

Von Kerstin Kloss

Aus der Glitzerwelt des Hauptterminals am neuen Flughafen Istanbul (IST) mit den vielen Restaurants, Shops und dem stylischen Hotel „Yotel“ läuft man nur ein paar Schritte zu Melih Mengü Büro. Zur Begrüßung erklärt der Chief Business Development Officer bei IGA Havalimanı İşletmesi erst mal, wofür das Unternehmen zuständig ist: „Wir als IGA bauen und betreiben den Flughafen nicht nur, sondern wir managen auch den luftseitigen Betrieb und sind für die Sicherheit verantwortlich.“

Im April wurde der IST für Passagierflugzeuge in Betrieb genommen und der alte Atatürk-Flughafen (ISL) geschlossen. Frachtmaschinen benutzen weiterhin den ISL. Die aktuelle Frachtkapazität am IST gibt Mengü mit 1,5 Mio. t an – rund 90 Prozent seien ausgelastet. Im zweiten Halbjahr 2020 soll die Kapazität auf 4,5 Mio. t steigen und eine dritte Startbahn in Betrieb gehen. IGA vermietet in der Cargo City Flächen an Zolllager- und Lagerhausbetreiber, Bodenabfertiger, Luftfrachtspediteure, Kep-Dienstleister, die Zollbehörde und circa 300 Zollagenturen sowie weitere Behörden.

In der 1,4 Mio. m² großen Cargo City werden schon an zahlreichen neuen Gebäuden LKW be- und entladen. Zollverschlusslager managen beispielsweise die Bodenabfertiger Havaş und Çelebi sowie der Logistikdienstleister Sistem Lojistik Hizmetler – alles türkische Unternehmen. Außerdem sind die türkische Post PTT und der Kep-Dienstleister UPS operativ, sehr stark für E-Commerce.

Vier Spediteure in der Cargo City

Am neuen Flughafen gibt es insgesamt vier Lager für Spediteure, einziger internationaler Anbieter mit eigenem 2.400 m² Non-Bonded-Lager in der Cargo City ist DHL Global Forwarding. Rund 25 Mitarbeitende bieten nach Auskunft eines Sprechers von Deutsche Post DHL Group außer Luftfrachttransport unter anderem auch Frachtkonsolidierung, Re-packing, Labelling, Lashing, Lagerhaltung und Verzollung an. Die anderen drei Spediteure mit Lagern in der Cargo City sind Fevzi Gandur, Barsan und Unsped. DHL Express errichtet auf 42.000 m² ein Gateway, das im dritten Quartal 2020 in Betrieb gehen soll. Mit Fedex gibt es laut Mengü Gespräche.

Auch Turkish Cargo ist mit den Bauarbeiten in der Cargo City noch nicht fertig, am letzten Drittel der Anlagen wird unter Hochdruck gearbeitet. Im zweiten Halbjahr 2020 soll der Frachtbereich der teilstaatlichen Fluggesellschaft komplett an den neuen Flughafen umziehen. Dann wird ein neues 150.000 m² großes Warehouse in Betrieb gehen.

Der künftige Mega-Hub von Turkish Cargo wird mit automatisierten Lagersystemen des Warburger Intralogistik-Anbieters Lödige Industries ausgestattet und an Handling- und Sicherheitsprozesse angebunden. Das Paletten-Steuerungssystem (Pallet Control Handling System) hat 2.000 Positionen, um ULDs automatisch zu lagern und umzuschlagen, davon 200 Positionen in Kühlräumen. Dieses System setzt Elevated Transfer Vehicles, Transfer Vehicles und

Leuchtender Stern am Aircargo-Hub-Himmel

An **Istanbuls Mega-Flughafen** ist der Betrieb in der Cargo City angelaufen. 2020 will Turkish Cargo komplett umziehen und ein automatisiertes Warehouse in Betrieb nehmen.



IGA

Die Zweckgesellschaft wurde im Oktober 2013 gegründet, um den neuen Istanbul Airport 35 km nördlich des Stadtzentrums zu bauen, 25 Jahre lang zu betreiben und dann an den Staat zu übergeben. Beteiligt sind vier große türkische Infrastrukturunternehmen – Kalyon, Cengiz Holding, Mapa Construction (MNG Group) und Limak Construction.

120

direkte Frachtflug-Destinationen plant Turkish Cargo bis 2023 ab IST.

2.

Platz bei Turkish Cargos beliebtesten Frachtrouten mit Ankunft in IST belegt Frankfurt – Platz 5 beim Abflug.

Quelle: Turkish Cargo

Aufzüge ein, die Paletten horizontal und vertikal bewegen können. Außerdem lassen sich mit einem automatischen Regalbediengerät (Automated Storage and Retrieval System) kleinere Frachtpaletten aus ULDs lagern und umschlagen. Gesamtkapazität: 18.000 Paletten.

„Derzeit testen wir Augmented-Reality-Lösungen mit Datenbrillen und -handschuhen, um die Umschlagleistung zu erhöhen. Wir werden eins der technologisch fortschrittlichsten Hubs betreiben“, sagt Turhan Özen, Frachtchef bei Turkish Airlines. Auch IGA arbeitet laut Mengü an einer Plattform, „in die jeder Geschäftspartner Informationen hochladen kann“. Das soll die Sicherheit und geschäftliche Interaktionen verbessern. Bis nächstes Jahr sollen Spediteure, Carrier, Flughafenbehörde und Zoll die Plattform nutzen können.

Derzeit betreibt Turkish Cargo in der Cargo City für Belly-Fracht eine 27.000 m² große Satellitenanlage. Sie heißt so, weil die meiste Luftfracht noch am alten Atatürk Airport umgeschlagen wird. Die operative Kapazität des Cargo-Carriers habe sich in Istanbul jetzt aber schon um 55 Prozent erhöht, so Özen. Die Anlage umfasst unter anderem unterschiedliche Lagerbereiche für verderbliche Ware, wertvolle Güter und lebende Tiere. Die Lagerkapazität reicht für 5.500 Paletten. Am meisten Platz ist mit 15.000 m² für den Export- und Transitfrachtbereich reserviert. In der Nähe der parkenden Passagierflugzeuge gewährleistet Turkish Cargo auf 10.000 m² schnelle Umladungen von Flugzeug zu Flugzeug.

„Wenn wir die Satellitenanlage nächstes Jahr mit unserem Mega-Hub verknüpfen, erreicht die Kapazität 2,8 Mio. t“, sagt Özen. Bis 2023 soll Turkish Cargo im Carrier-Ranking

beim international transportierten Frachtgewicht in die Top 5 aufrücken. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen laut Frachtchef weitere Investitionsentscheidungen fallen, „die Kapazität soll auf 4 Mio. t steigen“.

Drei Säulen der Hubstrategie

Die Hubstrategie für den IST fußt auf drei Säulen. Mengü nennt die geografische Lage, Turkish Airlines als starken Carrier sowie das Im- und Exportpotenzial des großen Binnenmarkts mit 82 Mio. Einwohnern. An den benachbarten Drehkreuzen in Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) und Doha (Katar), die zu den 20 größten Aircargo-Hubs zählen, gebe es nur Importfracht. „Für die Preisgestaltung bei Aircargo sind sowohl Import als Export wichtig“, erklärt der ehemalige Banker. Das sei die gleiche

Logik wie bei LKW, die Leerfahrten vermeiden müssen. „Die Türkei hat ein großes Potenzial für wachsendes Exportvolumen“, meint Mengü.

Außer von Turkish Airlines wird am IST auch Belly-Fracht von Egypt Air, Lufthansa, Qatar Airways, Silk Way Airlines (Aserbaidshan) und Cargo der US-Charterfluggesellschaft Atlas Air abgefertigt. Atlas Air flog zuvor keinen Istanbul Flughafen an, Silk Way Airlines nutzte Sabiha Gökçen, alle anderen den ISL. Frachter von Turkish Cargo und MNG werden weiter am ISL bedient. Transitfracht, die im Maindeck am ISL ankommt und weiter bis weiter bis zur Enddestination Unterflur geflogen werden soll, muss über einen 30 km langen LKW-Korridor zwischen beiden Flughäfen hin- und hertransportiert werden.



IGA-Chiefentwickler Melih Mengü vor einem Plan der Cargo City.

ANZEIGE

BRAUNIG

Ihr Profi für Schwer- und Spezialtransporte

Richartzstr. 2 · 30519 Hannover
T +49 (0) 511-270 460-0 · F +49 (0) 511-270 460-46
bernd@braeunig-schwerlast.de · www.braeunig-schwerlast.de

Die „mittlere“ Neue Seidenstraße

Für Schienenlogistik ist die Türkei attraktiv, auch wenn die Routen bislang kaum genutzt werden

Von Andreas Schwilling und
Stephan Bunge

Der eurasische Schienengüterverkehr ist eine der großen Wachstumsgeschichten im Bahnverkehr unserer Zeit. Fuhren im Jahr 2014 erst circa 300 Züge zwischen China und Europa, so werden es 2019 voraussichtlich bis zu 7.000 sein – was einem jährlichen Wachstum von über 80 Prozent entspricht. Der Weg durch die Türkei spielt im eurasischen Schienenverkehr heute allerdings noch keine Rolle.

Mehr als 95 Prozent des Volumens werden durch Kasachstan (siehe Grafik: Route 1) oder weiter nördlich über die Transsibirische Eisenbahn in Russland (Route 2) gefahren. Dabei sind diese Strecken nicht nur kürzer als die weiter südlich verlaufenden Trassen. Ihre Infrastruktur befindet sich auch in einem deutlich besser entwickelten Zustand, und die betrieblichen Prozesse sind gut eingespielt.

Das Transportangebot durch die Türkei ist außerdem nicht fest etabliert, es fahren lediglich einzelne Züge. Die Anzahl der zu überwindenden Landesgrenzen mit Zollformalitäten, die zusätzlich Zeit beanspruchen, ist auf den südlichen Routen größer. Die Häufigkeit der Spurwechsel von Normal- auf Breitspur und umgekehrt ist bei den unterschiedlichen Strecken hingegen gleich und spielt daher keine Rolle.

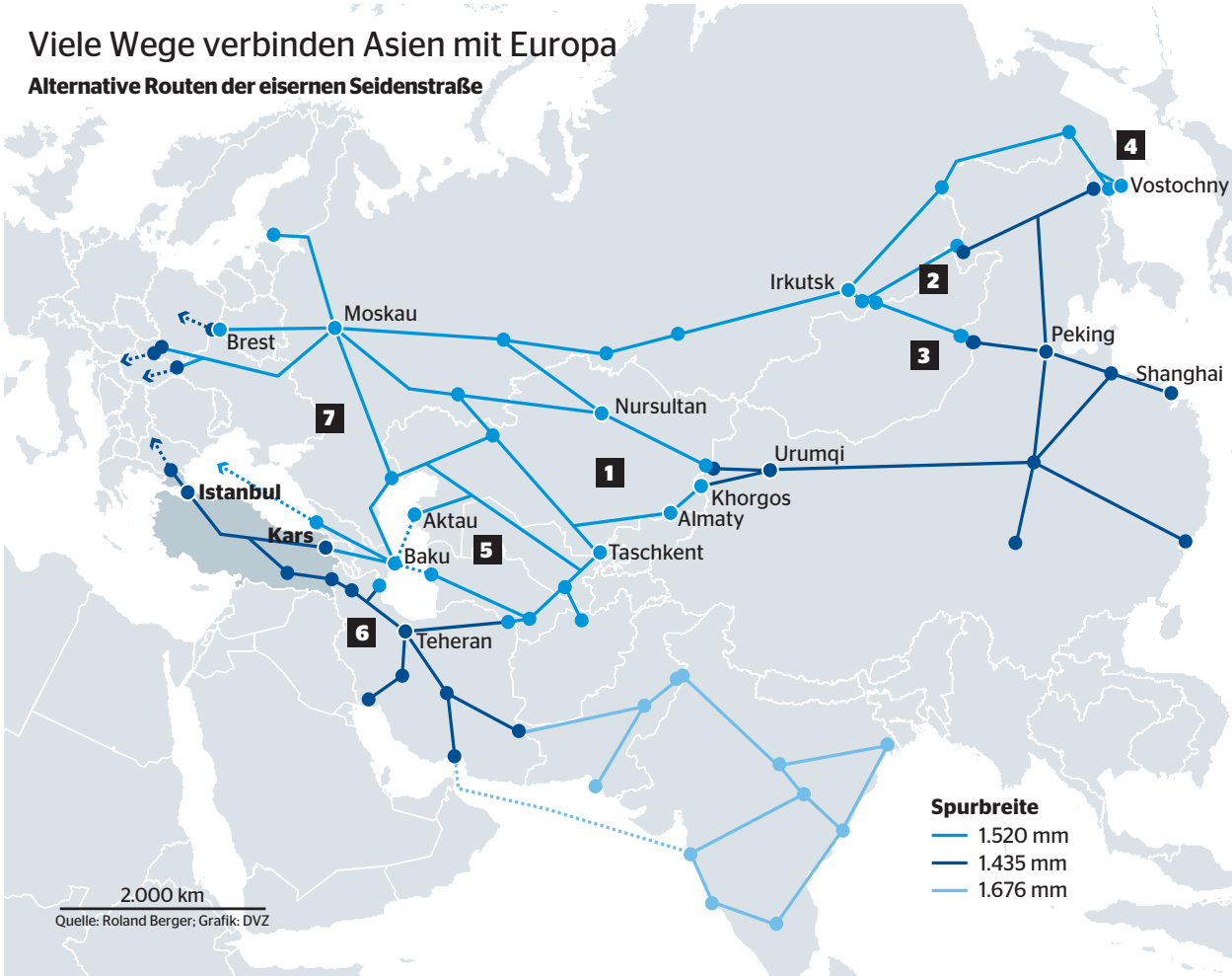
Politische Faktoren beeinflussen allerdings die weitere Entwicklung des südlichen Korridors der Neuen Seidenstraße, der über Kasachstan, die zentralasiatischen Länder und den Iran China mit der Türkei verbindet. Pläne, diese Strecke weiter auszubauen, sind jedoch obsolet geworden, seitdem die USA die Sanktionen gegen Iran im November 2018 verschärft haben. Damit lässt sich auch Indien vorerst nicht direkt per Schiene an Russland und die Türkei anbinden (Route 6).

Strecke Baku-Tbilisi-Kars

Mit der Entwicklung eines mittleren Korridors versucht die Türkei, die strategischen Abhängigkeiten von Russland und dem Iran zu verringern. Zentraler Baustein ist die im Oktober 2017 eröffnete Strecke Baku (Aserbaidschan)-Tbilisi (Georgien)-Kars (Türkei), kurz BTK. Darüber ist es möglich, China über die zentralasiatischen Länder, das Kaspische Meer (via RoRo-Fähre) und den Kaukasus mit der Türkei zu verbinden (Route 5). Die BTK-Strecke soll sich nach dem Willen der beteiligten Länder zu einer leistungsfähigen Alternative entwickeln. Ziel sind 17 Mio. t transportierte Güter im Jahr 2034. Die Türkei hätte damit

Viele Wege verbinden Asien mit Europa

Alternative Routen der eisernen Seidenstraße



die Möglichkeit, zu einer zentralen Logistikkreuzung zwischen China, Russland, dem Kaukasus und Europa zu werden.

Für den langfristigen Erfolg des mittleren Korridors der Neuen Seidenstraße werden mehrere Faktoren entscheidend sein. Zunächst muss das regionale Eisenbahnnetz zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Wichtig ist auch eine moderne Leit- und Sicherungstechnik. Parallel muss die Türkei leistungsfähig mit dem europäischen Schienennetz verknüpft werden. Das Land zwischen Asien und Europa braucht außerdem Logistikzentren, Terminals und moderne Hafenanbindungen. Am Kaspischen Meer sollen internationale Investoren die Hafenanlagen performanter entwickeln. DP World engagiert sich schon in Aktau (Kasachstan) und Alat bei Baku. Nicht zuletzt muss das politische und wirtschaftliche Umfeld in der Region nachhaltig stabiler werden.

Die Regierung von Präsident Recep Tayyip Erdoğan treibt die Modernisierung des türkischen Bahnnetzes in ihrem bis 2023 reichenden Verkehrsentwicklungsplan mit Priorität voran. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Edirne-Kars, der Marmaray-Korridor unter dem Bosphorus und die Bahnverbindung nach Bulgarien sind nur einige der Projekte, die dazu beitragen sollen. Die ursprünglich geplanten 23,5 Mrd. USD Investitionsmittel werden für die vielen

ambitionierten Projekte allerdings nicht ausreichen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Situation scheint eine ausreichende Finanzierung in weite Ferne gerückt zu sein.

Trotz aller Hindernisse: Die geografische Lage der Türkei am Schnittpunkt zwischen Asien und Europa und der 82 Mio. Einwohner große Inlandsmarkt machen das Land zu einem idealen Ziel der schienengebundenen Logistik. Die Entwicklung von Logistikzentren und Terminals ist für den Erfolg des mittleren Korridors der Neuen Seidenstraße enorm

wichtig. Der Railport von Arkas und Duisport in der Provinz Kocaeli, östlich von Istanbul, ein mögliches Distributionszentrum chinesischer Investoren in der Nähe von Kars und weitere Projekte weisen in die richtige Richtung. (sl)

Andreas Schwilling ist Partner, **Stephan Bunge** Berater bei der Unternehmensberatung Roland Berger im Transport-Kompetenzzentrum in München. Ihr Fokus liegt auf dem Eisenbahnsektor in Europa und Nahost.



Außer dem Platzhirsch Turkish Airlines ist die US-Chartergesellschaft Atlas Air einer der Carrier am neuen Drehkreuz.

FOTOS: IGA

Für Luftfrachtagenten bedeutet das Dual-Hub-Konzept von Turkish Airlines in Istanbul finanziellen und zeitlichen Mehraufwand, weil sie seit April an beiden Flughäfen arbeiten müssen. Hellmann Worldwide Logistics, nach eigenen Angaben einer der Top-Luftfrachtagenten für Turkish Airlines in der Türkei, musste temporär zusätzliches Personal einstellen.

An Mengüs Bürowand hängt ein Plan des neuen Frachtbereichs, davor erklärt er jetzt das Konzept. Derzeit gibt es zwei Startbahnen, genau in der Mitte liegt die Cargo City. Frachtmaschinen können 50 m von den Lagerhäusern entfernt parken, auf der anderen Seite der Gebäude fahren LKW bis an die Ladetore. „Das ist weltweit eine einzigartige Struktur“, hebt Mengü hervor. Zwei LKW-Kooperationen von Ein-Mann-Unternehmen sind in der Cargo City ansässig, andere Transporteure nicht zugelassen.

Diese Regel gilt nicht für DHL Global Forwarding: „Wir dürfen die Fracht mit eigenen LKW bei den Carriern abholen und bei ihnen abliefern“, sagt ein Konzernsprecher. Und Mengü betont, dass auf anderen Flughäfen Schlepper sämtliche Fracht vom Flugzeug zum Lager bringen müssten, am IST aber nur für Beiladefracht gebraucht würden.

Beim Flughafenbetrieb hat IGA sich von Experten des Seoul Incheon International Airports in Korea, dem viertgrößten Frachtdrehkreuz der Welt, beraten lassen. „Unsere Kapazität und Tonnage sind vergleichbar, beides sind Hubs von Exportländern“, erläutert Mengü. IGA will mit weiteren Drehkreuzen Vereinbarungen treffen – als Erstes mit Peking-Daxing, seit September im Betrieb. In naher Zukunft will Mengü chinesische Airlines an den IST locken. (sl)

Routen durch Iran kaum genutzt

Längen und durchschnittliche Transportzeiten

Streckenführung	Länge	Ø Transportzeit Tage
1 Via Alashankou/Dostyk oder Khorgos (Kasachstan)	> 10.000 km	16–17
2 Via Manzhouli/Zabaykalsk (Russland)	> 11.000 km	17–18
3 Via Erenhot/Zamyn-Uud (Mongolei)	> 10.500 km	18–19
4 Via Suifenhe/Vostochny (Russland)	> 11.500 km	18–19
5 Via Dostyk or Khorgos/Baku	> 12.000 km	19–23
6 Via Khorgos/Taschkent/Teheran	> 12.500 km	kaum genutzt
7 Via Teheran/Baku/Moskau	> 13.500 km	kaum genutzt

Quelle: Roland Berger

Grafik: DVZ

ANZEIGE

Tel.: +43 5 7777-0
www.lkw-walter.com

INTERNATIONALE

TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur