

Eine Sparte auf Wachstumskurs

trans aktuell-Symposium über Werkverträge, Leiharbeit & Co – Kontraktlogistik nimmt weiter zu

TRANS AKTUELL-SYMPOSIEN 2016

25. Oktober 2016:
Neue Anforderungen an die Automobillogistik (Seite 15)
Gastgeber: Karl Dischinger, Logistikdienstleister, Ehrenkirchen
> Die Anforderungen an die Automobillogistik steigen durch Digitalisierung, sinkende Losgrößen oder 3D-Druck. Erfahren Sie, wie Sie den Wandel bewältigen.

22. November 2016:
B2C: Wie Speditionen vom Internethandel profitieren
Gastgeber: Koch International, Osnabrück
> Das Privatkundengeschäft wird für Stückgutspeditionen immer wichtiger. Wir erläutern, welche Anforderungen der Internethandel an Speditionen stellt und wie Sie davon profitieren.

Anmeldung: etmevents.de/tasymposien2016

Premiumpartner



Mit freundlicher Unterstützung von



Die Kontraktlogistik ist für die Branche eine Sparte mit enormen Wachstumspotenzialen, für die aber auch die passenden Mitarbeiter benötigt werden. Für Klarheit über „Werkverträge, Leiharbeit & Co.“ in der Kontraktlogistik sorgte das zweite trans aktuell-Symposium in den Räumen eines Praktikums – bei der Spedition Simon Hegele im hessischen Raunheim.

Das Unternehmen hat sein Logistik Center unmittelbar am Frankfurter Flughafen errichtet, und damit nah an einem wichtigen Kunden. „Wir gehen dahin, wo unsere Kunden sind“, sagte Sebastian Schmitz, Standortleiter Raunheim bei Simon Hegele. Ziel sei eine hohe Flexibilität für die Kunden, gepaart mit einer hohen Standardisierung in den Prozessen.

Für seine Kunden übernimmt Simon Hegele die Ersatzteillogistik, veredelt Güter und bereitet diese für den Transport vor. Eine tageliche Auftragsbearbeitung, bei der teils innerhalb von 45 Minuten kommissioniert, verpackt, verzollt und an den Versand übergeben werden muss, ist eine große Herausforderung.

ausforderung. „Wie ein Zahnrad“ müssten die Prozesse ineinandergreifen. Kunden wollten einerseits „Professionalität, Flexibilität und Qualität“, so Schmitz, andererseits müsse der Preis stimmen.

Ein Spagat, der nicht zu Lasten der Mitarbeiter gehen dürfe. „Flexibilität hat Grenzen“, so Schmitz, denn als Arbeitgeber müsse Simon Hegele auch seiner sozialen Verantwortung gegenüber den eigenen Mitarbeitern gerecht werden. „Unsere tägliche Herausforderung ist es, eine Arbeitgebermarke zu schaffen und uns positiv von anderen Arbeitgebern abzugrenzen. Das Thema Personal muss immer Schritt halten, um das Tagewerk zu erfüllen“, sagte Schmitz.

Flexibilität hat Grenzen

Auch Jan Weber, Geschäftsführer des Fashion-Logistikers Meyer & Meyer, sieht die Wachstumschancen der Logistik. B2B, B2C, Omnichannel und Retourenmanagement – „wir in der Logistik haben noch immens viel zu holen“, so

Weber. Auf den Weg zum europäischen Marktführer hat sich der Teillehändler Europart Materials laut seinem Geschäftsführer Matthias van Leeuwen gemacht (ausführlichere Berichte zu Meyer & Meyer und Europart siehe QR-Code).

Vor welchen Herausforderungen die Kontraktlogistik steht, darüber informierte Prof. Dr. Christian Kille, Leiter des Studiengangs Betriebswirtschaft an der Hochschule Würzburg-Schweinfurt. Für 2016 rechnet Kille gemeinsam mit dem Branchenwachstum von zwei Prozent. Doch angesichts geringer Margen und eines hohen Kostendrucks im Transport verschiebt sich das Profil vieler Unternehmen hin zur Kontraktlogistik, die 2015 bereits ein Transportvolumen von 90 Milliarden Euro hatte. Logistiksysteme mit individuellen Lösungen und mehrjährigen Vertragsbindungen zeichnen diesen Bereich aus, mit einem jährlichen Outsourcing-Potenzial von rund drei Milliarden Euro ist hier noch viel drin.

Wer hier erfolgreich wachsen will, muss laut Kille seine Prozesse extrem effizient und effektiv gestalten, innovative Technologien nutzen und sich fokussieren. Doch es gelte auch, mehr Mitarbeiter für die IT zu finden, Flüchtlinge mit neuen Beschäftigungsmodellen erfolgreich zu integrieren (Stichwort: Integrationscoaches), um sich dadurch neue Fachkräfte zu erschließen.

stalten, innovative Technologien nutzen und sich fokussieren. Doch es gelte auch, mehr Mitarbeiter für die IT zu finden, Flüchtlinge mit neuen Beschäftigungsmodellen erfolgreich zu integrieren (Stichwort: Integrationscoaches), um sich dadurch neue Fachkräfte zu erschließen.

3D-Druck sinnvoll nutzen

Wie die Logistik neue Entwicklungen wie den 3D-Druck für sich nutzen kann, wird spannend. „Eine Million Varianten eines Fernsehers hat keiner auf Lager“, warum also keinen 3D-Drucker ins Lager stellen und selbst Varianten drucken? Das Potenzial ist enorm: Nach einer Analyse von United States Postal Service (USPS) sind 42,4 Prozent aller Produkte 3D-fähig.

Auch die Explosion von Sendungen in den Innenstädten durch immer mehr E-Commerce, Frischdienstleistungen und Ähnlichem stellt die Logistik vor enorme Aufgaben – umfassende Lösungen für die letzte Meile sind jedoch noch nicht

in Sicht. Um ihren Teil vom großen Kuchen abzubekommen, müssten laut Kille „Logistiker mehr (End-) Kundenorientierung lernen“.

Dazu gehört auch, in die Ausbildung ihrer Mitarbeiter zu investieren. Beim Paketdienstleister UPS hat man den Bedarf wohl erkannt: Ein Coaching Center für die Mitarbeiter in der letzten Meile sei im Aufbau. Allerdings gehört noch

ein Umschalten anderer Art dazu. „Was nichts kostet, ist nichts wert“ – der Spruch gelte auch in der Logistik. „Solange unsere Gesellschaft im Business-to-Customer-Bereich nach versandkostenfrei schaut, haben wir den Wert der Logistik nicht verstanden“, sagte Kille.

Text: Claudia Wild | Fotos: Thomas Küppers, Simon Hegele, Fotolia



Lebhafte Diskutanten (von links): trans aktuell-Chefredakteur Matthias Rathmann mit den Geschäftsführern Daniel Hensel (Spedition Albert Hensel) und Olaf Sobotzke (Logistic People Deutschland), der stellvertretenden Verdi-Chefin Andrea Kocsis, DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster und Matthias van Leeuwen, Geschäftsführer von Europart Materials.

Sparfüchse haben das Nachsehen

Rege Podiumsdiskussion über aktuelle Aspekte von Leiharbeit und die tägliche Praxis



„Outsourcing wird nicht gestoppt, weil dafür bestimmte Regeln aufgestellt werden“

DSLV-HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER FRANK HUSTER

Kontraktlogistik ist ein Wachstumssegment, weil viele Industrieunternehmen zunehmend auf Outsourcing setzen. „Outsourcing ist ein evolutionärer Prozess und Teil der Zusammenarbeit zwischen Industrie und Dienstleister in einer arbeitsteiligen Wirtschaft“, sagte Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV), bei der Podiumsdiskussion.

Dabei äußerte Huster seine Besorgnis, dass in der Kontraktlogistik in der Frage der Tarifzugehörigkeit „eine willkürliche Auslegung der Grenzziehung zwischen Verdi und IG Metall“ stattfinden werde. Daniel Hensel, Geschäftsführer der Spedition Albert Hensel aus Mainz, stellte gar die Frage, ob „wir in Zukunft mit zehn Gewerkschaften verhandeln“. Denn sein

Unternehmen, eine klassische Stückgutspedition, übernimmt inzwischen für Kunden aus den Bereichen Metall, Chemie und Pharma Kontraktlogistikleistungen. „Dabei können wir nicht die Mitarbeiter immer dem gleichen Kunden zuordnen.“

„Wir haben das Zuständigkeitsproblem sehr gut gelöst“, antwortete die stellvertretende Verdi-Vorsitzende Andrea Kocsis mit Verweis auf eine entsprechende Vereinbarung über die Geltungsbereiche von IG Metall und Verdi in der Kontraktlogistik. Sie dementierte, „dass wir uns als Gewerkschaften unterbieten“.

„Wir von Verdi können gerne weiterhelfen, um Klarheit herzustellen“, sagte Kocsis und bekräftigte, dass die Dienstleistungsgewerkschaft eine gemeinsame Interessenslage mit den Unter-

nehmen habe – nämlich gute Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer zu schaffen. Dies sei auch beim nächsten Gesetzesvorhaben von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles, der betrieblichen Altersvorsorge, der Fall.

Was vielen Unternehmen beim künftigen Gesetz zu Leiharbeit und Werkvertrag Probleme bereiten kann, ist laut Olaf Sobotzke, Geschäftsführer von Logistic People Deutschland, das Thema Equal Pay. Vor allem wenn es darum geht, einen Vergleichslohn heranzuziehen. Das Gesetz lasse offen, welcher Mitarbeiter aus der Stammbesetzung hier herangezogen werden soll.

Problempunkt: Equal Pay

„Das ist wichtig, schließlich geht es dabei für die Unternehmen auch um die Gefährdung der Lizenz“, sagte der Personalvermittler. Andrea Kocsis klärte auf: Im Tarifvertrag sind die Entgeltstufen für die Eingruppierung zu finden – „ohne Tarifvertrag sehe ich allerdings auch ein Problem“.

Laut Sobotzke dürfen die Unternehmen auch die Dokumentationspflichten für die Arbeitnehmerüberlassung nicht vernachlässigen. Aus diesem Grund werde Logistic People ein neues Unternehmen starten, das als Service-Dienstleister die Dokumentationspflichten über die IT übernimmt.

Speditur Daniel Hensel sieht vor allem kleine und mittelständische Dienstleister im Nachteil. „Die zusätzliche Verwaltung ist nicht im Preis beim Kunden umzusetzen“, Hensel, der in der Kontraktlogistik nächstes Jahr weitere 20.000 Quadratmeter in Betrieb nimmt, setzt aus Qualitätsgründen vor allem auf eigenes Personal und besonders auf die Ausbildung. Auf Leiharbeitnehmer greife er nur in Spitzenzeiten und bei einfachen Tätigkeiten zurück.

„Leiharbeit ist bei uns nur begrenzt ein Thema, etwa im Wareneingang und -ausgang oder wenn es darum geht, ein hohes Auftragsvolumen aufzuarbeiten“, sagte auch Matthias van Leeuwen, Geschäftsführer von Europart Materials aus Hagen-Haspe. Im täglichen Geschäft würden die langjährigen eigenen Mitarbeiter durch ihre Kompetenz den Unterschied machen.

Problematisch ist es laut Leeuwen, gute Logistikmitarbeiter zu finden, vor allem im Rahmen einer europäischen Expansion. Die Lösung von Europart sieht so aus, dass vermehrt Mitarbeiter mit einem technischen Hintergrund – etwa Mechaniker – eingestellt werden, „die logistikspezifische Fähigkeiten dann lernen“.

Was das Gesetz mittelfristig für Auswirkungen haben wird? Für Logistikunternehmen Hensel ist klar, dass auf der Logistikseite größere Veränderungen anstehen – „bei manchen muss sich das Geschäftsmodell ändern“. Olaf

Sobotzke ist überzeugt, dass sich die Personalverleiher darauf einstellen werden. Eine Rolle spiele dabei auch der Fachkräftemangel: Wenn Mindestlohn oder Tariflohn dann keine Rolle mehr spielen, würden vermeintlich preiswerte Anbieter die Verlierer sein. „Outsourcing wird nicht gestoppt, weil dafür bestimmte Regeln aufgestellt werden“, sagte auch DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Am Ende des Tages wird die Kompetenz des Dienstleisters das maßgebliche Kriterium sein, nicht allein die Kosten.“

Text: Ilona Jüngst

MEHR IM NETZ



LOGISTIK BEI MEYER & MEYER UND EUROPART:
etm.de/symposium2

Aufmerksames Fachpublikum beim trans aktuell-Symposium im hessischen Raunheim.



Wo immer Sie auch lang müssen.

Die DKV CARD – grenzenlos sicher.

Über 60.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa: Sichern Sie sich Ihre Tank- und Servicekarte für das größte Versorgungsnetz der Branche! Damit Sie niemals auf der Strecke bleiben.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.