

Schneller ans Ziel in den Ländern mit blühenden Perspektiven

Als professioneller Partner für Straßentransporte aus dem EU-Raum in die Regionen Kaukasus, Naher und Mittlerer Osten arbeitet die Nilcargo Spedition getreu der Devise „Spezialisten leisten mehr“. Geschäftsführer Metin Mertaslan operiert mit seinem Team in einer interessanten Region, in der Verlager bestimmte Spielregeln befolgen müssen.



Das Team der Nilcargo Spedition organisiert Transporte in den Nahen/Mittleren Osten.

WIEN. Seinen Kunden steht Metin Mertaslan bei Bedarf rund um die Uhr mit Rat und Tat zur Verfügung. Das bekommt seiner kleinen aber feinen Spedition mit Spezialisierung auf Transportabwicklungen aus dem EU-Raum zu Zielen im Nahen und Mittleren Osten gut. Vor

fünf Jahren erblickte das im 15. Wiener Gemeindebezirk ansässige Unternehmen das Licht der Welt und hat sich seither gut entwickelt. Der Firmename Nilcargo Spedition scheint bei einer flüchtigen Betrachtung der Faktenlage an den großen Fluss in Ägypten angelehnt,

auf dem seit Jahrhunderten beträchtliche Gütermengen verschifft werden. Aber da ist auch noch die Tochter des geschäftsführenden Gesellschafters. Ihr Vorname lautet Nil, und sie ist der ganze Stolz des Unternehmers.

Der 24-stündige „Bereitschaftsdienst“ der aktuell vierköpfigen Nilcargo-Mannschaft in Wien plus ein Mann im Büro in Istanbul mag auf Außenstehende abschreckend wirken. Er eröffnet Metin Mertaslan aber auch den für ein geordnetes Familienleben notwendigen Freiraum. Wenn es einmal an einem Vormittag private Dinge zu erledigen gilt, nimmt er sich die dafür notwendige „Auszeit“. Dann ziehen seine Kollegen die Fäden im Büro – und umgekehrt. Allerdings erhalten die Kunden auch um 19 Uhr oder 20 Uhr jede erdenkliche Unterstützung auf dem Gebiet der Transportabwicklungen zu Warenempfängern in Vorder- und Zentralasien. Bedarf dafür gibt es offenbar zur Genüge. Jedenfalls erwähnt der Gründer und Eigentümer der Nilcargo Spedition im Gespräch mit der Zeitschrift *LogEASTics* mehrere in der jüngeren Vergangenheit betreute Geschäftsfälle, die man zu ungewöhnlichen Zeiten akquiriert habe.

Damit das so bleibt, schließt er die Integration seiner Gesellschaft in ein Großunternehmen kategorisch aus. Es habe schon Anfragen für Partnerschaften mit einer Kapitalbeteiligung gegeben, berichtet Metin Mertaslan. Aber

die Unabhängigkeit als Unternehmer sei ihm wichtig. Man werde sich weiterhin auf die gut eingespielten Tätigkeitsbereiche konzentrieren und verschwende keinen Gedanken an eine Expansion in neue Verkehrsgebiete. Soll heißen: Die Nilcargo Spedition richtet ihren Fokus auf Transportabwicklungen per Lkw von Europa zu Zielen in die Kaukasus-Staaten Georgien, Armenien, Aserbaidschan beziehungsweise in den Ländern Türkei, Nordzypern, Iran, Irak, Libanon, Saudi Arabien, Qatar und Kuwait.

Groß geworden ist das Unternehmen mit Speditionsdiensten nach Ägypten. Diese Verkehre finden seit April dieses Jahres praktisch nicht mehr statt. Auslöser dafür waren die plötzlich aufgeflamten politischen Auseinandersetzungen zwischen den Regierungen in Ankara und in Kairo. Seither sind die Lkw-Züge der türkischen Frachtführer in Ägypten ein „rotes Tuch“. Diesem Umstand muss auch die Nilcargo Spedition Tribut zollen, deren Eigentümer langjährige Freundschaften mit verschiedenen türkischen Transportunternehmern verbinden. Auf ihr Know-how kann und will Metin Mertaslan nicht verzichten. Er begründet das mit dem großen Erfahrungsschatz seiner Geschäftspartner bei der Durchführung von Sammelgut-, Teil- und Komplettladungsverkehren sowohl in den Kaukasus als auch in die arabischen Länder.

Es sei ein Irrtum zu glauben, man könne die genannten Regionen von Europa ausgehend mit jedem beliebigen Transporteur anfahren, appelliert Metin Mertaslan eindringlich. Damit sei ein Scheitern vorprogrammiert. Die Fahrer müssten unbedingt die Sprachen in den Zielländern beherrschen, um sich mit den Zollbeamten und den Warenempfängern austauschen zu können. Das bilde die Grundvoraussetzung für die Darstellung von zuverlässigen und sicheren Langstreckentransporten. Wer diese Warnung in den Wind schlage, begehe einen schwerwiegenden Fehler. Umgekehrt tritt das Team der Nilcargo Spedition gerne für jeden Direktkunden oder Speditionspartner in Aktion, der versicherbar ist oder per Vorauskasse bezahlt.

Sowohl der Kaukasus als auch die Länder im Nahen und Mittleren Osten sind schwierig zu bedienende Gebiete. Sie verlangen der verladenden Wirtschaft die Zusammenarbeit mit erfahrenen Speditionen ab, deren Mitarbeiter gegebenenfalls auch Klartext sprechen. Ge-



Foto: Nilcargo

treu diesem Motto rät Metin Mertaslan jedem Kunden dringend davon ab, einen Lkw auf die Reise zu schicken solange der Importeur im Bestimmungsland nicht alle Einfuhrgenehmigungen und Lizenzen nach Europa übermittelt hat. Alle Zollformalitäten müssen bis ins kleinste Detail vorbereitet sein. Das Warten auf eine Genehmigung an der Grenze kann in dieser Weltregion wochenlang dauern. In derartigen Situationen sind Diskussionen über die Bezahlung der Lkw-Standgelder praktisch vorprogrammiert. Dem gegenüber stehen bei guter Vorbereitung Zollabwicklungen an den Grenzen in 48 Stunden.

Derzeit gehen unter der Regie der Nilcargo Spedition jedes Monat 60 bis 70 Lkw-Züge (inklusive Türkei) mit Stückgütern, Teil- und Komplettladungen auf die Reise. Rund 20 Prozent der Transporte bedienen Ziele in der Türkei, der Rest fährt weiter nach Georgien, Armenien, Aserbaidschan, Libanon, Kuwait, Qatar und Saudi Arabien. Die Laufzeit der Langstreckentransporte auf die Arabische Halbinsel beträgt drei bis vier Wochen. Befördert werden hauptsächlich Produkte der Branchen Chemie,

Pharmazie, Kosmetik, Automotive (Ersatzteile), Anlagen- und Maschinenbau. In der Gegenrichtung – sprich auf den Verbindungen nach Europa – dominieren Textilien und Obst aus der Türkei das Güterspektrum.

Metin Mertaslan registriert einen Rückgang der Akkreditivgeschäfte, die nach seinem Empfinden nur mehr im Iran-Verkehr weit verbreitet sind. Bei der physischen Abwicklung der Transporte halten sich die klassischen Lkw-Operationen und die Verschiffungen von unbegleiteten Trailern von Triest nach Istanbul oder Mersin mittlerweile die Waage. Dabei nutzen schwere Ladungen für gewöhnlich die Fährverbindungen, während eilige Sendungen in den Genuss von durchgängigen Straßengüterverkehren kommen. Ihre Zeitersparnis gegenüber den Verschiffungen via Triest beträgt drei bis vier Tage, was bei der Verschickung von sensiblen Kühlwaren und chemischen Produkten schon einen Unterschied ausmacht. Darauf zu verzichten, steht für die meisten Auftraggeber außer Diskussion was auch in Zukunft so bleiben dürfte.

JOACHIM HORVATH