



Spéciaux:

Asie 36

Italie 41

Extension

Thomas Fields évoque
les projets du port
de Long Beach 15

Ambition

L'Inde, un marché aérien
attrayant mais difficile 39

Cotation

La branche véhicules
utilitaires de Fiat est entrée
en Bourse 53



WWW.TRCONT.RU



RUSSIA'S LEADING INTERMODAL CONTAINER OPERATOR

Easy delivery for
every cargo



HEADQUARTERS:

19, Oruzheiniy pereulok, Moscow, 125047, Russia
Phone: +7 495 788 17 17 (multi-channel), Fax: +7 499 262 75 78,
www.trcont.ru

- 5 Editorial
- 7 People & Companies
- 11 Navigation & Ports
 - 11 Hausse surprenante des taux de fret
 - 13 Ictsi croît dans les pays émergents
 - 15 Projets du port de Long Beach
 - 19 Redéfinir le rôle des ports européens
- 21 Trafic aérien
 - 21 Pont aérien vers les Philippines
 - 23 ABC élargit une nouvelle fois le réseau
- 28 Expédition & Logistique
 - 28 Navis coopère avec Italsempione
 - 29 Interport met le cap sur la péninsule Ibérique
 - 32 Transnatur ouvre un entrepôt à Bilbao
- 34 Rail / Route / Fluvial
 - 34 Du potentiel dans la conduite de camions
 - 35 FELB renforce la liaison eurasiatique
- 36 Spécial Asie
 - 37 Shenzhen devancera-t-il Hongkong?
 - 39 Cebu Pacific Air accroît la capacité fret
 - 40 Davantage de conteneurs de groupage en Asie
- 41 Spécial Italie
 - 43 Les terminaux Contship font mieux
 - 45 Aires d'entreposage très demandées
 - 48 Militzer & Münch booste l'air & sea
- 54 Echos des régions
 - 54 Europe de l'Ouest
 - 55 Europe centrale et Pays nordiques
 - 56 Europe de l'Est
- 57 Divers / Impressum
- 58 Des choses de la vie / Liste des annonceurs



Spéciaux dans ce numéro

Asie 36
Italie 41



La porte vers l'Est 30

Dans une interview accordée à l'ITJ, Nicholas Minde, gérant de DHL Freight Suisse, explique les défis logistiques liés aux activités en Europe de l'Est et évoque les potentiels offerts par ces marchés.

Les ports japonais s'arment 36

Ces dernières années, le transhipment a augmenté de façon significative dans le port sud-coréen de Busan. Découvrez les mesures envisagées par le gouvernement japonais pour doper la compétitivité des ports nippons.



Ciel incertain 52

Le secteur italien du fret aérien offre une image contrastée. Alors que les aéroports ont enregistré une hausse du volume de transbordement ces douze derniers mois, l'avenir de la compagnie Alitalia reste flou.

Couverture: navires au port Photo: thinkstock



FRANZOSINI

forwarding and logistics services

Leader for Switzerland!



- Truck Road Load
- Air Freight Division
- Sea Freight Division
- Stock & Logistic

- National Distribution
- International Distribution
- Intermodal Transport
- Custom Clearances

SA Luciano Franzosini

Via R. Simen, 3

CH - 6830 - Chiasso

Switzerland

Tel: +41 (0)91 695 50 10

Fax: +41 (0)91 695 50 11

www.franzosini.ch

info@franzosini.ch



Les ports sous les feux de l'actualité

Chère lectrice, cher lecteur,

L'année 2013 touche à sa fin. C'est l'occasion de lancer un regard en arrière et de dresser un premier bilan provisoire. Une chose est sûre: nous n'avons guère eu le temps de nous ennuyer dans notre branche. Compte tenu du redressement économique hésitant, les volumes de transport ont peu, voire pas du tout, augmenté sur la plupart des routes. Ce qui entraîne de nombreuses initiatives censées permettre aux sociétés de s'assurer une place dans un monde en pleine mutation. Il ne s'agit pourtant pas seulement de rationaliser des activités existantes afin d'améliorer le bilan, p. ex. par le biais d'alliances entre des armements en vue d'accroître le taux de remplissage des navires ou de regroupements de plusieurs ports en vue de faire baisser les coûts administratifs. Les modes de transport doivent aussi s'adapter aux réglementations de plus en plus sévères en matière de protection de l'environnement, réglementations touchant le trafic routier, ferroviaire, maritime et aérien, p. ex. la baisse de la teneur en soufre du carburant des navires, tout d'abord en mer Baltique et en mer du Nord, ou des véhicules routiers et avions moins polluants.

En clair, cela signifie des recettes moins élevées, mais des coûts accrus (acquisition de navires et de véhicules routiers

consommant moins, etc.). Il est d'autant plus réjouissant de constater que la branche déploie vraiment de gros efforts, surtout les armements qui transportent tout de même plus de 75% des échanges commerciaux en trafic maritime hauturier.

Autre fait remarquable: le soutien de la part des ports. Leur rôle devient de plus en plus important dans la chaîne d'approvisionnement, ce qui se reflète aussi au niveau des gros investissements dans les infrastructures et les suprastructures (cf. pages 19, 43, 47 et 49).

Le port de Long Beach en est un parfait exemple: il se trouve en plein dans une vaste phase d'extension et se fixe, entre autres, comme objectif ambitieux de devenir un port zéro émissions (cf. article page 15).

Jutta Iten

Jutta Iten
Rédactrice



INTERNATIONALE

LKW WALTER
TRANSPORTORGANISATION AG

Le transporteur européen

Tel.: +43 5 **7777** www.lkw-walter.com

Europe

Changement à la tête

Avec effet au 1^{er} janvier 2014, Marco Gredig va se charger de la direction de l'entreprise Cargologic. Il succède à ce poste à Peter Somaglia, COO. Ce dernier conserve les fonctions de président du GI Air Cargo Switzerland et travaillera à partir de janvier 2014 à mi-temps pour Cargologic et Rhenus Alpina dans le cadre de projets spéciaux. Depuis assez longtemps au service de Cargologic, M. Gredig assume depuis 2009 les fonctions d'executive vice president marketing & security, quality and safety ainsi que celles d'adjoint du directeur. A la mi-2012, il a en outre été nommé président de l'association suisse des ports francs.



Marco Gredig

Photo: Cargologic

Elections chez Intermed Gateway

Intermed Gateway, le groupement d'intérêt des ports de Barcelone, Gênes et Marseille, vient d'élire son nouveau bureau. Jean Claude Terrier, président du conseil d'administration du port de Marseille-Fos, est président et Philippe Guillaumet, également de Marseille-Fos, secrétaire général. Les ports ont adopté un programme de travail 2014-2015 prévoyant une coopération plus étroite et des activités communes de lobbying et de marketing.

Projets en point de mire

Au sein de DHL Global Forwarding, Nikola Hagleitner a été nommée responsable globale du département projets industriels. Précédemment au service de DHL Inhouse Consulting et DHL Express, elle continuera à son nouveau poste d'être placée sous les ordres de Roger Crook, CEO de DHL Global Forwarding, Freight. Elle a assumé en dernier les fonctions de responsable globale de la stratégie commerciale dans cette même division et demeure membre du management board global de ce département.



Nikola Hagleitner

Photo: DP DHL

Remaniement chez Finnlines

Uwe Bakosch s'est démis de ses fonctions de CEO et président de Finnlines à Helsinki pour prendre la direction de Finnlines Allemagne. En remerciant U. Bakosch pour son engagement depuis 2009, Emanuele Grimaldi a pris sa succession. En même temps, il a cédé le poste de président du conseil d'administration à Jon-Aksel Torgersen qui en est membre depuis 2007. U. Bakosch a travaillé autrefois pour ATG Autotransport Logistic, DB Intermodal, Scandlines et United European Cargo Carriers (UECC). (nau)

Un Européen président la Fiata



Francesco Parisi

Photo: Francesco Parisi
Casa di Spedizioni S.p.A

A Singapour, la fédération mondiale des transitaires International Federation of Freight Forwarders Associations (Fiata), vient d'élire Franco Parisi président de la Fiata. Depuis longtemps membre du bureau directeur, F. Parisi a fêté en 2007 le bicentenaire de sa société d'expédition implantée à Trieste. Son prédécesseur au sein de la Fiata, Stanley Lim, est désormais past president. Jean-Claude Delen a été élu trésorier et Heiner Rogge secrétaire général. Seul nouveau venu au bureau: Robert Keen qui remplace Chris Gillespie. Quatre des sept sièges sont occupés par des transitaires asiatiques.

Changement de poste à Düsseldorf

Stephan Wolk est désormais responsable de la succursale fret aérien et maritime de Group 7 à Düsseldorf. Après avoir travaillé pour des sociétés logistiques notamment au Japon, il a quitté Röhlig pour rejoindre Group 7 où il est aussi responsable du futur centre logistique de Neuss.

Rectificatif SNCF Geodis

Dans l'article intitulé «La SNCF regroupe le fret» de l'édition française de l'ITJ 43-44/2013, page 6, nous avons écrit par erreur CFLI au lieu de VFLI. Veuillez nous en excuser.



For your **recruitments**, Turnpoint identifies the Managers who will contribute to the success of your business by their talents, personality and entrepreneurial spirit, combined with technical skills.

EXECUTIVE SEARCH in FRANCE

MERGERS & ACQUISITIONS CONSULTING

Other areas of expertise include Mergers & Acquisitions and Consulting for your International Developments



GUTEN TAG TO ALL OUR PARTNERS IN BERLIN

High-efficiency intermodal platform. Strategically located on the shortest route between Europe and North America's industrial heartland. Offering access to 40 million consumers within one trucking day, and another 70 million within two rail days. No wonder the Port of Montreal is connecting with partners across the globe.

port-montreal.com | +1 514 283-7011

PORT  MONTRÉAL

*Trading with
the World*

Coup double chez Freja

Le groupe nordique Freja a recruté Jan Håvard Hatteland et Tom Lunabba pour ses activités offshore et projets. Depuis la mi-novembre, H. Hatteland est directeur régional dans le sud-ouest de la Norvège. Basé à Sandnes près de Stavanger, il est également responsable de la logistique dans les secteurs énergie et offshore. T. Lunabba, autrefois au service de Kühne+Nagel et Wasa Logistics, est responsable projets de Freja à Vaasa (Finlande). Il opère dans le secteur logistique projets et colis lourds.



Jan Hatteland (en haut)
Tom Lunabba (en bas)

Photos Freja

Amérique

Présence accrue en Europe

En créant une société suisse à Bâle, C.H. Robinson a renforcé sa présence en Europe. Le nouveau site est dirigé par Ildiko Gergely qui a ouvert, en 2002, la succursale de C.H. Robinson en Hongrie.



Ildiko Gergely

Photo: C.H. Robinson

Asie

D'APL à Modern Terminals

Erick Wong est le nouveau directeur relations clients de Modern Terminals, Hongkong. Auparavant, il a travaillé pendant 18 ans pour APL Logistics, entre autres en qualité de gérant à Hongkong et dans le sud de la Chine.

Démission par grosse mer



Kim Young Min

Photo: Hanjin Shipping

Kim Young Min, CEO de l'armement sud-coréen Hanjin Shipping, s'est démis de ses fonctions. Il assume ainsi la responsabilité des pertes subies par la société ces deux dernières années. Il conserve ses fonctions jusqu'au passage de relais à son successeur. Kim Young Ming a rejoint l'armement depuis la banque Citigroup et a été nommé CEO en 2009. Son mandat courait jusqu'en 2015. Hanjin a réussi à faire retomber ses pertes à 80 M. d'EUR au premier semestre 2013 et obtenu récemment un crédit de 106 M. d'EUR de Korean Air Lines.

TRANSCAMION

Leading Ferry Freight since 1977



Exclusive representative
of P&O Ferries in Russia
Tel: +7 926 1518720

What we offer:

- Online freight bookings
- Experienced Russian-speaking staff
- Credit accounts for regular shippers
- Competitive rates



+49 (0)89 89 60 73 - 0



ferry@transcamion.com



www.transcamion.com



LOGISTICS UNLIMITED

There is an intelligent response to every logistic demand. With this philosophy in mind, we have turned the impossible challenges into viable projects. Being a specialist for sea freight, air freight, industrial project logistics and supply chain management, we have been delivering creative solutions for more than 160 years. As a result, we can offer you an extended range of services: long term expertise, an excellent worldwide network, cutting-edge IT systems, environmental responsibility and our infectious team spirit. www.rohlig.com

Creating chains of trust.

 **Röhlig**
LOGISTICS

Félicitations

Afrique, Europe de l'Est...

Gerd Haase, directeur de la maison d'expédition de fret maritime et aérien A. Hartrodt, dont le siège social est à Hambourg, fait valoir ses droits à la retraite à la fin de l'année au terme de 48 ans d'activité. Après sa formation, il a débuté sa carrière professionnelle en qualité de responsable du département Afrique et dans le secteur projets spéciaux Chine. A la fin des années 1980, il a été nommé directeur en Australie avant de revenir à Hambourg en 1999 pour devenir membre de la direction bicéphale de l'organisation allemande. Il est aussi responsable de l'Europe de l'Est où il a créé des filiales en Hongrie, République tchèque, Pologne, Roumanie et Russie, un secteur qu'il aime qualifier d'œuvre de sa vie.



Gerd Haase

Photo: A. Hartrodt

Commentaire

Annoncer la couleur

Lors des Journées 2013 du Réseau trans-européen de transport (RTE-T) à Tallinn (Estonie), l'Union européenne a récemment ouvert la voie en mettant l'accent sur neuf corridors ainsi que sur 94 ports et 38 aéroports cités comme points nodaux, et en mentionnant même des termes aussi complexes que «réseau central» (cf. ITJ 45-46/2013, page 22). Ceux qui connaissent les formulations généralement prudentes de Bruxelles, peuvent particulièrement se réjouir de cette prise de conscience quant à la nécessité de promouvoir la «croissance et la compétitivité» dans les 28 Etats membres. Pour une fois, il ne s'agit pas de thèmes défensifs récurrents (p. ex. protection contre le bruit, prévention de la santé, sécurité), mais de l'avenir du commerce et des changements indispensables. Et c'est très bien ainsi.



Christian Doepgen,
Rédacteur en
chef de l'ITJ

Aussi louables que soit les nouvelles lignes directrices du RTE-T, il est impératif à présent d'exiger des actions de tous les Etats membres de l'UE. Le financement initial de l'UE pour les projets RTE-T d'ici à 2020, à hauteur d'environ 26 milliards d'EUR, couvre, selon les estimations, 10% des moyens requis. Une tâche herculéenne attend donc encore les Etats membres croulant sous les dettes. Il ne faut pas oublier que les générations futures nous seront reconnaissantes pour ce développement infrastructurel – un aspect que l'on néglige légèrement dans la navigation à vue actuelle. Et pour une fois, «old Europe» a une longueur d'avance sur les Etats-Unis. Le programme de promotion du ministère des Transports américain «Tiger» a écopé cette année de 585 requêtes de 50 Etats fédéraux. 352 M. d'EUR ont été approuvés pour soutenir 52 projets de transport.

Nouvelles adresses:

Flint Research Institute

132 Heathfield Road, Keston
GB - Kent BR2 6BACH, Grand-Bretagne
Tél: +441 689 854 000
Fax: +441 689 854 400
Mail: fri@goodacreproperty.com
www.flintresearch.co.uk

Thorco Shipping Chile

Cerro El Plomo 5630
Torre 8, Piso 9, Of. 949
Las Condes, Santiago, Chili
Tél.: +56-2-26664261
Mail: chile@thorcoshipping.com
www.thorcoshipping.com



FISCHER
Kaderselektion

Zürich · Basel · St. Gallen

Top – Stellen für Spediteure & Logistiker unter

www.fctkader.ch

FISCHER Kaderselektion GmbH
Dorfstrasse 13a · Postfach 178 · CH-8155 Niederhasli ZH
Tel. +41 (0)44 850 25 25 · E-Mail reto.wieser@fctkader.ch

seit
1987

Diskret
Persönlich
Individuell

Fixemer
Transporteur für Europa
☎ +49 68 67 500
www.fixemer.com

THE GATEWAY TO EUROPE.



L'interconnexion futée et en un tour de main vos marchandises arrivent à destination.

Plus vous jouez subtilement la carte de l'interconnexion entre les voies navigables, la route et le rail, plus vous êtes compétitifs en termes de temps et de coûts. La connexion trimodale de Duisport est futée. N'hésitez pas à y avoir recours, votre entreprise y gagnera en efficacité quelle que soit votre destination en Europe continentale.

Ancré dans la plus grande agglomération industrielle d'Europe, Duisport est un point nodal exceptionnel au plan commercial et au plan des transports. Une véritable référence. Il vous offre les conditions idéales pour des solutions d'approvisionnement complètes.

Quelles que soient vos exigences, vous pouvez compter sur Duisport : l'Europe est à sa porte.

duisport 
excellence in logistics

Tél. +49 (0) 203-80 31
mail@duisport.com
www.duisport.com

Majoration tarifaire début novembre

Montée en flèche

Ces derniers mois, les nouvelles portant sur une évolution positive des taux de fret entre l'Asie et l'Europe étaient plutôt rares. Début novembre, le WCI a plus que doublé. Un niveau tarifaire plus élevé pourra-t-il être durable?

Le World Container Index (WCI) a plus que doublé au début du mois en cours. Le taux spot pour un conteneur de 40 pieds entre Shanghai et Rotterdam est en effet passé à 2687 USD le 7 novembre, alors qu'une semaine plus tôt il s'élevait seulement à 1284 USD. Depuis la mi-août, l'indice n'a pratiquement cessé de baisser jusqu'à retomber à un niveau inférieur de 55% à celui du 1^{er} août. Ce développement récent montre que les majorations tarifaires introduites début novembre par les lignes de trafic conteneurs sont bien acceptées par le marché. Au dire de Richard Heath, directeur World Container Index, ce redressement des taux de fret a lieu à un moment particulièrement important pour les armements de ligne. Au

quatrième trimestre, ils mènent en effet des négociations avec les chargeurs sur les taux contractuels pour l'année à venir. «Ils vont profiter de cette hausse pour renforcer leur position dans les pourparlers avec les clients», explique-t-il.

Suroffre persistante

Le niveau des taux de fret sera-t-il durable ou non? La question est permise, estime Martin Dixon, research manager freight rate benchmarking de Drewry. «Tout dépend des mesures que prendront les armements de ligne pour réduire la suroffre en tonnage sur le marché», ajoute-t-il. Etant donné que de nombreux ULCV seront livrés l'année prochaine, Drewry lance une mise en garde: il ne sera certainement



Photo: thinkstock

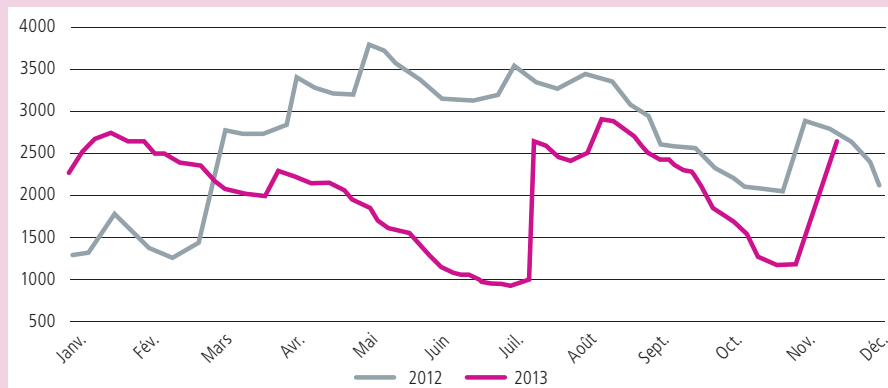
Les taux en trafic conteneurs de l'Asie vers l'Europe ont plus que doublé.

pas suffisant de suspendre des services pour rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande.

Dans le secteur de trafic entre l'Asie et la côte ouest nord-américaine, la situation est actuellement encore assez prometteuse, selon le rapport de Drewry Container Insight Weekly. Les acteurs parlent certes d'une haute saison décevante, mais dans les statistiques sur le volume de fret on n'en trouve pas encore de trace. Drewry en conclut que la baisse du nombre de départs appliquée par les armements ne s'explique pas uniquement pas des mesures préventives en vue de l'hiver. Réduire le nombre de départs améliore en effet le taux de remplissage des navires de façon artificielle. Autre conséquence de cette mesure: les chargeurs doivent s'attendre à un transfert de leur réservation sur d'autres navires que ceux prévus à l'origine.

Antje Veregge
www.drewry.co.uk

World Container Index: taux de fret conteneurs Shanghai-Rotterdam (USD/FEU)



Source: World Container Index/Drewry

Enquête sur la taxe au tonnage française

La Commission européenne a ouvert une enquête approfondie afin d'examiner si les modifications apportées à la réglementation fiscale française applicable aux compagnies maritimes sont conformes aux règles de l'UE relatives aux aides d'État. Elle analysera en particulier l'inclusion de navires affrétés à temps battant pavillon de pays hors UE dans le champ d'application d'un régime fiscal favorable fondé sur la taxation du tonnage de la flotte. L'expression «affrètement à temps» désigne des services de

transport fournis au moyen de navires et de membres d'équipage temporairement loués à d'autres compagnies. L'ouverture d'une enquête approfondie permet aux tiers intéressés de présenter leurs observations sur la mesure soumise à examen. Elle ne préjuge en rien de l'issue de la procédure.

En mai 2003, la Commission a autorisé le régime français de taxation au tonnage (affaire SA.14551). Pour les compagnies maritimes qui optent pour cette taxation alternative, l'assiette de l'impôt sur les

sociétés est calculée à partir du tonnage de la flotte plutôt que sur les bénéfices réels de la compagnie. Ce régime limitait l'admissibilité des navires affrétés à temps ne battant pas pavillon d'un État membre de l'UE. La France a supprimé les règles spécifiques relatives au pavillon des navires affrétés à temps sans en informer la Commission. Celle-ci en a eu connaissance. Elle considère toutefois que ces limites spécifiques devraient être maintenues.

Antje Veregge
www.europa.eu

FURNESS

YOUR SOLUTION PROVIDER IS EXPECTING YOU

CONTAINER
BREAK BULK
HEAVY LIFT
RORO-GOODS

COSCO



China Ocean Shipping Company
Chinas National Carrier



Furness Shipping Ltd.

Hohlstrasse 610, CH-8048 Zürich
Phone +41 44 436 91 11, Fax +41 44 436 91 22
www.furness.ch, furness@furness.ch

Hausse du transbordement mondial de conteneurs

Karachi contribue à la croissance

Les résultats positifs enregistrés par la société d'exploitation de terminaux Ictsi au terme des neuf premiers mois de 2013 prouvent le rôle important joué les pays émergents dans le transbordement de conteneurs.

Alors que le volume de transbordement de conteneurs est en train de baisser à Anvers (Belgique) et à Rotterdam (Pays-Bas) – cf. page 7 –, l'opérateur philippin de terminaux International Container Terminal Services Inc. (Ictsi) fait part de résultats positifs au terme des trois premiers trimestres 2013.

Le chiffre d'affaires de la société a ainsi augmenté de 19% par rapport à la période correspondante de 2012 pour atteindre 624,7 M. d'USD (464,7 M. d'EUR). L'Ebitda a été d'environ 212 M. d'EUR, soit 26% de plus que l'année précédente. Le bénéfice net versé aux actionnaires s'établit à 95,8 M. d'EUR (+22%). Au dire d'un porte-parole de l'entreprise, ce résultat est surtout dû à une forte croissance et à l'amélioration des marges bénéficiaires des principaux terminaux ainsi qu'à l'exploitation du nouveau terminal de Karachi (Pakistan). Rappelons que les



Photo: ICTSI

Les terminaux Ictsi font mieux en 2013.

principaux terminaux d'Ictsi se trouvent aux Philippines, au Brésil, en Pologne, au Madagascar (Afrique), en Chine, en Equateur et au Pakistan. Ces installations assurent ensemble 79% du transbordement.

Au cours de la période de janvier à septembre 2013, Ictsi a traité dans ses terminaux 4,6 M. de TEU (+13%). Selon Ictsi, cette croissance est imputable à l'augmentation du transbordement mondial de conteneurs et aux nouvelles activités à Karachi et à Djakarta (Indonésie). Sans tenir compte des deux nouveaux terminaux et des effets de la cessation des activités en Syrie, la croissance du volume n'a toutefois pas dépassé 1%.

www.ictsi.com

En bref

Ouvert. Le 7 novembre 2013, le nouveau port en eau profonde London Gateway (Angleterre) a accueilli le premier porte-conteneurs opérant en trafic régulier. Le «MOL Caledon» est affecté au service de ligne de South African Europe Container Service (Saecs). London Gateway est capable d'accueillir des navires de la plus récente génération (environ 18 000 TEU) et d'une longueur maximale de 400 m.

www.londongateway.com

Extension. Les travaux d'agrandissement de l'Aqaba Container Terminal (ACT) en Jordanie sont achevés. Le plus grand port de la mer Rouge, qui a doublé ses capacités à 1,5 M. de TEU par an, dispose nouvellement de quais d'une longueur de 1 km. Il a investi pour ce faire environ 140 M. d'EUR. ACT a transbordé l'année dernière 817 000 TEU. Entre 2009 et 2012, la société a enregistré un taux de croissance annuel moyen de 16%.

www.apmterminals.com

Résultat. Au troisième trimestre 2013, l'armement de ligne allemand Hapag-Lloyd a réalisé un résultat (groupe) positif de 16,6 M. d'EUR. Il précise dans un communiqué de presse que le niveau des taux est demeuré bas, mais que des baisses de coûts notables, un léger fléchissement des frais de soutage et une hausse du volume de transport de 1,28 M. de TEU à 1,39 M. de TEU ont permis de compenser la faiblesse des taux.

www.hapag-lloyd.com

Ihre beste Verbindung nach Skandinavien

www.scandlines-freight.com



PART OF YOUR WAY



Der **direkte Weg** von Deutschland nach Dänemark und Schweden. 250 tägliche Abfahrten für **höchste Flexibilität** und eine **einfache Disposition** quasi unabhängig von Fahrplänen. Alternative Logistiklösungen zur Steigerung der **Effizienz**. Und nicht zuletzt die beste **Balance** zur optimalen Nutzung von Ruhezeiten. Das sind nur fünf von vielen guten Gründen für den Skandinavien-Verkehr über das Routennetz von Scandlines.

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 Scandlines

It's in our character



The port is our life. Hands-on mentality, hard work and accessible people, that's our character. Anyone who gets to know Zeeland Seaports becomes acquainted with professionals who are proud of their ports. We understand that your interests are also our interests. Clients come first. Always. We know what's important to your company. That's all in our character, and one of our many strengths:

- **location on open sea**
- **draft of 16.5 metres**
- **congestion-free connections with the hinterland**
- **no nine-to-five mentality**
- **accessible ports and people**
- **dedicated terminals for a broad range of cargo**
- **you can reach us 24/7 at +31 115 647400**



ports of vlissingen and terneuzen
www.zeelandseaports.com

driven by dedication



Long Beach se focalise sur la durabilité

Objectif: un port zéro émissions

Le port californien de Long Beach applique actuellement un vaste programme d'expansion. Thomas Fields, président du Long Beach Board of Harbor Commissioners, s'est entretenu avec Lutz Ehrhardt, correspondant de l'ITJ, sur les objectifs en matière de protection de l'environnement et sur la concurrence.

Monsieur Fields, l'année dernière le port de Long Beach a publié son programme d'investissement de l'ordre de quelque 4,5 milliards d'USD (3,33 milliards d'EUR). Quel est l'état actuel du programme?

Nous en sommes à la seconde année de notre programme, conçu pour dix ans, et avons déjà bien progressé. Nos deux plus grands projets sont l'extension du Middle Harbor et le remplacement du pont Gerald Desmond qui a pris de l'âge. Nous créons en outre des installations pour le branchement électrique à terre et l'amélioration des liaisons ferroviaires.

Pourriez-vous décrire plus en détail ces projets?

Les travaux dans le Middle Harbor ont débuté en 2011. Nous y regroupons deux anciens terminaux à conteneurs pour en faire un seul d'une superficie de 123 ha. C'est le projet central de notre nouvelle infrastructure qui nous permettra d'être prêt pour les grands navires. Dans le cadre de ce projet de 1,2 milliard d'USD (890 M. d'EUR), nous prévoyons de diviser par deux la pollution de l'air (par rapport à aujourd'hui) et de multiplier par deux la capacité des deux terminaux existants pour la porter à 3 M. de TEU. L'achèvement de la première tranche des travaux est prévu en 2015. La construction d'un nouveau pont Gerald Desmond a commencé en juillet 2013. Ce projet de 1,1 milliard d'USD (826 M. d'EUR) devrait être réalisé en quatre ans. Après la fin des travaux, nous aurons le second plus grand pont à haubans des États-Unis. Il mesurera environ 2,4 km de long et sera à une hauteur de 62 m du niveau d'eau. C'est bien plus qu'aucun autre pont de ce type aux USA. Le pont permettra notamment aux navires plus grands d'accéder à la partie arrière du port.

Quel est le rôle du rail dans votre programme?

Nous investissons environ 1 milliard d'USD (740 M. d'EUR) dans nos projets ferro-



Photo: Port of Long Beach

L'année dernière, le port de Long Beach a transbordé environ 6 M. de TEU.

viaires. En mai dernier, nous avons notamment lancé le projet Green Port Gateway qui supprimera un goulet d'étranglement et créera des capacités supplémentaires pour le chemin de fer.

Ce sont là de vastes projets. Depuis quelque temps le port de Long Beach est en mesure d'accueillir des navires d'une capacité de 13 000 TEU. N'est-ce pas encore suffisant?



Photo: Port of Long Beach

Thomas Fields, président du Long Beach Board of Harbor Commissioners

Le fait que nous soyons d'ores et déjà capable d'accueillir de grands navires est bien évidemment un avantage de taille. Mais notre programme d'extension est néanmoins nécessaire afin que nous restions compétitifs puisque les navires ne cessent de grandir.

Faudra-t-il dans ce contexte des travaux de dragage ou des grues plus grandes?

Notre port fait déjà partie des plus profonds du pays, mais pour maintenir cet état nous prévoyons en effet des travaux de dragage au Middle Harbor et à d'autres endroits. Presque toutes les grues appartiennent aux exploitants de terminaux, nous avons toutefois déjà commandé des grues ayant une plus grande portée pour le Middle Harbor.

Long Beach a beaucoup d'ambition en matière de projets pour la protection de l'environnement. Quels sont les résultats enregistrés jusqu'ici et que prévoyez-vous pour l'avenir?

En août 2013, nous avons publié les résultats de notre bilan 2012 en ce qui concerne les émissions de substances nocives. Depuis six ans nous améliorons

Suite de la page 15

de façon constante la qualité de l'air. Les émissions provenant du gazole ont par exemple été réduites de 81% depuis 2005. Notre objectif à long terme est de devenir le premier port du monde ayant un bilan d'émissions neutre.

Comment comptez-vous y parvenir?

Afin d'atteindre nos objectifs en matière de protection de l'environnement, nous installons dans tous nos terminaux des équipements pour le «cold ironing», ce qui permet aux navires de s'approvisionner en électricité à terre. Ce projet exige des investissements d'environ 100 M. d'USD (74 M. d'EUR).

L'extension du canal de Panama et la construction d'une voie navigable au Nicaragua sont un sujet d'actualité. Pensez-vous perdre une partie de vos activités en faveur des ports de la côte est US?

Je ne crois pas que l'extension du canal de Panama aura beaucoup d'effet sur la part de marché du port de Long Beach, en

admettant qu'il y ait un impact. Environ 70% des marchandises en provenance d'Asie passent jusqu'ici via les ports de la côte ouest US. Il est probable que cette part demeurera relativement stable également à l'avenir. Le point le plus important pour nous n'est pas la concurrence due à des canaux réaménagés, mais les navires de plus en plus grands. Nous accueillons d'ores et déjà des navires qui sont trop grands pour le «nouveau» canal de Panama.

En 2012, Long Beach a transbordé quelque 6 M. de TEU. Qu'attendez-vous pour 2013 et les années suivantes?

Notre volume de transbordement ne cesse d'augmenter et le volume de conteneurs a poursuivi sur sa bonne lancée en 2013. Pendant les sept premiers mois, le volume de transbordement a grimpé de 13% par rapport à la même période de 2012. Août a été le meilleur mois depuis six ans. Nous sommes plutôt prudent en prévoyant un volume de quelque 6,7 M. de TEU pour 2013, soit 11% de plus qu'en 2012. Nos pronostics à long terme s'appuient sur un taux de croissance du fret de 5% par an. Nous sommes toutefois en train de réviser les pronostics afin de les adapter au développement économique. *Lutz Ehrhardt*
www.polb.com

De bonnes relations

Début novembre, le port californien de Long Beach et le hub de transbordement sud-coréen Busan ont signé un accord de jumelage portuaire. Les deux ports attendent de ce partenariat un «échange de technologies, d'idées et de culture» afin d'offrir à leurs clients un meilleur service et de réduire en même temps les émissions de substances nocives.

Long Beach a déjà conclu des partenariats comparables avec le port de Qingdao (Chine) et les ports de Hualien et Taichung (Taïwan). Il existe en outre des déclarations d'intention avec Rotterdam (Pays-Bas), la Panama Canal Authority, Yantian International Container Terminals à Shenzhen (Chine) et China Merchants Holdings International, le plus grand exploitant public de ports de mer en Chine.

av

ECU-LINE & ECONOCARIBE CONSOLIDATORS – A friendship ends up in a marriage!



Expansion of the worldwide network to the USA

ECU-LINE - Now with about
200 offices worldwide
in more than 90 countries

Extended service

Additional direct tradelanes

Optimized communication

Consistant IT tools

Please contact us for our
special Thanks-Giving-Pricing
Action on

www.eculine.net

Transbordement aux Pays-Bas et en Belgique

Moins de conteneurs à l'ouest

Les deux ports de l'ouest Rotterdam et Anvers ont enregistré une baisse du volume de transbordement de conteneurs au cours des neuf premiers mois de 2013.

Rotterdam (Pays-Bas), le plus grand port à conteneurs européen, a fait part d'une baisse du volume de transbordement de conteneurs au cours des trois premiers trimestres de 2013. Avec 8,84 M. de TEU, le volume a fléchi de 1% par rapport à la même période de 2012. Le volume global a même baissé de 2,7% pour retomber à 92,2 M. de t. Le transbordement de conteneurs maritimes (exprimé en TEU) a régressé de 2,5% étant donné que plusieurs lignes ont réduit leurs capacités en trafic entre l'Asie et l'Europe, a expliqué un porte-parole du port.

Le port d'Anvers (Belgique) n'était pas mieux loti au cours des neuf premiers mois de 2013. En totalisant



Photo: Antje Veregge/ITJ

A Rotterdam, le volume de fret a baissé au cours des neuf premiers mois.

6,4 M. de TEU, son volume a en effet baissé de 1,7% par rapport à la même période de 2012. Exprimé en tonnes, le volume de transbordement a atteint 76,5 M. de t, soit 2,8% de moins qu'en 2012. La situation n'a pas été meilleure pour le fret ro-ro puisque son volume a chuté de 5,3% pour retomber à 3,4 M. de t.

www.portofantwerp.com

www.portofrotterdam.com

Hausse des coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation d'un navire vont augmenter de 3% d'ici à la fin 2014. C'est le résultat d'un sondage effectué par la société comptable et conseil Moore Stephens opérant à l'échelle internationale. Il s'appuie sur les réponses données par des acteurs de la branche maritime, surtout des armements européens et asiatiques. Les participants au sondage estiment que les salaires des membres d'équipage ainsi que les frais d'assurance vont faire augmenter les dépenses des armements. Les coûts des pièces de rechange, des biens matériels et des travaux sur les chantiers navals vont eux aussi connaître une hausse selon les personnes interrogées.

Un participant au sondage a résumé son opinion en quelques mots: «Il est clair que dans notre secteur les coûts vont augmenter ces prochains mois. Le financement de navires deviendra plus difficile et de plus en plus de petites et moyennes entreprises disparaîtront.»

www.moorestephens.co.uk

Transfreight
Weltweite Transporte und Logistik
Wherever you want...

Rotterdam
Antwerpen Hamburg
Bremen

Täglich hin + zurück

Profitieren Sie mit,
von unseren täglichen Direktverbindungen an die
Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Bremen und Hamburg.
Wir garantieren Termintreue, attraktive Konditionen und absolute Neutralität. Schnell und kompetent übernehmen wir die professionelle Erledigung sämtlicher Zollformalitäten und sind in Basel und Zürich zugelassener Zollgutempfänger und Versender.

Kompetenz die sich für Sie bezahlt macht.

Transfreight AG, Leimgrubenweg 6, CH-4023 Basel
Telefon: +41 (0)61 337 22 22
Telefax: +41 (0)61 337 22 00
Mail: info@transfreight.ch

www.transfreight.ch

GRIMALDI GROUP
Euro-Med Services

TRANSPORT OF ANY TYPE OF VEHICLE, EARTH MOVING EQUIPMENT, FORESTRY PRODUCTS, STANDARD AND SPECIAL CONTAINERS, PROJECT AND HEAVY LIFT CARGO

Direct weekly service from / to:

• Alexandria	• Esbjerg	• Malta	• Southampton
• Antwerp	• Flushing	• Mersin	• Tartous
• Ashdod	• Gemlik	• Palermo	• Tripoli (Lebanon)
• Beirut	• Hamburg	• Piraeus	• Tripoli (Lybia)
• Bristol (Prby)	• Izmir	• Salerno	• Tunis and Rades
• Civitavecchia	• Lattakia	• Savona	• Valencia
• Cork	• Limassol	• Setubal	• Wallhamn
• Livorno			

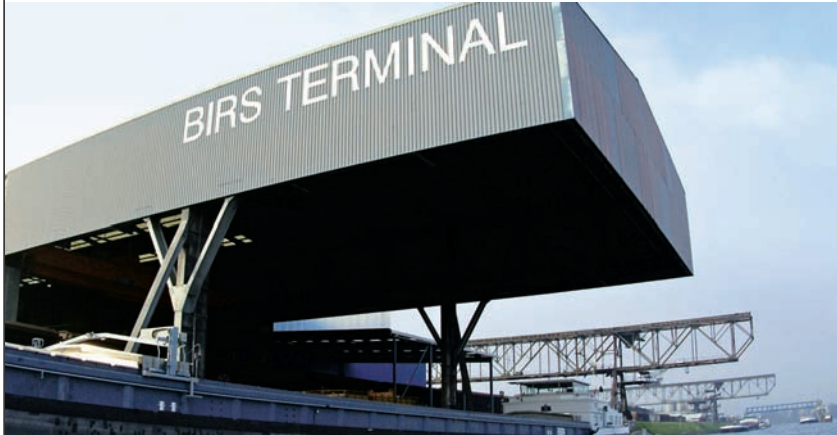
ANTWERP Grimaldi Belgium Tel: +32 3 5459430 Fax: +32 3 5414275	HAMBURG Grimaldi Germany Tel: +49 40 789707 12 Fax: +49 40 789707 71	LONDON Grimaldi Agency UK Tel: +44 207 9305683 Fax: +44 207 8391961
---	---	--

NAPLES GRIMALDI HEAD OFFICE
Tel: +39 081 496111 Fax: +39 081 5517401 www.grimaldi.napoli.it

BIRS TERMINAL. Your partner for trimodal logistics.

BIRS TERMINAL est votre partenaire sur la formation de chaînes pan-européennes de transport trimodal eau – rail – route.

En tant qu'entreprise neutre et spécialisée dans le transport, le transbordement, le stockage et l'emballage des produits industriels nous sommes votre partenaire logistique idéal. Nous offrons nos prestations spécialisées dans les six domaines suivants:



- Humidity sensitive: produits sensibles comme acier, cellulose, papier, etc.
- Bulk Cargo: industrie de matériaux de construction, l'alimentation en énergie et l'industrie à recyclage
- Long Products: construction en acier, palanques, rails, tuyaux
- Container: service de ligne au Rhin et au Rhône
- Project Cargo: conception, planification, organisation et réalisation
- Industrial Packing: emballage des marchandises industrielles selon les normes internationales en vigueur

BIRS TERMINAL

Hafenstrasse 54
Case postale
CH-4127 Birsfelden

Tél. +41 (0)61 377 80 00
Fax +41 (0)61 377 80 10
www.birsterminal.ch

BIRS TERMINAL

compact.ch

A Member of
WorldWideAlliance®

saco
... shipping and more!

... wir lieben neue Wege!

25
JAHRE
www.saco.de

NVOCC
Services
worldwide

++ mehr als 200 direkte Destinationen ++ über 400 im Transshipment ++ FCL/FCL u. LCL/LCL ++ Export/Import ++

Le rôle des ports en Europe

Un maillon puissant de la chaîne

Les ports sont la clé de voûte du trafic marchandises européen. L'importance de leur rôle pour une chaîne d'approvisionnement performante vient d'être confirmée lors d'une manifestation de l'«Alliance for European Logistics». Un appel est lancé aux exploitants de terminaux pour des investissements dans les équipements et à l'UE pour le développement des liaisons avec l'arrière-pays.

Les ports européens sont non seulement un élément vital d'une chaîne d'approvisionnement efficace et durable mais aussi la moelle épinière de l'économie et du commerce du continent européen. C'est la conclusion des participants à une manifestation de la fédération européenne de la logistique «Alliance for European Logistics» (AEL) qui a eu lieu début novembre au Parlement européen à Bruxelles (Belgique). Tant des membres du Parlement européen que des membres de représentations permanentes de divers Etats, des représentants de la Commission européenne et de grands ports européens ont participé à cet événement.

Environ 75% des échanges européens se font par voie maritime. Les ports européens sont reliés à 848 ports d'Extrême-Orient et 629 ports d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud. En 2011, ils ont transbordé 3,7 milliards de t de fret.

Investir dans les infrastructures

Malgré ces chiffres, le public accorde jusqu'ici peu d'attention aux ports et aux exploitants de terminaux en Europe ainsi qu'à leur rôle dans les échanges européens. Selon les membres d'AEL, cela doit changer. La manifestation avait également pour objectif de présenter les sociétés portuaires sous divers aspects. Il est par exemple apparu que le secteur portuaire investit fortement dans les liaisons de/vers l'arrière-pays ainsi que dans les technologies de l'information et de la communication (TIC). Ce qui améliore



Photo: HHM/M. Lindner

Selon l'AEL, les ports de mer européens devraient mieux se faire connaître.

bien évidemment les processus dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les ports de mer, portes d'entrée et de sortie importantes de l'UE, et les ports fluviaux comme points de jonction et hubs dans l'arrière-pays, contribuent à renforcer les flux de marchandises. En clair cela signifie que des opérations efficaces dans les ports de mer et les ports intérieurs, soutenues par des conditions-cadres politiques, profitent en fait à tous les secteurs ayant affaire directement ou indirectement aux chaînes d'approvisionnement globales.

Dans le cadre de cette manifestation, Erich Staake, président du comité directeur de Duisburger Hafen AG, la société de gestion et propriétaire du plus grand

port fluvial du monde, a déclaré: «Les ports sont les garants de la compétitivité européenne. Grâce à des concepts intermodaux intelligents, les entreprises continueront d'investir en Europe, pour le bien de l'ensemble de l'économie.» E. Staake a en outre souligné que les investissements dans les infrastructures devraient se faire selon des critères objectifs. Rob Bagchus, responsable des relations et affaires publiques d'ECT Hutchison Port Holdings, a ajouté que l'Europe doit investir dans des liaisons performantes avec l'arrière-pays afin d'aboutir à un transport sans faille en Europe.

av

www.duisport.de

www.hph.com

www.logistics-alliance.eu



Ethiopian Shipping & Logistics Services Enterprise

Services de lignes régulières de et vers Djibouti

on inducement direct calls to Port Sudan - Hodeidah - Aden

Représentation E.S.L. pour l'Europe: B.P. 23 118, 3001 KC Rotterdam - Dienstenstraat 15, 3161 GN Rhoon

Télex: 24 123, Tél.: 413 74 55, Fax 413 34 91, E-mail: esLsc@planet.nl

HAMBOURG

Cargo-Levant
Linienagenturen

GENES

Fratelli
Cosulich

BREME

Cargo-Levant
Linienagenturen

LIVOURNE

Fratelli
Cosulich

TILBURY

Cory Brothers
Shipping Ltd

TRIESTE

Fratelli
Cosulich

MIDDLESBROUGH

Cory Brothers
Shipping Ltd

BARCELONE

Romeu & Cia. S.A.

ANVERS

Overseas Maritime
Transport NV

GOTHEMBOURG

Freightman

ROTTERDAM

Steder Group
Liner Agencies BV

OSLO

Linjeagenturer AS.

MARSEILLE

Société Maritime
International

COPENHAGUE

Scan Shipping

LE HAVRE

Société Maritime
International

DeliverABLE



If freshness is vital, then it's a mandatory at THAI Cargo. Should your dewy consignment need to be delicately pampered, our customized shipping service with temperature control includes gentle service and care to make sure your package arrive fresh at any destination.

THAI Cargo always deliver the best.

 **THAI
CARGO**
www.thaicargo.com

Nouvel avion en service aux Philippines

De l'aide après Haiyan

Haiyan, un des cyclones les plus violents jamais enregistré, baptisé «Yolanda» aux Philippines, n'a laissé derrière lui que désolation notamment sur les îles philippines de Visayas. L'aide internationale s'organise aussi par voie aérienne.



Photo: U.S. Department of Defense

Le V-22 Osprey (balbuzard pêcheur) est capable de décoller et à d'atterrir verticalement.

Les forces de la nature ne laissent aucun répit aux Philippines: trois semaines à peine après le séisme du 15 octobre à Bohol (le plus grave dans ce pays depuis 23 ans, avec 222 morts), le gigantesque typhon a frappé à 200 km au nord-est. Bien que les camps d'urgence de la première catastrophe n'aient été touchés que collatéralement, l'ampleur des dommages causés est encore difficilement estimable une semaine après.

L'état d'urgence a été décrété dans sept provinces du pays. Les autorités régionales et nationales ont débloquent des fonds et mis 13 000 secouristes, 800 véhicules, 40 navires maritimes et 24 avions à disposition, bien qu'elles n'aient pas été à la hauteur de la tâche logistique, selon les affirmations critiques faites à la suite du chaos qui règne après la catastrophe. C'est pourquoi de l'aide vient aussi de l'étranger.

Mobilisation internationale

Là où, il y a exactement 69 ans, les flottes nippones et américaines s'affrontaient au cours d'une des plus importantes batailles navales de l'histoire, des navires des deux pays, comme ceux de la compagnie japonaise Mitsui O.S.K. Lines (cf. *ITJ Daily* du 12.11.), apportent une aide d'urgence. Alors que Tacloban City, capitale de la province insulaire de Leyte, et son port focalisaient dans un premier temps toutes les attentions, des prises de vue aériennes de l'armée philippine ont révélé plusieurs jours après seulement, que la ville

de Guiuan, particulièrement exposée à la pointe sud-est de l'île Samar, a apparemment été complètement détruite. Son aéroport et sa piste de 2800 ne pouvant pas accueillir d'avions de secours, tous les efforts se concentrent sur l'aéroport également endommagé situé à 150 km à l'ouest, à Tacloban City, une des villes connaissant la plus forte croissance économique du pays jusqu'à il y a peu.

Des compagnies aériennes japonaises (Japan Airlines) et européennes (LH Cargo avec la première coopération d'urgence concrète «Aktion Deutschland hilft», (cf. *ITJ* 09-10/2013, page 18) ainsi que des prestataires charter (Air Charter Service) et express (UPS) ont organisé une aide par voie aérienne. Le ministère américain des



affaires étrangères a envoyé dans le secteur plusieurs navires, dont le porte-avion *USS George Washington*, avec 80 appareils à bord. Parmi ceux-ci des transporteurs C-130, mais aussi quatre V-22. Les avions à rotors basculants de la marine américaine qui, jusqu'à présent, n'ont pas brillé par leur constance, pourraient toutefois s'avérer performants sur ce terrain difficile et vu les circonstances.

Fusion approuvée, carriers fret en difficulté

Le mois de novembre 2013 s'inscrit dans l'histoire aéronautique américaine avec de bons et de mauvais événements. Le 12 novembre, la fusion d'American Airlines (AA) et d'US Airways a été approuvée avec certaines réserves. Après les plaintes déposées par le ministère de Justice et plusieurs Etats fédéraux contre la méga fusion chiffrée à 11 milliards d'USD (cf. *ITJ Daily* du 15.8.) de ces deux compagnies aériennes qui desservent plus de 330 destinations avec environ 1500 appareils, les deux «fiancés» de Fort Worth, TX (la société-mère d'AA AMR Corporation) et Tempe, AZ (US Airways), ont trouvé un accord avec les autorités de la concurrence américaines. Ils acceptent de céder une série de droits de décollage et d'atterrissage sur sept grands aéroports du pays (Boston, Chicago, Dallas, Los Angeles, Miami, Washington-DCA et New York-LGA). Le mariage sera scellé en décembre. La nouvelle société New American Airlines en attend des économies annuelles à hauteur de 1 milliard d'USD à compter de 2015.

Activités fret en déconfiture

Tandis que la fusion est la solution pour échapper à l'insolvabilité pour AMR, deux compagnies de fret aérien américaines semblent, elles, sur le point d'y succomber. Global Aviation Holdings, société-mère de World Airways et North American Airlines, s'est placée le 12 novembre sous la protection des créanciers selon le droit américain («Chapter 11»). L'entreprise implantée en Géorgie et dont les six avions-cargos (quatre MD-11F et deux B747-400BDSF) interviennent fréquemment pour le compte de l'armée américaine, est à peine sortie d'une procédure similaire le 13 février 2013. Entre-temps, des rumeurs ont commencé à circuler sur l'arrêt de l'exploitation aérienne d'Evergreen International Airlines (Orégon) d'ici à la fin du mois. Le 8 novembre, elles ont certes été démenties, mais beaucoup d'indices laissent penser que les difficultés financières renforcées depuis septembre 2010, suite à la perte du client Boeing (cf. *ITJ* 13-14/2010, Spécial page 13) et le paiement d'une amende (cf. *ITJ Daily* du 29.9.2010), sont devenues trop importantes pour l'entreprise.

www.newamericanarriving.com
www.evergreenairlines.com; www.glah.com

THE WORLD IS OUR BUSINESS

LET US TAKE CARE OF YOURS

Munich to Abu Dhabi daily

Otto Kaufmann,
Freight Forwarder,
Munich, Germany

When Otto Kaufmann needed to get 460 alloy wheels to Abu Dhabi, he called Etihad Cargo. With 4 freighters and 28 passenger flights we offer a total weekly capacity of 762 tons from Germany to Abu Dhabi and beyond.

So whether it's auto-parts or computers,
visit www.etihadcargo.com for more information,
or contact your local Etihad Cargo representative
and we'll take it from there.

الإتihad
ETIHAD
CARGO
ABU DHABI

ABC mise sur une croissance prudente

Consolider la position

La compagnie aérienne fret russe Air Bridge Cargo Airlines (ABC) s'attend à une petite augmentation du volume de transport, mais développe néanmoins sa capacité de façon ciblée et aimerait relier encore plus étroitement son énorme marché national à l'Europe.

Le 1^{er} novembre, Air Bridge Cargo Airlines (ABC), qui fait partie du groupe Volga-Dnepr, a intensifié la fréquence des liaisons assurées depuis 2009 entre Moscou, d'une part, et Milan ainsi que Paris, d'autre part. La capitale française est désormais desservie trois fois au lieu de deux fois par semaine, alors que la



métropole italienne bénéficie de cinq au lieu de trois fréquences hebdomadaires. L'augmentation des capacités répond à une demande accrue en particulier pour le transport de matières premières, dans les secteurs automobile et mode. ABC a enregistré par rapport à 2012 des taux de croissance supérieurs à la moyenne sur les

lignes Milan-Moscou, (+52% contre une moyenne du marché de +25%) et Paris-Moscou (+20% contre -2%).

Mettre l'accent sur la qualité

Les clients des deux lignes ont de quoi être satisfaits avec une valeur DAP («delivery as promised») de plus de 90%. De façon générale, ABC a d'ailleurs l'intention d'accorder plus d'importance à la qualité de l'exploitation en visant un taux de satisfaction de 90% dans la réalisation et de 80% en termes de ponctualité. Elle compte y parvenir avec de nouveaux avions – un cinquième B747-8F va rejoindre la flotte en 2014 –, une meilleure infrastructure au sol ainsi qu'une planification précise des slots et des intervalles de maintenance. C'est ce que la compagnie a annoncé récemment au congrès allemand de la logistique à Berlin.

L'atelier de maintenance de Volga-Dnepr sur l'aéroport de Leipzig-Halle est agréé pour des B747-400 et le sera



Photo: Air Bridge Cargo

La flotte ABC (onze avions) comprend quatre B747-8F, un cinquième suivra en 2014.

bientôt pour des B747-8F. En Allemagne, l'offre d'ABC ne change pas par rapport à l'année dernière. Compte tenu du volume de fret aérien croissant en Russie, il est en revanche prévu de développer, d'une part, les trafics directs depuis l'Europe (un argument clé de vente du carrier), p. ex. depuis Amsterdam (Pays-Bas), vers Ekaterinbourg, Novossibirsk, Krasnoïarsk et Khabarovsk et, d'autre part, le réseau intrarusse. Le carrier envisage aussi de créer une nouvelle plaque tournante dans le sud de la Russie, éventuellement à Krasnodar ou à Sochi. ABC escompte, en tout et pour tout, un volume de transport d'environ 350 000 t, soit approximativement 5% de plus qu'en 2012. *ab*

www.airbridgescargo.com

Les aéroports fret européens reprennent du poil de la bête

En septembre, le trafic fret sur les aéroports européens a augmenté de 0,9% par rapport au mois correspondant de l'année dernière. Cette croissance plutôt timide,

selon l'association européenne des aéroports ACI Europe, a toutefois été trop faible pour atteindre le volume correspondant de 2010.

Volume de fret sur les principaux aéroports fret européens en septembre 2013

Rang	(Septembre 2012)	Aéroport	Pays	Fret aérien en t	±%
1	(1)	Francfort/Main	DE	169 735	+0,1
2	(2)	Paris (CDG)	FR	154 610	-7,4
3	(3)	Amsterdam	NL	130 631	+3,9
4	(4)	Londres (LHR)	GB	115 547	-4,6
5	(5)	Leipzig-Halle	DE	73 360	+2,8
6	(6)	Cologne-Bonn	DE	59 836	-4,9
7	(8)	Istanbul (IST)	TR	55 737	+18,7
8	(7)	Luxembourg	LU	53 875	+7,0
9	(9)	Liège	BE	44 815	+3,7
10	(10)	Milan (MXP)	IT	34 019	+4,5

Volume de fret sur les aéroports suisses en septembre 2013

1	(1)	Zurich	CH	24 812	+2,9
2	(2)	Genève	CH	3 688	-2,7
3	(3)	Bâle	CH	3 227	+0,8

Source: ACI Europe, ADV

Il n'y a eu aucun changement, ni par rapport à août 2013 ni par rapport à septembre 2012, en ce qui concerne le classement des cinq premiers aéroports fret européens. Paris-Roissy (-5,4% à 1,37 M. de t aux trois premiers trimestres) et Londres-Heathrow (-4,4% à 1,047 M. de t) ont de nouveau perdu du terrain par rapport à l'aéroport qui les devance directement, à savoir Francfort (+0,8% à 1,485 M. de t) pour le premier et Amsterdam (+1,6% à 1,12 M. de t) pour le second.

Le grand gagnant du mois a été une fois de plus Istanbul-Atatürk qui a réussi à dépasser Luxembourg (lui aussi sur la pente ascendante depuis quelques mois). Dans le sud, les résultats sont mitigés. L'ITJ va bientôt enquêter sur place pour quoi Madrid (-8,5% à 26 613 t) a tant de mal. Le développement de l'aéroport de Milan et de l'Italie est analysé page 52.

www.aci-europe.org

En bref

Accord de licence. L'avionneur US Boeing et Bedek Aviation, qui fait partie d'Israel Aerospace Industries (IAI), ont conclu un accord concernant les contrats de transformation en cours de 767-200/300 et 747-400 ainsi que les futurs contrats. Jusqu'ici les exploitants d'avions-cargos court et long-courriers dits «BDSF» se voyaient appliquer par Boeing des redevances supplémentaires de 50 000 à 250 000 USD par appareil.

www.iai.co.il; www.boeing.com

Adhésion. Aerolineas Cargo, le département fret de la compagnie aérienne Aerolineas Argentinas membre de Skyteam, est le douzième membre de l'alliance fret Skyteam Cargo. Confirmée le 6 novembre dans le cadre de la foire et conférence Air Cargo Americas à Miami (USA), l'adhésion se traduira par 30 destinations latino-américaines complétant le réseau de l'alliance.

www.skyteamcargo.com
www.aerolineas.com

Deuxième piste. Le 12 novembre, une nouvelle piste de décollage et d'atterrissage a été inaugurée sur l'aéroport privé Lanseria, le deuxième de la métropole sud-africaine Johannesburg. Cette piste de 3000 m de long et 45 m de large permettra à l'aéroport de délestage d'O.R. Tambo International Airport d'accueillir également de grands avions-cargos. Jusqu'ici, seuls des moyen-courriers jusqu'au B757-300 pouvaient toucher cet aéroport.

www.lanseria.co.za

Le prochain carrier national. Après le dépôt de bilan de la compagnie aérienne nationale arménienne Armavia, au printemps, Air Armenia essaie de lui succéder. Créée en 2003 en tant que compagnie fret en raison de l'exclusivité, reconnue officiellement, de sa concurrente, Air Armenia a complété en été dernier ses cinq avions-cargos (quatre AN-12 et un AN-329) par un B737-500 et un A320-200.

www.airarmenia.net

Nouvelles destinations. Egyptair mise davantage sur le secteur fret. Ses quatre avions-cargos (deux A300-600 et deux A300B4, dont un stationné sur l'aéroport de base Le Caire) ont transporté plus de 200 000 t de fret au cours de l'exercice clôturé le 30 juin 2012, soit nettement plus que les années précédentes. Le carrier va donc faire transformer quelques-uns de ses A330-200 en version fret. L'A330-200(F) a une capacité de 60 t, c'est-à-dire 15-20 t de plus que ses avions-cargos actuels.

www.egyptair-cargo.com

Etihaad suspend les vols vers la Libye et annonce un service vers Médine

Remaniement arabe

Les trois grands carriers du Golfe ont des positions divergentes en trafic de/vers la Libye.

Un des trois, Etihad, vient d'annoncer un nouveau service vers l'Arabie Saoudite.



Photo: Etihad Airways

Pour l'instant on ne sait pas encore si en février prochain, lors de l'inauguration du nouveau service régulier vers Médine, Etihad sera déjà de retour en Libye.

Depuis mai 2012, Skycargo, la division fret d'Emirates basée à Dubaï (EAU), dessert la capitale libyenne Tripoli. En septembre, le département trafic passagers a même lancé des vols par gros-porteurs B777-200ER via Malte, et ce

le 31 octobre la suppression de ses vols vers la Libye avec effet immédiat. Après la réouverture des vols le 17 janvier 2013, le carrier national des EAU a développé son trafic de/vers la Libye jusqu'à deux vols fret et trois vols passagers hebdomadaires vers Tripoli. Aujourd'hui, les risques en matière de sécurité sont devenus trop grands, regrette Richard Hill, COO.

Etihad a en revanche annoncé avec plaisir l'introduction d'un service vers Médine. Cette ville sainte d'Arabie Saoudite sera desservie quotidiennement à partir du 1^{er} février. Avec cette nouvelle destination, le nombre de liaisons hebdomadaires entre Abu Dhabi et les quatre destinations du pays voisin (Médine s'ajoutant à Dammam, Djedda et Riyad) passera à 50.

www.etihadcargo.com



après une interruption de deux ans. Et alors que Qatar Airways mène encore des négociations avec les autorités libyennes sur un retour dans ce pays nord-africain, Etihad d'Abu Dhabi (EAU) a annoncé

Thai vers Sendai

Le 1^{er} décembre, Thai Airways lancera un service assuré trois fois par semaine entre Bangkok et Sendai. Cette septième destination japonaise de la compagnie aérienne sud-est asiatique après Haneda et Narita (tous deux Tokyo), Fukuoka, Nagoya, Osaka et Sapporo se trouve à 300 km au nord de Tokyo. Cette grande ville est le centre politique, économique et donc également logistique de la région de Tohoku dont une large bande côtière a été sinistrée le 11 mars 2011 à la suite du tremblement de terre et du tsunami.

www.thaicargo.com

C.A.L. avec De Rijk

C.A.L. Cargo Air Lines, qui détient 38% du marché all-cargo et une part de 22% du volume fret aérien en Israël, a conclu un contrat de deux ans avec la néerlandaise Jan De Rijk Logistics. Le contrat porte sur des trafics routiers de substitution de/vers l'aéroport belge de Liège. Le carrier opère jusqu'à huit fois par semaine entre Tel Aviv et Liège ainsi que quotidiennement de la Belgique vers New York-JFK. Il atterrit de plus deux fois par semaine à Larnaca, en coopération avec Cyprus Airways, et assure des vols charter mondiaux.

www.cal.co.il; www.janderijk.com

Streck poursuit le développement de ses activités en Suisse

«Orienté vers la croissance»

Le transporteur et logisticien international Streck Transport AG, basé à Möhlin près de Bâle (Suisse), a récemment inauguré un nouveau centre de distribution et administratif à Pfungen (grande couronne de Zurich). Avec cette installation moderne, Streck dispose à présent de son propre site pour couvrir de façon plus efficace la zone économique de Zurich-Winterthour-St-Gall.

Ceux qui, d'aventure, emprunteront les routes traversant les paysages vallonnés autour de la commune de Pfungen avec son centre classé, remarqueront très vite les nouvelles zones logistiques qui s'étendent à l'ouest et à l'est de cette localité. Pfungen, commune voisine de Winterthour en plein essor, a tout mis en œuvre ces dernières années pour attirer également des prestataires de transport et de logistique sur son territoire. Et ce, avec succès. Pfungen est devenu entre-temps un site logistique important, à la croisée entre la grande région économique de Zurich et la Suisse orientale. Outre Streck, d'autres entreprises de transport et de logistique se sont installées récemment à Pfungen comme, par exemple, La Poste Suisse (cf. *ITJ* 35-36/2013, page 35), DB Schenker, Andres et la société Stoll Transport AG.

Nouvelle construction avec vue sur la nature

L'entreprise Streck Transport AG, gérée par ses propriétaires, était jusqu'ici présente dans la grande région de Zurich par le biais d'une succursale à Embrach. Les surfaces de transbordement, visiblement «anciennes» et exploitées en location, étaient clairement devenues trop exiguës pour Streck. Avec Herbert Boll, président du conseil d'administration du groupe Streck, et Manfred Haas, directeur de Streck Transport Suisse, la direction a donc décidé de construire un nouveau bâtiment sur site vierge, à Pfungen. Le terminal logistique fonctionnel, offrant une vue plus qu'agréable sur de belles prairies et des forêts, est en service depuis fin octobre.

Ce projet immobilier, qui a coûté 13 M. de CHF, a été érigé en moins de huit mois. Les 30 collaborateurs de l'ancienne succursale Streck d'Embrach ont déménagé à Pfungen. Le centre de distribution, construit sur un terrain de 18 300 m² appartenant à l'entreprise Streck, offre 2 000 m² de surface de transbordement, 800 m² de surface logistique pour le stockage en rayonnage et par bloc ainsi



Photo: Robert Altermatt

Le nouveau centre logistique de Streck Transport à Pfungen.

que deux chambres pour matières dangereuses. Le hall dispose notamment de 33 quais de chargement/déchargement pour les camions et de cinq quais pour les matières dangereuses. Directement à côté, se trouve un bâtiment administratif avec 820 m² de surface de bureaux et 220 m² de locaux sociaux construits selon les normes suisses Minergie (bâtiment à basse consommation). La nouvelle installation répond à des exigences de sécurité élevées et est munie d'un système de contrôle d'accès, d'un système automatique de géolocalisation, d'une surveillance par caméra, de détecteurs de fumée et de systèmes d'extinction automatique d'incendies de type sprinkler. Le bâtiment est également équipé d'un système de commande de l'éclairage en fonction de la lumière diurne, d'un chauffage avec pompe à chaleur, d'une ventilation contrôlée avec récupération de la chaleur et d'une installation de récupération d'eau.

Indiscutablement à l'étroit

Lors de la visite officielle, M. Haas a déclaré à l'*ITJ*: «Notre ancien site d'Embrach était indiscutablement devenu trop petit, et nous n'avions absolument aucune place pour une expansion. Compte tenu

de notre orientation stratégique vers la croissance, il nous restait encore la possibilité de chercher un autre terrain ailleurs pour y construire nos propres locaux.»

Cette nouvelle construction à Pfungen a constitué un véritable défi pour la société Streck Transport, parce que le terrain ne présentait pas une configuration optimale en raison de la topographie. M. Haas: «Il a donc fallu, dès la planification du centre logistique, tirer le meilleur parti de ces conditions. Je considère que nous avons réussi. Au final, nous avons investi beaucoup de temps dans la planification. Mais l'exemple de Pfungen montre bien qu'il faut aller jusqu'au bout de la réflexion pour un tel projet de construction, avant de donner le premier coup de pelle.»

A Pfungen, Streck Transport propose des trafics de ligne et groupés en trafic national et international, de la gestion d'entrepôts et des prestations à valeur ajoutée. 90 transports y sont traités par jour (soit 45 trafics entrant et sortant) – dont 60 pour des trafics de proximité et 30 pour des trafics internationaux. Si nécessaire, le complexe immobilier pourra être agrandi de 1 200 m² supplémentaires à l'avenir.

Robert Altermatt

www.streck-transport.com

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)

Les marchés restent imprévisibles

Au cours du 48^e symposium BME achats et logistique, qui s'est tenu à la mi-novembre à Berlin (Allemagne), plus de 2000 participants, surtout des responsables achats et logistique, ont procédé à un échange d'expérience et ont discuté des exigences et des potentiels du secteur approvisionnement.

Au dire de Horst Wiedmann, président du comité directeur de la fédération de la gestion du matériel, des achats et de la logistique (BME), les départements approvisionnement des entreprises envisagent de nouveau l'avenir avec optimisme. Ils se basent sur une économie mondiale qui se redresse lentement, une baisse du prix des matières premières et les premières tendances positives dans le secteur industriel de la zone euro. Il s'agit maintenant de se donner des chances, tout en gardant à l'œil les risques actuels et futurs, souligne-t-il. Et d'avertir qu'il ne faut pas sous-estimer les eaux paraissant actuellement calmes: «Les marchés sont imprévisibles et continueront de donner du fil à retordre au

marché allemand, également pendant la décennie à venir.» Réagir en pleine crise et sans y être préparé est imprudent. «Les catastrophes naturelles, troubles politiques, goulets d'étranglement dans la livraison de matières premières et fluctuations monétaires vont augmenter à l'échelle mondiale et auront des effets négatifs sur les chaînes d'approvisionnement des entreprises», explique H. Wiedmann. Pour gérer toute la supply chain et les risques, il est indispensable d'étudier chaque jour les cours de la Bourse, pronostics d'évolution des prix, analyses de marché et autres données économiques, sans oublier les éléments permettant de minimiser les risques (p. ex. «hedging»).

Aujourd'hui les responsables achats doivent posséder une vaste expertise en matière de marchés, prix, interdépendances etc. Dans le cas contraire, ils sont des partenaires inadéquats pour les entreprises, p. ex. lors du choix de nouveaux sites de production. H. Wiedmann a demandé aux sociétés de mieux répondre aux exigences croissantes du marché et de rester compétitives grâce à un perfectionnement constant de leurs collaborateurs.

Il a ajouté: «Dans de nombreuses sociétés, le nouveau profil auquel doit répondre le responsable achats n'est pas encore assez fortement ancré.» Ce qui manque souvent c'est un regard plus loin que le bout de son nez et la transparence

 **M+R SPEDAG GROUP**
Logistics connecting continents®

DESIGNED FOR PERFORMANCE



Performance translates to highest quality and maximum efficiency. We are your dependable partner for transport- and logistics solutions.

72 Offices. 2000 Professionals. Logistics connecting continents.

ASIA HEADOFFICE
M+R Forwarding (Hong Kong) Ltd.
Rm 3501, 35/F, Manhattan Place
23 Wang Tai Road, Kowloon Bay
Hong Kong
+852 2591 0677
www.mrspedag.com



Photo: BME

Salle pleine pour la cérémonie d'ouverture du symposium BME 2013 à Berlin.

des processus. «Nous savons grâce à nos comparaisons au sein de la BME que bien des grands groupes négocient des prix moins avantageux qu'une grande PME. Les chiffres clés en matière de qualité, structure, processus et coûts devraient faire partie du quotidien de chaque responsable achats. Seule la comparaison avec des concurrents donne une idée de ses propres performances», a expliqué le président de la BME. www.bme.de

Planzer reprend Maier Spedition

La société suisse de transport et de logistique Planzer Holding AG, basée à Dietikon près de Zurich, a mené depuis quelque temps des négociations avec le prestataire de services d'expédition Maier Spedition GmbH, basé à Singen (sud de l'Allemagne). Dans le cadre du règlement de la succession de la société allemande, l'entreprise suisse envisageait d'acquérir une participation. Il a été annoncé récemment que Planzer Holding AG reprend, avec effet au 1^{er} janvier 2014, toutes les parts des sociétés Maier Spedition GmbH et Spedition Maier AG. Elles seront intégrées dans le groupe d'entreprises Planzer sous leur propre nom et statut juridique avec les effectifs existants. La société Maier Spedition a des sites à Singen et Hagen (Allemagne), Ramsen (Suisse) et Budapest (Hongrie). *ra*
www.spedition-maier.de; www.planzer.ch

Nouveau partenaire logistique pour la FIS

La Fédération Internationale de Ski (FIS) confie toutes ses activités logistiques à l'entreprise de logistique Conceptum Sport Logistics (CSL). La coopération avec cette société basée près de Francfort-sur-le-Main (Allemagne) porte sur plusieurs années. Parmi les défis logistiques que doit relever le logisticien figurent toutes les manifestations et compétitions de la FIS dans les secteurs ski alpin, ski nordique, snowboard, saut à ski et coupes du monde freestyle. En plus du transport du matériel sportif, des équipements des diverses équipes et d'autres chargements, la société devra aussi s'occuper de l'organisation des voyages. *ra*

www.conceptum-sport-logistics.com; www.fis-ski.com

En bref

SDV construit un entrepôt à Dubaï. La société logistique française SDV vient de poser la première pierre d'un nouvel entrepôt situé dans la zone franche de l'aéroport de Dubaï (EAU). Ce terminal, créé sur un terrain de 5000 m², sera mis en service au cours du deuxième trimestre 2014. SDV y proposera des services logistiques à des clients du secteur trafic aérien. www.sdv.com

Hausse du bénéfice pour Agility. Le groupe de transport et de logistique Agility, dont le siège social est à Koweït et qui opère à l'échelle mondiale, a subi au troisième trimestre 2013 une baisse du chiffre d'affaires à 326,75 M. de KWD (859,1 M. d'EUR). Le bénéfice net a toutefois augmenté de 26% par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent pour atteindre 12,13 M. de KWD (31,9 M. d'EUR). Le résultat courant (Ebitda) a grimpé de 10% pour passer à 23,63 M. de KWD (62,1 M. d'EUR). www.agilitylogistics.com

Deutsche Post DHL est sur la bonne voie. Le groupe postal et logistique allemand Deutsche Post DHL a enregistré un recul du chiffre d'affaires au troisième trimestre 2013. Par rapport à la même période de 2012, les recettes ont fléchi de 2,5% à 13,5 milliards d'EUR. En atteignant 646 M. d'EUR, le résultat courant (Ebit) du troisième trimestre a grimpé de 7% par rapport au troisième trimestre de l'exercice précédent. Le bénéfice du groupe a augmenté de presque 6% entre juillet et septembre pour totaliser environ 399 M. d'EUR. www.dp-dhl.com



George Baker (SHIPPING) LTD.

YOUR TRUSTED PARTNER AT THE PORT OF FELIXSTOWE

'Quality and Reliability since 1982'



WAREHOUSING



CUSTOMS CLEARANCE



CONTAINER TRANSPORT



UK & EC DISTRIBUTION



VEHICLE HANDLING



CROSS DOCKING

www.georgebakershipping.com

Unit 4, Parker Avenue, Felixstowe, Suffolk, IP11 4HF.
Tel. 01394 744729







E-Commerce et immobilier logistique

L'Europe centrale a la cote

Le groupe US de commerce en ligne Amazon va se doter de deux nouveaux centres logistiques en République tchèque et y créer jusqu'à 10 000 emplois. Il prévoit en outre de construire centres en Pologne d'ici 2015.

Les nouveaux sites d'Amazon seront ouverts en 2014 à proximité de l'aéroport de Prague et dans la ville de Brno. Selon ses propres déclarations, la plus grande plateforme mondiale de commerce en ligne a l'intention de créer sur chaque site 2 000 postes fixes et 3 000 postes saisonniers.

Dans un premier temps les sites en question devraient délester les huit centres logistiques allemands, puis l'ensemble du réseau européen. C'est la seule façon de gérer en matière logistique «la croissance constante en Europe», explique Amazon. Idem pour les trois centres logistiques



Photo: Amazon

Le centre logistique d'Amazon à Bad Hersfeld en Allemagne.

construits d'ici 2015 en Pologne. Le transfert de capacités allemandes vers ce pays d'Europe orientale ne serait toutefois pas prévu. Divers médias avaient spéculé récemment sur le fait que les nouveaux centres est-européens pourraient remplacer les sites allemands d'Amazon de Bad Hersfeld et Leipzig. Ces derniers mois, il y a eu régulièrement des grèves sur les sites allemands dont les salariés demandent à être rémunérés selon la convention collective pour les ventes par correspondance. Amazon s'y oppose et veut continuer à verser des salaires comme ceux d'usage dans la logistique.

www.amazon.com

Italsempione nouveau partenaire en Italie de Navis

La société familiale et indépendante de la branche expédition Navis Schiffahrts- und Speditionen AG, basée à Hambourg (Allemagne), coopère depuis peu avec un nouveau partenaire pour les transports terrestres dans la région de Milan. La maison d'expédition italienne Italsempione

SpA, fondée en 1955 à Domodossola, va en effet opérer conjointement avec Navis sur la liaison Milan-Hambourg et vice versa en offrant des services de ligne réguliers.

ra

www.italsempione.com

www.navis-ag.com

Nos solutions de transport globales...

créent de la valeur ajoutée pour nos clients...

à travers nos services de transport aérien et maritime...

de camions pleins ou groupage...

nos services de courtage en douane...

et notre nouveau service en Amérique du Nord...





Photo: Interport BV

Interport est spécialisée dans le transport routier de/vers l'Espagne et le Portugal.

Nouveaux services routiers de substitution de la Suisse vers l'Espagne et le Portugal

Cap sur la péninsule Ibérique

L'entreprise de transport néerlandaise Interport BV vient de lancer des services routiers de substitution pour fret aérien de la Suisse vers la péninsule Ibérique. Les chargements sont composés notamment de produits pharmaceutiques suisses.

Interport BV, basée à Schiphol-Rijk sur l'aéroport d'Amsterdam, assure depuis peu trois services routiers de groupage par semaine au départ des aéroports suisses Bâle-Euroairport et Zurich à destination

de Barcelone et de Madrid. Les délais de transport des trafics de substitution pour fret aérien entre les deux points de départ suisses et les deux destinations en Espagne sont de un à deux jours au maxi-

Taux de fiabilité élevé des livraisons

Wilma Bram, directrice d'Interport BV, a expliqué à l'*ITJ* que sa société est spécialisée depuis plus de 20 ans dans le transport de marchandises de valeur et chronosensibles depuis les Etats du Benelux et l'Allemagne vers la péninsule Ibérique et vice versa. Interport, qui détient le certificat Tapa A et bénéficie du statut OEA, se distingue dans ses services de ligne par des horaires de départ et d'arrivée fixes et un taux de fiabilité très élevé des livraisons de 99,2%.

www.interport-trucking.com

de distribution...

pouvant répondre à des besoins variés...

en respectant les prévisions tarifaires...

en temps et en heure, systématiquement.



Une chaîne sans maillon faible

Rencontrez quelques-uns des milliers de professionnels UTI expérimentés et compétents, capables de satisfaire tous vos besoins globaux de transport et de la gestion de chaîne logistique. Renseignez-vous sur les solutions UTI les plus adaptées pour vos clients qui vous aideront à rester compétitifs, avec la garantie que dans nos équipes, il n'y a pas de maillon faible.

Visionnez nos vidéos de l'équipe UTI et rendez-nous visite sur

go2uti.com.

Les marchés du transport à l'Est

«La concurrence nous stimule»

L'ITJ s'est récemment entretenu avec Nicholas Minde, gérant de DHL Freight Suisse, dont la succursale à Buchs est considérée depuis des décennies comme la porte suisse vers l'Est. N. Minde nous a parlé des défis logistiques liés aux activités en Europe de l'Est, dans les pays de la CEI ainsi qu'au Proche et au Moyen-Orient.

DHL Freight Suisse est une petite entreprise. Quelle est l'importance du marché de l'Est pour elle?

Vous avez raison, par rapport à de grandes organisations telle que par exemple DHL Freight Allemagne, nous avons tout juste la taille d'une boutique. Mais c'est précisément ce qui fait notre force, car nous pouvons ainsi entretenir des contacts étroits avec nos clients et proposer des prestations individuelles.

Les transports avec l'Est constituent une de nos principales compétences. Déjà à l'époque du rideau de fer, nous étions présents dans cette région. Aujourd'hui, nous avons des succursales dans de nombreux Etats d'Europe de l'Est (par exemple en Biélorussie et Russie), mais aussi au Kazakhstan et en Turquie. Nos succursales nous permettent de faire traverser les frontières à nos cargaisons rapidement et en toute sécurité. En Russie, par exemple, on peut rencontrer très vite d'énormes problèmes pour une simple erreur de document douanier et cela peut revenir très cher.

Grâce à notre important savoir, nous traitons également, depuis notre site à Buchs, près de St-Gall, des affaires de cross-trade entre l'Europe et les pays de la CEI, les Etats balkaniques, la Turquie et le Moyen-Orient.



Photo: Claudia Benetti

Nicholas Minde, gérant de DHL Freight Suisse.

Le premier semestre 2013 a été économiquement faible en Russie. Quelles en ont été les conséquences pour DHL Freight Suisse?

DHL Freight Suisse détenait autrefois une plus grande part dans les trafics avec la Russie, part que nous comptons reconquérir avec nos collègues russes. Beaucoup de sociétés internationales dirigent leurs activités avec l'Est depuis la Suisse. Nous réalisons ainsi la plupart des transports avec l'Est pour des clients suisses.

En Russie, l'attribution des licences est un thème récurrent. Il y a aujourd'hui nettement plus de prestataires qu'il y a quelques années encore. Ressentez-vous cette concurrence accrue?

La concurrence nous stimule bien sûr. Mais nous profitons aussi du nombre accru de transitaires sur le marché, qui mettent à disposition leurs véhicules pour les trafics internationaux entre l'UE et les Etats de la CEI. Sans cette capacité de fret supplémentaire, il ne serait plus

GENEL TRANSPORT



Transit via TURKEY to IRAQ
info@geneltransport.com.tr



possible de maîtriser le volume de fret aujourd'hui.

A propos de Carnet TIR: quelles sont les répercussions de la nouvelle politique douanière sur vos activités?

Ce type de problèmes fait partie du «daily business». Nous devons constamment étudier de nouvelles alternatives et, si nécessaire, dévier les cargaisons parce qu'un obstacle surgit subitement dans l'un des pays traversés. Nous sommes des architectes du trafic et nous devons, au final, avoir construit l'édifice. Nous pouvons réagir avec une grande flexibilité sur le marché, parce que nous travaillons aujourd'hui principalement en réseau et non plus avec les anciennes structures de transport.

Les barrières commerciales sont-elles les principaux problèmes dans le trafic avec l'Est?

Pas vraiment. Les quantités manquantes constituent aussi régulièrement des défis. Il est particulièrement difficile de transporter des colis à un prix acceptable vers les pays de l'Est, lorsque le destinataire souhaite que les marchandises groupées soient livrées en transit douanier. Nous ne pouvons pas en effet combiner les marchandises en transit douanier avec les expéditions du pays en Russie ou en Ukraine par exemple. Il ne nous est donc pas toujours possible de grouper de façon optimale les flux de marchandises dans ces pays.

Quelles tâches vous attendent à l'avenir pour vos activités avec l'Est?

Les défis à venir dépendent de l'évolution dans les différents pays. Si le marché turc continue de croître comme ces dernières années, nous créerons de nouvelles liaisons. De nouveaux défis se présenteront aussi si les lieux de production continuent de se déplacer à l'Est, dans les pays à très faibles salaires. Avec une supply chain plus longue, il devrait être plus difficile de surveiller les chargements en cas de problème.

Claudia Benetti/ra
www.dhl.ch

Immobilier logistique en Chine

Nouveau centre de distribution

Le prestataire d'immobilier logistique Goodman développe dans le nord de la Chine (province de Hebei), un centre logistique de 33 300 m² pour l'entreprise sino-allemande BMW Brilliance Automotive.



Photo: Goodman

Parc logistique «Goodman Citylink» dans la province chinoise septentrionale de Hebei.

BMW Brilliance Automotive, une entreprise collective entre le constructeur automobile allemand BMW et le constructeur chinois Brilliance China Auto, utilisera ce complexe immobilier pour l'approvisionnement de toute la région en composants finis. La province de Hebei comprend notamment les métropoles de Beijing et Tianjin. BMW Brilliance Automotive est responsable, dans l'Empire du Milieu, de la production, la distribution et la vente des véhicules BMW.

Goodman optimise actuellement le réseau logistique BMW Brilliance Automotive sur deux sites, sur deux continents différents: un parc logistique de 145 000 m² est en cours d'achèvement à Leipzig. Il sera utilisé intégralement pour la logistique mondiale de BMW ainsi que pour l'approvisionnement de l'usine de production voisine. La nouvelle centrale de distribution en Chine fait partie d'un grand projet intitulé «Goodman Citylink» dans la zone de développement

nationale de la ville de Yanjiao. Outre le bien immobilier pour le constructeur automobile, le projet englobe également un centre logistique d'une superficie de 26 500 m² pour une entreprise commerciale internationale ainsi que quatre autres unités actuellement en cours de construction. D'ici à l'achèvement en juillet 2014, Goodman Citylink occupera des halls d'une superficie de 130 000 m². Le montant de l'investissement se situe aux alentours de 90 M. d'USD.

Selon les propres indications de l'entreprise, Goodman connaît une croissance fulgurante en Chine. Le groupe développe actuellement 530 000 m² de surfaces logistiques. A celles-ci s'ajoutent des terrains disponibles d'une superficie de 4,3 M. de m². Compte tenu de ces conditions, l'entreprise prévoit de pouvoir mettre en œuvre 800 000 m² de surfaces logistiques supplémentaires dans les douze prochains mois.

ra
www.goodman.com

declare | it

Die führende Software für Zollabwicklung Import, Export und Transit

www.sisa.ch



Nutzen Sie die Vorteile der eVV Import bereits heute

Basel · Lausanne · Lugano

 **sisa** Unlimited solutions

En bref

Certificat GDP pour Wallenborn. La société luxembourgeoise de transport et de logistique Wallenborn vient de décrocher le certificat «Good Distribution Practice» (GDP). Il s'agit d'une licence certifiée répondant aux exigences de l'US Food and Drug Administration et de l'UE pour la distribution de médicaments. www.wallenborn.com

Aramex sur une bonne lancée. La société des secteurs transport, logistique et CEC Aramex basée à Amman (Jordanie) a enregistré au troisième trimestre 2013 une hausse du chiffre d'affaires de 9% à 827 M. d'AED (166,9 M. d'EUR) par rapport à la même période de 2012. Le bénéfice net a lui aussi augmenté, de 53,1 M. d'AED (10,7 M. d'EUR) à 59,9 M. d'AED (12,1 M. d'EUR). Entre juillet et septembre, Aramex a développé ses activités en Afrique et en Asie (p. ex. à Istanbul, Johannesburg, Hongkong et Mumbai). www.aramex.com

DSV tient bon. Au cours du troisième trimestre de l'exercice 2013, le chiffre d'affaires du groupe danois de transport et de logistique DSV, dont le siège social est à Brøndby près de Copenhague, est passé de 11,31 milliards de DKK (1,52 milliard d'EUR) à 11,47 milliards de DKK (1,54 milliard d'EUR). Le résultat courant (Ebit) est demeuré stable en atteignant 691 M. de DKK (92,6 M. d'EUR), comme pendant le trimestre correspondant de l'exercice précédent, alors que le bénéfice avant impôts est retombé de 608 M. de DKK (81,5 M. d'EUR) à 570 M. de DKK (76,4 M. d'EUR). www.dsv.com

Nouvelles turbulences pour TNT. Le prestataire international de services CEC TNT Express, basé aux Pays-Bas, n'arrive pas à redresser la barre. Au troisième trimestre 2013, le chiffre d'affaires a baissé de 6,6% pour retomber de 1,736 milliard d'EUR à 1,621 milliard d'EUR. Le bénéfice net a même chuté de 25% (de 8 M. d'EUR à 6 M. d'EUR). Principales raisons avancées par la société: la baisse des recettes et la constitution de provisions plus élevées. www.tnt.com

Ekol Logistics s'établit en Hongrie



Photo: Ekol Logistics

Ekol Logistics considère la Hongrie comme un marché croissant en Europe.

Le prestataire turc de services logistiques Ekol Logistics a créé sa propre entreprise en Hongrie: Ekol Hungary. Selon ses déclarations, Ekol Hungary aura en Europe le rôle de point nodal stratégique pour le réseau intermodal d'Ekol Logistics. La nouvelle société Ekol Hungary, basée dans la capitale Budapest où elle dispose d'une superficie d'entreposage de 1500 m², a commencé ses activités le 1^{er} octobre.

La filiale hongroise d'Ekol offre à ses clients des transports routiers internationaux, des solutions de transport en trafic combiné, le dédouanement et des prestations de services 3PL. Ekol Hungary s'attend à réaliser un chiffre d'affaires de 7,5 M. d'EUR en 2014. Les effectifs en Hongrie devrait passer de dix actuellement à une cinquantaine de salariés à la fin 2014.

ra

www.ekol.com

Nouvel entrepôt pour marchandises dangereuses

SPÉCIALISTE DES MATIÈRES DANGEREUSES

Entreposage et transports dans toute la Suisse



Paul Leimgruber AG
CH-4133 Pratteln
Tel. +41 (0)61 337 37 37
www.leimgruber.ag

leimgruber
Wir leben Logistik.

W. R. ZANES & CO. OF LA., INC.
Offering a Complete Line of Services to the International Shipper!

International Ocean Freight Forwarders (OTI)
U.S. Customs Brokers (All Entry Types)
ISF Importer Security Filings
Airfreight Consolidators • Air Cargo Agents
Worldwide Agents Network • Breakbulk Agents
Transportation Specialists • FTZ • Inbond
Customs Bonded Warehousemen • Bonded Cartmen
Marine Insurance and Customs Bonds
ABI/AES • Landed Cost • EDP Service Center • EDI

HOUSTON:(Ocean & Air)
281-590-3505(ph)
281-590-3838(fx)
wrzhou@wrzanes.com(ocean)
wrziah@wrzanes.com(air)

DALLAS:(Ocean & Air)
972-574-7111(ph)
972-574-7607(fx)
dallas@wrzanes.com

NEW ORLEANS:(Ocean)
504-524-1301(ph)
504-524-1309(fx)
norleans@wrzanes.com

NEW ORLEANS:(Air)
504-464-0651(ph)
504-468-3804(fx)
wrzmsy@wrzanes.com

MOBILE:(Ocean & Air)
251-438-1597(ph)
251-432-3812(fx)
mobile@wrzanes.com

Visit our website for valuable information: www.wrzanes.com

CBP National Permit – F.M.C. 752-F – I.A.T.A./CNS
Established 1914 Member...NCBFAA,IFFCBANO

Troisième trimestre satisfaisant chez UPS

UPS, l'expressiste et prestataire de services colis US basé à Atlanta GA, a bien travaillé au troisième trimestre 2013. L'augmentation des exportations européennes et le boom du commerce en ligne aux Etats-Unis ont permis d'enregistrer de bons résultats. La baisse des coûts et la disparition d'effets exceptionnels ont en outre eu un impact positif.

Le bénéfice net a grimpé de 134% par rapport au troisième trimestre 2012 pour passer de 469 M. d'USD à 1,097 milliard d'USD et le chiffre d'affaires a augmenté de 3,4%, de 13,071 milliards d'USD à 13,521 milliards d'USD. Pendant la période analysée, UPS a expédié plus de 1 milliard de colis (+4,6%). Aux USA, la quantité de colis a augmenté de 3% et en trafic international le nombre de colis expédiés a grimpé de 6,5%. UPS a également précisé que les colis exportés depuis l'Europe ont connu une hausse de 10%.

ra
www.ups.com

Transnatur a un nouvel entrepôt sous douane



Photo: Transnatur

Nouvelle succursale de Transnatur Norte dans le nord de l'Espagne.

Transnatur Norte SL, qui fait partie de la société familiale espagnole de transport et de logistique Transnatur S.A. dont le siège social est à Barcelone, a ouvert un entrepôt sous douane de 2400 m² dans la zone industrielle de Zamudio, au nord-est de la ville de Bilbao (nord de l'Espagne). En offrant ces nouvelles capacités, la société répond à une demande croissante de la part des clients, a tenu à souligner Transnatur.

www.transnatur.com

En bref

Hausse du CA, baisse du bénéfice. Le prestataire US de services d'expédition et de logistique C.H. Robinson Worldwide Inc. a fait part pour le troisième trimestre 2013 d'une hausse du chiffre d'affaires de 15,1% par rapport à la même période de 2012. Le CA est passé de 2,88 milliards à 3,32 milliards d'USD, mais le bénéfice net a chuté de 7,4%, de 116,3 M. d'USD à 107,7 M. d'USD.

www.chrobinson.com

Hausse du résultat, baisse du CA. Au terme des neuf premiers mois de 2013, le logisticien d'envergure internationale Logwin a enregistré une baisse du chiffre d'affaires de 1 milliard d'EUR à 932,4 M. d'EUR. Le résultat opérationnel (Ebita) est toutefois passé de 16 M. d'EUR à 19,4 M. d'EUR.

www.logwin-logistics.com

Nouveaux membres. Le réseau international de transitaires Waco System a deux nouveaux membres en Afrique: Zereyad Group Transit and Forwarding Plc (Ethiopie) et Speedlink Cargo (Zimbabwe).

www.waco-system.com

C'est l'impact qui fait la différence. Dans le monde entier.

Envoyez votre courrier à l'étranger depuis la Suisse et marquez deux fois plus de points auprès de votre public cible. Premièrement, parce que dans le pays de destination votre courrier publicitaire se distingue du courrier ordinaire. Deuxièmement, parce que vous signalez déjà sur l'enveloppe que son contenu est gage de qualité suisse.

Faits, exemples de réussite et inspiration: poste.ch/impact

En collaboration avec:

ASENDIA
BY LA POSTE & SWISS POST

LA POSTE

Sondage auprès de conducteurs professionnels européens

Mauvais comportement au volant

Une enquête réalisée par MIX Telematics auprès de conducteurs professionnels au Royaume-Uni, en France, en Allemagne et en Espagne révèle des attitudes de conduite négligentes dans le cadre du travail, par les conducteurs et par leurs employeurs. L'enquête conforte la nécessité d'utiliser les solutions télématiques pour économiser du carburant et améliorer le comportement au volant.

MIX Telematics, fournisseur mondial de solutions de gestion de flottes, sécurité du conducteur et géolocalisation de véhicules qui compte des clients dans 112 pays, a réalisé en septembre un sondage auprès de 200 conducteurs professionnels dans chacun des pays susmentionnés. Bien que 90% des 800 conducteurs interrogés estiment qu'une conduite sécuritaire sans causer de préjudice à autrui est très importante lors de la conduite professionnelle, seulement 25% ont avoué avoir reçu des directives de leurs employeurs pour améliorer leur style de conduite. Seulement 10% des sondés disent bénéficier d'une technologie adaptée.

Conduire avec style

Pour seulement 19% des conducteurs le comportement au volant compte dans l'évaluation des performances, avec pour 14% d'entre eux une récompense pour bonne conduite et pour 13% une pénalité pour mauvais comportement au volant. A la question comment le comportement au volant était évalué, 61% des conducteurs ont répondu par «observation». Parmi ceux dont les employeurs utilisent une approche plus scientifique du contrôle, il y a l'utilisation d'une solution télématique. Les incidents de conduite les plus évalués sont la vitesse, l'accélération brutale et le freinage brusque, la marche au ralenti excessive et le surrégime.

Incitations financières

Quelle est la mesure incitative ayant le plus d'influence sur l'amélioration du comportement des conducteurs au volant? La réponse qui arrive en tête est «recevoir une gratification». Mais, seulement 14% des conducteurs affirment que leurs employeurs y ont recours. La plupart des conducteurs récompensés reçoivent soit une prime ou un bonus pour bonne conduite au volant, cette prime pouvant être versée mensuellement ou annuellement.

A l'opposé, 40% des sondés disent avoir reçu un avertissement formel pour mauvais comportement au volant, ce qui s'avère être la sanction la plus courante. Les avertissements sont donnés plus souvent en Espagne (50%) qu'en France (45%) ou qu'en Allemagne (30%). Seulement dans 16% des cas, les employeurs ont recours à des mesures correctives comme le coaching ou la formation pour pallier à un mauvais niveau de conduite au volant.



Photo: Sputnik

L'employeur surveille de près le travail et le comportement des conducteurs. Il suffit d'en tirer les bonnes conclusions.

Autres résultats: près de 25% des conducteurs sont peu sensibles à la conduite éco-énergétique, ou la considèrent comme sans importance; 17% sont indifférents à donner une bonne impression à leur employeur; seulement 16% ont suivi une formation organisée par leurs employeurs pour améliorer leur comportement au volant.

«Il est inquiétant de voir que seulement quelques conducteurs reçoivent une formation et qu'environ 10% des conducteurs bénéficient d'un système d'aide à la conduite – même si le double de ces conducteurs affirme que la bonne conduite au volant est un des critères retenus dans l'évaluation générale. En l'absence de tout équipement de contrôle, on ne peut que s'interroger sur la façon dont la conduite au volant est gérée», commente Steve Coffin, directeur du marketing et des opérations MIX Telematics Europe. *ah*

www.mixtelematics.com

ENNSHAFEN

DAS RÄDERWERK DER LOGISTIK

www.ennschaffen.at

Plus de boîtes dans les ports rhénans

Les ports rhénans suisses ont transbordé au cours des neuf premiers mois de 2013 au total 78 802 TEU, ce qui correspond à un mieux de 1,4% par rapport à la même période de 2012. Le mois de juillet a fait très fort avec un volume de transbordement global de 9981 TEU. Alors que le volume des boîtes à l'entrée a grimpé de 13% à 43 258 TEU, les conteneurs à la sortie ont baissé de 10% à 35 544 TEU. *av*

www.portofbasel.ch

Fret ferroviaire d'Asie vers l'Europe

Ça bouge à l'est

Rendre le transport ferroviaire de conteneurs de la Chine vers l'Europe plus concurrentiel que le transport maritime constitue l'objectif déclaré de la RZD et de ses partenaires.

L'entreprise Far East Land Bridge (FELB), que gèrent la RZD et Transcontainer en coopération avec la CRCT chinoise, DB Schenker, PKP Cargo, Rail Cargo Austria et d'autres partenaires, a fêté une première importante le 14 octobre. Le premier train-bloc qui avait quitté Suzhou en Chine le 30 septembre pour atteindre le territoire russe le 4 octobre a fait son entrée sur le terminal Cargosped de Varsovie ce jour-là. Parcourir cet itinéraire majoritairement transsibérien a prouvé qu'il était possible de réaliser une connexion ferroviaire rapide de transport de fret entre la Chine et l'Europe en 14 jours, en réalisant jusqu'à 1000 km par jour, et en tenant compte des ajustements entre voie normale et voie étroite. Thomas Kargl, CEO de FELB, qui propose ces services de ligne depuis 2008 (35 000 TEU en 2012), a fait part de sa joie face à ce succès en mettant l'accent sur son intention de proposer dès mars 2014 des trains-blocs hebdomadaires d'une durée de transit de 14 au lieu de 24 jours.

Sept jours – Sept ans

Les présidents de la Compagnie des chemins de fer russe (RZD), biélorusse (BC) et des Chemins de fer kazakhs (KTZ) ont souligné, début novembre, l'absolue priorité accordée au projet du «Transsibérien en sept jours», et ce lors de la signature du plan de mesures concernant la création de la compagnie de transport et de logistique unifiée (OTLK) à Astana. L'entreprise de logistique dont les participants de l'Union douanière eurasiennne (CES) détiendront des parts, devrait être opérationnelle au premier trimestre 2014. L'OTLK fait office de gage de réussite du trafic de transit ferroviaire entre la Chine et l'Europe, car un tarif unique de km parcourus par conteneur et des procédures douanières simplifiées font partie des prérequis de la compétitivité de ce type de transport (cf. ITJ 27-30/2013, page 28). A l'heure actuelle, un groupe de travail composé de représentants des trois sociétés de chemins de fer, de Transcontainer AG et de RZD-Logistika AG planche sur la convention d'actionnaires. Les futurs gestionnaires ne sont pas en mal d'ambition: le plan d'affaires prévoit en effet que le trafic de marchandises global de l'OTLK sera de 4 M. de TEU d'ici sept ans, qu'il rapportera aux sociétés de chemins de fer environ 1,2 milliard d'EUR par an en 2020, rien qu'en droits d'utilisation, et permettra d'augmenter le PIB de l'Union douanière de 8,4 milliards d'EUR.

Des débuts à la Bourse réussis pour PKP Cargo

PKP Cargo qui avait accueilli en Pologne le train-bloc de FELB venu de Chine, le 14 octobre, a réussi sa privatisation partielle à 49,9% à la Bourse le 30 octobre.



Photo: Far East Land Bridge

Un premier train-bloc a parcouru le trajet Suzhou-Varsovie en 14 jours.

Il a été souscrit près de six fois plus d'actions que le nombre d'actions disponibles dont un cinquième appartient à des investisseurs étrangers. La privatisation partielle a rapporté 345 M. d'EUR (1,42 milliard de PLN). Lukasz Boron, CEO de PKP Cargo depuis mars 2013, mise sur l'expansion de son entreprise sur les marchés hongrois, tchèque, autrichien et allemand.

Christian Doepgen

www.fareastlandbridge.com

www.rzd.ru; www.railways.kz

www.rw.by; www.pkp-cargo.pl

**VIA THE RHINE RIVER
STRASBOURG
TO THE MOST DISTANT DESTINATIONS
IN THE WORLD**

**FOR HEAVY LIFT
& PROJECT CARGO**

Two terminals with dedicated cranes, lifting capacity of 200t in Lauterbourg and 450t in Strasbourg.
Ro-Ro ramp in Lauterbourg.
Easy access to truck, barge and rail.
Storage area.

PAS
PORT AUTONOME DE STRASBOURG

contact : l.husser@strasbourg.port.fr

Prise de participation de l'Etat dans les ports japonais?

Concurrence en mer du Japon

Les ports de mer japonais souffrent de la concurrence du port sud-coréen de Busan. De plus en plus d'armements de ligne renoncent à un service direct vers le Japon et misent sur le transshipment via Busan. Afin de reconquérir des parts de marché, le gouvernement nippon envisage d'acquérir une participation dans les deux groupements Keihin Port et Hanshin Port.



Photo: thinkstock

Tant les ports à conteneurs du pays que les lignes japonaises font moins bien en 2013.

Les ports de mer japonais doivent devenir plus attrayants. Malgré les efforts déployés par l'Etat pour rendre les ports du pays plus séduisants dans leur rôle de plaques tournantes conteneurs internationales pour les trafics de ligne, beaucoup de grands porte-conteneurs évitent actuellement le pays. Dans ce contexte, la concurrence du port coréen de Busan, qui s'établit de plus en plus en qualité de port de transshipment, est particulièrement forte.

C'est ce qui pousse actuellement le ministère japonais des Transports à étudier des projets d'acquisition de participations dans les sociétés exploitant les deux grands ports à conteneurs Tokyo

et Osaka. L'impulsion correspondante a été donnée par le monde japonais des affaires qui exerce une pression croissante sur le gouvernement car le pays perd en compétitivité dans le trafic maritime international. Concrètement il s'agit de Keihin Port, composé des ports de Tokyo, Kawasaki et Yokohama, et de Hanshin Port (Kobé et Osaka). Selon les statistiques, le nombre de porte-conteneurs ayant fait escale au Japon dans le cadre de leur voyage vers l'Europe et l'Amérique du Nord a baissé entre 1994 et 2012. Pour des raisons de coûts, ils ont opté pour la Corée.

Subventions de l'Etat

Par rapport aux ports japonais, le port coréen de Busan bénéficie d'une aide de l'Etat nettement plus forte. C'est ainsi que Busan obtient chaque année approximativement 4 milliards de JPY (30 M. d'EUR) de subventions de l'Etat sud-coréen. Ces aides, ainsi que des frais de personnel moins élevés qu'au Japon, permettent aux lignes maritimes locales d'offrir des taux plus bas et donc d'attirer davantage de clients en Corée du Sud. Tant le méga port de Keihin que celui de Hanshin sont exploités par des gouvernements locaux ayant peu d'influence sur le gouvernement central. Le ministère

des Transports envisage par conséquent de réviser la législation portuaire en 2014 afin de permettre à l'Etat d'acquérir une participation dans les deux ports clés du pays. On estime que le gouvernement central va acheter dès 2014 des parts de Keihin Port, et ce lors du regroupement de la direction des ports de Tokyo, Yokohama et Kawasaki.

Selon des chiffres publiés par le ministère japonais de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie, trois ports japonais figuraient en 1994 dans le classement du top 20 du monde en fonction des conteneurs traités. Aujourd'hui plus aucun port japonais ne figure dans ce classement. Alors que Kobé, seul, a occupé l'année dernière la 52^e position du classement mondial avec un volume de transbordement de 2,6 M. de TEU, Osaka est 57^e avec 2,4 M. de TEU. En transbordant presque 4,8 M. de TEU, Tokyo a réussi à atteindre la 28^e place.

Aujourd'hui, le port coréen de Busan s'est hissé à la cinquième place du classement mondial avec un volume de transbordement de 17,04 M. de TEU en 2012. Hormis Busan, les principaux ports sud-coréens sont Yeosu Gwanyang avec 2,15 M. de TEU en 2012 et Incheon avec 1,98 M. de TEU en 2012.

Barbara Odrich/Antje Veregge

Moving business forward!

Enjoy the reliability of world-class professionalism and service by China Airlines Cargo.



Tel. + 352 34 83 63-1 or please consult our website www.china-airlines.com

 CHINA AIRLINES CARGO

Ports du «Pearl River Delta» en Chine

Hongkong perd du terrain

En 2013, le port de Hongkong va probablement devoir céder à son voisin chinois Shenzhen sa troisième place dans le classement mondial des plus grands ports à conteneurs en fonction du volume de transbordement.

L'analyste britannique Transportintelligence estime que le port de Shenzhen (Chine) va dépasser cette année son rival Hongkong en matière de volume de transbordement de conteneurs.

Jusqu'ici Hongkong occupait la troisième place du classement des plus grands ports à conteneurs avec un volume de transbordement de 23,12 M. de TEU en 2012. Avec 22,94 M. de TEU, le port de Shenzhen le talonnait déjà de près. Pendant l'année en cours, le port chinois de Shenzhen a notamment pu profiter d'une grève au port de Hongkong qui a poussé de nombreux armements à dérouter leurs navires vers Shenzhen. De façon générale, ce dernier offre de bonnes conditions. D'une part le gouvernement chinois investit fortement dans les ports, et ce depuis plusieurs années. D'autre part, les producteurs chinois paient pour le transbordement à Hongkong environ 200 USD de plus que dans le port concurrent.

A la frontière entre la région administrative spéciale de Hongkong et la République populaire de Chine, il y a souvent des retards étant donné que les camions chinois sont obligés de transborder les conteneurs sur des véhicules de Hongkong. Pour les deux ports, la plus grande partie de la cargaison vient des usines situées dans le delta de la rivière des Perles. Hongkong compense les difficultés susmentionnées par son statut de zone franche et la très forte densité des services de ligne.

Malgré cela, le volume à Shenzhen a grimpé de 1,2% au cours des huit premiers mois de 2013 par rapport à la période correspondante de 2012 alors que Hongkong a enregistré une baisse du nombre de conteneurs de 7%. D'autres ports de la région deviennent eux aussi des

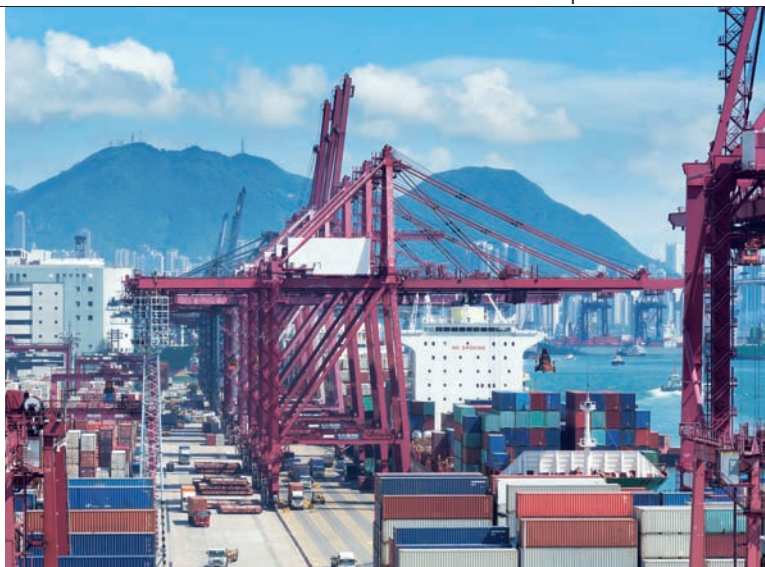


Photo: thinkstock

En 2013, le port de Hongkong a souffert d'une grève des dockers.

concurrents, en particulier Singapour et le port sud-coréen de Busan qui enregistrent un taux de croissance constant.

Les analystes de Transportintelligence estiment qu'à moyen terme le vainqueur sera le port de mer capable de relier de la meilleure façon les sites de production transférés de plus en plus vers l'ouest de la Chine et vers le Sud-Est asiatique.

Antje Veregge

www.transportintelligence.com

www.pdc.gov.hk; www.szport.net

www.portbusan.go.kr; www.singaporepsa.com

PSA investit à Lianyungang

L'exploitant de terminaux PSA International (PSA) va opérer pour la première fois dans le delta du Jangzi Jiang en Chine puisqu'il a acquis une participation dans le nouveau terminal à conteneurs du port de Lianyungang. A cet effet, PSA a conclu une alliance avec Lianyungang Port Group qui reprendra le terminal d'une capacité de 2,8 M. de TEU de China Shipping Container Lines, et ce dès que les autorités compétentes donneront leur feu vert.

www.internationalpsa.com

Ship Agency:	
Custom Broker:	
Shipowner:	
Depot and Container Repair Centre:	
Terminal Operator:	
Logistic Operator:	

Address
P.zza G. Alessi, 2/20
16128 Genova Italy
Phone
+39 010.5361.1
Fax
+39 010.58581.1
E-mail
finsea@finsea.it
Web
www.finsea.it

Complete Shipping Information Always in Hand

Evergreen Line Launches ShipmentLink Mobile

Always innovating and updating customer services, Evergreen Line now offers ShipmentLink Mobile for all hand-held devices places total shipping information about your cargo right at your fingertips.

Search and select sailing schedules, track shipments, follow the status of cargo release via e-mail and stay on top of all news and data that impact your business.

Everytime, everywhere, Evergreen.



L'Inde est un terrain difficile pour le trafic aérien

Tout n'est pas rose

Le sous-continent Indien séduit et perturbe les investisseurs qui s'y intéressent. Une tentative de vue d'ensemble.

La culture hindoue a célébré début novembre la fête de la lumière, mais dans le secteur aérien indien la situation est loin d'être claire. L'administration et le monde politique de cette plus grande démocratie du monde en sont largement responsables. Exemple: c'est pratiquement du jour au lendemain que la direction générale de l'aviation a tenu compte de réserves en matière de sécurité émises par l'Oaci et a retiré à tous les prestataires indiens de vols charter l'autorisation d'assurer des vols vers l'étranger.

En bref

Offre fret d'un LCC. La compagnie à bas prix (Low Cost Carrier/LCC) Cebu Pacific Air renforce son offre fret. Après avoir intégré deux nouveaux A330 dans sa flotte, le carrier utilise les gros-porteurs entre Manille et Dubai (EAU), Séoul (Corée du Sud) et Singapour. En décembre, Cebu Pacific prendra livraison de conteneurs fret aérien légers du producteur norvégien Nordisk.

www.cebupacificair.com; www.nordisk-aviation.com

Des sanctions à Sydney. La compagnie Emirates basée à Dubai (EAU) risque de devoir payer une amende d'environ 400 000 EUR. On lui reproche d'avoir violé à trois reprises, entre fin 2011 et janvier 2013, l'interdiction des vols de nuit appliquée sur l'aéroport Kingsford Smith de Sydney. Seul un petit nombre d'avions est en effet autorisé, dans certaines conditions, à décoller de cet aéroport le plus fréquenté d'Australie ou à y atterrir entre 23 h et 06 h.

www.sydneyairport.com.au



Photo: Wizz Air

La hongroise Wizz Air vise de nouveaux horizons et pourrait atterrir dès l'année prochaine en Inde, et ce grâce à un accord bilatéral conclu récemment.

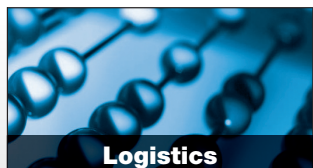
Les détracteurs indiens craignent qu'à la suite de l'ouverture inévitable du marché aux prestataires étrangers la «vache sacrée» Air India ne soit pas bientôt sacrifiée, elle aussi, sur l'autel de la privatisation.

Pour les étrangers, acquérir des participations est pourtant un chemin semé d'embûches. En octobre, Etihad Airways a soutenu financièrement Air India en achetant huit B777-200LR d'Air India. A l'époque le carrier semblait presque avoir en poche une participation de 24% dans Jet Airways. Et voilà qu'en novembre deux administrations chargées de la concurrence ont émis des réserves. Après la conclusion d'un accord bilatéral entre l'Inde et la Hongrie, la hongroise Wizz Air tente d'agir en cavalier seul: la première compagnie aérienne de trafic passagers ayant atterri le 27 octobre sur le nouvel aéroport de Dubai va peut-être poursuivre son service au delà de la mer Arabique.

«En 2020, l'Inde sera le troisième marché aérien du monde», explique Ajit Singh, ministre de l'Aviation civile. Si malgré tout ses prévisions se réalisent, il n'y assistera peut-être plus en qualité de ministre. Un changement au pouvoir s'annonce au printemps 2014. *ab*



Airfreight



Logistics



Surface



Seafreight

Head quarter

P.O. Box 1379 • CH-8021 Zurich/Switzerland
Tel. +41 44 245 44 88 • Fax +41 44 245 44 77
E-mail info@unisped.ch • www.unisped.ch

Branch offices

Hong Kong
Beijing

Are you looking for owner managed
ethical forwarder in BANGLADESH?



Here we are:

**EUROPEAN FREIGHT
SYSTEM LIMITED**

Dhaka

159, Santi nagar, 5th floor
Dhaka 1217, Bangladesh
Tel.: +8802-9335361
Fax: +8802-9330477
H/P: 8801711-560731
Email: efs@bangla.net

Chittagong

Southland Centre 11th floor
5, Agrabad C/A, Chittagong
Tel.: +88031-2515920
Email: efslctg@globalctg.net



Photo: Panalpina

En Asie, Panalpina mise davantage sur les services maritimes de conteneurs de groupage.

Nouveaux services LCL maritimes en Asie

Plus de souplesse et de contrôle

En Asie, le groupe logistique d'envergure mondiale Panalpina vient de lancer 26 nouveaux services directs de conteneurs de groupage (less than container load/LCL).

Panalpina propose en Asie pour plusieurs liaisons trois fréquences par semaine, entre autres de Hongkong vers Singapour, de Shanghai vers Busan (Corée du Sud) et de Singapour vers Hambourg (Allemagne). Au dire de Panalpina, les

nouvelles liaisons offrent aux clients fret maritime un service stable et fiable qui simplifie la planification de chaînes d'ap-

visionnement. Le développement du réseau LCL global répond à la demande croissante portant sur des alternatives avantageuses par rapport au trafic fret aérien. Les hubs LCL stratégiques de Singapour et de Busan jouent un rôle central dans l'extension de la gamme de services. Ces nouvelles lignes font passer le nombre total de services dans ces deux ports à respectivement 125 et 75. Les nouvelles liaisons maritimes de conteneurs de groupage devraient se traduire pour les clients par davantage de souplesse et de contrôle au niveau des chaînes d'approvisionnement, en particulier dans le cadre de liaisons stratégiques point à point.

www.panalpina.com

En bref

Nouveau membre. Le réseau mondial de transitaires et de NVOCC Famous Pacific Shipping Group (FPS) compte un nouveau membre en Inde. Il s'agit de l'entreprise Global Logistics dont le siège social se trouve à Mumbai.

www.fps-group.net

Damco en Indonésie. Le prestataire de services logistiques Damco a ouvert un centre d'entreposage et de transbordement de conteneurs à Semarang sur l'île de Java (Indonésie). Il est dédié aux clients des secteurs chaussure et habillement.

www.damco.com



D'ALESSANDRO

Shipping agency
Travel services
Brokerage
Logistics
Shorex
Chartering



www.dalessandro.net

Shipping Agency since 1924

D'Alessandro agent
Espace méditerranéenne, zone commerciale portuaire,
2040 radès, Tunisia
Tel: +216 71 44 80 50 / Fax: +216 71 44 82 23
E-mail: contact@dalessandro.net







- 43 Bons résultats 2013 pour les terminaux Contship
- 44 RTE-T en Italie
- 47 Le projet de plate-forme logistique à Trieste progresse
- 48 Nouvelle société M&M en Italie
- 51 «Le port clé» de Ravenne a fait fort depuis début 2013
- 52 Tendances mitigées en aérien
- 53 CNH Industrial va à l'étranger

Photo: thinkstock

Très léger redressement du marché logistique italien

Retour de la confiance

Le gouvernement Letta ayant été confirmé dans ses fonctions en octobre dernier, il a adopté un paquet de mesures en faveur des infrastructures. Au terme de huit trimestres successifs de récession économique, le creux de la vague semble aujourd'hui franchi.

L'Italie a de nouveau pris conscience de l'importance du secteur logistique. En y ajoutant les secteurs en amont et en aval de la logistique, la branche représente 1 M. de salariés qui réalisent un chiffre d'affaires de 200 milliards d'EUR par an ou environ 13% du produit intérieur brut (PIB) du pays. Corrado Passera, ministre des Transports du gouvernement Monti, a souligné en 2012 que les réformes de la branche logistique bénéficient en Italie d'une priorité stratégique. Les infrastructures insuffisantes et l'inefficacité de l'organisation font en effet perdre au pays une somme estimée à 60 milliards d'EUR par an.

Selon une décision récente du gouvernement, son successeur Maurizio Lupi dispose de 2 milliards d'EUR en 2014 pour des mesures d'amélioration des infrastructures. M. Lupi, dont on connaît la grande passion pour la ligne ferroviaire à grande

vitesse TAV entre l'Italie et la France, a tout de même prévu 200 M. d'EUR pour l'aménagement de plaques tournantes ferroviaires choisies. Hormis pour l'extension du réseau autoroutier, une partie de cette somme (soit 300 M. d'EUR) va à un fonds spécial pour la remise en état de routes, ponts et tunnels.

Des indicateurs positifs et négatifs

Il existe des signes indiquant un renversement de tendance dans l'économie italienne. Des indicateurs tels que le chiffre d'affaires du commerce de détail ou l'indice des directeurs d'achats ont augmenté pour la première fois au troisième trimestre 2013, et ce après des années de baisse. Il en est de même de la demande en aires d'entreposage et de logistique.

En plus des impondérables économiques, l'administration constitue en Italie la plus grande variable. Exemple



Photo: Christian Doepgen

Renversement de tendance du marché italien?

récent: avec seulement quelques jours de préavis, le ministère italien de l'Environnement a obligé tous les transporteurs internationaux de fret dangereux à se faire enregistrer dans le système italien Sistri avant le 1^{er} octobre 2013 (cf. page 51). Vu l'attitude intransigeante des autorités italiennes, l'IRU et six associations de transport de pays européens ont porté plainte auprès de la Commission européenne. Il y a encore un long chemin à parcourir avant que le moteur du marché logistique italien ne se remette en marche.

Christian Doepgen



**CHOOSE THE SERVICE THAT QUICKLY ADAPTS
TO YOUR SHIPPING NEEDS.**



SDA Airfreight is the new **air cargo service** which allows you to ship **worldwide** with **no weight or size limitations**. The service envisages a number of shipping options: from **airport-to-airport**, to **door-to-door**, and up to **cross-trade**, which entails organizing a **triangular shipment** that **doesn't pass through Italy**. With Airfreight you can rely on the **personal customer service** of an SDA agent who will guide you through the selection of the **best solution** and the **most convenient offer**.

For information, please contact: airfreight@sda.it

Terminaux à conteneurs du groupe Contship

Un record et beaucoup d'optimisme

L'économie italienne se trouve encore en pleine récession et il n'y pas encore de signe de développement économique positif. Malgré l'environnement difficile, Contship Italia Group présente au terme du troisième trimestre de bons résultats dans le transbordement de conteneurs sur ses six terminaux. Au siège social de Melzo, dans le nord du pays, on envisage l'avenir avec optimisme.

Les neuf premiers mois de l'année 2013 ont été un succès pour Contship Italia Group. Tous les six terminaux de cette entreprise membre du groupe Eurokai ont enregistré une hausse du volume de transbordement (voir encadré). Selon l'analyste britannique Drewry, le groupe Contship Eurogate se situe actuellement à la dixième place du classement des exploitants internationaux de terminaux.

Le volume de conteneurs croissant pose pourtant également quelques défis. «Les principaux soucis du La Spezia Container Terminal (LSCT) sont les terrains disponibles limités et une forte concentration du volume de conteneurs étant donné que le terminal, les navires et les chemins de fer opèrent simultanément. Le LSCT doit donc travailler plus efficacement et de façon plus productive pour profiter au mieux des ressources disponibles», explique Michele Giromini, general manager du LSCT lors d'un entretien accordé à l'ITJ. Dans ce contexte, La Spezia est d'ailleurs sur la bonne voie ainsi que le prouve l'accueil du *CSCL America* au cours de l'été passé. Cinq grues ont déchargé les 8489 TEU de ce navire à raison de 91 mouvements par heure, ce qui constitue un nouveau record pour le terminal.

Focalisation sur l'efficacité

Cette productivité élevée est due en particulier à une amélioration des processus d'exploitation, réalisée progressivement au sein de l'entreprise par Marco Simonetti, vice président maritime terminaux du groupe Contship. M. Simonetti, étranger à la branche, a rejoint Contship en 1994 depuis un groupe du secteur BTP et a fait souffler un vent nouveau. Le manager ne s'est pas seulement penché sur les processus du traitement de camions et de wagons, mais également sur l'amélioration des structures relatives aux douanes ou aux autorités italiennes. Après La Spezia, le système en question a pu être introduit en moins de deux mois par exemple au port de Cagliari. Le dy-



La Spezia Container Terminal peut accueillir des navires de 14000 TEU.

namisme dont Contship fait preuve dans ses activités commerciales a une bonne raison: l'âge moyen des gérants de terminaux du groupe est de 36 ans.

Dans d'autres domaines également, le groupe Contship se distingue de ses concurrents. Fondé en 1971, le LSCT est en effet le premier terminal à conteneurs privé d'Italie. Et c'est dès 1998 que Contship a introduit le logiciel Navis pour exploitants de terminaux. Aujourd'hui, ce produit de Cargotec fait partie des techniques standards puisqu'il détient une part de marché de 80%.

Extension à La Spezia

Le LSCT a une capacité de 1,2 M. de t et dispose de trois quais d'une longueur maximale de 512 m. La superficie du terminal est de 286 000 m². Avec une profondeur d'eau de 15 m et dix portiques ayant

une portée de jusqu'à 20 rangées – dont certains ont été renouvelés entre 2009 et 2013 – le terminal est également très bien équipé pour accueillir les grands porte-conteneurs d'une capacité maximale de 14000 TEU. Il est en outre en mesure de traiter simultanément deux navires d'une capacité de respectivement 14000 TEU et 9500 TEU.

Contship a plusieurs projets d'avenir. C'est ainsi que la grande jetée sera prolongée de 150 m et les quais de 530 m afin de pouvoir mieux répondre aux exigences découlant des dimensions croissantes des navires. A moyen terme, il est en outre prévu de porter la capacité à 2 M. de TEU par an.

Bien que les importations italiennes aient baissé de 13% depuis le début

A suivre page 44

Volume de conteneurs dans les terminaux de Contship Italia Group

Janvier à septembre (TEU)	2013	2012	Variation
LSCT - La Spezia	771 000	749 000	+ 2,9%
TCR - Ravenna	157 000	142 000	+ 10,5%
SCT - Salerne	135 000	116 000	+ 27,5%
MCT - Gioia Tauro	2 355 000	2 035 000	+ 16,8%
CICT - Cagliari	484 000	433 000	+ 11,7%
ET - Tanger	731 000	431 000	+ 69,7%

Suite de la page 43

de l'année 2013, le groupe Contship a quelques raisons d'être optimiste. Les exportations italiennes augmentent en effet et environ 15% du transbordement total de conteneurs en Italie a lieu dans les terminaux de Contship.

En exploitant un terminal à Tanger au Maroc, le groupe Contship a en outre le regard tourné au delà des frontières italiennes. Dans ce contexte, les soutiens financiers et conditions concurrentielles divergentes des ports de pays de l'UE et d'Afrique du Nord posent toutefois problème, au dire de M. Simonetti et M. Giromini. Ils estiment que l'UE devrait réviser les conditions-cadres. S'y ajoute que des coûts salariaux et une tradition syndicale islamo-française relativement forte exercent une influence sur les résultats d'exploitation. La réindustrialisation rapide de Tanger depuis 2004 a toutefois un effet positif durable et la création d'une zone franche a été un succès. En 2008, le volume de conteneurs transbordés était de quelque 80 000 TEU alors qu'au cours des trois premiers trimestres de 2013 le terminal a déjà traité 731 000 TEU, une raison de plus pour envisager l'année à venir avec beaucoup d'optimisme. *av/cd*

www.contshipitalia.com

RTE-T: Du nord au sud et de l'est à l'ouest

En octobre, l'Union européenne (UE) a annoncé une révision radicale de sa politique en matière d'infrastructures (cf. ITJ 45-46/2013, page 22). L'UE a identifié neuf nouveaux principaux corridors de transport dont quatre traversent l'Italie. La liaison entre la région de la Baltique et l'Adriatique fait partie des axes routiers et ferroviaires transeuropéens les plus importants puisqu'elle relie des régions industrialisées telles que le sud de la Pologne, Vienne (Autriche), Bratislava (Slovaquie) et l'est de la région alpine au nord de l'Italie.

Le «corridor de transport méditerranéen» se trouve entre la péninsule Ibérique et la frontière hongro-ukrainienne. Mis à part le plus long fleuve italien, le Pô, et quelques canaux situés dans le nord de l'Italie cette liaison est surtout constituée de routes et lignes ferroviaires, par exemple entre Turin (Italie) et Lyon (France) ainsi qu'entre Trieste (Italie) et Ljubljana (Slovénie).

La liaison entre la Scandinavie et la région méditerranéenne est un important axe nord-sud qui va de la Finlande jusqu'en Italie et comprend non seulement les ports italiens mais aussi celui de La Valette (Malte). La construction



Carte: UE

Quatre des neuf corridors de transport RTE-T traversent l'Italie.

du tunnel de base du Brenner entre Innsbruck (Autriche) et Fortezza (Italie) en est un des plus gros projets.

Via le corridor Rhin-Alpes, l'Italie est en outre reliée par une des voies de transport les plus fréquentées avec les ports de mer du nord de l'Europe, ce qui est un avantage de taille pour la région industrialisée du nord de l'Italie.

www.ec.europa.eu

WAREHOUSE LOGISTIC

Safe and economical storage of your goods in our own warehouse of 31 500 qm²

EUROPEAN SERVICE IMPORT/EXPORT

Groupage and full load traffic with subsequent distribution and logistic: Germany/Switzerland/Benelux/France/England/Italy/Turkey/Eastern and Southeastern Europe

FULL LOAD SERVICE

Europeanwide timely and safe delivery of full loads and hazardous cargos

DOMESTIC SERVICE

Austriawide full load and partload cargo door-to-door

TIVS

EUROPA VERKEHRE

Spedition Ges.m.b.H.

TVS-Strasse 2
A-2353 Guntramsdorf
Tel.: +43/2236/8004-0
Fax: +43/2236/8004-60 + 70
E-Mail: www.import@tvs-europa.at

sati

S.A. DE TRANSPORTS
INTERNATIONAUX



CELEBRATING
50
YEARS

RUE ANTOINE-JOLIVET 2 - 1227 CAROUGE - SUISSE
Case postale 1772 - Tél.: +41 22 827 01 60 - Fax: +41 22 827 01 80

www.sati.ch

Agence Aérogare de Fret, Entrée 4
Aéroport 1218 Grand-Saconnex
Cointrin Tél.: +41 22 798 18 38
Fax: +41 22 798 61 14

Hausse des investissements dans les aires d'entreposage en Italie

En quête d'entrepôts

Encore prudents en début d'année, les investisseurs ont prouvé au troisième trimestre 2013 qu'ils ont foi dans le redressement en Italie. La demande en aires d'entreposage pour le commerce de détail, qui en est un indicateur, a en effet crû de façon notable.

Au premier trimestre, les perspectives d'avenir du marché italien des biens immobiliers logistiques n'auraient pas pu être plus sombres. La demande en aires logistiques, 111 000 m² venant surtout de 3PL, était inférieure de 60% du niveau du premier trimestre 2012. La demande focalisée sur les régions Lombardie, Vénétie et Emilie-Romagne prouvait en outre que le peu de mouvements à l'époque se concentraient exclusivement sur les grands centres économiques.

La situation est toute différente au terme du troisième trimestre et en ce qui concerne les perspectives pour 2014. CBRE, une société internationale du secteur de l'immobilier d'entreprise, révèle en effet que les chiffres les plus récents pour

le sud de l'Europe sont encourageants tant pour l'Espagne que pour l'Italie. Dans toute l'Europe, les investissements dans le commerce de détail ont atteint 8,3 milliards d'EUR, ce qui correspond à une hausse de 11,5% par rapport au trimestre correspondant de 2012. Après l'Espagne, c'est l'Italie qui caracole en tête avec une hausse significative de 128%.

Parmi les investissements figure l'acquisition de Franciacorta Outlet à Brescia par l'investisseur Blackstone pour 130 M. d'EUR. En octobre, un fonds dirigé par Morgan Stanley a acheté à la chaîne lilloise Auchan 15 supermarchés répartis dans toute l'Italie (superficie: 200 000 m²; montant de la transaction: 635 M. d'EUR). La demande en capacités d'entreposage,



Photo: ITE Logistics

En Italie, le commerce de détail demande de nouveau davantage d'aires d'entreposage.

qui a augmenté parallèlement, se heurte en Italie à un marché asséché, selon Jones Long Lasalle. La construction d'entrepôts a en effet baissé de 49% par rapport aux années d'avant-crise 2007/2008. Les prestataires existants vont sans nul doute se réjouir de ce regain d'optimisme. *cd*

www.cbre.eu/it

www.joneslonglasalle.eu

MOVING INTO THE GLOBAL VILLAGE

IL VOSTRO SPEDIZIONIERE PER IL MERCATO ITALIANO



WWW.TSTCARGO.COM



www.ctngroup.com



ISO 9001:2008 373
CERT. 43MFI/10/12252



www.bookfreight.com

T.S.T. - TRANSOCEAN SYSTEM TRANSPORT SA

Via Lavazzari, 6 • CH-6830 Chiasso • Switzerland
Phone: +41 91 69 57 260 • Fax: +41 91 68 25 360
E-mail: tst@tstcargo.com

We care, We handle, We move... Worldwide

OUR SERVICES:

- BENELUX
- DENMARK
- EASTERN EUROPE
- FINLAND
- GERMANY
- GREAT BRITAIN
- GREECE
- IRELAND
- NORWAY
- BALTIC COUNTRIES
- SPAIN
- SWEDEN
- SWITZERLAND
- TURKEY
- AIR FREIGHT SERVICE
- SEA FREIGHT SERVICE



ITX Cargo S.r.l.

Viale Espinasse, 163
1-20156 MILANO, ITALY
Tel: +39 02 300.92.1
Fax: +39 02 33.49.91.45
E-mail: info@itxcargo.com
P.IVA: IT04776230965

ITX Cargo Overseas S.r.l.

Viale Espinasse, 163
1-20156 MILANO, ITALY
Tel: +39 02 87.25.18.1
Fax: +39 02 87.25.18.99
E-mail: info@overseas-itxcargo.com
P.IVA: IT07500290965

ITX Cargo Veneto S.r.l.

Via dell'Esperanto, 13/A
1-37135 VERONA, ITALY
Tel: +39 045 862.29.55
Fax: +39 045 862.29.59
E-mail: info@itxcargoveneto.com
P.IVA: IT13219370155

www.itxcargo.com



PRISMA[®]
SPA
LOGISTICS

WORLD WIDE GROUPAGE SERVICES and INTEGRATED LOGISTICS



Individual
Membership



Aderenti a
Fedespedit



PRISMA LOGISTICS SpA - Via Sommacampagna, 63/C - Interporto Quadrante Europa - 37137 Verona - Italia
Tel. +39 045 9216611 - Fax +39 045 9216600 - www.prismalogistics.net - e mail: info@prismalogistics.net

1921



Ignazio Messina & C.

Your bridge over the ocean



Genoa: info@messinaline.it
Zurich: info@messinaline.ch
London: london@messinaline.it

Marseille: info@messinaline.fr
Valencia: spainvlc@messinaline.it
Barcelona: spainbcn@messinaline.it



www.messinaline.it

Un projet de construction audacieux dans le port de Trieste

L'attente est terminée

Le moment est finalement venu. Celui de la publication des appels d'offres dans le port de Trieste pour la plate-forme logistique tant attendue, au terme d'une décennie de démarches administratives, de préparations techniques et financières. Si tout se déroule comme prévu, la nouvelle installation sera opérationnelle en 2017.

La nouvelle plate-forme logistique sera édifée sur un terrain de 247 000 m² appartenant à la ville de Trieste, exploité jusqu'ici par des entreprises des filières métallurgie et bois. Le plan prévoit la construction d'un site de 140 000 m² comprenant des entrepôts, un terminal ferroviaire et un dépôt pour conteneurs et camions. Un bâtiment administratif de 2 250 m², 90 000 m² d'espace de stationnement et une station de lavage de poids lourds le compléteront. Des installations de traitement de l'eau seront construites à la faveur de cette réalisation et un fleuve à proximité sera même détourné. Les contrats concernant l'exécution des travaux seront placés d'ici la fin de l'année et la livraison de la plate-forme devrait avoir lieu en 2017. Les coûts escomptés s'élevant à 132 M. d'EUR seront répartis entre l'administration portuaire à hauteur de 70 M. d'EUR, le ministère des Transports italien pour 32 M. d'EUR et la future société d'exploitation pour 30 M. d'EUR. Le projet avait été approuvé lors de la présentation officielle des autoroutes de la mer en 2004 comme axes prioritaires du réseau de transport transeuropéen (RTE-T). Selon Marina Monassi, présidente de l'autorité portuaire de Trieste, ce projet est non seulement capital pour le développement économique de la région, mais aussi pour Trieste en tant que gateway pour les marchés européens. C'est pourquoi les plus de 13 M. d'EUR de bénéfices résultant du bilan de l'année dernière, suite à des mesures de renforcement de l'efficacité, seront consacrés à des investissements supplémentaires.

Le Trieste Marine Terminal, dont les quais présentent actuellement la plus grande profondeur d'eau (18 m) de toute la Méditerranée, est dédié au trafic de conteneurs depuis 2004. Le terminal contrôlé par le groupe T.O. Delta, relié aux ports italiens du nord de l'Adriatique Ravenne, Venise et Trieste ainsi qu'à Koper (Slovénie) et Rijeka (Croatie) à travers un service feeder «just in time», abrite un



Photo: Trieste Marine Terminal

Les installations pour conteneurs du port de Trieste.

terminal ferroviaire à cinq voies de 600 m chacune. Plus de 11 500 trains par an peuvent y être traités. Le terminal maritime situé au môle VII présentait les meilleurs taux de développement d'Italie entre 2004 et 2010. Une croissance supplémentaire de 60% a été enregistrée depuis. Le transbordement de conteneurs a connu un développement de 13,9% à 348 640 TEU au cours des neuf premiers mois de l'année. En août, une progression de 16,8% a pu être réalisée grâce à un volume de 35 280 TEU. Un nouveau record annuel avait déjà pu être atteint en 2012 avec un total de 394 338 TEU.

A pas de géant

Le porte-conteneurs *Agamemnon* appartenant à la flotte de Maersk a une nouvelle fois accosté au quai VII au début du mois d'août de cette année. Avec ses 318 m de long et une capacité de 8 000 TEU, il s'agit du plus grand navire ayant accosté un port de l'Adriatique. Un nouveau bond en avant est prévu en avril de l'année prochaine. A partir de ce moment-là, des porte-conteneurs (10 000 TEU) de l'alliance P3 des compagnies maritimes Maersk, MSC et CMA CGM pourront aussi être accueillis. Le Trieste Marine Terminal a déboursé 7 M. d'EUR pour la

modernisation de deux grues à portique l'an passé, 7,5 M. d'EUR supplémentaires doivent à présent être investis dans le développement des services intermodaux. D'excellentes nouvelles nous parviennent également du terminal combiné de Trieste: la société Europa Multipurpose Terminal appartenant au groupe Parisi et active sur le quai VI du port a accueilli le millième train complet, après des débuts en 2008. Actuellement, trois trains de la Rail Traction Company venus d'Allemagne, du Luxembourg et de République tchèque y sont traités sept jours sur sept. En 2012, la part du trafic combiné via le rail y a atteint 52%, soit davantage que la part fixée par la Commission européenne pour l'année 2050 en termes de transfert de trafic marchandises de la route vers des modes de transport durables.

Début octobre de cette année, les sociétés de transport combiné Kombiverkehr (Allemagne), Cemat (Italie) et Adria Combi (Slovénie) ont mis en place une nouvelle liaison combinée. Le chargement du train-navette venu d'Allemagne (Francfort) sera acheminé en Grèce (Patras) et en Turquie (Tekirdag, Pendik) par voie maritime.

Harald Jung
www.porto.trieste.it

Nouvelle société en Italie de M&M

Développer le fret aérien et maritime

Le prestataire de services de transport et de logistique Militzer & Münch, qui opère à l'échelle internationale, vient de fonder une seconde société en Italie. La nouvelle organisation en Italie se focalise sur le fret aérien et maritime international.

La création récente Militzer & Münch Air Sea Cargo Srl offre des solutions complètes dans les secteurs fret aérien et fret maritime. Début octobre, la nouvelle société a commencé ses activités. Le siège social de Militzer & Münch Air Sea Cargo Srl se trouve sur le plus grand aéroport italien, celui de Rome-Fiumicino. Valter Crescioli, qui possède une longue expérience dans la branche logistique et a occupé autrefois des postes de cadre dirigeant chez DB Schenker et Kühne+Nagel, a été nommé directeur de cette nouvelle société M&M. L'autre société italienne du groupe, Militzer & Münch International Srl basée à Arcore au nord-est de Milan, offre à ses clients des services de transport routier en mettant l'accent sur les pays

du Maghreb. Sur les deux sites de M&M à Rome et à Milan une nouvelle équipe fret aérien et fret maritime va organiser pour les clients des prestations de services à l'échelle mondiale en se concentrant sur les trafics de/vers l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

«La création de la seconde société en Italie fait partie d'une vaste stratégie d'expansion dans les secteurs fret aérien et fret maritime», explique Thorsten Meincke, membre de la direction de Militzer & Münch International Holding et responsable des branches fret aérien et fret maritime. T. Meincke: «Nous comptons renforcer nos activités fret maritime et fret aérien grâce à des produits orientés vers la clientèle. Nos sites en Italie ont



Photo: M&M Militzer & Münch

M&M Militzer & Münch se concentre à l'avenir également davantage sur le fret aérien.

des positions stratégiques idéales dans des régions économiques importantes. Grâce à cette extension, nous offrons un accès direct à notre réseau aux clients en Italie dont la demande porte surtout sur des services orientés vers les sociétés de taille moyenne et adaptés à leurs besoins.»

ra

www.mumnet.com



Wherever You Need us!

**GRUPPO
NUOVA TRANSPORTS**

Nuova Transports
S.p.A
Concorezzo

Nuova Transports
International S.r.l.
Torino

Nuova Transports
Adriatica S.r.l.
Civitanova Marche





International Transport & Logistics
www.gruppont.com

Combi Line mise sur les plaques tournantes Singapour et New York

Services LCL vers le monde entier

Combi Line, basée à Segrate (Milan), propose entre autres des services LCL hebdomadaires vers de nombreuses destinations dans le monde entier, services qu'elle vient d'ailleurs d'élargir.

Combi Line a lancé récemment un service hebdomadaire de groupage direct vers Singapour, piloté depuis le bureau à Livourne. Selon Alessandro Troiani, manager de la succursale, il existe au départ de Singapour des correspondances vers des destinations dans les pays suivants: Chine, Japon, Corée, Taïwan, Indonésie, Malaisie, Philippines, Thaïlande, Vietnam, Inde, Bangladesh, Sri Lanka, Australie, Nouvelle-Zélande, Seychelles, Maldives et île Maurice.

«L'année prochaine, nous commencerons peut-être de nouveaux services import, directement de Singapour vers Livourne», indique le manager. Des services LCL directs à intervalles hebdomadaires

sont aussi offerts vers Singapour avec réacheminement vers les mêmes destinations, et ce depuis le bureau de Naples dans le sud de l'Italie, géré par Gianni Velonà. Il existe en outre un service assuré toutes les deux semaines vers New York où sont offertes des correspondances vers beaucoup de villes et de ports US.

En Italie, les marchandises sont enlevées par camion et acheminées jusqu'à l'entrepôt en douane. Au dire de G. Velonà un dédouanement rapide fait partie des services. La succursale exploite de plus deux services de groupage directs



Photo: Combi Line

En Italie, la société propose des services d'enlèvement et de distribution.

vers Naples au départ de Hongkong (fréquence hebdomadaire) et de Shanghai (toutes les deux semaines). Selon G. Velonà, le fret est déchargé à Naples, transféré dans l'entrepôt sous douane, puis dédouané rapidement. Un service de livraison par camion est proposé en Italie jusqu'à l'adresse du destinataire. *it*

www.combiline.it



ITALSEMPIONE

Via Restelli, 5 - 20010 Vittuone (MI) - Italy
T. +39 02 903501 - F. +39 02 90350300
management@italsempione.it

Excellence and innovation from Italy all over the world

Consolidated know how resulting from over 50 years of experience, cutting-edge technologies and flexibility to meet customers' needs. Focused on service quality, because we are transporting a great value: yours!

www.italsempione.it



Advanced Containerlogistics.

Solutions that work.
For your business.



IMS

Advanced Containerlogistics.

OUR SERVICES

RAIL

Our maritime and continental railway networks connects Europe

ROAD

National and international Truckings for Container, heavy lift cargo, tanks and dangerous goods

CUSTOMS

Customs processing within Europe

BUSINESS SOLUTIONS

Our logistic solutions fits your business requirements and helps you to focus on your business

ADVANCED LOGISTICS

As a Full Service Provider we offer our customers customized services and overall concepts for intermodal transports

Austria, Germany, Hungary,
Poland, Slovakia, Switzerland
worldwide partners
imscargo.com



BIANCHI GROUP

LOGISTIC & INTERNATIONAL FORWARDING AGENTS

BIANCHI & CO SA
Via Roncaglia 11
CH-6883 NOVAZZANO
Tel. +41 91 695 69 69
Fax +41 91 682 71 09

BIANCHI & CO SA
Plaine d'Areuse
CH-2013 COLOMBIER
Tel. +41 32 841 77 50
Fax +41 32 841 77 07

BIANCHI & CO SA
Haslistrasse, 41
CH-4601 OLTEN
Tel. +41 62 296 38 16
Fax +41 62 296 21 84

VALBIANCHI SRL
Via Manzoni 19
I-22070 Montano Lucino (Como)
Tel. +39 31 472 1445
Fax +39 31 472 1130

BIANCHI ASIA (SHANGHAI) LTD
Room 615, Golden Land Business Building, No. 733, Siping Road, Shanghai
Tel. (86) 21 6102 6991
Fax (86) 21 6102 6995

BIANCHI ASIA (HONG KONG) LTD
213 Wai Yip Street, Kwun Tong Kowloon, Hong Kong
Tel. (852) 2790 5219
Fax (852) 2790 6131

BIANCHI & CO SA
Via Adda 18/20
I-22070 Casnate con Bernate (Como)
Tel. +39 31 566 811
Fax +39 31 566 881

VALBIANCHI SRL
Via Manzoni 19
I-22070 Montano Lucino (Como)
Tel. +39 31 471 006
Fax +39 31 471 986

BIANCHI LOGISTICA SRL
Via Valtellina 17
I-22070 Montano Lucino (Como)
Tel. +39 31 2287 844
Fax +39 31 2287 839





Photo: Grimaldi

L'«Eurocargo Brindisi» de Grimaldi à son arrivée au port de Ravenne.

Bonnes nouvelles de Ravenne

«Port clé» européen

Le plus grand port de la province italienne d'Emilie-Romagne a été nommé récemment «port clé» du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Entre janvier et septembre, le volume de transbordement à Ravenne a augmenté de presque 3%.

Au cours des neuf premiers mois de 2013 un peu plus de 16,5 M. de t ont été embarquées ou débarquées au port de Ravenne. Cela correspond à un mieux de 2,9% par rapport à la même période de 2012. 14 M. de t (+2%) ont été traitées à

l'entrée et 2,5 M. de t (+8,7%) à la sortie. «Ravenne est donc le port italien leader du trafic avec la Méditerranée orientale et également le huitième port du pays», a déclaré récemment Galliano di Marco, président de l'administration portuaire

de Ravenne, au cours de la convention Euromed organisée par Grimaldi à Ischia (cf. *ITJ* 45-46/2013, pages 36-37).

Le nombre de conteneurs traités s'est accru de 10,1% ou 15 749 TEU pour passer à 171 070 TEU et le nombre de trailers de 112,7% ou 17 775 à 37 801 unités. Le port doit la hausse des trailers surtout aux deux lignes entre Ravenne et Catane offertes respectivement par Tirrenia et Grimaldi. 30 254 trailers (+74,03%) ont en effet été dénombrés sur ces lignes. Dans le cadre du nouveau service entre Ravenne, Brindisi et Catane, lancé par Grimaldi avec deux nouveaux navires ro-ro/passagers (cf. photo), 6 905 unités ont été transportées jusqu'à fin septembre. Selon Galliano di Marco, 18 309 unités (+87,2%) ont été embarquées ou débarquées dans le secteur automobile.

Sur un autre plan, les autorités ont donné leur feu vert au programme d'investissement 2014 dans le cadre duquel environ 200 M. d'EUR seront débloqués pour l'amélioration des infrastructures portuaires, en particulier de vastes travaux de dragage.

it

www.port.ravenna.it

Plainte à Bruxelles

Depuis le 1^{er} octobre 2013, les poids lourds étrangers ne sont plus autorisés à charger des déchets de marchandises dangereuses en Italie. Les camions et chauffeurs devaient rejoindre leur base sans chargement. C'est une mesure imprévue du ministère italien de l'Environnement qui est à l'origine de cette situation. Par le biais d'une sorte de «circulaire» (sans en-tête et sans signature), il a ordonné – pratiquement du jour au lendemain – que tous les camions transportant des déchets de marchandises dangereuses sur le territoire italien doivent se faire enregistrer dans le système italien Sistri et être équipés du système télématique correspondant. Une intervention diplomatique à court terme, le 2 octobre 2013, auprès du ministère italien de l'Environnement n'a pas abouti. Des associations européennes de la branche (notamment le Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung BLV e.V.) ont donc décidé de porter plainte conjointement auprès de la Commission européenne. Cette plainte s'appuie sur le fait que les transporteurs étrangers ne peuvent répondre à certaines exigences pour des raisons juridiques et qu'en outre les infrastructures techniques nécessaires n'existent tout simplement pas à l'étranger. La Commission est donc priée d'étudier la compatibilité de la réglementation italienne avec le droit communautaire et d'intervenir auprès des autorités italiennes afin de parvenir à une adaptation de cette mesure prise par l'Italie.

it

www.bgl-ev.de; www.sistri.it

COMBI LINE
International SpA

LCL
FCL
AIR

Your dynamic nvocc in Italy

MILANO - GENOVA - LIVORNO - NAPLES

Combi Line International S.p.A.
Via Fanin, 2 - 20090 Segrate (MI)
info@combiline.it - www.combiline.it

IATA



Foto: Airbus

Alors qu'autrefois des avions all-cargo faisaient partie de la flotte d'Alitalia, la capacité fret commercialisée aujourd'hui par Alitalia Cargo se limite aux capacités en soute de 131 sur un total de 141 avions passagers. Le plus petit d'entre eux (27 m³) est l'Airbus 319 (ci-dessus) qui peut charger 7 t.

Alitalia à la croisée des chemins • Légère hausse du volume de fret aérien

Le cap demeure incertain

Alors que la plus grande compagnie aérienne italienne est une nouvelle fois à court d'argent, les aéroports du pays tirent assez bien leur épingle du jeu en matière de transbordement de fret aérien. D'autres surprises transalpines ne sont pas exclues.

Au sein de la zone euro, les signes positifs sont plus fréquents. L'Irlande et l'Espagne comptent quitter la protection du plan de sauvetage de l'euro au cours des deux prochains mois et l'économie italienne semble elle aussi se trouver sur la voie du redressement. L'augmentation du volume de transbordement sur les 38 aéroports italiens organisés au sein de la fédération Assaeroporti en est en effet un signe clair. Au cours des trois premiers trimestres de 2013, le volume de transbordement a augmenté de 0,9% par rapport à la même période de 2012 (cf. *ITJ* 47-48/2012, page 39). Cette légère hausse est d'autant plus importante qu'en 2012 les aéroports ont essuyé une forte baisse de 5,5% et qu'ils

se placent en 2013 assez bien au niveau européen. Milan-Malpensa, de loin le plus grand aéroport du pays, a bien défendu son rang au top ten des aéroports européens. Selon l'Iata, les prestations fret des compagnies aériennes européennes ont seulement augmenté de 0,6%.

Les impulsions de la part de la plus grande compagnie aérienne italienne sont pourtant faibles. Il faut dire qu'elle a d'autres chats à fouetter. Largement déficitaire (les dettes frisent le milliard d'euros), le carrier a un besoin urgent de 300 M. d'EUR pour poursuivre ses activités. Son principal actionnaire Air France-KLM (25%), qui a sauvé une première fois la compagnie aérienne nationale his-

torique il y a de cela cinq ans et se trouve lui-même dans une vaste restructuration, estime toutefois que le plan d'assainissement ne va pas assez loin. Ce plan prévoit notamment de baisser les coûts en rationalisant l'administration. La flotte d'avions moyen-courriers sera en outre réduite en faveur d'appareils long-courriers plus intéressants pour le fret.

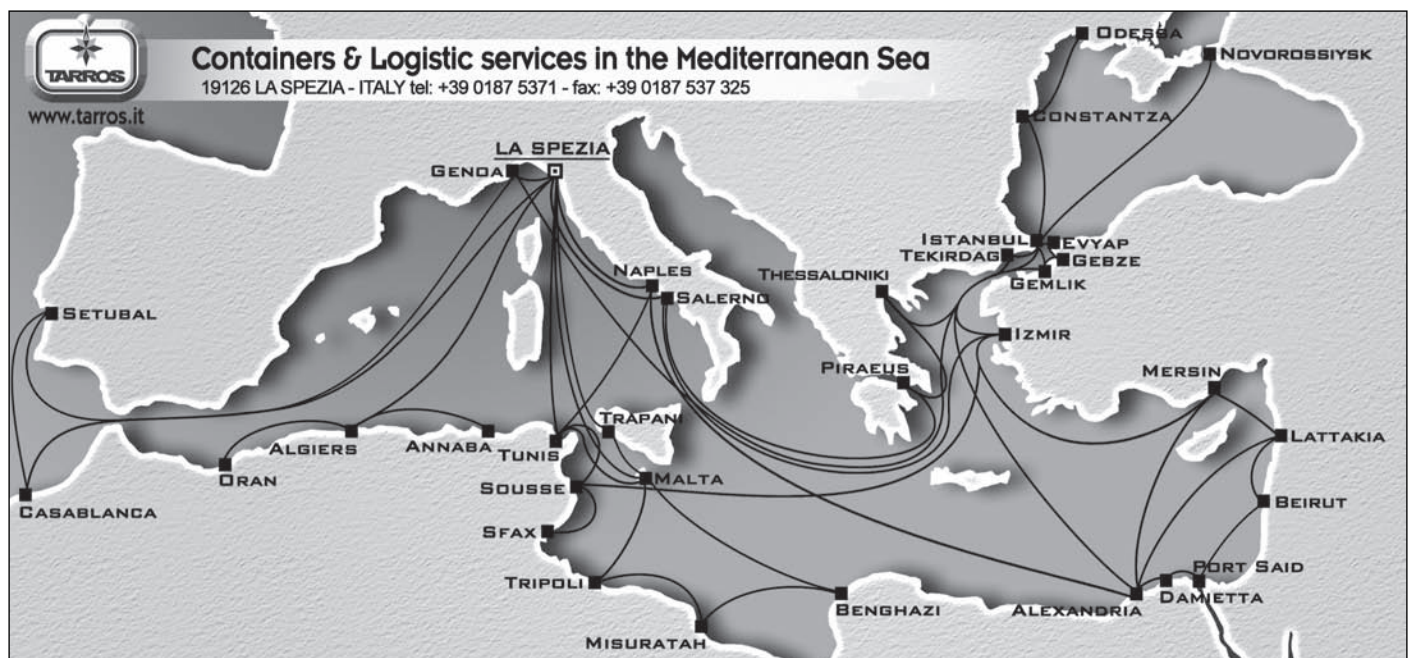
Il est douteux que les banques accordent des crédits sans le gros actionnaire, le conseil d'administration d'Alitalia a donc prolongé le délai de l'augmentation de capital jusqu'au 27 novembre. D'ici là d'autres investisseurs pourraient faire part de leur intérêt. La chinoise Hainan Airlines a démenti officiellement tout intérêt pour Alitalia, mais le nom d'un autre candidat (Etihad) souvent cité éveille l'attention. L'entrée d'Etihad dans le capital de Darwin Airline (33,3%) à Lugano (Suisse) est déjà interprétée par les quotidiens tessinois comme premier pas vers une «nouvelle Alitalia».

www.assaeroporti.it; www.alitaliacargo.com

Volume de fret janv.-sept. 2013

Rang	Aéroport	Fret aérien en t ±%
1	Milan (MXP)	314 741 +2,6
2	Rome (FCO)	105 848 ±0
3	Bergame	83 463 -2,0
4	Venise	33 436 +9,6
5	Bologne	32 134 +8,1
6	Brescia	29 682 -3,8
7	Milan (LIN)	14 866 +1,2
8	Rome (CIA)	12 364 -0,3
9	Turin	7 619 -1,6
10	Naples	5 081 +29,4

Source: Assaeroporti



La division véhicules utilitaires Fiat cotée en Bourse

En route avec un nouveau nom

Depuis fin septembre, la division véhicules utilitaires du troisième groupe de biens d'investissements du monde s'appelle CNH Industrial. Cette rupture avec le marché italien annonce un changement stratégique.

Il y a précisément un an, fin novembre 2012, le fabricant de véhicules utilitaires Fiat Industrial S.p.A. annonçait le rachat définitif des 11% de parts restantes de l'entreprise néerlandaise CNH Global N.V., dont il n'était pas encore propriétaire. Après le rejet d'une première offre pour la filiale américaine de CNH, la proposition de 1,5 milliard d'USD a finalement obtenu l'accord des actionnaires. A l'issue de la fusion qui a eu lieu en septembre avec une double cotation à la Bourse de Milan et de New York, un premier bilan des activités communes a été dressé avec la publication du rapport de gestion du troisième trimestre le 31 octobre.

Des signes de reprise

La division poids lourds et véhicules utilitaires a certes pu augmenter ses revenus de 1,9% à 2,1 milliards d'EUR mais sur la base d'une faible demande au cours du troisième trimestre 2012. Les 6,1 milliards d'EUR de revenus déjà engrangés cette année correspondent toutefois toujours à une légère baisse (-2,6%). Avec 31 436 unités, la division a livré au cours du troisième trimestre 8,6% véhicules

de plus qu'à la même période de l'année précédente. Les affaires se caractériseraient par une forte augmentation sur le marché latino-américain (+30,3%) et une «reprise modeste de la demande en Europe», comme il est mentionné dans le rapport trimestriel. Le sud de l'Europe serait notamment à la traîne du fait d'un recul de la demande de pièces détachées.

L'ancienne Fiat Industrial voudrait justement se débarrasser de ces «boulets» en désertant son pays d'origine. Le secteur industriel du groupe Fiat dont la division véhicules de tourisme est en pourparlers avec le fabricant étatsunien Chrysler s'est retiré de Milan car les primes de risques y sont deux fois plus élevées qu'aux Etats-Unis. Il en est de même pour le siège européen du groupe qui ne se trouve plus en Italie, mais est délocalisé dans les différentes régions.

ab



Photo: CNH Industrial

Iveco, née en 1975 du regroupement de plusieurs branches poids lourds européennes pour former «Industrial Vehicles Corporation», fournit un tiers du chiffre d'affaires total de CNH Industrial.

Fiat Industrial devient CNH Industrial

Le nouveau nom est dérivé de Case et de New Holland, les deux fabricants américains les plus importants de machines agricoles et de véhicules utilitaires. Les Italiens apportent les camions Iveco, les véhicules de pompiers Magirus et Fiat Power Train, le producteur de moteurs industriels et marins, dans la corbeille de mariage du groupe transatlantique. CNH Industrial réalise un chiffre d'affaires annuel de près de 27 milliards d'EUR avec 45 000 salariés. www.cnhindustrial.com

Atteindre les hommes, activer les marchés.

Direct Mail 
Logistics



VOTRE PARTENAIRE LOGISTIQUE POUR
DES MÉDIAS IMPRIMÉES

Direct Mail Logistik AG
Reinacherstrasse 131 – Case postale – CH-4018 Bâle
T +41 61 337 83 50 – F +41 61 337 83 51
info@direct-mail-logistik.com – www.direct-mail-logistik.com

Un secteur d'activité de Direct Mail Group.

Décret sur l'affichage des émissions de CO₂

Pour un air moins pollué

L'écotaxe sur les camions prévue en France a certes été reportée jusqu'à nouvel ordre, mais début octobre une réglementation sur l'affichage de la quantité de CO₂ émise lors d'une prestation de transport (trafic marchandises ou de voyageurs) est entrée en vigueur en France. Ces informations doivent désormais figurer sur la facture. Des sanctions ne sont toutefois pas prévues en cas d'infraction.

Depuis le début du mois d'octobre, une mesure décidée lors du Grenelle de l'environnement, qui s'est tenu à l'automne 2007, est appliquée en France: l'affichage de la quantité de dioxyde carbone (CO₂) lors du transport de marchandises ou de voyageurs.

Informers les chargeurs ou clients sur l'impact CO₂ de leur marchandise doit permettre à ces derniers de choisir le mode de transport le plus écologique. Les objectifs de ce décret sont une réduction des gaz à effet de serre et un transfert significatif d'une partie des transports de marchandises de la route vers le rail ou la voie navigable.

Pour les marchandises, le calcul des émissions se fait en fonction de la quantité, de la distance et du mode de transport. Les prestataires de services de transport devraient faire figurer ces informations si possible sur la facture. Si le calcul s'avère plus compliqué et demande plus de temps, les informations correspondantes pourront être fournies jusqu'à deux mois après le transport.

Quatre niveaux

Le décret prévoit quatre niveaux pour le calcul des émissions, classés selon la taille de l'entreprise de transport et la précision des mesures. Niveau 1: valeurs définies par arrêté du ministre chargé des transports; niveau 2: valeurs calculées par le prestataire comme la moyenne sur l'activité de sa flotte de moyens de transport; niveau 3: valeurs calculées par le prestataire comme les moyennes par type d'itinéraire, par client, par type de moyen de transport ou toute autre décomposition complète appropriée; niveau 4: valeurs mesurées ou constatées par le prestataire lors de l'exécution de la prestation de transport.

Il est probable qu'une grande partie des sociétés d'expédition et de transport utilise, tout au moins pendant une période transitoire, les valeurs définies par le ministère des Transports, en particulier lorsqu'elles font appel à des sous-traitants,



Photo: thinkstock

En France, des informations sur la quantité de dioxyde de carbone émise lors d'un transport devront figurer à l'avenir sur chaque facture.

ce qui pose problème pour calculer rapidement les valeurs concrètes. A partir de juillet 2016, le niveau 1 sera toutefois réservé aux petites et moyennes entreprises de moins de 50 salariés.

La branche est mécontente

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et les Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) critiquent la nouvelle mesure en raison du travail et des coûts qu'elle génère. Sur leurs sites Internet, les fédérations proposent toutefois de l'aide à leurs adhérents sous forme de calculateurs d'émissions de CO₂. La Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) et la compagnie aérienne Air France informent depuis plus d'un an les voyageurs sur la quantité de CO₂ que représente le transport d'une personne sur l'itinéraire choisi. Le décret sur l'obligation d'afficher la quantité de dioxyde de carbone ne concerne d'ailleurs pas uniquement les entreprises françaises, mais également les sociétés étrangères lorsque le point de départ ou la destination du voyage se trouve en France. Les transporteurs français sont pourtant avantagés par rapport à leurs concurrents étrangers dans la mesure où les valeurs de CO₂ déterminées par le ministère français des Transports sont

inférieures aux normes de l'Union européenne. De façon générale, la branche des transports est sceptique quant à cette nouvelle mesure. Elle est toutefois soulagée compte tenu du fait que pour l'instant le ministère ne prévoit ni contrôles ni amendes en cas de non-respect de cette réglementation qui fait de la France une pionnière à l'échelle internationale.

Ralf Klingsieck
www.e-tlf.com
www.fntr.fr

L'ICS remet en question le bilan CO₂

L'obligation de communiquer le bilan CO₂ pour tout transport de/vers la France suscite l'incompréhension de la Chambre internationale du shipping (ICS), basée à Londres et représentant les armateurs. Elle critique cette initiative française «unilatérale qui remet en cause le principe de primauté de l'organisation maritime internationale (OMI)», de même que «la méthodologie de calcul des émissions qui n'a pas fait l'objet d'un consensus international». L'ICS précise que le comité de l'OMI chargé de la protection de l'environnement planche sur des mesures obligatoires concernant le calcul et la publication de la consommation de carburant et des émissions de substances nocives des navires en trafic international.

av

Lutte concurrentielle en Suède

Joie et peine

En Suède, Rush Rail, une entreprise encore jeune, mise sur la voie de l'expansion dans le secteur du transport de bois, une stratégie dont souffre notamment la société ferroviaire d'Etat Green Cargo.



Photo: Jürg Streuli

La jeune société Rush Rail, une nouvelle concurrente en trafic ferroviaire suédois.

Alors qu'en Suède, la société d'Etat Green Cargo est en crise à la suite d'un recul du volume de transport de 20%, sa concurrente Rush Rail, opérant de façon efficace, a réussi à s'établir. Fondée en 2010, Rush Rail a ajouté au trafic conteneurs, moins rentable en raison de la forte concurrence, également des transports de bois pour l'industrie papetière suédoise, un secteur qui demeure important. En 2012, elle a ainsi signé un contrat avec Trätåg AB, une société logistique de l'industrie papetière. Ce contrat conclu pour six ans a une valeur de 80 M. d'EUR. Jusqu'ici, plus précisément pendant 42 ans, la société d'Etat SJ et plus tard la division fret Green Cargo ont assuré ces transports. Rush Rail prévoit pour 2013 un volume de transport de 3 M. de t et un chiffre d'affaires de 23 M. d'EUR. Les signes indiquent en outre une nou-

velle expansion. Rush Rail dispose de douze locomotives et compte 25 conducteurs. Elle a loué 200 wagons porte-conteneurs à la société suisse AAE.

Jürg Streuli

www.rushrail.se; www.greencargo.com

CFF Cargo et RCG franchissent les frontières

A partir de 2014, CFF Cargo et Rail Cargo Group (RCG) innovent. En trafic combiné (TC) international, elles créent à la mi-janvier une liaison cadencée (lundi à vendredi) en trafic est-ouest. Dédiée au trafic marchandises, cette liaison sera offerte entre Wels (Haute-Autriche) et Dietikon (près de Zurich) via St. Margrethen. Une extension jusqu'à Vienne, Genève et Bâle dépendra de la demande.

cd

www.cffcargo.ch; www.railcargo.at

Pour un accès tchèque à la mer

La République tchèque, un pays européen sans façade maritime, estime que le gros projet de canal Danube-Oder-Elbe a de nouveau des chances d'être réalisé. La Direction tchèque des voies navigables, Prague, constate en effet qu'il existe «un trou dans le réseau européen de voies navigables». A son avis, il faut y remédier dans l'intérêt de la navigation intérieure et d'un accès aux principales voies navigables européennes. Jusqu'ici le trafic fluvial en République tchèque n'est pas très important puisqu'il a enregistré un volume de transport de seulement quelque 400 000 t en 2012, ce qui correspond en outre à une baisse d'environ un cinquième par rapport à 2011.

Le ministère tchèque des Transports vient de présenter de nouveaux calculs et calendriers pour un tel canal. Il prévoit des investissements de quelque 400 milliards de CZK (16 milliards d'EUR). Cette somme permettrait d'aménager l'Elbe, de rendre l'Oder navigable près d'Ostrava (Rép. tchèque) et d'agrandir les voies navigables de Hodonin à Ostrava et Pradobice. Les nouveaux tronçons d'une longueur totale de 360 km auraient une largeur de 40 m et multiplieraient par deux le réseau tchèque de voies navigables. Une étude de faisabilité sera présentée d'ici à la fin de l'année prochaine. En admettant que les fonds nécessaires soient débloqués, les travaux correspondants pourraient durer jusqu'en 2039.

cd

www.rvccr.cz

NAVIS[®]
Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

the cargo company[®]

Member of
Sea Transport Alliance[®]

www.navis-ag.com
Hamburg · Bremen · Hannover · Freiberg
Rotterdam · Antwerpen · Barcelona

Rail Cargo Austria développe deux produits à l'Est

De la Sibérie à l'Autriche

RCA achemine des marchandises de Russie en Europe occidentale et centrale par voie intermodale et avec un nouveau service conteneurs.

Les marchandises lourdes se transportant facilement par rail sur les longues distances, ce mode de transport enregistre des volumes croissants ces dernières années. A présent, Rail Cargo Operator – CSKD (Rép. tchèque) et Transcontainer (Russie) ont créé un concept innovant de 2300 t de bois pour ce moyen de transport écologique. A Dobra (Slovaquie), les marchandises sont transbordées de la voie large russe à la voie normale européenne sur des wagons porte-conteneurs à quatre ou six essieux, fabriqués sur mesure pour les transports lourds, avant de poursuivre leur route via le terminal de Rail Cargo Operator – CSKD en Slovaquie. A la frontière autrichienne, le train intermodal est remis à Rail Cargo Austria pour les derniers kilomètres, jusqu'au port de Krems, d'où est organisé l'acheminement direct vers les clients.

Cinq ou six trains complets de ce type doivent être mis en service d'ici à fin 2013. L'objectif pour la nouvelle année est de proposer une liaison à long terme pour les clients de l'industrie du bois.



Photo: RCA

Les deux nouveaux produits RCA permettront de transporter le bois directement de Sibérie en Europe centrale et occidentale.

Une autre perspective à long terme est celle d'un nouveau produit développé en collaboration avec Transcontainer pour le trafic ferroviaire transfrontalier de marchandises conteneurisées. La liaison se caractérisera notamment par une planification détaillée et un déroulement cadencé du transport. Le volume de transport d'Italie sera regroupé au terminal Villach (Autriche) pour former un train continu. Un arrêt à la gare de triage centrale de Vienne permettra d'ajouter des marchandises supplémentaires et d'optimiser le taux d'exploitation. A Dobra (Slovaquie), les conteneurs sont transbordés sur un train intermodal. De là, le «Moskau Rail Express» rejoindra directement Moscou, une fois par semaine, sur la voie large russe.

www.railcargo.at

ZENIT
www.zenit-spedition.at
WEB RELOADED

CERTIFIED
ISO 9001
QUALITY SYSTEM

There's no 'No Can Do' with ZENIT ... we are the **SpecialEast!**

Multimodal solutions for plant systems and projects.
Western- and Eastern Europe . The Balkans . Turkey . Iran . CIS . Central Asia . Mongolia . Near East . North Africa
ZENIT - neutral handling guaranteed.

A - 5101 Bergheim . Tel. +43/662/45 40 41 . office@zenit-spedition.at
D - Furth im Wald . Tel. +49/99 73/80 48-0 . office.de@zenit-spedition.at

Transcamion – exclusivité en Russie

L'entreprise allemande Transcamion Schiffahrtsagentur GmbH est le représentant exclusif de l'entreprise de ferry britannique P&O Ferries Freight sur le marché russe. Afin de renforcer la couverture en Russie et dans les pays avoisinants tels que l'Ukraine, la Biélorussie, la Moldavie, l'Arménie, la Géorgie, l'Azerbaïdjan, le Turkménistan, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Kirgistan, Transcamion va installer une représentation à Moscou pour P&O Ferries.

«Transcamion collabore fructueusement avec P&O Ferries depuis plusieurs années déjà et partage sa vision du marché pour la Russie. L'entreprise a fait ses preuves en tant que partenaire logistique, grâce à son personnel de vente de langue maternelle russe et sa connaissance approfondie du marché», explique George Smeets, head of european sales & marketing de P&O Ferries.

Plus de volume sur huit trajets

Allan Flensburg, directeur de la société créée en 1977 à Munich, précise: «La collaboration avec P&O Ferries nous aide à conquérir le marché russe avec une offre qui nous apportera une croissance saine des volumes dans cette partie d'Europe.» Selon ses propres déclarations, P&O Ferries exploite la plus grande flotte de navires, le réseau le plus dense avec huit trajets et les liaisons fret les plus fréquentes avec la Grande-Bretagne, avec plus de 450 départs hebdomadaires.

ab

www.transcamion.ru; www.poferriesfreight.com



Photo: IGS Hambourg

Un parfum d'Italie a soufflé cette année aussi à Hambourg, grâce au jardin de conteneurs de l'IGS, dédié à la ville portuaire de Brindisi (en arrière-plan).

Des conteneurs comme transmetteurs d'informations

Marseille, Hambourg,...

Cette année, plusieurs événements ont prouvé que les conteneurs n'étaient pas seulement des moyens de transport, mais aussi des transmetteurs de savoir et d'expérience.

En octobre se sont terminées deux expositions temporaires, dans lesquelles les caisses de transport, peu spectaculaires en soi, ont joué le rôle principal. Nous avons déjà parlé de l'exposition spéciale «Cargo – Fascination Transport» du Musée Suisse des Transports de Lucerne (cf. *ITJ* 15-16/2013, page 40). C'est une

approche identique qu'ont poursuivie les organisateurs de la Internationale Gartenschau (IGS), qui s'est tenue cette année dans le quartier hambourgeois de Wilhelmsburg. Les visiteurs ont pu faire un tour du monde, à travers 80 jardins, à la découverte des zones de végétation et des cultures de notre planète.

Les 15 jardins du «Monde portuaire», présentés comme une montagne multicolore de conteneurs, ont emporté les voyageurs vers de célèbres villes portuaires. Liverpool, Londres et Douvre (Grande-Bretagne), Calais (France), Suez (Égypte), Mumbai et Calcutta (Inde), Hongkong et Shanghai (Chine), Singapour, Yokohama (Japon), San Francisco et New York (États-Unis) ont présenté leurs particularités dans des conteneurs de 20 pieds et des jardins portuaires aménagés sous formes de caisses, où les visiteurs ont pu déguster de grands vins, thés, cafés et chocolats.

En revanche, aucune mention de la ville française partenaire de Hambourg. Mais le port méditerranéen de Marseille s'en remettra, puisqu'il peut porter, cette année, le titre de «Capitale culturelle de l'Europe». En contrepartie, l'exposition durera encore «bien au-delà de l'horizon», jusqu'en 2016, dans le musée Villa Méditerranée construit spécialement pour l'occasion. Là, les visiteurs découvriront, dans des conteneurs réduits, des activités portuaires typiques de Marseille, mais aussi d'Alger (Algérie) et d'Istanbul (Turquie). www.villa-mediterranee.org

Impressum

Rédaction et édition

swissprofessionalmedia AG

Grosspeterstrasse 23, Postfach, CH-4002 Bâle

Tél.: +41 58 958 95 00

Fax: +41 58 958 95 00

E-mail administration: info@transportjournal.com

E-mail rédaction: transport@transportjournal.com

E-mail individuel: prenom.nom@transportjournal.com

Internet: www.transportjournal.ch

Direction:

Oliver Kramer

Rédacteur en chef/Directeur de publication:

(cd) christian.doepgen@transportjournal.com +41 58 958 95 10

Rédaction:

(ra) robert.altermatt@transportjournal.com +41 58 958 95 03

(ah) andreas.haug@transportjournal.com +41 58 958 95 22

(av) antje.veregge@transportjournal.com +41 58 958 96 58

(it) jutta.iten@transportjournal.com +41 79 776 51 30

Réseau mondial de correspondants:

Johannes Angerer (Feldkirch)

Eckhard-Herbert Arndt (Hambourg)

Rüdiger Arndt (Ferro)

Dr. André Ballin (Moscou)

Sebastian Becker (Varsovie)

Claudia Benetti (Effretikon)

Eckhard Boecker (Kisdorf)

Lutz Ehrhardt (Hambourg)

Joseph Richard Fonseca (Mumbai)

Harald Jung (Milan)

Beat Keiser (Lugnorre)

Ralf Klingsieck (Paris)

Dr. Robert Kluge (Leipzig)

Dr. Christine Kulke-Fiedler (Berlin)

Iris Martin (Hambourg)

Manik Mehta (New York)

Josef Müller (Vienne)

Barbara Odrich (Yokohama)

Katja Ridderbusch (Atlanta)

Dirk Ruppik (Surat Thani)

Holger Schlote (Istanbul)

Angelo Scorza (Gênes)

Wilf Seifert (Zurich)

Heiner Siegmund (Hambourg)

Frank Stier (Sofia)

Traduction:

andree.schwarz@transportjournal.com +41 58 958 95 23

gyan.sharan@transportjournal.com +41 58 958 95 21

Maquette:

olivier.kilchherr@transportjournal.com +41 58 958 95 11

david.jentzen@transportjournal.com +41 58 958 95 17

nicole.huebner@transportjournal.com +41 58 958 96 04

Abonnement/Diffusion:

subscription@transportjournal.com +41 58 958 96 48

Publicité:

Allemagne, Benelux, Pays nordiques, Royaume-Uni, Irlande, Japon, Corée du Sud, Afrique du Sud:

siegfried.angeli@transportjournal.com +41 58 958 95 04

Mobile: +41 78 688 87 90

Emirats Arabes Unis, Turquie, Iran, Grande-Bretagne (expédition+trafic aérien), Suisse, Autriche, Bavière (codes postaux 8+9), Annonces d'emploi/Annonces immobilières:

roland.hofacker@transportjournal.com +41 58 958 95 07

Mobile: +41 79 305 48 40

Europe centrale et de l'Est, Asie centrale, Grèce, Chypre:

elina.marauska@transportjournal.com +41 58 958 95 27

Mobile: +41 78 688 87 92

France, Italie, Espagne, Portugal, Pays des Balkans, Malte, Afrique du Nord, Israël:

mirko.vasiljevic@transportjournal.com +41 58 958 96 88

Mobile: +41 79 466 35 95

Swisstrans, Swiss Shipping Guide, Propeller Club

Directory:

werner.kestenholz@transportjournal.com +41 58 958 95 16

Mobile: +41 79 674 29 52

Salons et nouveaux marchés, Amérique latine:

ernst.littig@transportjournal.com +41 58 958 95 14

Mobile: +41 79 225 18 78

Gestion annonces:

patricia.hunziker@s-p-m.ch +41 58 958 95 12

vreni.haab@s-p-m.ch +41 58 958 96 29

Marketing:

daniela.uhl@s-p-m.ch +41 58 958 96 57

Comptabilité:

brigitte.meyer@s-p-m.ch +41 58 958 96 18

Fax: +41 61 564 37 00

Impression et expédition:

Printec Offset, D-34123 Kassel

Référence bancaire:

Credit Suisse, Bâle, Swift CRES CH ZZ 80A

IBAN: CH23 0483 5030 8286 3100 0 CHF

IBAN: CH75 0483 5030 8286 3200 4 EUR

Lieu d'exécution et de juridiction: Bâle, Suisse

Toute reproduction ou représentation, même partielle, des pages publiées est soumise à notre autorisation expresse. Le JTI décline toute responsabilité quant aux documents qui lui sont soumis.

74e année ISSN 2235-8099

Parution bimensuelle/Abonnement: 220 CHF (frais de port en sus)

Swissprofessionalmedia AG est membre associé de la Fiata et de la Tiaca.





Le meilleur des mondes

«Nombre de ceux qui aimaient la Loi... descendirent dans le désert pour s'y réfugier.»

1 Maccabées, 2.29.

« Je le reconnais: à première vue, il peut ne pas sembler juste que certaines personnes soient belles, charmantes et raisonnables, tandis que d'autres n'ont rien de tout cela, malgré tous leurs efforts. Que de vilains intrigants jouissent de l'admiration de leurs concitoyens, tandis que d'autres personnes vertueuses et intelligentes sont seules chez elles. Que ce crétin prétentieux obtienne ce poste intéressant et pas moi. Mais il faut voir les choses dans leur ensemble. Certes, je ne sais pas exactement comment il faut s'y prendre. Il faudrait déjà tenir compte de tous les lieux et de toutes les époques, du début à la fin, ce qui paraît assez ingérable. Mais il en est un qui l'a fait.

Leibniz arrive en effet à la conclusion que nous vivons dans le meilleur des mondes possibles. Il met évidemment l'accent sur «possibles». On pourrait peut-être espérer un monde encore meilleur, mais dans la réalité, celui-ci présenterait des inconvénients tellement graves qu'à la fin du compte, ce serait encore pire qu'avant. Il s'agit là d'une réflexion qui me laisse toujours pensive. Indépendamment du fait qu'il existe, dans notre monde, des choses qui ne pourraient pas être pires: comment pourrait-on donc connaître les

conséquences qu'aurait un petit changement? Si je pouvais par exemple profiter, moi aussi, de l'admiration de mes concitoyens? Pourquoi le monde devrait-il s'en porter plus mal? Ce Leibniz était-il déjà un théoréticien du chaos avant l'heure?

Le problème avec la justice, c'est qu'au fond, nous ne la voulons plus ou moins exclusivement que pour nous-même. Un peu selon le principe: j'ai sagement vidé mon assiette, il n'y a donc pas de raison que le soleil ne brille pas demain. Mais cela serait-il juste? Et serait-ce seulement possible? La réponse est oui, que tous ou la plupart aient vidé leur assiette (à condition qu'il y ait eu quelque chose dedans), ou que le beau temps s'arrête là où les gens n'ont pas vidé leur assiette. Je veux dire que dès qu'on étend la question de la justice à l'ensemble et qu'on cherche à creuser, cela devient complexe. «La justice ne régnera que là où ceux qui ne sont pas concernés par l'injustice se révolteront autant que ceux qui le sont», écrit Platon.

Mais qu'est-ce qui serait juste? Que chacun reçoive la même chose? Qu'en est-il alors de la motivation? D'ailleurs, tout le monde ne veut pas la même chose. Que chacun reçoive en fonction de ce qu'il a fourni? Et si c'était plus facile pour l'un que

pour l'autre? Que chacun reçoive ce qu'il mérite? Ou au final, vaudrait-il peut-être mieux qu'il n'y ait pas de justice? On dit bien que la justice régnerait en enfer. Ou absolument pas. Mais peut-être n'est-ce pas exact non plus? D'un côté, l'être humain considère que la vertu est une récompense en soi. Ou un mécréant peut-il être heureux de la même manière qu'un homme honnête? D'un autre côté, les bonnes actions ont souvent des conséquences indirectes qui se retournent contre nous tôt ou tard, tout comme les mauvaises. Ce que je veux dire, c'est que s'il existe quelque chose comme une vie réussie, ce n'est pas seulement une question de chance pour la personne concernée. Qu'en pensez-vous?

C'est un véritable sac de nœuds, cette histoire de justice. Peut-être le mot «justice» signifie-t-il intrinsèquement qu'elle ne se réalise jamais complètement. Elle serait plutôt une ligne directrice qui nous aide à nous orienter. Quoi qu'il en soit, on n'aura jamais le fin mot de l'histoire. Mais si plus personne essaie de s'y intéresser, il vaudrait peut-être mieux, en définitive, se réfugier dans le désert.

Iris Martin

► Le numéro 47-48/2013 de l'ITJ comprenant un Spécial Breakbulk / Heavylift et un Spécial Autriche paraît le 13 décembre 2013 (délai de remise des annonces: 2 décembre 2013).

Liste des annonceurs

Bianchi & Co S.A. Trasporti Internazionali	50	Finsea	37	NAVIS Schiffsahrts- u. Speditions AG	55	Tarros International S.p.A.	52
Birs Terminal AG	18	FISCHER Kaderselktion GmbH	9	Nuova Transports S.p.A.	48	Thai Airways International PLC	20
China Airlines Cargo	36	Fixemer Logistics GmbH	9	Port Autonome de Strasbourg	35	Transcamion Schiffsahrtsagentur	7
Combi Line Int. S.p.A.	51	Franzosini SA	3	Port of Montreal	6	TransContainer JSCO	2
D'ALESSANDRO Espace Méditerranée	40	Furness Shipping Ltd	12	Post CH AG	33	Transfreight AG	17
Direct Mail Logistik AG	53	Genel Transport Ltd	30	PRISMA LOGISTICS SpA	46	T.S.T. Transocean System Transport SA	45
duisport - Duisburger Hafen AG	10	GeorgeBaker (Shipping) Ltd.	27	Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG	8	Turnpoint (France) s.a.r.l.	5
ECU INTERNATIONAL NV Headquarter		Grimaldi Cia di Navigazione	17	Saco Shipping GmbH	18	TVS Europaverkehr Speditions GmbH	44
Ecu-Line Group	16	Ignazio Messina & Co.	46	SATI SA de Transports Internationaux	44	Ultra-Brag AG	59
EHG Ennshafen GmbH	34	IMS - Intermove Systems Advanced Container-	50	Scandlines Deutschland GmbH	13	Unisped AG Internationale Transporte	39
Ethiopian Shipping Lines Share Company	19	logistics Speditions- und Transport GesmbH	50	SDA Express Courier SPA	42	UTI Logistics Switzerland Ltd	28
Etiha Airways	22	Italsempione S.p.A.	49	SISA Studio Informatica SA	31	W.R. Zanes & Co. of LA Inc.	32
European Freight System Ltd	39	ITX Cargo Srl	45	Spedag Freight M+R Spedag Group AG	26	Zeeland Seaports NV	14
Evergreen Marine (UK) Limited	38	Paul Leimgruber AG	32	Swiss World Cargo Swiss Internat.		Zenit-Spedition GmbH & Co KG	56
		LKW WALTER Internat. Transport-	4	Air Lines Ltd.	21, 23, 24		
		organisation AG	4				

En 1925, Marcel Breuer concevait
cette chaise devenue célèbre.

ULTRA  BRAG

La même année, nous avons fondé
notre entreprise.

Depuis, nous sommes tous deux...



**... EN AVANCE SUR
NOTRE TEMPS.**

Visitez notre site web: www.ultra-brag.ch



ULTRA-BRAG AG

Südquaistrasse 55
Postfach
CH-4019 Basel

Tél. +41 61 639 72 00
Fax +41 61 639 72 10
E-Mail info@u-b.ch

TRANSBORDEMENT DE MARCHANDISES DE DETAIL & EN VRAC
HEAVYLIFT



Bridging Eurasia

The shortest route from East to West with less international borders crossing.