

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Eine neue Ära hat begonnen

Erstes Großschiff des neuen Asien-Dienstes machte am JadeWeserPort fest



Das 18.300-TEU-Schiff „Munkebo Maersk“ machte am 20. Februar erstmals am JadeWeserPort fest

Darauf haben der Terminalbetreiber EUROGATE und die niedersächsische Hafengesellschaft NPorts zweieinhalb Jahre gewartet. Mit der „Munkebo Maersk“ machte das erste 18.300-TEU-Schiff des neuen großen Asienendienstes 2M der Reedereien Maersk und MSC am JadeWeserPort (JWP) fest. Damit dürfte für das bislang massiv defizitäre Terminal ein neues Zeitalter beginnen. Bereits im Januar wurden 21.000 TEU umgeschlagen. Das ist rund ein Drittel dessen, was im gesamten vergangenen Jahr am JWP auf- und abgeladen wurde.

„2014 war ein grausames Jahr“, gab auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) unumwunden zu. „Da hilft auch kein Schönreden.“ Das ohnehin schon desaströse Umschlagergebnis von 2013 (76.265) wurde auf dem auf 2,7 Millionen TEU ausge-

legten Terminal noch einmal unterboten (67.076 TEU). Der Verlust, den der JWP im vergangenen Jahr machte, soll bei 40 Millionen Euro liegen.

Nun aber laufen zwei Asien-Dienste und ein Mittlerer-Osten-Dienst sowie drei bis vier Fee-

der nach Skandinavien, Polen und Russland den JWP an. Bei normaler Auslastung dürfte sich der Umschlag somit verzehnfachen. Dies ist auch dringend nötig, um die 400 Arbeitsplätze am JWP zu sichern. Ende März laufen die Arbeitsicherungsmaßnahmen ab. Seite 8

Verzögerung

Bomin Linde wird in Hamburg nicht vor 2017 ein LNG-Terminal eröffnen. *S. 4*

Ende in Sicht

Hermann Ebel glaubt, dass die Krise in der Schifffahrt 2016 überstanden sein dürfte. *S. 6*

Schädlingsbekämpfer

Erstmals gibt es in Hamburg eine frei zugängliche Druckentwesungsanlage. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf



Vom Botschafter zum Spediteur

Dr. Asgarkhil Mangal liefert Waren aller Art in Krisengebiete



Fotos: MTS

Die Fahrt von der Küste des Persischen Golfs in Landesinnere ist abenteuerlich und gefährlich

Dies ist eine ungewöhnliche Geschichte. Sie handelt von der Mangal Transport & Shipping GmbH (MTS), die seit 2003 in unmittelbarer Nähe der Hamburger Elbbrücken ansässig ist. Ungewöhnlich sind nicht nur die Destinationen, die MTS bedient: Vor allem Krisengebiete wie Afghanistan, Syrien oder Ukraine, aber auch nach Dubai/UAE, Türkei, Iran, Pakistan, Indien, China sowie Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgisistan, Kasachstan, Georgien, Armenien, Aserbaidschan, Russland, Weissrussland, Paraguay, Costa Rica, Chile, Uruguay, Brasilien und Argentinien. Ein weiterer Schwerpunkt sind die afrikanischen Länder wie Angola, Nigeria, Togo und Ghana. Doch auch der Lebenslauf des Firmengründers Dr. Asgarkhil Mangal ist alles andere als üblich. Der gebürtige Afghane war sogar einmal Botschafter seines Landes in Jugoslawien und Österreich.

Dabei wurde Mangal auch ein wenig zum Spielball der Weltgeschichte. Schon früh hatte es sich in seiner Heimat politisch engagiert und war Mitglied der Volksdemokratischen Partei. Damals war das Land eng mit der Sowjetunion verbunden, und Mangal durfte in Moskau ein Ingenieurstudium absolvieren. Kurz vor seinem Abschluss suchte 1978 Afghanistan einen Botschafter, und da Mangal einer der wenigen Studierenden war, wurde er nach Belgrad geschickt und vertrat dort Afghanistan diplomatisch. Doch dies endete schon ein gutes Jahr später mit dem Einmarsch der Sowjets in Afghanistan. Zwischenzeitlich jedoch schrieb Mangal seine Doktorarbeit in Transport und Ökonomie.



Containereinladen in Hamburg

Mangal ging zurück in seine Heimat und arbeitete dort zunächst als Lehrer. Doch schon bald wurde er zum Vizeverkehrsminister ernannt. Nach einem Putsch und der Machtübernahme durch die Modschahedin musste er 1992 das Land verlassen und kam auf Umwegen mit seinen beiden Brüdern Manikhel und Meyakhel nach Deutschland. Dort

war er zwar in Sicherheit, durfte aber zunächst nicht arbeiten. „Wir haben hier genug Akademiker, sagte man mir“, erinnert sich Mangal. „Allerdings wurde mir eine Arbeitserlaubnis in Aussicht gestellt, wenn ich einen Taxischein machen würde.“ So büffelte Mangal einen Monat lang das Hamburger Straßennetz und fuhr seitdem Taxi. Daneben war er als Kurier für Avon unterwegs.

Ein Taxigast brachte ihn ins Transportgeschäft

Der Zufall wollte es, dass am Flughafen ein amerikanischer Fahrgast in sein Auto stieg. Man kam ins Gespräch und es stellte sich heraus, dass der Mann auf dem Weg zu ei-

nem Geschäftspartner war, der gerade einen Spezialisten für Russlandgeschäfte suchte. So kam Mangal in eine Spedition und arbeitete dort mehrere Jahre. „Mir wurde sogar eine Teilhaberschaft angeboten“, sagte er. „Aber damals hatte ich noch Angst vor der Selbständigkeit.“

Nach dem 11. September 2001 erkannte Mangal schnell, dass seine alte Heimat nun ins Zentrum der Weltöffentlichkeit rücken würde. „Ich schlug meinem Chef vor, nun auch eine Lieferkette dorthin aufzubauen. Doch er wollte nicht. Da entschied ich mich, es eben selbst zu machen.“ So gründete Mangal sein eigenes Unternehmen und beschäftigte von Beginn an seine beiden Brüder mit. Heute arbeitet auch sein Sohn Mirwais im Unternehmen, das insgesamt 23 Mitarbeiter hat.

Autos und Paletten in Containern gesammelt

Anfangs waren es vor allem gebrauchte Autos, die MTS in Containern in alle Welt verschickte. Aufgrund spezieller Packtechniken ist es der MTS möglich, bis zu sechs Autos in einem Container zu verladen. Dies wirkt sich selbstverständlich auch auf den Frachtpreis aus. Heute ist der Anteil der Kfz-Verschiffungen aufgrund der Zollbestimmungen in manchen Ländern etwas zurückgegangen, dafür hat die Verschiffung anderer Handelswaren und Hilfsgüter erheblich zugenommen. Vornehmlich palettierte Waren sammelt MTS auf ihrem Betriebsgelände im Borstelmannsweg. Ist ein Container voll, geht er auf die Reise. Drei Viertel aller Waren werden dabei über den Hamburger Hafen verschifft. Aber auch per Flugzeug, Bahn oder Lkw geht die Fracht hinaus. Die Lkw-Transporte gehen



Auspacken in Afghanistan: Die Ankunft der Lkw ist ein Ereignis

über Osteuropa-Türkei direkt nach Afghanistan, Iran und Zentralasien.

Die Container, die per Schiff in Krisengebiete (Afghanistan) und Zentralasien auf die Reise gehen, werden in der Regel bis Bandar Abbas (Iran) verschifft und von dort aus per Lkw weiter transportiert. „Bis nach der Entladung im Hafen ist es kein Problem“, berichtet Mangal. Aber der Transport ins Landesinnere sei „dann und wann ein bisschen problematisch“. Man müsse mindestens 1.500 Dollar an Bestechungsgeldern parat haben. Aber das sei Sache der Fahrer und werde in der Regel von den Kooperationspartnern vor Ort geregelt. MTS unterhält Repräsentanzen unter anderem in Afghanistan, Iran, Dubai, Turkmenistan, Paraguay und Georgien.

Im Gegenzug fungiert Mangal auch gerne als Garant für ausländische Firmen, die Geschäfte mit hiesigen Kunden machen wollen. „Da sitzt natürlich die Angst tief, dass man sein Geld nicht bekommt, wenn man die Ware liefert, oder Geld für eine Ware bezahlt und die Ware dann nicht bekommt“, sagt Mangal. Da er jedoch im Ausland großes Vertrauen genieße, vereinbare man dann,

dass seine Fahrer Bescheid geben, wenn die Ware im Container sei, so dass nun die Zahlung durch den Kunden erfolgen kann.

Um auch bezüglich der Verladung von Containern Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, hat MTS einen der wenigen in Hamburg im Einsatz befindlichen Containerseitenlader gekauft, mit dem man auch ohne Kran oder Gabelstapler Container an jedem Ort selbst aufladen kann. Dadurch sei man unabhängig, flexibel und preislich erheblich günstiger als die Konkurrenz.

Text: Matthias Soyka



Dr. Asgarkhil Mangal,
Geschäftsführer MTS