

Tankcontainer .. auf der Überholspur

Chinesische Hersteller haben die Produktion von Stückgutcontainern praktisch monopolisiert. Die Fertigungskapazitäten sind gut ausgebaut. Jetzt werden die Grundlagen geschaffen, auch den Markt für Tankcontainer für sich zu erobern.

Die Containerproduktion in China bricht alle Rekorde. Anzeichen für eine Trendwende sind nicht in Sicht. Im Jahr 2004 wurden über 2,6 Mio. Stahlboxen produziert; drei Jahre zuvor waren es erst 1,2 Mio. TEU. China dominiert den Markt und beansprucht mittlerweile einen Marktanteil von 95 Prozent. Die beiden führenden chinesischen Hersteller bestreiten 80 Prozent der weltweiten Produktion. China International Marine Containers (CIMC) produzierte an mehreren Standorten im Jahr etwa zweidrittel aller Boxen, während Singamas einen Ausstoß von unter einer Million meldet. Die Wachstumsraten waren noch nie so hoch. Die Umsetzung der bestehenden Expansionspläne wird die Produktionskapazität chinesischer Hersteller von

Stückgutcontainern im kommenden Jahr nochmals um eine Mio. TEU erweitern. Bis Mitte 2006 wird die weltweite Gesamtkapazität auf die 5-Mio.-TEU-Marke zusteuern. Derzeit beträgt das Gesamtvolumen aller im Umlauf befindlichen Container etwa 15 Millionen.

Eine Sonderform des Containers ist der Tankcontainer. Tankcontainer für den Transport flüssiger oder gasförmiger Güter bestehen aus einer stabilen Rahmenkonstruktion mit eingebautem Druckbehälter. Die Bedeutung dieses Containertyps, von dem weltweit nur etwa 200.000 im Einsatz sind, ist nicht vergleichbar mit der des Standardcontainers. Dennoch hat er eine ähnlich lange Geschichte. Die ersten Typen entstanden in den späten 60er Jahren unmittelbar nach der Einführung des Standardcontainers. Flüssiggüter werden seit 2.000 Jahren über See transportiert. An den Transportmethoden hat sich in diesem Zeitraum wenig geändert. Mit der Einführung von genormten Tankcontainern konnten Flüssiggüter in den kombinierten Verkehr integriert werden. Die meisten heutzutage eingesetzten Tankcontainer haben eine Größe von 20 Fuß. Der zylindrisch geformte Behälter besteht aus

rostfreiem Edelstahl und kann 26.000 Liter Transportgut aufnehmen. Daneben gibt es jedoch eine ziemlich große Flotte so genannter Swap-Tanks, die besonders für den Langstreckenverkehr innerhalb Europas gebaut wurden. Diese Swap-Tanks orientieren sich an der Ladekapazität traditioneller Tanklastzüge. Sie sind deshalb länger als die sonst üblichen 20 Fuß und sie sind so konstruiert, dass sie im Rahmen eines intermodalen Transports leicht von der Schiene auf die Straße und umgekehrt umgesetzt werden können. Die zusätzliche Länge der Swap-Tanks wird dabei entweder so untergebracht, dass man sie auf beiden Seiten über den 20-Fuß-Containerrahmen hinausragen lässt oder indem man den Tank in ein 30-Fuß-Rahmengestell einbaut.

Soweit die Container nicht speziell für den Nahrungsmitteltransport vorgesehen sind, werden Tankcontainer nach den UN-Bestimmungen über ortsbewegliche Tanks für den Gefahrguttransport ausgelegt. Dadurch sind sie sehr flexibel einsetzbar und können für den Transport der ganzen Bandbreite chemischer Stoffe und anderer Frachtgüter verwendet werden. Tankcontainer unterliegen komplexen gesetzlichen Regelwerken, wie z.B. dem International Maritime Dangerous Goods Code für Seetransport oder innerhalb Europas dem European Agreement Concerning the Carriage of Dangerous Goods by Road wie auch den International Regulations Concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail.

PRODUKTION VON TANKCONTAINERN Die ersten Tankcontainer wurden in Europa hergestellt. Später versuchten verschiedene amerikanische Hersteller auf diesem Markt Fuß zu fassen. Ernsthafte Konkurrenz machten südafrikanische Unternehmen den europäischen Herstellern, die in den 80er Jahren Produktionsanlagen errichteten und damit begannen, Container nach europäischen Vorgaben in Lizenz zu produzieren. Viele südafrikanische Geschäftsleute investierten in den Container-

markt, um die Beschränkungen in Bezug auf die schwache Inlandswährung zu umgehen. Dies hatte zur Folge, dass Südafrika in den 90er Jahren im Tankcontainer-Bau die Führungsspitze übernahm. Europäische Hersteller konzentrierten sich zunehmend auf den Bau von Spezialcontainern in Kleinserien, wie hochwertige Container für besondere Transportanforderungen. Dabei kommen Speziallegierungen zum Einsatz, die den Transport temperaturempfindlicher Güter mit Kühl- oder Heizaggregaten ermöglichen. Die gegenwärtig führenden europäischen Hersteller von speziellen Tankcontainern und Swap-Tanks sind die deutsche Firma Westwälder Eisenwerke, die belgische Firma Van-Hool, die englische Firma Universal Bulk-Handling International und die spanische Firma Ebro Tank.

TANKS AUS CHINA IM AUFWIND China hat vor wenigen Jahren begonnen, sich als Hersteller von Tankcontainern zu profilieren. 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, Weltfit Oddy, überholt und ist damit zum weltweit führenden Hersteller von Tankcontainern avanciert. Die Unternehmen CIMC und ZZTC stellen ursprünglich in Europa entwickelte Container in Lizenz her. Bei CIMC wurde im Jahr 2004 eine Stückzahl von 4.000 Tanks gebaut und man erwartet, dass die Produktion in 2005 auf eine Stückzahl von 6.000 anwächst. Der Produktionsbetrieb in Nantong wurde ausgebaut und hat jetzt eine Fertigungskapazität von 10.000 Tanks pro Jahr. Chinas Hersteller sind auf dem besten Wege, ihren Erfolg im Bereich der Stückgutcontainer bei der Produktion von Tank-Containern zu wiederholen. ■ MC

