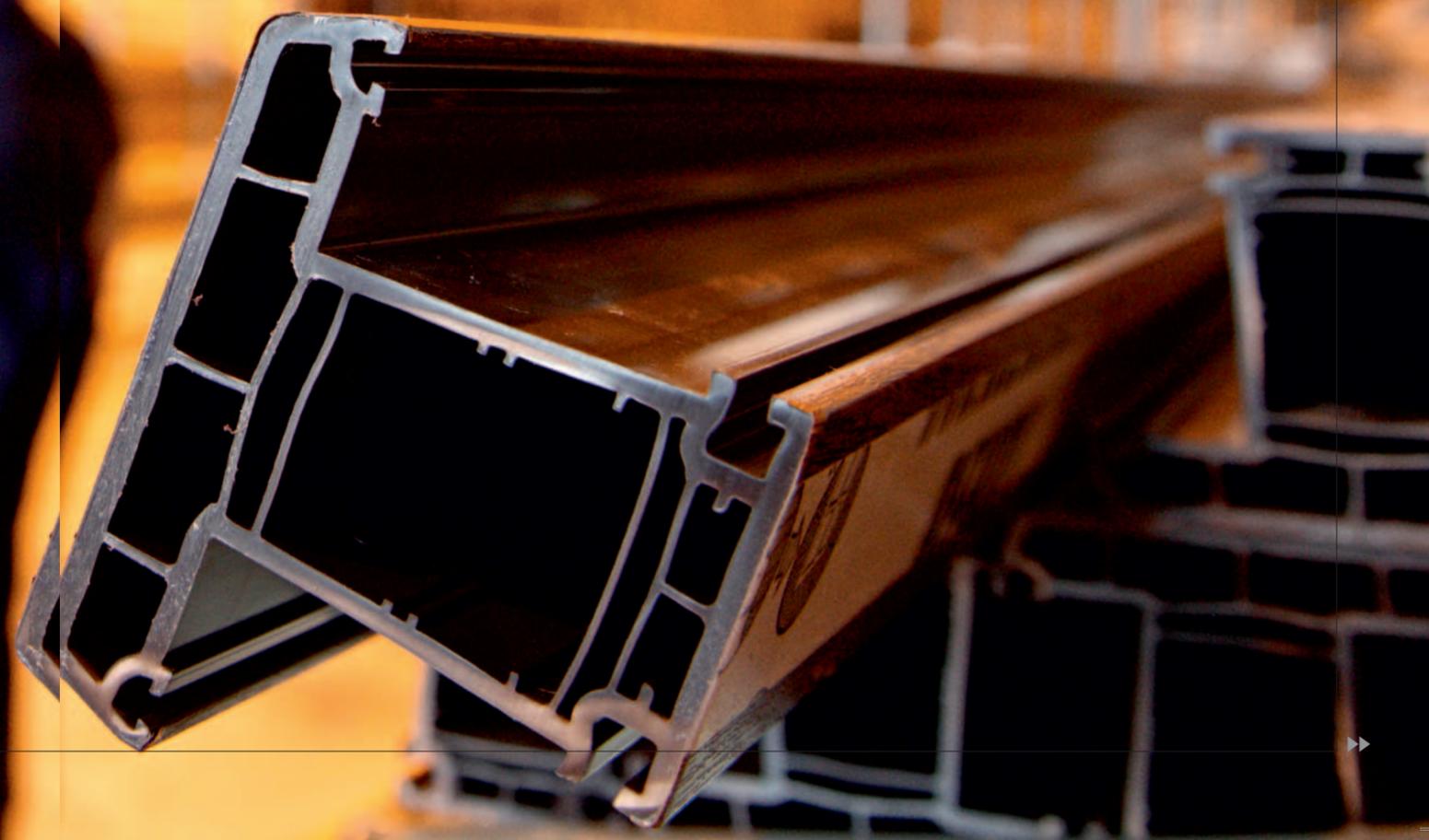


Markt mit Profil

Der Industriestandort Türkei boomt - und mit ihm der Logistiksektor. DB Schenker Arkas arbeitet hier als voll integrierter Netzwerkanbieter. Kunden wie der Kunststoff-Spezialist Rehau nutzen das Know-how

Kunststoff mit Geheimrezept

Ob Fenster, Kühlschränke oder Autos - ohne Polymere wie die von Rehau sind die meisten Industrieprodukte nicht mehr denkbar



Landesweite Distribution
Das Landverkehr-Netzwerk von DB Schenker Arkas (hier ein Truck vor der Moschee Yeni Cami in Istanbul) deckt große Teile der Türkei ab

Wer die Zukunft der Wirtschaftsnation Türkei sehen will, muss mit dem Auto aus dem Zentrum Istanbuls Richtung Südosten fahren. Nach etwa einer Autostunde erreicht man das Gewerbegebiet in der

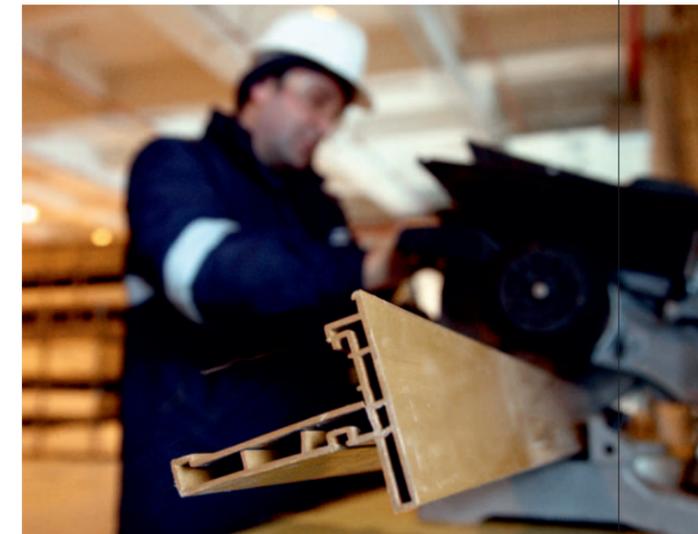
Region um Gebze, gut 50 Kilometer vom Zentrum der Megacity entfernt. Dass diese überschaubare Distanz nicht unter einer Stunde zu bewältigen ist, liegt am Dauerstau rund um die 17-Millionen-Stadt am Bosphorus.

Unterwegs präsentiert sich entlang der Verkehrsader E80 eine Randbebauung, die so gar nicht in ein sentimentales Bild vom Morgenland passen will: gigantische Hochhaussiedlungen, längst nicht alle zu Ende gebaut, Businesshotels kurz vor dem Richtfest. Baukräne sind die Wahrzeichen der Szenerie. Manchmal umstellen sie allerdings auch den Neubau einer Moschee, deren Minarette sich kerzengerade Richtung Himmel recken.

Gebze ist eines der dynamisch wachsenden Wirtschaftszentren der Türkei. Schwer- und chemische Industrie, Textil- und Lederproduktion haben sich hier in den vergangenen Jahren ausgebreitet, die Automotive-Industrie ist auf dem Sprung. Follow the business: Keine zehn Kilometer davon entfernt betreibt DB Schenker Arkas (siehe Beitrag auf den Seiten 18 und 19), das türkische Standbein von DB Schenker, eines der modernsten Logistikzentren des Landes.

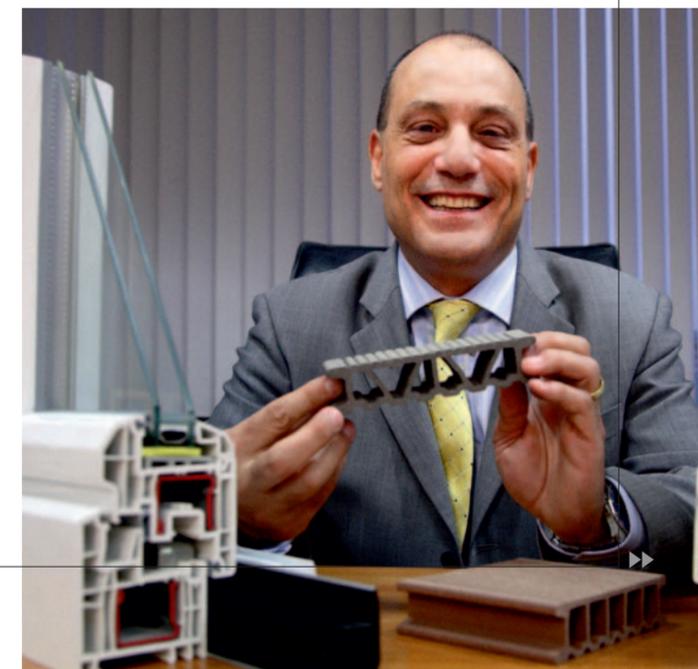
Platz wird in der Region um Gebze immer knapper. Deshalb hat man das Warehouse in Orhanli gleich auf zwei Stockwerken angelegt. Seit 2008 stehen insgesamt 40.000 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung. 85 Mitarbeiter betreuen in speziell geschulten Teams die einzelnen Kunden vor Ort. Das Leistungsportfolio umfasst Baumaterialien, Automotive, Industriegüter und Medizintechnik. Für pharmazeutische Produkte gibt es ein temperaturgeführtes Lager.

„Unsere Strategie am Standort Orhanli lautet ‚Shared Warehouse‘“, erklärt Erik Leiss. „Wir integrieren hier mehrere maßgeschneiderte Logistikprojekte für verschiedene Kunden unter



Value-Added Services Neben Inventory-Management und Transport gehören auch Dienstleistungen wie das Zuschneiden von Profilen zum Logistikpaket für den Kunden Rehau

Gigantische Produktpalette Bülent Cömert, Geschäftsleitungsmitglied von Rehau in der Türkei, präsentiert einen kleinen Ausschnitt daraus: eine Lösung für Terrassenböden





„Perfektes Zusammenspiel“
Erik Leiss, CEO von DB Schenker Arkas, im Gespräch
mit Rehaue-Türkei-Chef Bülent Cömert

Unter einem Dach DB Schenker Arkas verfolgt die Strategie
des Shared Warehouse, um Synergien zu nutzen - „müşteri adı“
bedeutet „Kundenname“

einem Dach - und erzielen so wertvolle Synergien.“ Der CEO von DB Schenker Arkas ist seit fünf Jahren verantwortlich für die Unternehmensaktivitäten in der Türkei.

Fünf Logistikzentren betreibt DB Schenker Arkas, Orhanli ist das größte von ihnen. Der allererste Kunde nach der Eröffnung vor vier Jahren war der Kunststoff-Spezialist Rehau. Das in Deutschland ansässige Unternehmen zählt mit 15.000 Mitarbeitern an 170 Standorten zu den weltweit führenden Anbietern von polymeren Werkstoffen in Bau, Industrie und Automotive. In der Türkei arbeiten 220 Angestellte für Rehau. Im Logistikzentrum Orhanli sind indoor 3.750 Quadratmeter allein für Rehau reserviert. Dazu kommen 1.200 Quadratmeter im Außenlager.

Outsourcing der Logistik spart Zeit

In Orhanli liegt Rehaus Produktschwerpunkt auf Fensterprofilen und Türsystemen. In den 13 Meter hohen Regallagern im Untergeschoss findet man von Rehau zusätzlich Einzelkomponenten wie Heizkreisverteiler für Flächenheizungen sowie die tonenschweren Rollen mit Schläuchen, durch die die Wärme am Ende geleitet wird. Auf insgesamt 4,2 Kilometer Länge bringt es jeder einzelne dieser Kaventsmänner.

„Es gibt kaum ein Konsum- oder Industrieprodukt, in dem sich keine Polymer-Komponente findet“, sagt Bülent Cömert, Geschäftsleitungsmitglied von Rehau Türkei. „Ohne unsere Rohrsysteme würde zum Beispiel keine Rasenheizung im Fußballstadion funktionieren. Unsere Kunststoffprodukte müssen hitzebeständig sein, langlebig, einfach zu montieren, leicht gebaut und widerstandsfähig.“ Das stellt höchste Anforderungen an die Entwicklungsingenieure von Rehau: „Unsere Kunden erwarten Lösungen, die in immer stärkerem Maße zur Energieeffizienz beitragen“, sagt der Experte, der seit 1989 für Rehau im Management tätig ist. Rehau punktet in der Türkei vor allem mit seinen intelligenten Lösungen für die boomende Bauwirtschaft.

Rehaus gigantische Produktpalette reicht von Karosserieteilen für die Automobilindustrie, Rohrsystemen für Fußboden-

heizungen über Kantenbänder für die Möbelindustrie bis zu Kühlschrankrahmen, die der Schwerpunkt der Produktion in der Türkei sind. Kein Wunder, denn mit jährlich acht Millionen produzierten Kühlschränken gehört die Türkei weltweit zu den wichtigsten Herstellern „weißer Ware“.

Bilecik ist nur eine von weltweit 40 Produktionsstätten, die Rehau betreibt. Hier - eine Autostunde östlich von Bursa gelegen - wird zu 90 Prozent für Industriekunden auf dem Binnenmarkt produziert. Rehau-Kunden bekommen alles aus einer Hand: In eigenen Kunststoffmischwerken werden unter strengster Geheimhaltung maßgeschneiderte Polymer-Lösungen designt, vom Rohstoff aus Granulat, das aussieht wie etwas zu groß geratene Hagelkörner, bis zum fertigen Produkt.

In der Türkei organisieren viele Industrieunternehmen ihre Logistik noch immer selbst - Outsourcing steht erst am Anfang. Auch Rehau hat vor der Zusammenarbeit mit DB Schenker Arkas seine Prozesse mit einem Lager in Istanbul in eigener Regie gemanagt. „Wir stellen viele Bauteile zur Weiterverarbeitung und zur Integration in Produktionsketten her. Da ist es enorm wichtig, das wir just in sequence liefern können. Diese logistische Aufgabe hat sich für uns jedoch als zu zeitraubend erwiesen“, erzählt Bülent Cömert.

Mitte 2008 hat man sich deshalb mit DB Schenker Arkas an einen Tisch gesetzt und gemeinsam über die optimale Logistiklösung für Rehau nachgedacht. CEO Erik Leiss: „Einen Kunden mit so komplexen Produkten muss man zu 100 Prozent verstehen. Perfektes Zusammenspiel entsteht nur in einer langfristigen Bindung.“ Dazu gehört ein entsprechender Vorlauf: Ein halbes Jahr hat DB Schenker Arkas das Anforderungsprofil von Rehau analysiert und ein maßgeschneidertes Logistikkonzept für die komplexe Produktpalette des Kunden erarbeitet.

DB Schenker Arkas hatte dabei einen Startvorteil aufgrund gemeinsamer Netzwerkerfahrung auf europäischer Ebene. Erik Leiss: „Wir kannten die Produkte und ihre speziellen Anforderungen nicht erst seit gestern. Die Logistik-Operations, die wir

in Ried in Österreich für Rehau leisten, haben sich als ideale Basis für das Türkei-Geschäft erwiesen.“ Bülent Cömert formuliert die Ansprüche an seinen Dienstleister so: „Wir möchten uns zu 100 Prozent auf unser Kerngeschäft konzentrieren. Eine Null-Fehler-Logistik ist für uns ein wertvolles Verkaufsargument - und spart Zeit.“

„Zolllager, Labeling, Distribution, Value-Added Services - wir bieten Rehau die gesamte Palette“

Erik Leiss, CEO von DB Schenker Arkas

Die Dienstleistungspalette für Rehau in Orhanli umfasst das gesamte Portfolio des Logistikzentrums: Bonded-Warehouse (Zolllager)-Management, Labeling, Distribution und sogenannte Value-Added Services. Hierzu gehören auch Sägearbeiten. Heute ist eine umfangreiche Bestellung von Fensterprofilen eingegangen. Bis morgen früh um punkt acht Uhr muss sie am Ziel sein, und zwar in millimetergenauen Abmessungen. Auch darum kümmert sich DB Schenker Arkas in Orhanli. „Diese Lieferung ist für einen Bürohausneubau in Gebze gedacht“, sagt Erik Leiss. „Die Profile werden jetzt von uns auf die gewünschte Länge gebracht und dann in der bestellten Menge in einem Shipment zusammengefasst.“

Für Rehau steuern monatlich 180 Lkw das Warehouse an. Sie bringen dabei rund 1.000 Sendungen auf den Weg. Für den gesamten Kundenbestand in Orhanli fahren täglich 120 Lkw eine der 40 Rampen an und transportieren dabei rund 1.000 Shipments. Durchschnittlich 30 Tage lagern die Produkte von Rehau in Orhanli, bis sie zum Endempfänger gelangen. Das Handling des Leistungsportfolios ist komplett IT-gesteuert. Über das



titel



40.000 Quadratmeter Orhanli ist das größte der fünf DB Schenker Arkas-Logistikzentren, geleitet wird es von Logistics Group Manager Alper Dinsel

Inventory-Managementsystem sind Bestände und Bedarfe für den Kunden jederzeit transparent. Eine weltweite Herkules-Aufgabe: „Die Rehau-Produkte hier im Logistikzentrum sind Importware und stammen vor allem aus den deutschen Produktionsstätten. Sie gelangen im Straßengüterverkehr zu uns“, erläutert Alper Dinsel. Der Logistics Group Manager koordiniert die fünf Logistikzentren von DB Schenker Arkas in Istanbul und Izmir.

Tiefes Verständnis von Mentalitäten

Hinzu kommt aber auch Ware aus Übersee. Die Rohrsysteme zum Beispiel stammen aus der Rehau-Produktion in den USA und gelangen per Seefracht in die Türkei. Dinsel und sein Team in Orhanli übernehmen die Ware aus dem Zolllager und bearbeiten die Bestellungen, die bei Rehau in Istanbul eingehen. Das Zolllager ist in das Warehouse integriert: Zoll ist in der Türkei kein einfaches Thema, es herrschen ähnlich strenge Bestimmungen wie in den USA. „Durch das integrierte Zolllager sparen wir uns einen Weg und den Kunden jede Menge Zeit“, erläutert Alper Dinsel. „Unsere Aufgabe ab Orhanli ist es, die Produkte innerhalb der Türkei zu verteilen: an Baustellen, Händler und zur Weiterverarbeitung in Produktionsstätten.“ Auch das geschieht per Lkw. DB Schenker Arkas verfügt dazu über eine Flotte von 29 eigenen Sattelzügen und koordiniert den Rest mit Partnerunternehmen.

Das Qualitätsdenken von DB Schenker hat DB Schenker Arkas eins zu eins im türkischen Markt umgesetzt. Bülent Cömert kann das bestätigen: „Ein Ja heißt tatsächlich ja! Das ist etwas, das sich in der Türkei noch nicht überall durchgesetzt hat“, sagt er. „Fakt ist aber auch: Wir Türken denken anders als etwa Westeuropäer. Das macht ein tiefes Verständnis nicht nur von Produkten, sondern auch von Mentalitäten notwendig. Und genau das bietet uns DB Schenker Arkas.“

www.rehau.com
www.schenkerarkas.com

Das Joint Venture zwischen DB Schenker und der Logistikgruppe Arkas besteht seit 1995. Die Vorgeschichte liegt allerdings noch weitaus länger zurück: Bereits seit 1889 ist Schenker in Istanbul präsent. Hier entstand eine der ersten Auslandsniederlassungen überhaupt. Die derzeitige Entwicklung der Türkeiverkehre hat vor 40 Jahren in Salzburg begonnen, das so zum Kompetenz-Center für das Türkeigeschäft geworden ist.

Die Zentrale von DB Schenker Arkas liegt heute im Istanbuler Bezirk Zincirlikuyu auf der europäischen Seite der Stadt. Die Leistungspalette des Unternehmens beschreibt CEO Erik Leiss so: „Wir organisieren Supply Chains mit allen Value-Added Services. Arkas bringt vor allem seine starke Verankerung in der Seefracht ein. Durch diese Seefrachtaktivitäten bewegt Arkas schwerpunktmäßig Container und macht zum Beispiel den Vor- und Nachlauf für Hapag Lloyd. Arkas besitzt für den Containertransport eine große Schwungmasse und operiert dafür innerhalb der Türkei mit Ganzzügen.“

Seit 40 Jahren kooperieren Schenker und Arkas in der Türkei. Die Arkas Holding besteht aus 52 Unternehmen und beschäftigt 6.000 Mitarbeiter. Die Transportaktivitäten setzen sich aus Landverkehren, Seefracht und Eisenbahn zusammen. 25 Schiffe betreibt Arkas im mediterranen Raum und der Schwarzmeer-Region, dazu kommen 430 Trailer und 500 eigene Wagons. Das Joint Venture der beiden Unternehmen hat 390 Mitarbeiter an neun Standorten in der Türkei und verfügt über 96.000 Quadratmeter Warehouse-Fläche.

DB Schenker Arkas unterhält derzeit 40 Sammelverkehrslinien im In- und Export und verbindet alle europäischen Wirtschaftszentren mit der Türkei. Die wichtigsten Destinationen sind Deutschland und Österreich. Drehscheibe für den Verkehr von und nach Europa ist Salzburg.



Integriertes Netzwerk
 DB Schenker Arkas-Lkw vor dem Logistikzentrum in Orhanli

Komplettes Portfolio

Röhren auf der Schiene, Ersatzteile durch die Luft – DB Schenker Arkas besitzt Know-how und Schlagkraft für Logistikdienstleistungen aller Art

Das Gemeinschaftsunternehmen bietet in der Türkei alle Dienstleistungen der DB Schenker-Organisation entsprechend den definierten Qualitätsstandards: Landverkehre, Seefracht, Schienengüterverkehr, Luftfracht, Kontraktlogistik, Projektabwicklungen sowie Messelogistik. Erik Leiss: „Wir positionieren uns als integrierter Netzwerkanbieter auf diesem Markt – und bieten weltweite Verkehre an. DB Schenker Arkas bildet alle Services entlang der Transportkette ab: von der Herstellung bis hin zur Türschwelle des Empfängers.“

Ein Beispiel aus dem Segment Luftfracht: DB Schenker Arkas betreut die ge-

samte Ersatzteilversorgung für Turkish Airlines. Der Aeroparts-Desk läuft im 24-Stunden-Betrieb. „Wenn irgendwo auf der Welt eine Maschine der Turkish Airlines ein Ersatzteil braucht, sorgen wir dafür, dass es ankommt“, sagt Erik Leiss. Auch die türkische Hubschrauberindustrie nutzt die Luftfrachtservices aus dem Hause DB Schenker Arkas.

Schienenverkehre haben für den Logistiker eine zunehmende Bedeutung. Im vergangenen Jahr konnte DB Schenker Arkas beispielsweise im Projektgeschäft seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Das „Gazelle-Projekt“ gehört zu den Highlights 2011. Über eine Dauer von ei-

nem Jahr hat DB Schenker Arkas – in Zusammenarbeit mit den Experten von DB Schenker Rail Logistics and Forwarding – für seinen Kunden, den türkischen Röhrenhersteller Noksel, 130 Ganzzüge mit Röhren für eine Gas-Pipeline von Halkali nach Pardubice in Tschechien transportiert. Ein Mega-Projekt: Insgesamt 8.000 einzelne Rohre mit einem Gesamtgewicht von 90.000 Tonnen wurden in 2.650 Waggonladungen bewegt. Zusammengefügt ergäbe das eine Zuglänge von 142 Kilometern. Das „Gazelle-Projekt“ besitzt Leuchtturm-Qualitäten: Die Türkei ist einer der größten Röhrenproduzenten weltweit.

„Follow the business“ DB Schenker Arkas verfügt über Standorte in den wichtigsten Wirtschaftszentren der Türkei



„Auf Rekordfahrt“

In welcher Verfassung ist die türkische Automobilindustrie?

Dr. Stefan Iskan: In einer hervorragenden. Sie hat 2011 mit 1,2 Millionen produzierten Fahrzeugen einen neuen Rekord eingefahren. Das sind zehn Prozent Wachstum – bei rund neun Prozent Wachstum der gesamten Wirtschaft. Für die nächsten drei

Jahre gehen die Experten gegenwärtig

von einer jährlichen Wachstumsrate der Automotive-Industrie

von zirka elf Prozent aus. Das

bedeutet, dass die Türkei

2015 zirka 1,8 Millionen

Einheiten produzieren

dürfte.

Wie steht die Türkei in Sachen Automotive im europäischen Vergleich da?

Prof. Peter Klaus: Sie ist unter den Top 5 Produktionsstandorten mit etwa

500.000 direkt und

indirekt Beschäftigten

angekommen. Lediglich

Deutschland,

Spanien,

Frankreich

und Groß-

britannien

produzieren mehr. Im Gegensatz zu Rumänien, China oder Indien ist die Türkei kein Niedriglohnstandort mehr. Qualität und Produktivität haben höchsten Stellenwert. Mit ihrem Förderprogramm „Ökümkap“ strebt die Regierung bis 2024 den weiteren Ausbau von Forschung und Entwicklung an.

Iskan: Die Türkei hat sich zu Europas größtem Produktionsstandort für Busse entwickelt. Und zum drittgrößten für leichte sowie zum sechstgrößten für schwere Nutzfahrzeuge. Im Land sind 15 Automobilhersteller aktiv sowie zwei Traktor- und fünf Trailer-Produzenten, die auf den türkischen Nutzfahrzeugmarkt setzen, der als Europas größter gilt. Zunehmend exportiert die Industrie aber auch: Sieben von zehn der hier montierten Fahrzeuge gehen in den Export.

Wo sehen Sie die wichtigsten Player?

Iskan: Internationale und türkische OEMs produzieren in Lizenzfertigung oder setzen auf Joint Ventures, etwa Fiat Tofas, Oyak Renault oder auch Ford Otosan. Allein diese Hersteller decken heute rund 77 Prozent der Produktion ab und werden ihre Kapazitäten noch steigern. Das größte Wachstum erwarte ich bei asiatischen Herstellern. Honda

dürfte

len wir verstärkt türkische Exporte in das Automotive-Schienen- und Landnetzwerk von DB Schenker integrieren.

Herr Prof. Klaus, können Sie die Bedeutung des türkischen Logistiksektors in Zahlen fassen?

Klaus: Er hat nach sehr groben Schätzungen einen Anteil von etwa 13 Prozent am Bruttoinlandsprodukt. Das entspricht einem Aufwand von rund 72 Milliarden Euro für Transport- und Logistikaufwendungen der türkischen Wirtschaft. Ich schätze, dass der Outsourcing-Anteil noch bei niedrigen

zehn Prozent liegt. Wir planen für dieses Jahr eine vertiefte Studie, die wesentlich genauere Daten bringen wird.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Logistik-Standorts Türkei?

Klaus: Die Regierung unternimmt große Anstrengungen zur Modernisierung der Schienen-, Hafen- und weiteren Logistik-Infrastruktur. Darüber hinaus ist geplant, die Seidenstraße als Alternative zum Seeweg nach Asien wiederzubeleben. Das wird

es den internationalen Top-Akteuren der Logistik ermöglichen, ihre lokalen und regionalen Netzwerke über neue Transportwege und Umschlagsknoten zu verknüpfen – und die Türkei noch intensiver als eine geostrategische Logistikplattform zu nutzen.

Vielen Dank für das Gespräch!

Prof. em. Peter Klaus, langjähriger Inhaber des Lehrstuhls für Logistik an der Uni Erlangen-Nürnberg, und Dr. Stefan Iskan, Strategie DB Schenker, über die türkische Automobilindustrie

seine Kapazitäten bis 2015 um bis zu 350 Prozent ausdehnen.

Wie sind die türkischen Zulieferer aufgestellt?

Klaus: Es hat sich eine leistungsfähige, qualitativ hochwertige Industrie mit etwa 1.000 Betrieben entwickelt. Bis zu 90 Prozent der Produktion gehen in den Export: Motorenbauteile, Fahrzeugkarosserien, Reifen, Schläuche, Felgen, Gummierzeugnisse. Die Produkte gehen mehrheitlich nach Deutschland, Großbritannien, Italien, Frankreich, Polen, Rumänien und Russland.

Herr Dr. Iskan, was bedeutet dieser Aufschwung für die Logistiker?

Iskan: Intelligente Lösungen werden immer wichtiger. Auch in Richtung Türkei, wie sich anhand unserer intermodalen Schienenverbindung für einen US-Autohersteller erläutern lässt. Über ein Joint Venture mit der in der Türkei ansässigen Logistikgruppe Omsan hat unsere spanische Tochter Transfesa dabei eigens konstruiertes Transportequipment im Einsatz. Ein Intermodalzug verlässt dreimal wöchentlich Köln, mit dem Ort Köseköy als Ziel. Im vergangenen Jahr wurden mehr als 100.000 Tonnen Produktionsmaterial und Ersatzteile transportiert. Mit der Einrichtung eines Zu- und Entladungspunktes in Bamberg Anfang dieses Jahres wol-

„90 Prozent Export“
Logistik-Professor Peter Klaus hat die Warenströme der türkischen Automobilindustrie untersucht

„Markt für integrierte Lösungen“
DB Schenker-Strategie Dr. Stefan Iskan weiß um die Bedeutung der Türkei im Bereich Automotive

