

Autoteile nehmen die Bahn

Die türkische Automotive-Industrie wird voraussichtlich zum Jahresende einen Produktionsrekord aufstellen. Für DB Schenker ist der Industriesektor ein interessanter Markt.

Von Dr. Stefan Iskan

DB Schenker ist heute über seine Landesgesellschaft DB Schenker Arkas, einem Joint Venture (JV) mit der türkischen Logistikgruppe Arkas, sowie seiner spanischen Logistiktochter Transfesa auf dem türkischen Markt aktiv. Die Spanier haben über das JV Omfesa (siehe gegenüberliegende Seite) mit der türkischen Logistikgruppe Omsan für Automotive-Verkehre auf der Relation Deutschland-Türkei seit 2004 ein eigenes konstruiertes Transport-Equipment im Einsatz.

Dreimal pro Woche. Dreimal wöchentlich verlässt der 520 m lange Intermodalzug mit Produktionsmaterial eines US-Automobilherstellers Köln und erreicht rund sieben Tagen später das 2750 km entfernte Köseköy auf der asiatischen Seite Istanbuls. Den Bosphorus passiert der Zug per Fähre. Pro Fahrt werden bis zu sechs Doppeltraggewagen mit zwölf Wechselbrücken aufgenommen.

Den Autobahnen der Transitländer erspart dieses intermodale Transportkonzept jährlich bis zu zirka 10 800 Lkw-Touren und damit rund 9000 t CO₂. Die 13,6 m langen Wechselbrücken mit einer Innenhöhe von 3 m werden nach Ankunft im Terminal Köseköy per Lkw-Nachlauf just in time der Produktion in Gölçük-Kocaeli zugeführt. 2010 hat Omfesa 105 000 t Produktionsmaterial sowie Ersatzteile über den paneuropäischen Transportkorridor IV bewegt.



Spezielles Transportequipment für Autoproduktionsmaterial: Die Wechselbrücken haben eine Innenhöhe von 3 m.

HINTERGRUND

Türkischer Logistikmarkt

Das Volumen des türkischen Transport- und Logistikmarktes wird derzeit auf zirka 258 Mrd. TRY (103,75 Mrd. EUR) geschätzt. Mit einem Outsourcingvolumen von heute rund 8,04 Mrd. EUR bietet der heimische Logistikmarkt weiteres Entwicklungspotenzial für Logistikdienstleister. Im logistischen Denken dominiert die TUL-Logistik (Transport, Umschlag, Lagerung), auch wenn sich das Leistungsportfolio der Kontraktlogistik im Land ausgeweitet hat. Mit Blick auf Europa kann die Türkei mit einer der größten und modernsten Lkw-Flotten punkten. Der Ladungsverkehrsmarkt stellt in der Türkei den größten Teilmarkt dar. Rund 70 Prozent des Straßenvolumens werden im Inland als Komplett- (FTL) und rund 30 Prozent als Teilladung (LTL) abgewickelt.

Wenn gefragt sein werden komplexe Kontraktlogistikdienstleistungen und transportlogistische Steuerungskompetenz über mehrere Verkehrsträger hinweg. Die Integration der Märkte Asiens, des Mittleren Ostens und der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) in den Wirtschaftskreislauf Europas wird sich in den nächsten Jahren weiter verstärken und einen Anstieg des Transitaufkommens in der Türkei nach sich ziehen. Die präzise, zügige, kostengünstige und nicht zuletzt auch umweltschonende Verknüpfung vielgliedriger Lieferanten-, Montage- und Distributionsknoten stellt daher große Herausforderungen an die Transportlogistik und Verkehrsmittelwahl.

Integrierte Logistikdienstleister werden daher in Zukunft ein leistungsfähiges eurasisches Netzwerk mit verkehrsträgerübergreifenden Drehscheiben aufbauen müssen. Eine zwingende Voraussetzung hierfür ist allerdings der zügige Ausbau der logistischen Infrastruktur vor Ort in der Türkei.

DVZ 6.12.2011

schnitte in Südosteuropa eine maximale Zuladung von 20,5 t pro Wechselbrücke. Das reicht aus für die Auto-Industrie, die seit sieben Jahren auch schwere Sendungen wie Motoren über die Intermodal-Lösung abfährt.

2012 sind weitere Stopps im Transportkorridor IV geplant. Mit der Einrichtung eines neuen Zu- und Entladungspunktes im oberfränkischen Bamberg im ersten Quartal 2012 sollen verstärkt türkische Exporte in das bestehende Automotive-Schiene- und Landnetz von DB Schenker integriert werden. Mit den Zulaufpunkten Köln und Bamberg lassen sich sowohl die Automotive- als auch Non-Automotive-Distributionsknoten – etwa für weiße Ware oder Möbel – in Nord- und Süd-Deutschland sowie Benelux bedienen. Für Just-in-time-Verbindungen über die Schiene und Straße von und in die Türkei werden künftig neben Zentral-europa auch Osteuropa und Großbritannien als Haus/Haus-Lösungen aus einer Hand möglich sein.

Kontraktlogistik gefragt. Die türkische Automotive-Industrie ist jedoch längst kein reiner Transportnachfrager mehr. Auch komplexe Kontraktlogistiklösungen finden immer mehr Zuspruch, wenngleich das allgemeine Logistikverständnis in der Türkei nach wie vor überwiegend von der TUL-Logistik (Transport, Umschlag, Lagerung) geprägt ist.

DB Schenker Arkas positioniert sich auch mit Kontraktlogistikdienstleistungen wie Ersatzteile- und Produktionslogistik von Zulieferern in der Marmara-Region. So werden seit 2008 täglich die Produktionsbänder eines japanischen Autobauers mit Airbags und Sitzgurten versorgt, die aus Rumänien im 40 000 m² großen Multi-User-Logistikzentrum in Istanbul-Orhanli eintreffen. Der Dienstleister organisiert dabei nicht nur den Importtransport inklusive Verzollung, sondern auch das Inventory Management sowie das Umpacken der Produktionsgüter in die Ladungsträger des Autoherstellers inklusive Etikettierung.

HINTERGRUND

Automotive-Industrie

Die türkische Automotive-Industrie wird 2011 voraussichtlich 1,2 Mio. Fahrzeugeinheiten produzieren und damit den Produktionsrekord von 2008 übertreffen. 2012 erwartet der türkische Automobilhersteller-Verband OSD eine Produktionssteigerung von bis zu 13 Prozent. Die Türkei ist heute Europas größter Produktionsstandort für Busse, drittgrößter für leichte und sechstgrößter für schwere Nutzfahrzeuge. Acht von zehn in der Türkei gebauten Fahrzeugeinheiten werden exportiert, hauptsächlich in die EU. Gleichzeitig ist die Türkei Europas größter Absatzmarkt für leichte und schwere Nutzfahrzeuge.

Es ist zu erwarten, dass die Automobilhersteller und Zulieferer in der türkischen Automotive-Industrie verstärkt nach Kosten- und Prozessoptimierungsansätzen jenseits des beschriebenen TUL-Verständnisses suchen werden. Grund: Sie wollen ihre Marktposition nach westeuropäischem Vorbild sichern.

Blick in die Zukunft. Das wird das Logistikverständnis der Dienstleister in der Türkei und deren Leistungsportfolio nachhaltig verändern. Zunehmend



Dr. Stefan Iskan, DB Mobility Logistics AG, Strategie Transport und Logistik DB Schenker, Berlin.



Entlang des Korridors IV. Die Route verläuft via Nürnberg und Passau, Ebenfurth (Österreich), Sopron/Győr (Ungarn), Curtici (Rumänien), Giurgiu (Rumänien), Ruse und Svilengrad (Bulgarien), Kapikule sowie Istanbul (Türkei). Der Korridor erlaubt aufgrund einiger Streckenklassenab-

LORENZ-Leser wissen mehr.



Das aktuellste Fachwissen für alle Praktiker in Transport und Logistik steht im LORENZ: bei der beruflichen Qualifikation ebenso wie als unentbehrliches Nachschlagewerk. Zwei Bände decken das gesamte Wissensspektrum der Branche ab.

Band 1 ist soeben in der 22. Auflage erschienen:

- Neu! Speditions-, Transport- und Logistikrecht – angepasst an die aktuelle Rechtsprechung
- Neu! Eisenbahngüterverkehr komplett überarbeitet
- Neu! Verschärfte Sicherheitsvorschriften im Luftfrachtverkehr
- Neu! Das Kapitel Straßengüterverkehr mit den neuen EU-Verordnungen
- sowie Grundlagen des Speditions-geschäfts, Besonderheiten der Verkehrsträger, Logistik und Lagerei, Kleingutmarkt, kombinierter Verkehr

Am besten gleich mitbestellen:

aktuelle Auflage LORENZ Band 2, Schwerpunkt internationale Speditions-geschäfte, Preis EUR 53,- (Preise inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten)

Jetzt bestellen! Telefon 040/237 14-440
Weitere Infos unter www.dvz.de/Lorenz1

