl der beschäftigten Schifffahrtskaufleute damit zuletzt leicht rückläufig – im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 1,3 Prozent. Entgegen der Gesamtentwicklung nahm der Anteil der in Deutschland beschäftigten ausländischen Fachkräfte weiter zu. Im Jahr 2019 erreichte er rund 7,5 Prozent. Er lag damit weiterhin unter dem Durchschnitt über alle Berufsbilder (rund 12,5 Prozent). Verhältnismäßig gering fiel mit rund 8,2 Prozent im Jahr 2019 überdies die Teilzeitquote von Schifffahrtskaufleuten aus. Bundesweit betrug die durchschnittliche Teilzeitquote über alle Berufe im Jahr 2019 rund 28,8 Prozent. Der Anteil von Frauen lag – bei zuletzt leicht sinkender Tendenz – mit rund 42,6 Prozent im Jahr 2019 etwas unter dem durchschnittlichen Frauenanteil über alle Berufsbilder von rund 46,4 Prozent.

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

	2017		2018		2019	
Insgesamt	5.261	(100,0)	5.184	(100,0)	5.119	(100,0)
<i>darunter:</i>						
Männer	3.001	(57,0)	2.973	(57,3)	2.938	(57,4)
Frauen	2.260	(43,0)	2.211	(42,7)	2.181	(42,6)
Deutsche	4.933	(93,8)	4.815	(92,9)	4.735	(92,5)
Ausländer	327	(6,2)	368	(7,1)	383	(7,5)
unter 25 Jahre	1.041	(19,8)	984	(19,0)	935	(18,3)
25 bis unter 55 Jahre	3.556	(67,6)	3.542	(68,3)	3.531	(69,0)
55 bis unter 65 Jahre	634	(12,1)	625	(12,1)	623	(12,2)
65 Jahre und älter	30	(0,6)	33	(0,6)	30	(0,6)
in Vollzeit	4.847	(92,1)	4.779	(92,2)	4.700	(91,8)
in Teilzeit	414	(7,9)	405	(7,8)	419	(8,2)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	702	(13,3)	663	(12,8)	635	(12,4)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.574	(67,9)	3.478	(67,1)	3.407	(66,6)
mit akademischem Berufsabschluss	808	(15,4)	865	(16,7)	906	(17,7)
Ausbildung unbekannt	177	(3,4)	178	(3,4)	171	(3,3)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigtenstatistik). Eigene Berechnungen.

Trotz zuletzt leicht rückläufiger Anteile sind die jüngeren Altersgruppen unter den Schifffahrtskaufleuten im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Berufe relativ stark vertreten. Ende des Jahres 2019 waren rund 18,3 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute unter 25 Jahre alt. Im bundesweiten Durchschnitt fiel der Anteil dieser Altersgruppe mit rund 10,4 Prozent kleiner aus. Rund 69,0 Prozent der beschäftigten Schifffahrtskaufleute waren Ende des Jahres 2019 zwischen 25 und 55 Jahre alt. Damit lag der Anteilswert dieser Altersgruppe leicht über dem

Durchschnitt über alle Berufsbilder von rund 68,3 Prozent. Der kumulierte Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute ab 55 Jahren (rund 12,8 Prozent) fiel im Jahr 2019 entsprechend niedriger aus als der bundesweite Vergleichswert über alle Berufe von rund 21,3 Prozent.

Eine differenzierte Betrachtung der berufsqualifizierenden Bildungsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schifffahrtskaufleute verdeutlicht die hohe Bedeutung einer formalen Qualifikation. Anteilsmäßig verfügten im Jahr 2019 rund zwei Drittel der Beschäftigten über einen anerkannten Bildungsabschluss und – bei steigender Tendenz – rund 17,7 Prozent der Beschäftigten über einen akademischen Abschluss. Ihr kumulierter Anteil betrug im Jahr 2019 mithin rund 84,3 Prozent. Im Vergleich zu den Vorjahren erzielten Schifffahrtskaufleute mit akademischem Abschluss Zuwachsraten, während die Gruppe der Schifffahrtskaufleute mit einer anerkannten Berufsausbildung tendenziell rückläufige Zahlen aufweist. Der Anteil der Schifffahrtskaufleute ohne beruflichen Bildungsabschluss nimmt im Zeitablauf ab und betrug im Jahr 2019 noch rund 12,4 Prozent. Bei rund 3,3 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten war der Bildungshintergrund im Jahr 2019 unbekannt.

Beruflicher
Bildungsabschluss

5.2. Arbeitsbedingungen

Vor dem Hintergrund anhaltender Handelsspannungen und hoher politischer Unsicherheiten verzeichnete der internationale Seehandel nach Angaben der UNCTAD im Jahr 2019 mit einem Plus von lediglich rund 0,5 Prozent auf insgesamt knapp 11,1 Mrd. t das niedrigste Wachstum seit der globalen Finanzkrise 2008/2009.¹ Im Jahr 2018 hatte das Seehandelsvolumen noch um rund 2,8 Prozent zugenommen. Der Anstieg des globalen Containerverkehrs, der in den letzten drei Jahrzehnten maßgeblich zum Wachstum des Seeverkehrs beitrug, verlangsamte sich im Jahr 2019 auf rund 2 Prozent. Im Jahr 2018 betrug er noch rund 5,1 Prozent. Nach dem bereits schwächeren Jahr 2019 trübten sich im Jahr 2020 die kurzfristigen Aussichten des Seetransports und -handels 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. Aktuelle Schätzungen der UNCTAD gehen von einem Rückgang des internationalen Seehandels im Jahr 2020 von rund 4,1 Prozent aus.

Branchenentwicklung

Containerreedereien reagierten auf den Nachfragerückgang ab dem 2. Quartal 2020 mit einer deutlichen Kapazitätsreduktion. Die Maßnahmen umfassten u.a. das Aussetzen von Linien und die Stornierung von Schiffsabfahrten („blank sailings“). In der Folge verhinderten die Kapazitätsreduktionen nicht nur ein Abrutschen der Frachtraten, sondern beförderten vielmehr deren Anstieg. Nachdem die Frachtraten bereits in der ersten Hälfte

Containerschifffahrt

¹ Siehe hierzu und im Folgenden UNCTAD (2020).

des Jahres 2020 auf den meisten Routen das Vorjahresniveau übertrafen, stiegen sie im Verlauf der zweiten Jahreshälfte angesichts einer Zunahme der Volumina im Containerverkehr weiter an und erreichten zum Jahresende auf den meisten Routen neue Höchstwerte. In Verbindung u.a. mit Kostensenkungsmaßnahmen und niedrigeren Bunkerpreisen führte dies dazu, dass nicht wenige Reedereien im Jahr 2020 trotz rückläufiger Transportvolumina ihre Geschäftsergebnisse des Vorjahres übertrafen. Die Zeitcharterraten für Containerschiffe, insbesondere für größere Schiffe, gerieten angesichts der rückläufigen Nachfrage und Kapazitätsreduktionen der Reedereien in der ersten Jahreshälfte 2020 zunächst unter Druck, bevor sie in der zweiten Jahreshälfte angesichts einer steigenden Nachfrage ebenfalls kräftig zulegten und zum Jahresende die höchsten Werte seit Jahren erreichten.

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 2020 rund 12,5 Prozent.¹ Im Ländervergleich bedeutete dies Rang 2. Insgesamt zählten am Ende des vergangenen Jahres 2.001 Schiffe zur deutschen Handelsflotte, darunter u.a. 735 Containerschiffe, 645 Stückgut- und 234 Massengutfrachter sowie 215 Tankschiffe. Gemessen an der Bruttoreaumzahl erreichte die deutsche Flotte damit einen Anteil von rund 4,5 Prozent an der gesamten Welthandelsflotte; im internationalen Vergleich bedeutete dies Rang 5. Allerdings führen lediglich 290 der 2.001 Schiffe (rund 14,5 %) unter deutscher Flagge. Nach einem deutlichen Anstieg in den Jahren zuvor entwickelt sich die deutsche Handelsflotte sowohl gemessen an der Anzahl der Schiffe als auch an der Bruttoreaumzahl seit 2012 bzw. 2013 rückläufig. Im Vergleich zum Jahr 2019 nahm die deutsche Handelsflotte zahlenmäßig um rund 6,5 Prozent ab, bezogen auf die Bruttoreaumzahl um rund 7,8 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 am Ende des Jahres 2020 nach Angaben des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie und dem Verband Deutscher Reeder 309 Schifffahrtsunternehmen. Rund 80 Prozent dieser Unternehmen verfügten über eine Flotte von weniger als 10 Schiffen, rund ein 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 Dienstleis-

Arbeitszeiten

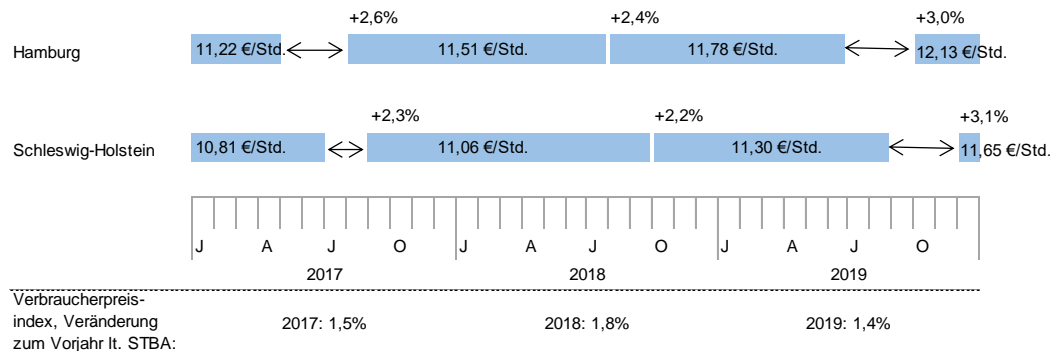
¹ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Reeder (Hrsg.).

tungsbetrieben der Hafenwirtschaft. Aufgrund der internationalen Ausrichtung können sie ihren Beruf weltweit ausüben. Schifffahrtskaufleute korrespondieren und führen Fachgespräche in der Regel auf Englisch mit internationalen Geschäftspartnern. Ihr Arbeitsplatz befindet sich in Reedereien der Linien- oder Trampfahrt oder im Betrieb eines Schiffsmaklers. 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 dem Transport im Gelegenheitsverkehr; zu den Hauptbeförderungsgütern zählen Massengüter wie Kohle, Getreide, Stahl oder Projektladung. Schiffsmakler leisten maritime Dienste in den Bereichen Linienagentur, Schiffsbefrachtung und -klarierung 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 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. In wenigen Fällen müssen Schifffahrtskaufleute ebenso Bereitschaftsdienst leisten.

Anhaltspunkte über die tarifliche Vergütungshöhe von Schifffahrtskaufleuten nach einer abgeschlossenen Berufsausbildung bietet die Tarifdatenbank des Statistischen Bundesamtes. Stundenlöhne und Steigerungsraten ausgewählter Tarifabschlüsse können Abbildung 14 entnommen werden. Demnach entwickelten sich die Löhne von Schifffahrtskaufleuten in Hamburg und Schleswig-Holstein in der jüngeren Vergangenheit weiterhin positiv. Mit Lohnsteigerungen von rund 2,6 Prozent im Jahr 2017, rund 2,4 Prozent im Jahr 2018 und rund 3,0 Prozent im Jahr 2019 wurden in Hamburg statistisch gesehen reale Lohnsteigerungen erzielt. Die Verbraucherpreise nahmen im Betrachtungszeitraum zwischen 1,4 und 1,8 Prozent zu. In Schleswig-Holstein stiegen die Löhne ebenfalls stärker als die jährlichen Veränderungsraten des Verbraucherpreisindex – mithin nahmen dort die Löhne real ebenfalls zu. Im Jahr 2019 fielen die Lohnsteigerungen dabei in Schleswig-Holstein mit rund 3,1 Prozent etwas höher aus als in Hamburg, nachdem in den Jahren zuvor etwas niedrigere Abschlüsse ausgehandelt wurden. Nach den tariflichen Vereinbarungen erhielten Schifffahrtskaufleute Ende des Jahres 2019 einen Stundenlohn von rund 12,13 Euro in Hamburg und von rund 11,65 Euro in Schleswig-Holstein. Die in der Abbildung 14 dargestellten monatlichen Entgelte gelten gewöhnlich als untere Gehaltsgrenze. Höher qualifizierte Schifffahrtskaufleute mit mehr Berufserfahrung und Verantwortung erhalten teilweise höhere Gehälter. In einigen Unternehmen werden Schifffahrtskaufleuten zusätzlich monetäre Prämien wie beispielsweise Gewinnbeteiligungen ausgezahlt.

Vergütung

Abbildung 14: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Schifffahrtskaufleute von 2017 bis 2019 (Gehaltsgruppe K2)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Tarifdatenbank). Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4).

5.3. Berufliche Ausbildung

Die duale Berufsausbildung Schifffahrtskaufmann/-frau dauert in der Regel drei Jahre. Vor Ausbildungsbeginn entscheiden sich die angehenden Schifffahrtskaufleute mit der Wahl des Ausbildungsbetriebs zwischen den Fachrichtungen Linien- oder Trampfahr. Lehrstellen werden in der Regel von Reedereien und Schiffsmaklern angeboten. Gemessen an der Gesamtzahl der Auszubildenden befanden sich im Jahr 2019 die meisten Auszubildenden mit rund 52,5 Prozent in Hamburg, gefolgt von Schleswig-Holstein (16,6 %), Bremen (14,3 %) und Niedersachsen (13,9 %). Die übrigen Auszubildenden zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau – kumuliert rund 2,7 Prozent – verteilten sich auf Mecklenburg-Vorpommern, Bayern und Nordrhein-Westfalen.¹ Aufgrund der geringen Anzahl Auszubildender erfolgt der Berufsschulunterricht teilweise in länderübergreifenden Fachklassen.²

Berufliche Ausbildung

Tabelle 8 stellt die zahlenmäßige Entwicklung der Auszubildenden im Ausbildungsberuf „Schifffahrtskaufmann/-frau“ für den Zeitraum von 2007 bis 2019 dar. Demnach entwickelte sich die Anzahl der Auszubildenden im letzten Jahrzehnt tendenziell rückläufig. Im Jahr 2019 befanden sich insgesamt 669 angehende Schifffahrtskaufleute in der Ausbildung, rund 6,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Frauenanteil erreichte zuletzt rund 43,9 Prozent. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Auszubildenden lag im Jahr 2019 mit insgesamt 246 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres, in dem mit 243 Neuabschlüssen der niedrigste Wert im gesamten Betrachtungszeitraum zu verzeichnen war. An der Abschlussprüfung zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau nahmen im Jahr 2019 insgesamt 282 Prüflinge teil, davon rund 94,7 Prozent mit Erfolg. Die Zahl der vorzeitig aufgelösten Verträge belief sich im Jahr 2019 auf insgesamt 30. Hiervon entfielen

Auszubildende

¹ Siehe BIBB (Datensystem Auszubildende).

² Siehe hierzu Kultusministerkonferenz (2020).

len 15 auf das erste Ausbildungsjahr; im zweiten und dritten Ausbildungsjahr wurden 12 bzw. 3 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst.

Tabelle 8: Ausbildungsberuf "Schiffahrtskaufmann/-frau" (5165) - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2007 bis 2019

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge*			
	von Männern	von Frauen	Insgesamt		Insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	Insgesamt
2007	509	466	975	416	370	341	k.A.	k.A.	k.A.	36
2008	548	508	1.056	441	346	330	13	13	3	29
2009	556	520	1.076	363	325	310	25	13	3	41
2010	531	477	1.008	345	405	381	12	12	3	27
2011	516	423	939	390	420	408	18	12	12	39
2012	506	445	951	338	333	314	15	9	3	27
2013	499	430	929	319	357	335	15	9	3	27
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

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

k.A.: keine Angaben.

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

Die Lösungsquote des Bundesinstituts für Berufsbildung beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge an den begonnenen Ausbildungsverhältnissen, geschichtet nach dem Jahr des Ausbildungsbeginns. Nachdem sie in der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts tendenziell rückläufig war, verzeichnete die Lösungsquote von angehenden Schiffahrtskaufleuten in den Folgejahren einen Anstieg (siehe Tabelle 9). Mit rund 12,9 Prozent lag sie im Jahr 2019 allerdings weiterhin deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe in Höhe von rund 26,9 Prozent.

Lösungsquote

Tabelle 9: Lösungsquote der Auszubildenden zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau (5165) im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2011 bis 2016

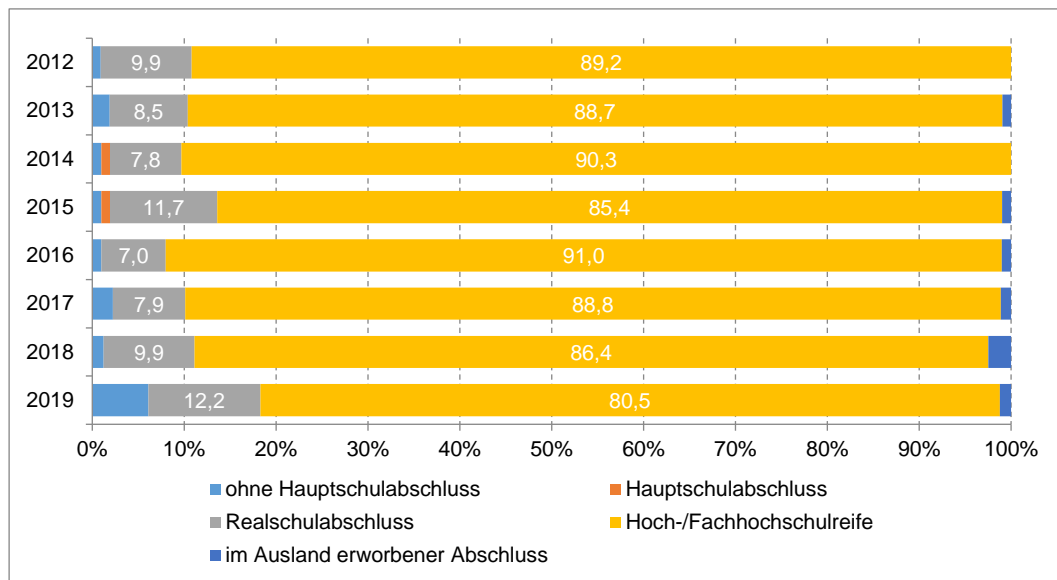
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Schifffahrtskaufleute
2011	24,4	10,4
2012	24,4	7,8
2013	25,0	7,6
2014	24,7	7,2
2015*	24,9	7,1
2016	25,8	14,6
2017	25,7	11,5
2018	26,5	13,8
2019	26,9	12,9

*) Für Bremen liegen für 2015 keine Meldungen vor; ggf. Vorjahreswerte verwendet.
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Abbildung 15 zeigt die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau differenziert nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2012 bis 2019. Demnach verfügte im Zeitverlauf ein überproportional hoher Anteil von Auszubildenden über einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss bei Ausbildungsbeginn. Im Jahr 2019 waren es rund 80,5 Prozent der neu eingestellten Auszubildenden zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau – dies war der niedrigste Wert im gesamten o.g. Zeitraum. Weitere rund 12,2 Prozent der Auszubildenden wiesen bei Ausbildungsbeginn einen Realschul- oder vergleichbaren Schulabschluss auf – dies war der höchste Wert im o.g. Betrachtungszeitraum. Nach Informationen des Bundesamtes begründet sich der hohe Anteil an höheren Bildungsabschlüssen insbesondere mit den außerordentlichen Englischkenntnissen, die von angehenden Schifffahrtskaufleuten vorausgesetzt und während der Ausbildung vertieft werden.

Schulische Vorbildung

Abbildung 15: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau (5165) nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2012 bis 2019 (Anteile in Prozent)

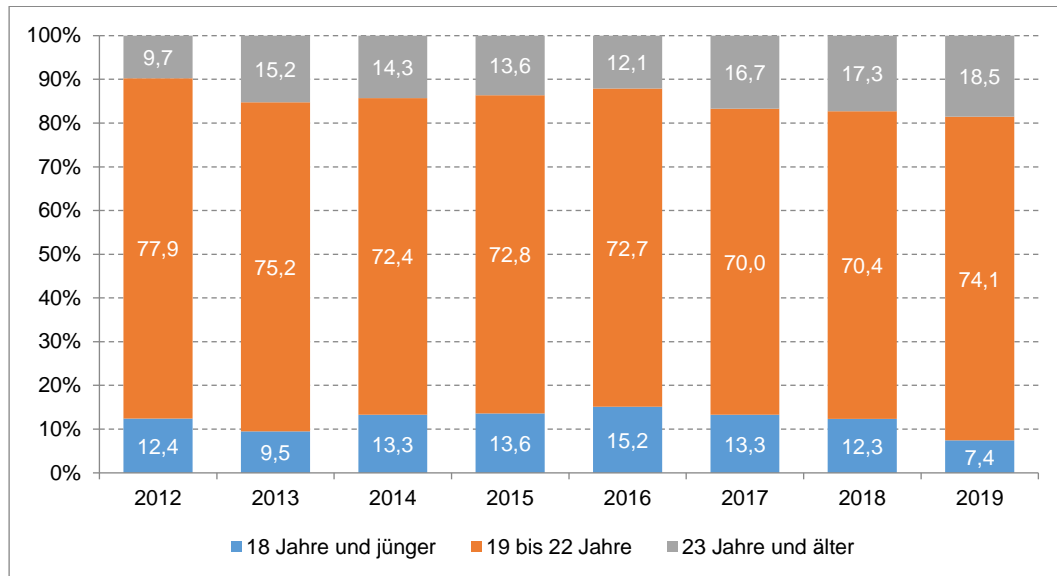


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 4). Eigene Darstellung.

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 (siehe Abbildung 16). Im Zeitraum von 2012 bis 2019 schwankte ihr Anteil zwischen rund 70,0 und 77,9 Prozent, zuletzt lag er bei rund 74,1 Prozent. Tendenziell zugenommen hat in der jüngeren Vergangenheit der Anteil von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn bereits 23 Jahre und älter waren. Ihr Anteil erreichte im Jahr 2019 mit rund 18,5 Prozent den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Im Gegenzug sank in den letzten Jahren der Anteil von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre und jünger waren. Im Jahr 2019 betrug ihr Anteil nur rund 7,4 Prozent. Der relativ hohe Anteil an Auszubildenden in der mittleren Altersgruppe bei einem gleichwohl hohen Anteil an Hoch- und Fachhochschulabsolventen deutet darauf hin, dass angehende Schifffahrtskaufleute die Ausbildung zumeist unmittelbar nach dem Schulabschluss beginnen, mithin vorher in der Regel keine andere Ausbildung angestrebt und abgebrochen haben.

Altersstruktur

Abbildung 16: Auszubildende zum/-r Schifffahrtskaufmann/-frau (5165) mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 4). Eigene Darstellung.

Nach Angaben der Handelskammer Hamburg erhalten angehende Schifffahrtskaufleute gemäß dem seit 01.10.2019 gültigen Tarifvertrag des Hamburger Verkehrsgewerbes eine Mindestausbildungsvergütung im ersten Lehrjahr in Höhe von 740 Euro pro Monat, im zweiten Lehrjahr von 865 Euro pro Monat und im dritten Lehrjahr von 990 Euro pro Monat.¹ Ab 01.04.2021 erhöht sich die Mindestausbildungsvergütung auf monatlich 755 Euro im ersten Lehrjahr, 880 Euro im zweiten Lehrjahr und 1.005 Euro im dritten Lehrjahr. In Schleswig-Holstein beträgt die monatliche Mindestausbildungsvergütung für angehende Schifffahrtskaufleute nach dem Tarifvertrag des Unternehmensverbandes Logistik SH e.V. seit dem 01.12.2020 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 im Bereich Seeschifffahrt oder die Weiterbildung 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. Für Schifffahrtskaufleute mit Fach- oder Hochschulreife besteht die Möglichkeit, ein Fach- oder Hochschulstudium aufzunehmen, beispielsweise im Bachelor-Studiengang Shipping, Trade and Transport. Lehrjahre der Ausbildung können dabei weitestgehend für das Studium angerechnet werden.

Weiterbildung

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Handelskammer Hamburg (2021).

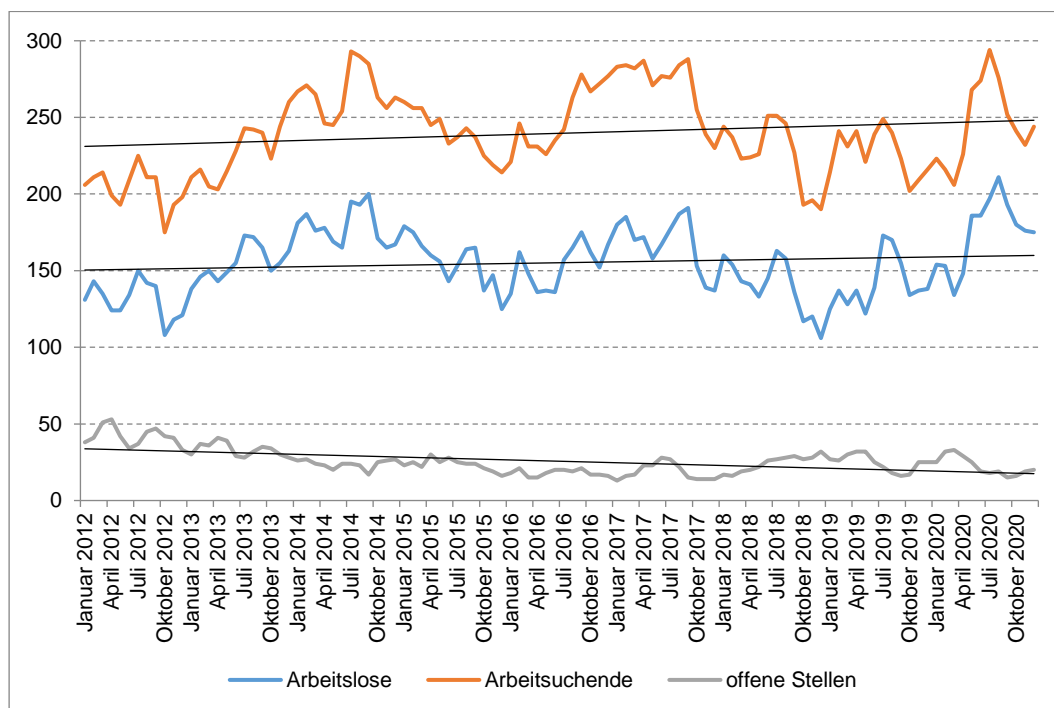
² Siehe IHK Schleswig-Holstein (2021).

5.4. Arbeitsmarktsituation

Einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation der Schifffahrtskaufleute in Deutschland bietet Abbildung 17. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit bewegte sich die Zahl der gemeldeten offenen Stellen im gesamten Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020 deutlich unterhalb der Anzahl der gemeldeten Arbeitslosen sowie der Arbeitssuchenden. Im Dezember 2020 waren insgesamt 20 offene Stellen für Schifffahrtskaufleute bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldet. Diesen standen 175 arbeitslose bzw. 244 arbeitssuchende Schifffahrtskaufleute gegenüber.

Arbeitsmarktsituation

Abbildung 17: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen und Arbeitssuchenden in der Berufsgruppe "Schifffahrtskaufleute" (5165) im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020



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

Wie bei den anderen oben beschriebenen kaufmännischen Berufen zeigte sich die Arbeitsmarktentwicklung bei den Schifffahrtskaufleuten durch die Corona-Krise im Jahr 2020 beeinflusst. So erhöhte sich die Zahl der Arbeitslosen in dieser Berufsgruppe allein im Zeitraum von März bis August 2020 um rund 57,5 Prozent auf 211, die Anzahl der Arbeitssuchenden stieg um knapp 34,0 Prozent auf 276. Parallel zum Anstieg der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden sank die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen im Zeitraum von März bis August 2020 von 33 auf 19. Im weiteren Jahresverlauf 2020 kam es dann wieder zu einer gewissen Annäherung der drei Kurven – hauptsächlich aufgrund eines Rückgangs der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden.

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 Personalsu-

che oftmals auf direktem Wege, beispielsweise über Ansprechpartner an den Berufsschulen oder über das Internet in sozialen Medien in zum Teil geschlossenen Foren. Dahingehend werden Fachkräfte in einigen Fällen gezielt angeworben, anstatt auf die Kanäle der Bundesagentur für Arbeit zurückzugreifen. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sind insbesondere ältere arbeitslose bzw. arbeitssuchende Schifffahrtskaufleute, die sich in der Regel im Laufe der beruflichen Laufbahn auf bestimmte Bereiche innerhalb der Fachrichtungen Tramp- und Linienfahrt spezialisiert haben, nur bedingt auf offene Stelle vermittelbar. Zudem übernehmen qualifizierte Fachkräfte mit Berufserfahrung teilweise leitende Funktionen im Unternehmen. Eine Integration dieser Fachkräfte in andere Bereiche oder niedriger qualifizierte Positionen dürfte sich zumindest in einigen Fällen schwierig gestalten.

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 Reeder hatten von den insgesamt 309 Schifffahrtsunternehmen (Stichtag 31.12.2020) 112 ihren Sitz in Niedersachsen (36,2 %), 93 in Hamburg (30,1 %), 54 in Schleswig-Holstein (17,5 %), 22 in Bremen (7,1 %) und 17 in Mecklenburg-Vorpommern (5,5 %).¹ Lediglich 11 Reedereien hatten ihren Unternehmenssitz in einem der übrigen Bundesländer (3,6 %). Offene Stellen für Schifffahrtskaufleute wurden seitens der Bundesagentur für Arbeit im Dezember 2020 nur in geringem Umfang gemeldet – mit insgesamt acht entfielen die meisten auf Hamburg (siehe Tabelle 10). Dort gab es im Dezember 2020 auch die meisten Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden mit diesem Zielberuf.

Regionale Differenzierung

Tabelle 10: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen und Arbeitssuchenden in der Berufsgruppe "Schifffahrtskaufleute" (5165) differenziert nach Bundesland im Dezember 2019 und 2020

	Arbeitslose		Arbeitssuchende		Gemeldete Arbeitsstellen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Insgesamt	175	138	244	216	20	25
<i>darunter:</i>						
Schleswig-Holstein	38	32	56	46	*	4
Hamburg	74	62	96	92	8	5
Niedersachsen	32	29	48	45	4	3
Bremen	9	*	12	7	5	11
Nordrhein-Westfalen	11	7	15	13	-	*
Mecklenburg-Vorpommern	4	3	7	5	*	-

Anmerkung: Aufgrund von 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.

¹ Siehe hierzu Verband Deutscher Reeder (Hrsg.).

Quellenverzeichnis

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

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen – Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach der ausgeübten Tätigkeit der Klassifikation der Berufe (KIdB 2010) und ausgewählten Merkmalen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2021): Berufenet, Kaufmann/-frau – Kurier-, Express- u. Postdienstleistung, unter:

<https://berufenet.arbeitsagentur.de/berufenet/faces/index?path=null/kurzbeschreibung/finanzielleaspekte&dkz=33364&such=Kaufmann%2F-frau+++Kurier-%2C+Express-+u.+Postdienstleistungen>, abgerufen am 04.03.2021.

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

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Datensystem Auszubildende, unter: <https://www2.bibb.de/bibbtools/de/ssl/1871.php>.

Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK) (Hrsg.) (2020): KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland, Köln.

Deutsche Post DHL Group (2020): Tarifeinigung für Postbeschäftigte bis zum 31.12.2022 – umfassendes Gesamtpaket mit langer Laufzeit verbindet nachhaltige Lohnsteigerungen mit langfristiger Beschäftigungssicherheit, Pressemitteilung vom 23.09.2020, Bonn.

Handelskammer Hamburg (2021): Ausbildungsvergütung, unter:

<https://www.hk24.de/blueprint/servlet/resource/blob/1145652/b78a0e25dc8ea825ddbedfdcdf905376/ausbildungsverguetung-data.pdf>, abgerufen am 04.03.2021.

Hans-Böckler-Stiftung (2020): WSI Verteilungsmonitor, unter:

<https://www.wsi.de/de/loehne-und-gehaelter-14576-reale-bruttostundenverdienste-nachbranchen-26332.htm>, abgerufen am 09.03.2021.

IHK Schleswig-Holstein (2021): Ausbildungsvergütungen im Jahr 2020, unter:

<https://www.ihk-schleswig-holstein.de/blueprint/servlet/resource/blob/5021768/c0252ec47b23acbe9c85cebcadad4ee6/ausbildungsverguetungen-2021-02-01-data.pdf>, abgerufen am 17.02.2021.

Kultusministerkonferenz (2020): Liste der anerkannten Ausbildungsberufe, für welche länderübergreifende Fachklassen eingerichtet werden, mit Angabe der aufnehmenden Länder (Berufsschulstandorte) und Einzugsbereiche (Stand der 32. Fortschreibung: 25.06.2020 - gültig ab dem 01.08.2020), unter: https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/2020/2020_06_25-Laenderuebergreifende_Fachklassen-32-Fortschreibung.pdf, abgerufen am 22.2.2021.

Pin Mail AG (2019): Neuer Tarifvertrag 2019 bei der PIN Mail AG, Pressemitteilung vom 15.04.2019, Berlin.

Pin Mail AG (2021): Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (m/w/d) ab 2021, unter: https://www.pin-ag.de/sites/default/files/pdf/jobs/kaufleute_f__r_kurier-_express-_und_postdienstleistungen__m_w_d__ab_2021.pdf., abgerufen am 04.03.2021.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 1 Reihe 4.1.2 – Beruf, Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Erwerbstätigen in Deutschland, Wiesbaden.

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

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

Statistisches Bundesamt (2020): Fachserie 1 Reihe 4.1 – Bevölkerung und Erwerbstätigkeit 2019, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2021): Tarifdatenbank, unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/TDB/_TDB/_inhalt.html.

Statistisches Bundesamt (2021a): Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>.

Statistisches Bundesamt (2021b): Verbraucherpreisindizes für Deutschland – Lange Reihen ab 1948 – Januar 2021, Wiesbaden.

UNCTAD (Hrsg.) (2020): Review of Maritime Transport 2020, New York und Genf.

Verband Deutscher Reeder (Hrsg.): Daten und Fakten, unter:

<https://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html>, aufgerufen am 22.2.2021.

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2021): Mehr Geld im Portemonnaie: Ausgabe 1/2021, unter: <https://psl.verdi.de/tarif/++co++11243980-76b7-11eb-a62b-001a4a160100>, abgerufen am 09.03.2021.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: März 2021

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

... aktiv für den Güterverkehr
