

Geschäfte für kühne Logistiker

Irak M.G. International Transports, DHL und KN mit eigenen Büros / Sicherheit große Herausforderung

Von Kerstin Kloss

Als No-go-Area lag der Irak jahrelang abseits der weltweiten Handelsrouten. Langsam berappelt sich das geschundene Land an Euphrat und Tigris wieder. Deutsche Transport- und Logistikanbieter oder Planungsbüros leisten Aufbauhilfe. Die Unternehmer rechnen damit, dass das Geschäft jetzt bald so richtig ins Rollen kommt.

Das erste Mal ist Uwe Stupperich 1983 in den Irak gereist, mitten im ersten Golfkrieg. Seitdem ist der Managing Director der M.G. International Transports GmbH mit Sitz in Siegen regelmäßig dort unterwegs. „Ich bin gerade letzte Woche aus dem Nordirak zurückgekommen und fahre Ende des Monats wieder in den Süd-irak“, berichtet er. Auf den ersten Blick mag es tollkühn erscheinen, was der 48-Jährige unternimmt. Schließlich warnt das Auswärtige Amt (AA) in Berlin vor Reisen. Während die Sicherheitslage im Norden als „vergleichsweise gut“ gilt, empfiehlt das AA für „unvermeidbare Geschäftsreisen“ nach Bagdad und Basra „unbedingt professionelle Schutzmaßnahmen“. Heißt: Gepanzerte Fahrzeuge, Konvois, Vorabklärung und genaue Planung von Fahrtrouten, bewaffnetes Sicherheitspersonal. „Sie können sicher sein, dass wir uns dort nicht blauäugig bewegen. Wir wissen sehr genau, was wir wie zu machen haben“, stellt Stupperich ruhig klar.



Fotos: Dorsch Gruppe (2) / M.G. International Transports (1)



Deutsche Firmen sind aktiv: Die Dorsch Gruppe plant Bahnstrecken (oben) und den Wiederaufbau von Eisenbahnbrücken (rechts oben). M.G. International Transports ist für Exporteure unterwegs (unten).



Das Zutrauen nimmt er aus jahrelanger Erfahrung. Die Rhenania-Gruppe, eine Vorgängerfirma von M.G. International Transports, gründete 1974 eine Niederlassung im Irak. „Im Gegensatz zu vielen unserer Mitbewerber haben wir das Land nie verlassen. Während des Krieges und des Embargos hatten wir unsere Aktivitäten reduziert. Gleichwohl sind wir mit den verschiedenen Gesellschaften permanent präsent gewesen“, betont Stupperich. Mit Joachim Donath übernahm er 1993 per Management-Buy-Out die GmbH sowie die Niederlassung in Bagdad. Heute umfasst das Netz auch Standorte in Basra/Umm Qasr und Zakho. Gesteuert wird das Irakgeschäft von Amman (Jordanien) aus, unter anderem von deutschen Mitarbeitern. „Der Irak ist innerhalb des Nahen und Mittleren Ostens eine wichtige Größe für uns“, versichert er. Zahlen möchte er nicht nennen.

Exporte für den Aufbau. Die Kunden sind Exporteure. Befördert werden Güter für den täglichen Bedarf und alles, was für den Aufbau des durch Krieg und Sanktionen stark gebeutelten Landes benötigt wird. „Im Luftfrachtgeschäft

geht es los mit lebenden Tieren bis hin zu Ersatzteilen oder Konsumartikeln. Über die Seehäfen oder trockenen Grenzen kommen alle Arten von Handelswaren – bis hin zu Maschinen und Anlagen zum Beispiel für die Energieerzeugung, den Öl- und Gasbereich oder die Telekommunikation, Baumaschinen, Fahrzeuge“, zählt Stupperich auf. Importeur ist der irakische Staat. Beispiel: Das Handelsministerium führt Lebensmittel wie Reis, Zucker oder Weizen über staatliche Organisationen ein. Außerdem gibt es große Zementlieferungen aus Ägypten oder anderen Ländern der Region, weil die heimischen Fabriken den Bedarf nicht abdecken können.

Die Sieger nutzen im Irak eine Flotte von mehreren hundert Fahrzeugen. Sie gehören selbstfahrenden Unternehmern oder Kleinbetrieben mit einer Flotte von bis zu zehn Lkw. „Die rekrutieren und prüfen wir regelmäßig, damit wir sicher gehen können, dass die Waren bis zu den endgültigen Bestimmungsorten zugestellt werden können. Wir begleiten jede Lieferung

im Irak mit eigenem Personal vor Ort. Wir bilden Konvois ab den jeweiligen Eingangspunkten, seien es Landgrenzen oder Seehäfen“, erläutert Stupperich. Eigene Läger vor Ort seien derzeit nicht erforderlich. Waren, die beispielsweise im Hafen Umm Qasr ankommen, werden nach der Verzollung direkt zu den staatlichen Importeuren gebracht.

Bislang eine Nische. „Logistik-Hubs, wie wir sie hier aus Europa kennen, gibt es im Irak noch nicht“, sagt der Unternehmer. Er sieht den Irak derzeit als Nischenmarkt. „Das wird sich in den nächsten Monaten und Jahren ändern. Dann werden auch die Großen wieder in das Land zurückkommen, zumal sich die Region weiter stabilisieren wird“, ist er überzeugt.

DHL Express und Kühne + Nagel (KN) sind jetzt schon da. Die Deutsche-Post-Tochter hat eine Geschäftsstelle in Bagdad sowie Service- beziehungsweise Abgabestellen an landesweit neun Standorten. Auch das KN-Hauptbüro liegt in Bagdad, zusätzliche Stützpunkte gibt es in Arbil und Basra. Vor Ort arbeiten fünf operative europäische Mitarbeiter über den Subunternehmer KN Ibrakom. „Insgesamt schätzen wir die kurz- bis mittelfristige Geschäftsentwicklung recht positiv ein. Zwar hat nach den Wahlen noch immer keine Regierungsbildung stattgefunden. Sobald die politischen Verhältnisse sich aber stabilisiert haben, könnte die wirtschaftliche Entwicklung stark anziehen“, meint Werner Kleymann, KN-Regional Manager für den Mittleren Osten, Zentralasien und die Türkei. Stupperich schätzt, dass sich die Koalitions-

verhandlungen bis September hinziehen. Schwierig für Logistiker: Wichtige Verträge sind noch nicht unterschrieben oder ratifiziert. „Dadurch verzögern sich größere Infrastrukturaufträge um ein halbes Jahr oder mehr“, weiß er.

Planungsleistungen im Infrastrukturbereich bietet die Offenbacher Dorsch Gruppe an. Bis 1988 hat sie große Projekte im Irak geplant, etwa die Nord-Süd-Autobahn A1-Expressway, den Flughafen Bagdad oder den Hafen Umm Qasr. „Wir sind jetzt wieder seit dreieinhalb Jahren im Irak tätig und haben über die vergangenen Jahre 1260 km

Eisenbahn geplant und dieses Jahr ausgeschrieben“, berichtet Dorsch-CEO Olaf Hoffmann. Für Auftraggeberbesprechungen fliegen er und seine Mitarbeiter aus Ägypten, Jordanien oder Deutschland ins Land. Ein irakischer Standort, von dem aus auch Bauleitung angeboten werden kann, rechne sich nicht: „Die Umsätze sind noch nicht so hoch, dass wir die Sicherheitskosten wirtschaftlich damit abdecken können“, sagt Hoffmann.

»Der Irak ist in der Region eine wichtige Größe für uns«

Uwe Stupperich, M.G. International Transports



Foto: privat

HINTERGRUND

Krieg und Terror

Unter dem Diktator Saddam Hussein führte der Irak 1980 bis 1988 gegen den Iran den ersten Golfkrieg, den zweiten 1990/91 gegen Kuwait. In der Folge litt die Bevölkerung jahrelang unter einem Embargo. Der dritte Golfkrieg 2003 im Irak unter Führung der US-Armee bereitete den Weg zu demokratischen Wahlen 2005. Nach der zweiten Parlamentswahl Anfang März 2010 steht die Regierungsbildung noch aus. Seit 2004 gilt landesweit der Ausnahmezustand, Terrorangriffe sind an der Tagesordnung.