

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für [www.iskan-advice.com](http://www.iskan-advice.com)

## 8,50 EUR durch Überstunden unterschritten

**MINDESTLOHN** Wer eine Änderung seines Arbeitsvertrags ablehnt, weil er dann unbezahlte Überstunden leisten muss und am Monatsende nicht auf 8,50 EUR pro Arbeitsstunde kommt, darf nicht gekündigt werden. Das entschied das Landesarbeitsgericht Sachsen (Az. 2 Sa 156/15). Eine Frau arbeitete seit 15 Jahren in einem Betrieb als Disponentin. Als der Mindestlohn eingeführt wurde, legte der Arbeitgeber ihr einen geänderten Arbeitsvertrag auf den Tisch. Dieser enthielt die Erhöhung des Lohns auf 8,50 EUR pro Stunde. Allerdings legte der Vertrag auch fest, dass die Disponentin unbezahlte Überstunden leisten müsse. Damit wäre sie unter den Mindestlohn gerutscht. Darauf wollte sich die 59-Jährige nicht einlassen. Ihr Arbeitgeber kündigte ihr. Das Landesarbeitsgericht Sachsen erklärte die Kündigung für unwirksam. (hec)

[www.deutsche-anwaltschotline.de](http://www.deutsche-anwaltschotline.de)

## NEUES VOM ZOLL

**STEUERBEFREIUNG** Auch Erkenntnisse aus Google Earth und Google Street View können vom Zoll verwendet werden, wenn Zweifel an einer innergemeinschaftlichen Lieferung bestehen. Das hat das Finanzgericht Hamburg entschieden (Az. 3 K 45/14 vom 5. Februar 2015). Zweifel könnten beispielsweise aufkommen, wenn Indizien für Scheinabnehmer und Scheingeschäfte vorliegen oder unkenntliche Unterschriften. (hec)

**FREIHANDEL** Der US-Handelsbeauftragte hat den Vertragstext des Transpazifischen Partnerschaftsabkommens (Trans-Pacific Partnership Agreement, TPP) veröffentlicht. Das Abkommen betrifft den freien Handel zwischen zahlreichen Staaten des pazifischen Raums, darunter die USA, Kanada, Japan und Vietnam. Insbesondere die neuen Ursprungsregelungen können vorab eingesehen werden. Das Abkommen soll bis 2018 ratifiziert werden. (hec)

**ADVENTSKALENDER** Das Finanzgericht Hamburg hat entschieden, dass elektronische Adventskalender nicht als Weihnachtartikel, sondern als Spielzeug in die Kombinierte Nomenklatur (KN) einzureihen sind (Urteil vom 10. Februar 2015, Az. 4 K 123/14). Der Adventskalender bestand aus 25 verschiedenen Elektronikbauteilen, mit denen verschiedene Versuche aufgebaut werden können. Er sei damit als Spielzeug (KN-Unterposition 9503 0070 00) einzureihen. (hec)

**PKW-NAVIGATIONSGERÄTE** Das Finanzgericht Hamburg hat entschieden, dass PKW-Multimediazentren nicht als Funknavigationsempfangsgeräte in die Unterposition 8526 9120 der KN, sondern in die Unterposition 8528 5970 (Monitor) der KN einzureihen sind. Diese Geräte verfügen neben der Navigationsfunktion über eine Freisprechanlage, Radioempfang sowie über eine Wiedergabemöglichkeit für Audio- und Videodateien. (hec)

Mit dieser Rubrik informiert die DVZ über Entwicklungen aus dem Bereich Zoll und Zollabfertigung. Meldungen auch unter [www.dvz.de/zoll](http://www.dvz.de/zoll)  
Zusammengestellt von der HZA Hamburger Zollakademie  
[www.hza-seminare.de](http://www.hza-seminare.de)

# Türkische Auto-Logistiker wachsen

Marktüberblick zeigt die großen Player der Industrie und der Logistik am Bosphorus

Von Prof. Stefan Iskan

Die deutsche Logistikwirtschaft hat den Ausbau ihrer Türkei-Geschäfte weitgehend verschlafen. Mit einem geschätzten Logistikvolumen von rund 40 Mrd. EUR stellt die Türkei heute den achtgrößten Transport- und Logistikmarkt Europas. Doch nicht nur das. Im Bereich der Automotive-Industrie hat sie sich längst unter den fünf Top-Produktionsstandorten Europas festgesetzt. Mit einem Produktionsvolumen von circa 1,17 Mio. Fahrzeugeinheiten rangiert die türkische Automotive-Industrie hinter Deutschland, Spanien, Frankreich und Großbritannien auf Platz fünf in Europa. Damit liegt die Türkei noch vor den von deutschen und internationalen Logistikdienstleistern vielgepriesenen Automotive-Märkten Tschechien, Slowakei und Polen.

Deutsche Logistikdienstleister, die vor rund zehn Jahren den Markteintritt verpasst oder ihr Bestandsgeschäft bis heute nicht mit eigenen Landesgesellschaften oder in Form von Joint Ventures signifikant vorangetrieben haben, müssen jetzt bitter erkennen: Nach den Kapitalbeteiligungen aus China und dem Nahen Osten bei türkischen Logistikdienstleistern ist der Kuchen weitgehend verteilt.

### Gute Chancen trotz der Probleme

76 Prozent des türkischen Produktionsvolumens finden ihren Weg in den Export. Für das laufende Jahr wird trotz Währungsverfall, Bürgerkriegen, Investitionsklima noch nachteiligen offenen Regierungssituation bis November ein neuer Produktionsrekord von rund 1,23 Mio. Einheiten erwartet (plus 5 Prozent gegenüber 2014). Die Auslastungsgrenze der Produktionskapazitäten dürfte bei ca. 1,5 Mio. Einheiten liegen (PKW und Nutzfahrzeuge).

Zu den führenden Automotive-Logistikdienstleistern zählen in der Türkei Netlog, Borusan, Omsan, Ekol, Mars, Horoz, Reysas, Alisan oder auch Barsan. Internationale Logistikdienstleister sind in der Türkei vornehmlich mit Luft- und Seefracht unterwegs. Wenn Kontraktlogistik, dann bedienen sie dort häufig fast ausschließlich Kunden aus ihren Heimatmärkten. Ceva und Gefco stellen in diesem Zusammenhang zwei große Ausnahmen dar. Ceva, insbesondere die Vorgängerorganisation TNT Logistik, hat in der Vergangenheit ein Joint Venture mit einer der führenden türkischen Familienholdings, Koc, unterhalten. Die Koc Holding produziert unter anderem die Marken Ford Otosan oder auch Fiat Tofas. Die Verbindungen zu diesen beiden Marken sind also „von Natur aus“ gegeben.

Gefco wiederum verzeichnet seit Jahren ein starkes Wachstum im Fertigfahrzeugsegment in der Türkei. Neben Hödlmayr ist man dort der einzige internationale Fertigfahrzeuglogistiker. Der Logistikdienstleister betreibt zusammen mit einer weiteren Holding, Borusan, ein Fertigfahrzeug-Verteilzentrum inklusive Pre-Delivery Inspection (PDI). Die Borusan Holding selbst stellt wiederum nicht nur einen Logistikdienstleister, sondern ist auch der Vertragshändler für BMW, Mini und Land Rover in der Türkei. Mit Mannesmann und EnBW ist sie ferner im Stahl- und Energiesektor unterwegs.

Im Bereich der Fertigfahrzeuglogistik sind neben Gefco in der Türkei neun weitere Logistikdienstleister führend: Hierzu zählen Agacli, Gürsoy, Ilce, Mertur, Omsan, Reysas, Mobitas wie auch Matrix und Vega. Letztere sind auf die



In der Türkei haben sich viele Automobilproduzenten angesiedelt, wie hier Oyak-Renault in Bursa.

## Serie Automotive

Die Zweiklassengesellschaft mit Werkverträgen, Leiharbeitsquoten und auferlegten Effizienzprogrammen trotz Gewinnsteigerung sind nur zwei Themen der internationalen Automobilindustrie, die auch die deutsche Logistikindustrie nicht unberührt lassen. Die DVZ-Serie greift die Situation der Automobillogistikdienstleister auf. Die Folgen:

- Leitindustrie im Umbruch (DVZ 10.8.2015, Seite 12)
- Produktionsverbund weltweit (DVZ 6.11.2015, Seite 9)
- **Automotive Türkei**
- Zukunft Gebietspedition
- Supply-Chain-Trends
- Dienstleisterprofitabilität
- Logistik in gesättigten und Niedriglohnländern

Fertigfahrzeugdistribution schwerer Nutzfahrzeuge und Busse spezialisiert. Die Compounds (Fertigfahrzeug-Distributionsplätze) der genannten Dienstleister liegen in der Marmararegion, allen voran in Gebze, Orhanli, Tuzla, Izmit, Gölcük, Köseköy, Kocaeli sowie in Bursa und Izmir.

Außer Daimler (Evobus, Daimler Trucks) produzieren heute in der Türkei Toyota, Ford Otosan, Fiat Tofas, Oyak-Renault, Hyundai Assan, Honda, Anadolu Isuzu, Iveco (Otoyol), MAN, Mitsubishi (Temsu), Peugeot und Renault Trucks (Karsan), Land Rover (Otokar) und BMC mit eigenen Gesellschaften, Joint Ventures oder in Lizenz. Daneben findet sich eine Reihe von Traktorherstellern wie New Holland (Türk Traktör) und Massey Ferguson (Üzel) oder auch Trailerhersteller wie zum Beispiel Tirsan, Kögel, Fruehauf und Serin.

### Trends fordern die Logistik

In der türkischen Automotive-Industrie zeichnen sich gegenwärtig folgende Entwicklungslinien ab:

- Zunehmend SKD-/CKD-Verflechtungen mit Japan, Russland, Iran und Marokko
- Verzahnung mit dem iranischen Automotive-Markt nach dem US-Embargo (Beschaffungsströme, SKD-/CKD-Teile sowie Fertigfahrzeugvolumina)
- Verstärkte Ansiedlung türkischer Lieferanten in Russland (Region Samara und Tatarstan)
- Weiterer Anstieg der Gebietspeditionsvolumina aus der Türkei heraus in Richtung Europa für sämtliche Automobilhersteller
- Langsam auch Entwicklung produktionsnaher Logistikaktivitäten (zum Beispiel JIS, Pre-Assembling)

Deutsche und international ausgerichtete Logistikdienstleister, die vor Ort Fuß fassen wollen, brauchen einen starken lokalen Partner mit Beziehungen. Doch genau diese großen Partner im Automotive-Segment erweitern gerade mit großer Geschwindigkeit organisch wie auch durch Zukäufe innerhalb Europas, in China, Iran und den Gus-Staaten ihr eigenes Netzwerk und Geschäft. Gestützt werden sie hierbei zunehmend von finanzkräftigen Investoren aus China und dem Nahen Osten. Ihre lokale und überregionale Bedeutung wird damit weiter wachsen.

### Probleme mit Kriminalität

Deutsche wie auch türkische Logistikdienstleister haben zunehmend mit Kriminalität zu kämpfen. Auf den Autobahnen in Bulgarien und Rumänien finden „illegale Polizeikontrollen“ (durch in Uniform gekleidete Personen) statt. Aufgrund der Flüchtlingsbewegungen auf der Balkan-Route werden ferner gegenwärtig nahezu alle LKW am bulgarisch-türkischen EU-Außengrenzkopf geröntgt, was längere Abfertigungszeiten nach sich zieht. Zudem leiden Zugverkehre an der Bürokratie zwischen den fünf beteiligten Länderabschnitten sowie seit Jahren an erheblichen Verspätungen durch Baustellen. Ganzzüge für die Automotive-Industrie fahren oftmals nicht schneller als 10-30 km/h. Um Termine in der Beschaffungslogistik einzuhalten, sollten Logistiker noch stärker auf die intermodalen RoRo-Lösungen setzen. Die Politik wäre hier ebenso wie bei der Kriminalität gefordert. (hec)

Prof. Stefan Iskan Hochschule Ludwigshafen am Rhein.