

Profil weiter schärfen

INTERVIEW Seit Jahresbeginn hat die internationale Tankcontainerorganisation ITCO eine neue Präsidentin. Wir fragten Heike Clausen nach ihren Plänen.

Frau Clausen, Sie sind nun seit vier Monaten als ITCO-Präsidentin im Amt. Konnten Sie in dieser kurzen Zeit bereits etwas von Ihren Vorstellungen umsetzen?

Natürlich ist die Zeitspanne kurz, aber erste Aktionen sind bereits angelaufen. Bei der Messe Intermodal South America, die im April in São Paulo stattfand, haben wir erstmals die südamerikanische Industrie angesprochen. Der ITCO-Vorstand hat bereits das Konzept für eine PR-Strategie akzeptiert, mit der wir den Verband und die Industrie professionell einer breiteren Öffentlichkeit präsentieren können. Dazu gehört auch, dass wir die Möglichkeiten sozialer Netzwerke für Diskussionsforen etc. nutzen werden.

Last but not least stellen wir im Rahmen der Münchener Messe auch den ersten ITCO-Bericht über die globale Tankcontainerflotte vor.

Welche Ziele haben Sie sich für die Zeit Ihrer Präsidentschaft gesetzt?

Das mittel- und langfristige Ziel muss es sein, das Profil unserer gesamten Industrie weiter zu schärfen. Eine deutlich globalere Ausrichtung der ITCO soll den Anforderungen der zunehmenden Anzahl von Mitgliedern aus den Entwicklungs- und Schwellenländern besser Rechnung tragen als bisher. Mit den entsprechenden Verbänden oder Gremien der Verladerschaft und der Verkehrsträger wird eine engere Zusammenarbeit angestrebt, um das Vertrauen in die Sicherheit und die Nachhaltigkeit des Tankcontainers zu stärken. Und wir wollen mehr junge Talente für die anspruchsvollen Aufgaben begeistern, die diese weltweit tätige Branche zu bieten hat.

Sie haben bei Ihrer Wahl unter anderem gesagt, die Sicherheitsaspekte in den Fokus rücken zu wollen. Wie soll dies konkret aussehen?

Sicherheit fängt beim Verständnis für Abläufe, für potentielle Gefahrenquellen, die sich in der gesamten Transportkette



ITCO-Präsidentin Heike Clausen ist zugleich Geschäftsführerin des Logistikers VOTG.

verbergen und bei der systematischen Analyse von Fehlern an. Ich wünsche mir daher, dass es uns gelingt, diese Vorkommnisse in der Industrie transparent zu machen, sie auszuwerten und die Schlussfolgerungen in einen „Best-practice-Leitfaden“ zu überführen.

Welches sind für Sie derzeit die größten Problemfelder der Tankcontainerindustrie?

Ähnlich wie die internationale Seeschifffahrt werden wir mit niedrigen Raten, geographischen Ungleichgewichten und einer hohen Volatilität der Nachfrage konfrontiert. Mit neuen Anbietern insbesondere in den Entwicklungs- und Schwellenländern drängen auch weitere Transportkapazitäten auf den Markt, die in Teilbereichen zu einem Überangebot und damit mittelfristig zu einer weiteren Verschärfung des Preiswettbewerbs führen.

Wo sehen Sie die größten Potenziale?

Eine Vielzahl von Produkten wird heute noch in Fässern oder anderen kleineren Gebinden verladen, die sicherer, umweltfreundlicher und kostengünstiger im Tankcontainer transportiert werden können. Andererseits kann der Tankcontai-

ner aufgrund seiner Flexibilität aber auch als Zwischenlager und zur Just-in-time-Lieferung eingesetzt werden.

Wie entwickelt sich der Markt geographisch gesehen? Wird die europäische Tankcontainerindustrie in Zukunft noch eine wichtige Rolle spielen?

Die Zukunft der Branche liegt überall dort, wo eine nachfragestarke Mittelschicht heranwächst. Denn genau sie hat den Bedarf an Investitions- und Konsumgütern, die wiederum alle chemische Rohstoffe oder Zwischenprodukte beinhalten. Indien, die GUS-Staaten und die Türkei haben erheblichen Bedarf. Auch China spielt weiterhin eine große Rolle – und zieht andere Länder in der Region mit sich. Nicht zu vergessen der Mittlere Osten, wo gerade jetzt neue Produktionsanlagen der Petrochemischen Industrie entstehen.

Auch in Europa gibt es Wachstumspotentiale. Ein Teil der neuen Nachfrage liegt

„Die Zukunft der Branche liegt dort, wo eine nachfragestarke Mittelschicht heranwächst.“

in den Wachstumsmärkten Osteuropas, die durch die Produktionsanlagen in Nordwesteuropa bedient werden können. In Westeuropa können Tankcontainer den Platz anderer Transportbehälter einnehmen. Gerade die Nachhaltigkeitsstrategien der Industrieunternehmen tragen möglicherweise dazu bei, Transportketten insgesamt intermodaler zu gestalten.

Wo liegen die hauptsächlichen Anforderungen der Kunden und wie reagieren Sie und Ihre Mitglieder darauf?

Auf diese Frage können sicher die Mitglieder am besten antworten. Insgesamt ist aber feststellbar, dass die Reaktionsfähigkeit auf kurzfristigen Bedarf, also die ständige Verfügbarkeit von Transportkapazitäten, neben günstigsten Transportkosten einen hohen Stellenwert genießt. **gh**