



# Kleine Brötchen

Nach einem sehr schwierigen Jahr erholt sich der Markt für Tankcontainer nur langsam. Der Preisdruck von Seiten der Industrie wächst.

In der Tankcontainerbranche trifft man traditionell auf ein verschwiegenes Völkchen. Der Markt ist geprägt von zahlreichen Anbietern und intensivem Wettbewerb und daher geben weder Hersteller noch Vermieter von Tankcontainern gern Auskunft über ihre Geschäfte. Dies gilt umso mehr in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Doch trotz aller Geheimniskrämerei ist klar, dass das vergangene Jahr für die gesamte Branche ein äußerst schwieriges war. Inzwischen sieht es etwas besser aus, doch zu einer wirklich optimistischen Einschätzung lässt sich im Moment kaum jemand hinreißen.

## Die Herstellung lag lange in den Händen der Europäer. Das hat sich geändert

Die Tankcontainerbranche kann auf eine lange Erfolgsgeschichte zurückblicken. Die ersten Modelle dieser Spezialcontainer, die beim Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie eingesetzt werden, entstanden in den späten 60er Jahren. Ihr Vorteil: Da nicht das beförderte Gut, sondern der gesamte Tankcontainer umgeschlagen oder umgeladen werden kann, wurden Umschlag- und Umladekosten und auch die Risiken beim Umladen minimiert. Heute sind weltweit rund 200.000 Tankcontainer im Einsatz.

Die Tankcontainer-Produktion war ursprünglich eine Domäne der Europäer. Doch in den 80er Jahren begannen südafrikanische Unternehmen Produktionsanlagen zu errichten und bauten Container

nach europäischen Vorgaben in Lizenz. Damit wurden sie schnell zu ernsthaften Konkurrenten der Europäer: Bereits in den 90er Jahren waren die Südafrikaner beim Containerbau führend. Europäische Hersteller konzentrierten sich im Gegenzug auf die Produktion von Spezialcontainern für besondere Anforderungen, die zum Beispiel den Transport temperaturempfindlicher Güter unter Einsatz von Kühl- oder Heizaggregaten ermöglichen. Doch inzwischen haben sich die Marktstrukturen erneut verändert: China, das den

Die Bauart erleichtert den Umschlag.



## TANKCONTAINER

- Die ersten Modelle dieser Spezialcontainer, die beim Transport flüssiger und temperaturgeführter Produkte der Chemie-, Mineralöl- und Druckgasindustrie eingesetzt werden, entstanden in den späten 60er Jahren. Ihr Vorteil: Da nicht das beförderte Gut, sondern der gesamte Tankcontainer umgeschlagen oder umgeladen werden kann, wurden Umschlag- und Umladekosten und auch die Risiken beim Umladen minimiert. Heute sind weltweit rund 200.000 Tankcontainer im Einsatz.

Markt für Stückgutcontainer mit einem Marktanteil von weit über 90 Prozent praktisch monopolisiert hat, ist in den letzten Jahren verstärkt in die Produktion von Tankcontainern eingestiegen. Dazu haben im Wesentlichen drei chinesische Unternehmen beigetragen: CIMC, die bereits jetzt als weltweit größter Hersteller von Frachtcontainern gilt, und Zhongshan Zhonghua Tank Containers (ZZTC) sowie Jiangsu Wanlong Special Containers (CXIC Wanlong). Auch auf dem Sektor der Tankcontainer hat CIMC bereits den letzten südafrikanischen Anbieter, Welfit Oddy, überholt und ist damit zum weltweit führenden Hersteller von Tankcontainern aufgestiegen. Inzwischen werden 60 Prozent aller Tankcontainer in China produziert.

Bis zum Jahr 2008 konnte sich die Tankcontainer-Branche über beeindruckende Wachstumsraten freuen. Eine vom Internationalen Tankcontainer-Verband ITCO in Auftrag gegebene Studie prophezeite noch im Jahr 2007 ein jährliches Marktwachstum von zehn Prozent. Doch dann kam die Finanz- und Wirtschaftskrise mit dem dramatischen Rückgang der Industrieproduktion und Transportvolumina. Seitdem backt auch die Tankcontainer-Branche kleine Brötchen.

## Den größten Rückgang verzeichneten die Leasingunternehmen bei der Petrochemie

„Im letzten Jahr hatten wir alle Probleme“, resümiert Susanne Frangen, Sales Manager im Düsseldorfer Verkaufsbüro des Leasingunternehmens Eurotainer, kurz und bündig. Und Jane Shu, Vizepräsidentin des chinesischen Herstellers Nantong, erklärt: „2009 war sehr ruhig und für die Branche sehr schwierig aufgrund der weltweiten Rezession.“ Bert Clabots vom belgischen Hersteller LAG Trailers ist einer der weni-

FOTOS: SCHULTE-BRADER, MAIER, VAN HOOL, WEW



**Individueller  
Zuschnitt für  
die Feuerwehr.**



**...deutlich gefragter  
als in Europa. Dort  
ist von Krise nicht  
mehr die Rede.**

gen, der sogar Zahlen nennt: „Wir hatten 2009 einen Rückgang von rund 50 Prozent gegenüber 2008. Den größten Einbruch mussten wir im petrochemischen Sektor verzeichnen.“ Von ähnlichen Größenordnungen spricht auch Susanne Frangen: „Normalerweise bestellen wir pro Jahr 2000 bis 2500 neue

Tankcontainer. Im vergangenen Jahr waren es gerade mal 1000.“ Mit der Halbierung der Mieten und dem Angebot mietfreier Monate versuchte man die Leasingkunden bei der Stange zu halten. Dennoch musste Eurotainer – genau wie seine Wettbe-

## Ein großer Anteil an Tankcontainern wartet in Depots auf bessere Zeiten.



**Tankcontainer:  
derzeit in Asien  
und Amerika....**

werber – einen Großteil der Container zurücknehmen und einlagern.

Doch seit dem Herbst des vergangenen Jahres freut sich Susanne Frangen über eine etwas positivere Entwicklung. „Es geht wieder aufwärts. Zumindest die Spediteure fragen verstärkt Container nach. In der Industrie ist die Entwicklung allerdings noch verhaltener“, so Frangen. Auch Jane Shu blickt hoffnungsvoll ins Jahr 2010 und erwartet, dass Nantong seinen Marktanteil ausbauen kann. Insgesamt will Nantong im laufenden Jahr rund 2000 Tankcontainer produzieren, darunter auch Speziallösungen mit Kühl- und Heizsystemen. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass von der Krise in den asiatischen Ländern und auch in den USA bereits seit dem vierten Quartal 2009 nicht mehr die Rede sein kann. Während die USA vom niedrigen Dollarkurs profitiert, ist in den asia-

tischen Ländern, also in China, aber auch in Korea und in den Tigerstaaten, die Nachfrage nach Gütern der chemischen Industrie und damit auch nach Transportleistungen wieder auf hohem Niveau. Und die Wachstumsaussichten sind nach Ansicht von Branchenexperten auch in den nächsten Jahren gut. Der gesättigte europäische Markt dürfte dagegen sehr viel länger brauchen, bis er auf das Niveau vor der Krise zurückkehren kann. Und so sind es auch vor allem viele europäische Hersteller, die mit gedämpfter Stimmung in die Zukunft blicken. Bei LAG Trailers geht man davon aus, dass vor 2011 keine Marktbelebung zu erwarten ist. Noch vorsichtiger sind die deutschen Hersteller. „Zurzeit ist keine Prognose möglich, denn im Moment warten wir alle ab. Der Markt ist sehr ruhig“, beobachtet Simon Olfen von Gofa Gocher Fahrzeugbau GmbH. Besonders schweigsam ist das niederländische Leasingunternehmen Trifleet: Traditionell fallen Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung und die Geschäftsaussichten unter die höchste Geheimhaltungsstufe.

Am deutschen Hersteller WEW Westerwälder Eisenwerk GmbH in Weitfeld, der ge-

meinsam mit Welfit Oddy zur südafrikanischen Buhold Gruppe gehört, scheint die weltweite Krise dagegen völlig vorbeigegangen zu sein. Auf die Frage nach der Geschäftsentwicklung erklärt Geschäftsführer Jan Gerhard-de Vries: „WEW hat in den letzten Jahren erhebliche Umsatzsteigerungen realisiert. Es ging einher mit einer Erweiterung der Produktion um circa 4000 m<sup>2</sup> und einer Komplettmodernisierung der Lackiereinrichtungen. Wir rechnen für das Jahr 2010 mit einem ähnlich hohen Umsatz wie 2009, leicht über 30 Millionen Euro.“

## Vorsichtig optimistische Blicke werden in die nähere Zukunft geworfen

Ähnlich optimistisch blickt man auch beim Tankcontainer-Logistiker VOTG in die Zukunft. Zwar war man im Jahr 2009 vom Nachfrageeinbruch in der Chemieindustrie betroffen, konnte aber dem negativen Trend mit der Abmietung von Tankcontainern entgegenwirken. Nach eigenen Angaben konnte sich VOTG schon ab dem zweiten Quartal 2009 auf niedrigerem Niveau wieder erholen. Entsprechend sank der Umsatz im vergangenen Jahr im Vergleich zum Vorjahr nur um 17,4 Prozent auf 113,1 Millionen Euro. Für das Jahr 2010 erwartet VOTG, dass die Tankcontainerlogistik ihre wirtschaftliche Erholung fortsetzen wird. ■

Dagmar Ziegner

Die Autorin ist freie Fachjournalistin in Königswinter.