

Handelsblatt'dan alınan haberin Türkçe özeti

Ozan Demircan'ın haberi:

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/nearshoring-bruechige-lieferketten-tuerkei-wird-zum-fluchtpunkt-deutscher-firmen/28662642.html>

Kırılğan Tedarik Zincirleri: Türkiye Alman şirketler için kaçış noktası haline geliyor.

Türkiye kıtalar arasında bir merkez olarak lojistik açıdan çok önemli hale geliyor

Önce Uzakdoğu'dan gelen tedarik zincirleri Corona yüzünden sekteye uğradı, ardından Ukrayna savaşı geldi. Küresel tedarik darboğazları Türkiye'yi Alman ithalatçılar ve ihracatçılar için şaşkıncı bir şekilde imrenilen bir kaçış noktası haline getiriyor. Daha fazla lojistikçi için Avrupa Birliği kapılarının önünde olan ülke (Türkiye) ürün tedariki için daha önemli bir hale geliyor.

"Şirketlerin operasyonlarını Asya'dan Avrupa'nın yakınına taşımak istediklerini tespit ediyoruz", Vestfalyalı nakliye şirketi Rhenus'un CEO'su Tobias Bartz teyit ediyor. "Türkiye çok genç ve nispeten iyi eğitilmiş nüfusu ile üretim ve ticaret için uygun bir konumda."

Rethmann-Groupe'a bağlı yedi milyar avro cirolu Rehnus 2020'de İstanbul'a yakın, biri Avrupa biri de Asya yakasında olmak üzere iki lojistik terminali açtı. Ama bununla kalmayacak. Bartz, "Şu anda Türk lojistik hizmetlerimizin genişlemesine büyük yatırımlar yapıyoruz", diyor. Aslında ülke genelinde 14 şubesi temsil ediliyor. "Ancak 2024'e kadar faaliyetlerimizi ikiye katlamayı planlıyoruz", diyor.

Alman-Türk Ticaret ve Sanayi Odası İstanbul Genel Müdürü Thilo Pahl, birçok büyüme isteklisi girişimci de yatırım patlamasının ana nedenini coğrafi avantaj olarak görüyor. "Asya'dan Türkiye üzerinden Avrupa'ya genişletilmiş bir ticaret koridoru potansiyeli var" diyor.

Küçük Asya'daki direkt yabancı yatırımların bilhassa Ukrayna savaşının, şirketlerin Türkiye'ye yerleşmelerine iten şeyin olduğunu istatistikler kanıtlamaktadır. Yabancı yatırımlar Aralık 2021 ile Şubat 2022 arasında Türkiye'deki dört nala yükselen enflasyon nedeniyle bir önceki seviyenin dörtte birine geriledi. Bu dönemde %21,3 dan %54,4'e artan enflasyon birçok projeyi karsız hale getirdi.

"Nearshoring" – kısa teslimat yolları revaçta

Enflasyonun o zamandan beri %80,2'ye kadar tırmanmasına rağmen bu durum Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile büyük ölçüde değişti. Şubat 2022'de sadece 464 milyon dolar doğrudan yabancı yatırım gelirken bu değer ay ve ay güçlü adımlarla arttı. Merkez Bankası'nın haziran ayı son verilerine göre bu değer 1,7 milyar dolar olarak değerlendirildi.

Tedarik zincirlerinin yeniden düzenlenmesine yönelik teknik terim "Nearshoring" dir. Kelimenin dolaşmadığı Tedarik Zinciri veya Satın Alma Konferansı neredeyse hiç yok. Denizaşırı ucuz ama belirsiz teslimatlar yerine artık kısa yollar talep ediliyor. Birçok satın alma departmanları ürünlerini acil durumlarda hem tren veya kamyon ile ulaşabilecekleri yerlerden tedarik etmek istiyorlar.

Birçok Türk şirket yöneticisi pandemin başında yeni iş fırsatlarını erkenden sezdi ve yeni departmanlar kurdu. Yöneticiler karantinaya girmek yerine küresel tedarik zincirlerindeki boşlukları

bulmak ve bunları Türk ürünleriyle doldurmakla meşguldü. Dönemin İstanbul Ticaret Odası Başkanı, “Şimdi para kazanmanın değil, Pazar payını artırmanın zamanı” dedi.

Enflasyon işlerini zorlaştırırsa da Türk ihracatı son iki yılda istikrarlı bir şekil arttı. 2021’de ürün ihracatı 225 milyar dolarla bir önceki yıla üçte bir 2010’a göre iki kat arttı. 2021’de Avrupa Birliği Türkiye’den 6,39 milyar dolar değerinde ürün ithal ederken bu Haziran 2022’de zaten 8,85 milyardı.

Görünüşe göre Alman şirketler de buna dahil olmak istiyorlar. Bilhassa Alman makine tedarikçileri Türkiye’de yeni iş imkanları ümit ediyor. Yaklaşık 8000 çalışanı olan mühendislik hizmeti sağlayan otomotiv geliştiricisi EDAG, Temmuz 2020’de Fulda’dan Türkiye’ye taşındı, Ekim 2021 ağaç işleme makine üreticisi SCM İstanbul’daki kendi şubeleri ile takip etti.

210 çalışanı olan Svabyan Alp’li Takım Tezgahı üreticisi olan SHW şirketi, 2022’in başında Bursa’da servis noktası açtı. Şirketin patronu Martin Greis açılışta “Türkiye pazarı fırsatlar sunuyor”, diye yorumladı. “Türk ekonomisi çalkantılarla boğuşmak zorunda olsa da takım tezgahlarımız yoğun talep görüyor.”

Uzmanlar Uzak Doğu’dan Türkiye’ye doğru kayma görüyor

Gerçekten büyük isimlerin yeni açılanlar listesinde bulunmamalarının çok basit bir sebebi var. Hakan Akyol, EP İntermodal Taşımacılık şirketinin ülke müdürü ve dolaylı olarak Çek Metro büyük hissedarı Daniel Kretinsky’ye raporlayan, “Birçok şirket çoktan burada”, diyor. Türkiye’deki devir hızları aylardır o kadar hızlı artıyor ki, İstanbul Boğazi’ndeki antrepoları artık yetmiyor. Akyol, “Yeni depolama alanları yapılıyor”, diye bildiriyor.

Örneğin; Siemens, B. Braun, Draeger, Linder veya Jungheinrich gibi Alman şirketler Türkiye’de büyük işler yapıyor. Daha önce Türkiye’deki treyler satışını distribütör bir şirket üzerinden yapan kamyoncu Schmitz Cargobull şimdi orada kendi montajını yapıyor. Türkiye girişimi ile ilgili bir soru üzerine şirket patronu Andreas Schmitz olumlu görüş ve iyi yönde büyüme beklentilerini belirtti.

Lojistik uzmanı Akyol bu eğilimi doğruluyor. “Önemli sayıda Avrupalı şirketin şu anda ticari faaliyetlerini Uzak Doğu’dan Türkiye’ye kaydırıldığını gözlemliyoruz” diyor. Sonuç olarak taşımacılık pazarında “önemli ölçüde hareketlilik” kaydediliyor.

KANCA, otomotiv tedarik şirketinin başkanı, Alper Kanca da Almanya’dan Türkiye’ye yönelik ilginin arttığını görüyor. Örnek olarak birkaç gün önce yedi yıl aradan sonra yeni teklif isteyen büyük Alman otomotiv tedarik şirketinden bahsediyor. “O zamanlar çok pahalıydık ve Alman şirket ihaleyi Çinli şirkete vermişti.”

Kanca’nın ismini vermek istemediği Alman şirketin birkaç hafta içerisinde siparişini Türk firmasına verdi. Kanca bu arada Türk şirketlerinin milyar avroluk devasa projeler almadıklarını kabulleniyor. “Ancak bizim gibi orta ölçekli şirketler için aldığımız siparişler önemli sayılacak büyüklükte”

Türkiye Rus doğalgazını almaya devam ediyor

Bugünlerde Türkiye sadece jeopolitik konumundan faydalanmıyor. Dörtnala artan enflasyona rağmen ülke şu anda güçlü ekonomik avantajları ile reklamını yapıyor. Bir taraftan Rusya’ya karşı yaptırımlara katılmıyor çünkü Ankara doğalgazı rubel ile ödüyor ve Rus kredi kartlarını kabul ediyor.

Bu nedenle enerji tedariki stabil. Diğer taraftan Türk limanları sadece Ukrayna'dan yapılan tahıl ihracatı için değil, Karadeniz'deki merkezler olarak daha da önem kazanıyor. Handelsblatt bilgilerine göre, Rus Noworossijsk'den Polonya'ya, savaş nedeniyle artık Belarus ve Ukrayna'dan üzerinden yapılamayan çelik ihracatı bile artık Boğaz'da gemilerden trenlere yükleniyor.

Rusya, Belarus ve Ukrayna savaş nedeniyle kapanan ulaşım yolları Türkiye'yi Alman taşımacılar için de popüler transit ülkesi haline getiriyor. Yeni İpek Yolu'na alternatif "Orta Koridor", Çin'i Avrupa'ya bağlayan, Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ulaşıyor. Ve bu trenle.

Boğaz'da gemi yoğunluğu

Ukrayna savaşı sırasında Boğaz Karadeniz'deki mayın tehlikesi nedeniyle zaman zaman kapatıldı. Fotoğraf, İstanbul çevresinde, özellikle deniz taşımacılığı hacminin ne kadar büyük olduğunu gösteriyor.

2019'da Rhenus sınır şehri Kars'a yakın bir lojistik merkezi açtı ve bu merkez hiç olmadığı kadar rağbet görüyor. Şirket patronu Bartz, "Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki mevcut tedarik zinciri sorunlarından faydalanacak", diyor.

Türk hükümeti Çin'li yatırımcılar ile Orta Koridor'un başarısı için oldukça fazla yatırım yaptı. 2016'da İstanbul'un güneyinde 31 km uzunluğundaki Asya ve Avrupa'yı demiryolu ile bağlayan Marmaray Tüneli'ni tamamladı. Sadece gece 1:00 ile 5:00 arasında yük trafiğine açık olsa bile, Küçük Asya'dan Baltık Denizi'ne kesintisiz tren bağlantısı sağlıyor.

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)'nın kardeş kuruluşu olan Çek demiryolu şirketi Metrans geçen hafta sonu demiryolu bağlantısına dahil oldu. 3 Eylül'de ilk konteyner treni Slovakya'daki Metrans terminalinden Dunajka Streda'dan İstanbul yönüne gitmek üzere ayrıldı. Hamburg'dan, başlangıçta haftada iki gidiş-geliş planladığı açıklandı.

Son yirmi yılda Türkiye'de 1085 Km'den az olmayan demiryolu yeni yapıldı, 6455 Km eski demiryolu da yenilendi. Ülkenin lojistik master planında, önümüzdeki on yılda tüm deniz ve hava limanlarının demiryolu terminalleri ile donatılması öngörülüyor.

Şu an için Avrupalılar ve Amerikalılar Türkiye'nin özel statüsünü kabulleniyorlar/göz yumuyorlar

Ancak Alman ekonomisinin Anadolu'ya kaçıışı kesin bir başarı değil. AHK Genel Müdürü Pahl, coğrafi avantajlara karşın jeopolitik ve yaptırım riskinin arttığını, belirtiyor. "Rusya ile ekonomik yakınlaşma Avrupa'da biraz rahatsızlığa neden oldu. Avrupa ve Amerika'dan gelen karşı yaptırımlar Türk ekonomisini ve orada bulunan Alman şirketleri sert şekilde vurabilir" dedi.

Bu tür siyasi gerilimlerin belirtileri var zaten. ABD Türkiye'ye Rusya'ya yönelik yaptırımlarını Rus şirketleri ile iş yapmaya devam eden yabancı şirketlere de genişletebileceğini hatırlattı. Ülkedeki ithal malları yeni bayrak altında Rusya'ya taşımaktan çok para kazanan tüm şirketlere uyarı niteliğinde bir mesajdı bu.

Logistik Brüchige Lieferketten: Türkei wird zum Fluchtpunkt deutscher Firmen

Das Land am Bosphorus profitiert von Russlands Krieg und Chinas Lieferschwierigkeiten. Deutsche Logistiker rüsten auf – doch es gibt ein großes Risiko.

Die Türkei wird als Hub zwischen den Kontinenten logistisch immer wichtiger.

Istanbul, Düsseldorf Erst wurden die Lieferketten aus Fernost durch Corona unterbrochen, dann kam der Ukrainekrieg: Die weltweiten Versorgungsengpässe machen die Türkei überraschend zu einem begehrten Fluchtpunkt deutscher Im- und Exporteure. Für immer mehr Logistiker gewinnt das Land unmittelbar vor den Toren der Europäischen Union für die Warenversorgung massiv an Bedeutung.

„Wir stellen fest, dass Unternehmen ihre Betriebe aus Asien wieder in die Nähe Europas verlagern wollen“, bestätigt Tobias Bartz, Vorstandsvorsitzender des westfälischen Speditionskonzerns Rhenus. „Die Türkei mit ihrer sehr jungen und relativ gut ausgebildeten Bevölkerung ist da ein idealer Standort für Produktion und Handel.“

Rhenus, eine sieben Milliarden Euro Umsatz schwere Tochterfirma der Rethmann-Gruppe, eröffnete schon 2020 zwei Logistikterminals bei Istanbul, eines auf europäischem, das andere auf asiatischem Boden. Doch dabei soll es nicht bleiben. „Wir investieren gerade stark in den Ausbau unserer türkischen Logistikleistungen“, berichtet Bartz. Zwar sei man mit 14 Niederlassungen flächendeckend im Land vertreten. „Doch wir planen mit einer Verdopplung unserer Aktivitäten bis 2024“, sagt er.

Thilo Pahl, Geschäftsführer der Auslandshandelskammer (AHK) Türkei in Istanbul, sieht bei vielen Expansionswilligen vor allem den geografischen Vorteil als Grund für den Investitionsboom. „Das Potenzial für einen erweiterten Handelskorridor aus Asien über die Türkei nach Europa ist da“, sagt er.

Dass es insbesondere der Ukrainekrieg ist, der Unternehmen zu einer Ansiedlung in der Türkei veranlasst, belegt die Statistik ausländischer Direktinvestitionen in Kleinasien. Noch zwischen Dezember 2021 und Februar 2022 schrumpften sie angesichts der galoppierenden Inflation in der Türkei auf ein Viertel des vorherigen Niveaus. In diesem Zeitraum hatte die Teuerungsrate von 21,3 auf 54,4 Prozent zugelegt, was viele Projekte unrentabel machte.

„Nearshoring“ – kurze Lieferwege liegen im Trend

Mit dem Überfall Russlands auf die Ukraine änderte sich das drastisch – obwohl die Inflation seither weiter auf 80,2 Prozent kletterte. Kamen im Februar 2022 gerade einmal 464 Millionen Dollar an ausländischen Direktinvestitionen zusammen, stieg der Wert Monat für Monat in mächtigen Schritten. Im Juni, dem letzten gemeldeten Monat, ermittelte die türkische Zentralbank einen Wert von 1,7 Milliarden Dollar.

Der Fachbegriff hinter dieser Neuausrichtung der Lieferketten lautet „Nearshoring“. Kaum ein Logistik- oder Einkäuferkongress, auf dem das Wort nicht die Runde macht. Anstelle einer billigen, aber unsicheren Belieferung aus Übersee sind nun kurze Wege gefragt. Viele Einkaufsabteilungen wollen die Waren von Orten beziehen, die im Notfall auch per Bahn oder Lkw zu erreichen sind.

Viele türkische Firmenlenker witterten früh ihre Chancen auf Neugeschäft und gründeten gleich zu Pandemiebeginn neue Abteilungen. Statt in den Lockdown zu gehen, beschäftigten sich die Manager damit, Lücken in den weltweiten Lieferketten ausfindig zu machen – und diese mit

türkischen Produkten zu füllen. „Jetzt ist nicht die Zeit fürs Geldverdienen“, hatte damals der Präsident der Istanbuler Handelskammer mitgeteilt, „sondern um Marktanteile zu vergrößern“.

Mit Erfolg: Die türkischen Exporte sind in den vergangenen zwei Jahren stetig angestiegen – obwohl ihnen die Inflation das Geschäft erschwerte. So lagen die Warenausfuhren 2021 mit 225 Milliarden US-Dollar exakt ein Drittel über Vorjahr und doppelt so hoch wie 2010. Importierte die EU im Juni 2021 Waren im Wert von 6,39 Milliarden Dollar aus der Türkei, waren es im Juni 2022 schon 8,85 Milliarden.

Daran wollen offenbar auch deutsche Firmen partizipieren. So sind es vor allem deutsche Maschinenausrüster, die derzeit in der Türkei auf Neugeschäft hoffen. Im Juli 2020 zog es den Automotive-Entwickler EDAG, einen Ingenieurdienstleister aus Fulda mit knapp 8000 Mitarbeitern, an den Bosphorus, im Oktober 2021 folgte der Holzbearbeitungsmaschinen-Hersteller SCM mit einer eigenen Niederlassung in Istanbul.

Der Werkzeugmaschinen-Hersteller SHW, ein Unternehmen mit 210 Mitarbeitern auf der Schwäbischen Alb, eröffnete Anfang 2022 im türkischen Bursa einen Servicestützpunkt. „Der türkische Markt bietet Chancen“, kommentierte Firmenchef Martin Greis die Neueröffnung. „Auch wenn die türkische Wirtschaft mit Verwerfungen zu kämpfen hat, werden unsere Werkzeugmaschinen gut nachgefragt.“

Experten sehen Verlagerung von Fernost Richtung Türkei

Dass die ganz großen Namen auf der Liste der Neueröffnungen fehlen, hat einen simplen Grund. „Zahlreiche Firmen sind längst da“, berichtet Hakan Akyol, türkischer Landeschef der Transportfirma EP Intermodal, die indirekt dem tschechischen Metro-Großaktionär Daniel Kretinsky untersteht. Ihr Umschlag in der Türkei wachse seit Monaten derart stark, dass die Zoll-Lager an der Istanbuler Meerenge nicht mehr ausreichen. „Neue Lagerhallen sind im Bau“, berichtet Akyol.

Groß im Geschäft sind am Bosphorus beispielsweise deutsche Konzerne wie Siemens, B. Braun, Dräger, Linde oder Jungheinrich. Auch der Lkw-Ausrüster Schmitz Cargobull, der früher seine Trailer über eine externe Vertriebsgesellschaft in der Türkei verkaufte, baut sie dort inzwischen selbst zusammen. Man rechne mit einem guten Wachstum, gibt sich Firmenchef Andreas Schmitz auf Anfrage zu seinem Türkei-Engagement optimistisch.

Logistikexperte Akyol bestätigt den Trend. „Wir beobachten“, sagt er, „dass ein erheblicher Teil europäischer Firmen derzeit Geschäftsaktivitäten von Fernost in die Türkei verlagert.“ Als Folge verzeichne man „erhebliche Bewegungen“ im Transportmarkt.

Auch Alper Kanca, Chef eines gleichnamigen türkischen Automobilzulieferers, sieht vermehrtes Interesse aus Deutschland. Als Beispiel nennt er die Anfrage eines großen deutschen Automobilzulieferers vor wenigen Tagen, der nach sieben Jahren plötzlich um ein neues Angebot bat. „Damals waren wir zu teuer, und die deutsche Firma hatte einer chinesischen Firma den Zuschlag gegeben.“

Jetzt habe die deutsche Firma, deren Namen Kanca nicht nennen möchte, innerhalb weniger Wochen dem türkischen Geschäftsmann den Auftrag gegeben. Kanca räumt ein, dass es zwar keine Milliardenaufträge seien, die türkische Firmen jetzt abgreifen würden. „Aber für einen Mittelständler wie uns sind das stattliche zusätzliche Aufträge, die wir nun erhalten.“ Die Türkei bezieht weiter russisches Gas

Nicht allein die geopolitische Lage kommt der Türkei in diesen Tagen zugute. Der galoppierenden Inflation zum Trotz wirbt das Land aktuell mit handfesten Vorteilen für die Wirtschaft. Zum einen nimmt es nicht an den Sanktionsmaßnahmen gegen Russland teil. Weil Ankara das Gas in Rubel zahlt und russische Kreditkarten akzeptiert, bleibt die Energieversorgung stabil. Zum anderen gewinnen türkische Häfen zunehmend an Bedeutung als Drehscheibe am Schwarzen Meer – und das nicht nur für Getreideexporte aus der Ukraine. Selbst Stahlausfuhren aus dem russischen Noworossiysk nach Polen, die wegen der Kriegereignisse nicht mehr durch Belarus und die Ukraine befördert werden können, werden nach Informationen des Handelsblatts jetzt am Bosphorus vom Schiff auf die Bahn verladen.

Die durch den Ukrainekrieg blockierten Transportwege über Russland, Belarus und die Ukraine machen die Türkei zu einem begehrten Transitland auch für deutsche Logistiker. So führt der alternative „Mittlere Korridor“ der Neuen Seidenstraße, die China mit Europa verbindet, über Kasachstan, das Kaspische Meer, Aserbaidschan und Georgien in die Türkei. Und das per Eisenbahn.

Schiffsstau am Bosphorus

Während des Ukrainekriegs war die Meerenge punktuell wegen Minengefahr im Schwarzen Meer gesperrt. Das Foto gibt einen Eindruck, wie hoch das Güterverkehrsaufkommen um Istanbul herum vor allem auf dem Seeweg ist.

Am türkischen Grenzort nahe der Stadt Kars eröffnete Rhenus bereits 2019 ein Logistikzentrum, das nun gefragt ist wie selten zuvor. „Die Türkei wird von den gegenwärtigen Lieferkettenprobleme zwischen Asien und Europa profitieren“, ist sich Firmenchef Bartz sicher.

Für den Erfolg hat die türkische Regierung einiges in den Mittleren Korridor investiert – auch zusammen mit chinesischen Investoren. 2016 vollendete sie im Süden von Istanbul den 31 Kilometer langen Marmaray-Tunnel, der Asien und Europa auch auf dem Schienenweg verbindet. Auch wenn er nur nachts zwischen ein und fünf Uhr für den Güterverkehr geöffnet ist, erlaubt er eine lückenlose Zugverbindung von Kleinasien bis an die Ostsee.

Erst am vergangenen Wochenende schaltete sich die tschechische Bahngesellschaft Metrans, ein Tochterunternehmen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), auf diese Bahnverbindung auf. Am 3. September verließ der erste Containerzug das Metrans-Terminal Dunajska Streda in der Slowakei Richtung Istanbul. Zunächst seien zwei wöchentliche Rundläufe geplant, heißt es dazu in Hamburg.

In den vergangenen 20 Jahren baute die Türkei nicht weniger als 1085 Kilometer an neuen Schienenwegen, 6455 Kilometer alte Schienenwege wurden erneuert. Der Logistik-Masterplan des Landes sieht vor, dass in den kommenden zehn Jahren alle See- und Flughäfen mit Bahnterminals ausgestattet werden.

Noch dulden Europäer und Amerikaner die türkische Sonderrolle

Doch die Flucht der deutschen Wirtschaft nach Anatolien ist kein Selbstläufer. Denn zu dem geografischen Vorteil gesellen sich immer stärker ein geopolitisches Risiko und ein Sanktionsrisiko, erklärt AHK-Geschäftsführer Pahl. „Die wirtschaftliche Annäherung an Russland hat für einige Irritationen in Europa gesorgt. Gegensanktionen aus der EU oder den USA könnten die türkische Wirtschaft und die deutschen Unternehmen vor Ort hart treffen“, meint er.

Anzeichen für derartige politische Spannungen gibt es bereits. So erinnerten die USA die Türkei daran, dass sie ihre Sanktionen gegen Russland auch auf ausländische Unternehmen ausweiten könnten, die mit russischen Firmen weiter Geschäfte betreiben. Ein Wink mit dem Zaunpfahl an

alle Unternehmen in dem Land, die gerade viel Geld damit verdienen, importierte Waren umzuschiffen und unter neuer Flagge nach Russland zu transportieren.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/nearshoring-bruechige-lieferketten-tuerkei-wird-zum-fluchtpunkt-deutscher-firmen/28662642.html>