



Internationale  
Transport  
Zeitschrift

45 · 46 | 7. November 2014  
www.transportjournal.com

DEUTSCHE AUSGABE  
(auch in identischer englischer und  
französischer Version verfügbar)



## Specials:

Breakbulk /  
Heavylift Beilage

Türkei 29

**Vernetzt**  
Wie MGI die «Infologistik»  
über die Meere trägt 16

**Verkühlt**  
Die EU verlangt mehr  
vom temperaturgeführten  
Strassentransport 23

**Versperrt**  
Türkische Transporteure und  
der Transit in Ägypten 33

**TURKISH  
CARGO**



Globalize  
your business

LKW WALTER

Ihre **Komplett-**  
**Ladungstransporte**



in **EINER** Hand

[www.lkw-walter.com](http://www.lkw-walter.com)

Tel.: +43 5 **7777**

INTERNATIONALE  **LKW WALTER**  
TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

- 5 Editorial
- 6 Köpfe und Karrieren
- 8 Kommentar
- 10 Recht und Versicherung
- 11 Häfen und Schifffahrt
- 12 Kurzstrecken unter dem Druck der Strasse
- 14 Antwerpen schafft Platz für weiteres Wachstum
- 15 Leichter Rückgang im weltweiten Umschlag
- 17 Luftverkehr
- 19 LAN Cargo verbindet Basel mit Brasilien
- 19 Azul erneuert ATR-Frachterflotte
- 20 Logistik und Spedition
- 20 Bessere Margen für Stückgut sind möglich
- 21 Distribution für Klimagerätehersteller
- 22 Britische Logistiker zeigen sich zuversichtlich
- 22 Logistikimmobilien in den russischen Regionen
- 22 US-Automatisierungsunternehmen baut aus
- 24 Bahn / Binnenschifffahrt / Strasse
- 25 Südostasien entwickelt Binnenschifffahrt
- 26 Verpackung
- 26 Epal bringt die Halbpalette
- 27 Aufsetzrahmen für den Kurierttransport
- 28 Fokus Schweiz
- 28 Doppelstrategie der Alpentransversale
- 43 Aus den Regionen
- 43 Südeuropa
- 44 Südosteuropa
- 45 Mittlerer Osten
- 47 Asien
- 48 Amerika
- 49 Vermischtes / Impressum
- 50 Aus dem Leben / Inserentenindex

**Interviews mit...**

François Mahé des Portes, MGI	16
Wladimir Jakunin, RZD, und Iwao Ohashi, Nomura	24
Vivien Lau, Hacı	47



**Specials in dieser Ausgabe**

Breakbulk/Heavylift **Beilage**  
Türkei **29**



**Verlorenes Vertrauen 11**

Das Ebola-Virus entwickelt sich v.a. für eine Reihe von westafrikanischen Ländern wie Senegal (Bild) zu einem immer dramatischeren Problem. Berichte über die Auswirkungen auf die Containerschifffahrt in diesem Fahrtgebiet sind unterschiedlich.

**Neues Vertrauen 17**

Der Weltluftfahrtverband Iata erwartet ein generelles Wiedererstarben der Luftfracht in den nächsten fünf Jahren. Wachstumstreiber sind die Golfstaaten inklusive des Iran sowie asiatische und auch afrikanische Schwellenländer.



**Gefragtes Vertrauen 24**

Das Potenzial der asiatisch-europäischen Schienenverbindung und das Interesse an Investitionen im russischen Markt sind ungebrochen – das erfuhr ITJ-Korrespondentin Anitra Green auf dem Forum zur Schieneninfrastruktur in Sotschi.



Titelbild: Schiffspassage durch den Bosphorus Foto: Thinkstock

**HANDS ON: WIR PACKEN ZU!**  
Wir verpacken Güter sicher und schnell. So, dass auf kurzen wie langen Transportwegen nichts schief geht. Vertrauen Sie unserer Schweizer Qualität!

**KIFA AG**, Schweiz | T +41 52 368 41 21 | www.kifa.ch



ITJ – The only  
multilingual, multimodal  
transport journal!

# Botschaften und Parolen

## Liebe Leserinnen, liebe Leser

Auf jeder grossen Veranstaltung ziehen die bekannten Namen, die auf dem Programm stehen. Namhafte Firmenlenker oder operative Entscheidungsträger berichten von ihrer Sicht der Dinge, die häufig für den Zuhörer aufschlussreich ist. Jedoch ist seit geraumer Zeit eine Trendwende erkennbar, wenn es um den Geschäftszweck der Unternehmen geht. So erlebte ich kürzlich beim BVL-Kongress eine Überraschung, als Frank Appel von der Deutschen Post DHL in seinem Vortrag mit Ausblick auf 2025 mehrfach davon sprach, «die Welt zu einem besseren Planeten zu machen.» Desgleichen erlebt man auch bei Verladern, so bei Novartis, wo bei Ansprachen selten der Hinweis fehlt, dass alle Anstrengungen des Konzerns «dem Interesse des Patienten gelten».

Solche Aussagen von Konzernen, die bei Quartalsergebnissen Erlöse und Ebit-Zahlen nicht vergessen, reizen natürlich zur Spottlust. Ein Kollege hingegen verwies mich auf den Gedanken, dass diese Aussagen auch ein Umfeld brauchen. Anscheinend gibt es Viele, die das erwerbswirtschaftliche Prinzip lieber gar nicht hören wollen und stattdessen solche Botschaften vorziehen. Auch das ist eine Erkenntnis.

Dass sich beide Aspekte berücksichtigen lassen, zeigte sich auf dem 52. Fiata-Kongress in Istanbul, der kürzlich

über 1000 Spediteure in der Türkei zusammenführte. Neben einem Fonds gegen die Ausbreitung der Ebola-Seuche, der spontan begründet wurde, unterzeichnete die Fiata eine Absichtserklärung mit der Weltbank für künftige Projekte. Zusätzlich wurden gemeinsame Positionen zu Handelserleichterungen, verbesserter logistischer Konnektivität sowie Zoll- und Abfertigungserleichterungen für Sendungen des E-Commerce mit überschaubarem Wert formuliert. Alles in allem ein interessanter Cocktail, der durch die Ausführungen von leitenden Vertretern von WTO und WCO darüber hinaus angereichert wurde.

Wir sind also nach wie vor ein gutes Stück von der besten aller möglichen Welten entfernt. Leisten wir unseren Beitrag.



**Christian Doeppgen**  
Chefredaktor



**RS CONTAINER GROUP**

85A-18A Elizabetes Str., Riga, Latvia  
Phone +371 20390529  
+371 29788222  
Fax +371 67381661  
E-mail info@rsgu.eu

[www.rsgu.eu](http://www.rsgu.eu)



*Our dynamic team has years of experience within the container trading, shipping and transport industries.*

- **Trading and leasing sea containers**
- **Offshore containers**
- **Transport and logistics services**

**We are pleased to assist you in container trading all over the world.**

# Europa

## CCO für Europa gekürt

Mohammed Esa wird künftig für Agility als neuer CCO für Europa tätig. Er wird vom regionalen Hauptquartier in Basel, Schweiz, aus alle kaufmännischen Bereiche einschliesslich Verkauf, Marketing und Produktmanagement verantworten. Esa, der seit 2004 für Agility arbeitet, hat vorher als regionaler CEO die Vereinigten Arabischen Emirate, Oman und Bahrain betreut und war auch als erster Vizepräsident für Verkauf und Marketing im Mittleren Osten und Afrika tätig.



**Mohammed Esa**

Foto: Agility

## Innere Berufung

Alexis von Hoensbroech ist der neue Vorstand für Produkt und Vertrieb von Lufthansa Cargo. Der derzeitige Leiter «Commercial Frankfurt» der Lufthansa Passage war bislang für das Netzmanagement, die Buchungssteuerung sowie die kaufmännische Leitung des Passagiergeschäfts am grössten Drehkreuz der Airline verantwortlich. Hoensbroech tritt zum 1. Dezember die Nachfolge von Andreas Otto, der zum 1. Oktober zum Chief Commercial Officer der Austrian Airlines ernannt worden war (s. ITJ 39-40/2014, S. 6). Hoensbroech gehört seit 2005 der Deutschen Lufthansa an.

## Von Zahlen zu Menschen

Der bisherige CFO von DHL Express, Melanie Kreis, wechselt in den Vorstand der Deutschen Post DHL. Sie übernimmt das Personalressort, für das sie 2011 bereits im Gespräch war. Die vormalige Personalchefin Angela Titzrath, die von Daimler kam, hatte Anfang Juli aus persönlichen Gründen ihr Mandat niedergelegt. CEO Frank Appel hatte die Personalfunktion für eine Übergangszeit in Personalunion mitverantwortet.



**Melanie Kreis**

Foto: DP DHL

## Rochade in Dänemark

Freja mit Stammsitz in Dänemark hat am 1. November Per Olsen zum regionalen Direktor auf Seeland gemacht. Olsen hat u.a. bei DSV als Vorstand für Strassenverkehr in Dänemark und Schweden etliche Jahre die nordischen Verkehre verantwortet. Mit seiner Ernennung rückt Ulrik Rasmussen, bisher Regionaldirektor Dänemark Ost, zum Geschäftsführer für ganz Dänemark auf.



### Der Router für Erfolgs-Routen.

In unseren Logistik-Zentren bündeln wir komplexe Aufgaben und Wünsche zu effizienten Wegen ans Ziel. Durch intelligentes Daten-Management finden wir dabei Lösungen, die neue und bestehende Verbindungen so erfolgreich vernetzen, dass uns mancher Kunde sogar als „Regional Logistics Supplier of the Year“ auszeichnet. Erleben Sie, was unsere Kunden bewegt:



**Gebrüder Weiss**   
Transport und Logistik

Servicetelefon +41.58.458.5511 [www.gw-world.com](http://www.gw-world.com)

## Auch eurasischer Transit

Frank Annacker hat am 1. November die Leitung des Verkaufs der Interrail Logistics in Frankfurt und Berlin übernommen. Sein Tätigkeitsschwerpunkt wird auf der Vermarktung der Interrail-Angebote vor allem im europäischen Raum liegen, wozu auch der Transit zwischen China und Europa, aber auch die bilateralen Aktivitäten zwischen Europa und der GUS gehören. Annacker war zuletzt im multimodalen Güterverkehr für Gebrüder Weiss tätig. Zuvor hat er u.a. für Rhenus im regionalen Vertrieb gearbeitet.



Frank Annacker

Foto: Interrail

## Auf dem Pilotensitz

Für Royal Jordanian Airlines ist Haitham Misto Ende Oktober zum amtierenden Präsidenten und CEO ernannt worden. Misto war der jordanischen Fluglinie im Jahr 1983 als Pilot beigetreten. Zuletzt war er seit Dezember 2013 in Amman als Leiter des Flugbetriebs tätig. Zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Fluggesellschaft wurde Suleiman Al-Hafez gewählt. Sein Vorgänger Nasser Lozi ist zurückgetreten.

## Amerika

### Etihad baut auf Europa

Eszter Ungar heisst die neue Leiterin Corporate Affairs von Etihad Airways für Europa. Sie kommt von Boeing, wo sie als Kommunikationsdirektorin für die EU, Nordeuropa und Afrika in Brüssel gearbeitet hat. Ungar nimmt ihren Sitz am europäischen Hauptsitz von Etihad in Berlin ist für den Aufbau und das Management der Fluglinie in Europa, auch bei den EU-Institutionen, zuständig. Etihad, 2003 begründet, hat seine Präsenz in Europa in den letzten Jahren vorangetrieben.



Thomas Jones

Foto: Ceva Logistics

### Von Ryder zu Ceva

Tom Jones ist für Ceva Logistics künftig als erster Vizepräsident für den Bereich Automobillogistik in Nordamerika tätig. Jones blickt auf eine 25-jährige Karriere bei Ryder zurück, wo er zuletzt als erster Vizepräsident für Lieferkettenlogistik für Automotive, Hightech, Einzelhandel und Konsumgüter im Unternehmens zuständig war. Sein Standort wird in Southfield, Michigan, sein. Er berichtet direkt an Steve Gundlach, den Leiter der Kontraktlogistik von Ceva Logistics in Nordamerika.

## Mittlerer Osten

### Für Emea und Asien

Jet Professionals, eine Personalagentur der Luftfracht, hat Neil Engerran zum Verantwortlichen für die Regionen Emea und Asien ernannt. Engerran ist in Teterboro, New Jersey, domiziliert. Jet Professionals, in den USA 1983 gegründet, ist eine Tochterfirma von Jet Aviation.



Neil Engerran

Foto: Jet Professionals

### Vier Neue für Long Beach

Im Hafen Long Beach, Kalifornien, treten vier neue Führungskräfte ihre Tätigkeit an. Betsy Christie, bis 2013 CFO der NYK-Terminals, wird neue Finanzdirektorin des Hafens. Duane Kenagy übernimmt den neu geschaffenen Posten eines Leiters Investitionsprogramme. Diane Pierson wird zur Direktorin für Projektmanagement und -kontrolle ernannt. Für die Leitung von Hafenerhaltung und -wartung wird künftig Fred Greco zuständig sein.



### ■ Sammelverkehre Europa

### ■ Spezialverkehre Übersee

### ■ Verzollungen

### ■ Lager

### ■ Verteilung

### ■ Transitlager

## Wurzeln geschlagen

Jettainer, der Servicepartner in der Luftfracht für ausgegliedertes Lademittelmanagement, hat seine Präsenz in Amerika mit der Gründung der Gesellschaft Jettainer Americas Inc. mit Sitz im US-Bundesstaat Delaware ausgebaut. Im September 2014 hatte Jettainer die Steuerung und Wartung der Lademittel – sogenannter Unit Load Devices (ULDs) – für die Fluggesellschaft American Airlines weltweit übernommen. Die Fluglinie US Airways gehört bereits seit 2005 zum Kundenkreis von Jettainer. Zusätzlich wurden neue Niederlassungen an mehreren zentralen Standorten in den USA eröffnet, so am Flughafen Dallas/Fort Worth, in Miami, New York, Chicago und Los Angeles.



**Jettainer Americas Inc.** in Delaware gegründet.

Foto: Jettainer

### Adress- und Namensänderungen

#### Acito Logistics (ehem. Transco Süd in Weil)

Rebgartenweg 23  
DE-79576 Weil am Rhein, Deutschland  
Tel. +49 7621 422 38 0; Fax: + 49 7621 422 38 57 42  
Mail: info@acito.eu; www.acito-logistics.eu

#### Carotrans Atlanta CFS

c/o Atlanta  
795 Atlanta South Parkway, Suite 100  
College Park GA 303349, USA  
Tel.: +1 (404) 559-9041; www.carotrans.com

#### Project Cargo & Yacht Transport

Tatlisu Mah. Çetin Cad. Nurettin Duman  
Sok. No: 1 Kat: 5 Serifali, Umraniye  
TR-34774 Istanbul, Türkei  
Tel.: +90 216 447 44 81 – 82 – 84; Fax: +90 216 447 31 58  
Mail: info@project-yacht.com; www.project-yacht.com

## Kommentar

### Nicht-Verbindbares verbinden

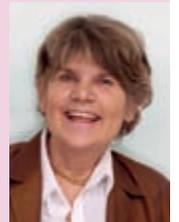
*Die gegenwärtige Stimmung ist nicht gerade aufbauend. Die ernste Lage in Syrien, die etwas kleineren Probleme in anderen mittelöstlichen Ländern, die Ebola-Seuche in Westafrika und die Differenzen zwischen Russland und der Ukraine sind uns allen bekannte massgebliche Gründe dafür.*

*Die Logistik hat bereits in früheren Zeiten diverse Kriege überlebt und nicht selten den Leidtragenden in derartigen Auseinandersetzungen durch ihre Transporte geholfen. Gefühle allein genügen aber nicht, und die Branche ist daher bemüht, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen und unmöglich erscheinende Aufgaben unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu realisieren.*

*So wird beispielsweise in Russland Geld für den Ausbau des Schienennetzes, wie die Modernisierung der Transsibirischen Eisenbahn und der Baikal-Amur-Magistrale, in die Hand genommen. Die Türkei wiederum sucht neue Wege für den Verkehr mit ihren derzeit schwierigen Handelspartnern in Ländern wie Syrien, Ägypten usw. Wegen der Hindernisse auf dem Landweg werden Lkw auf diversen Routen teilweise mit RoRo-Diensten und andere Güter via den Suez-Kanal verschifft.*

*Dies sind Beispiele aus zwei Ländern, in denen Logistiker Schwierigkeiten zu überwinden suchen und dadurch lebensnotwendige Güter in Risiko-Regionen bringen können, oder anders ausgedrückt, angeblich Nicht-Verbindbares (ein von Philosophen um Martin Heidegger geprägter Begriff) dennoch verbinden.*

*Und trotz allen wirtschaftlichen Denkens entdeckt man dabei glücklicherweise eine menschliche Komponente.*



**Jutta Iten,**  
Redaktorin ITJ



[www.schambeck.ch](http://www.schambeck.ch)

## Zollagentur Schambeck AG

**Internationale Transporte, Verzollung & Logistik**

Mühlegasse 18 · CH-6340 Baar · SWITZERLAND  
Tel. +41 41 766 12 00 · Fax +41 41 766 12 02 · zoll@schambeck.ch

since  
1972

**Mit Emons in die Türkei –  
traditionell und einfach schnell.**

Ihr Partner für internationale Transporte & Logistik.



**Emons**

**WE SHAPE THE FUTURE OF WORLD AVIATION.**



**TURKISH AVIATION ACADEMY**



M.Sc. in  
**Air Transport Management**



**EASA Approved Trainings**

**IATA Trainings**

**ICAO TrainAir Plus – Travel Documents Course**

**Aviation & Cabin Crew & General English**

**Flight Phobia Programme**

**Heliport Trainings**

[www.thyaviationacademy.com](http://www.thyaviationacademy.com)  
[aviationacademy@thy.com](mailto:aviationacademy@thy.com)

[f/HavacilikAkademisi](https://www.facebook.com/HavacilikAkademisi)  
[t/TRAviationAc](https://twitter.com/TRAviationAc)  
[in/company/turkish-airlines-aviation-academy](https://www.linkedin.com/company/turkish-airlines-aviation-academy)  
[yt/user/TurkishAviationAc](https://www.youtube.com/user/TurkishAviationAc)

## Haftung für Schäden während des Transports

# Griechisches Feuer

Die Rechtsprechung in Griechenland hat ihre Eigenheiten. So ist eine Reederei nach griechischem Recht grundsätzlich nicht gegenüber dem Ladungseigentümer verpflichtet, einen Ladungsschaden zu ersetzen, der durch ein Feuer während der Seereise ausgelöst wird. Die Handlung oder die Unterlassung der Reederei muss hingegen auch ohne das Vertragsverhältnis schuldhaft und rechtswidrig sein.

Ladungsschäden während eines Schiffstransports sind in Griechenland ein Sonderfall. Im vorliegenden Schadenfall nahm der Ladungseigentümer die beauftragte Reederei in Anspruch und verklagte sie auf Schadensersatz. Die Reederei hatte es aussergerichtlich abgelehnt, den Ladungsschaden, der während der Seereise aufgrund eines Feuers verursacht worden war, zu ersetzen. Der folgende Gerichtsentscheid hat manchen Beobachter überrascht.

**Gerichtsentscheid gegen Verlader**

Der Fall landete beim Berufungsgericht Piräus – dieses entschied den Rechtsstreit zu Gunsten der beklagten Reederei (AZ: 142/2012).

Zunächst einmal stellte das Berufungsgericht fest, dass Griechenland das Abkommen zur internationalen Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente aus dem Jahre 1924 durch Artikel 1 des Gesetzes Nr. 2107/1992 ratifiziert habe. (Anmerkung des Verfassers: Dieses Rechtswerk wird in der Seerechtspraxis als Haag-Visby Regeln (HVR) bezeichnet.) Anzuwenden seien die HVR stets für alle Seetransporte, wenn der Abgangs- und Bestimmungshafen in zwei verschiedenen Häfen liege. In Griechenland kommen die HVR auch dann zur Anwendung, wenn nur griechische Häfen angesteuert werden und zwar unabhängig davon, ob ein Konnossement ausgestellt wurde oder nicht.

**Haftungsausschluss bei Feuerschaden**

Darüber hinaus sei festzustellen, dass die Reederei nach Artikel 4 §§ 1,5 Satz 2 der HVR für Ladungsschäden haftet, die verursacht werden, während die Ladung in ihrem Gewahrsam ist.

Jedoch stellte das Berufungsgericht fest, dass sich die Reederei mit Erfolg auf den Haftungsausschluss nach Artikel 4 § 2 HVR berufen könne, wenn die Forderung – wie hier geschehen – wegen eines Feuers ausgelöst worden sei. Allerdings hafte die Reederei auch dann gegenüber dem Ladungseigentümer bei Schäden durch Feuer, wenn die Reederei ein eigenes Verschulden treffe. Darunter sei jedoch nicht das schuldhafte Verhalten des Kapitäns und der Schiffsbesatzung zu verstehen. Vielmehr sei ein persönliches Verschulden des Reeders oder der Angestellten einer Reederei erforderlich, die diese «vertreten oder verwalten», formulierte das Berufungsgericht in seiner weitergehenden Urteilsbegründung.

Die Reederei sei im vorliegenden Fall von ihrer Haftung für ein Schadensverschulden seiner Erfüllungsgehilfen zu befreien. Es bestehe eine «widerlegbare Vermutung» zugunsten der Reederei, dass sie für Feuerschäden nicht hafte. Der Ladungsinteressent habe weder dargelegt noch bewiesen, dass der Feuerschaden durch ein eigenes Verschulden der Reederei verursacht worden sei. Schlussendlich reiche es nach den Bestimmungen der HVR aus, wenn die Reederei beweisen

könne, dass der Ladungsschaden aufgrund eines Feuers ausgelöst wurde. Das sei ihr im vorliegenden Fall gelungen.

**Haftung: schuldhaft und rechtswidrig**

Darüber hinaus stellte das Berufungsgericht fest, dass der Geschädigte (z.B. der Befrachter, der Empfänger, der rechtmässige Inhaber des Konnossementes, der Ladungsversicherer aus übergegangenem und abgetretenem Recht sowie der Pfandgläubiger der Seeladung oder auch der Abtretungsempfänger des Empfängers), Träger eines Rechts sei und die Reederei nach den Massgaben des HVR in Anspruch nehmen könne.

Zu guter Letzt legte das Berufungsgericht überdies dar, dass die Reederei bei Eintritt eines Schadenfalls (Beschädigung oder Verlust von Ladungsgütern) sowohl aus Vertrag wie auch aus Delikt in die Haftung genommen werden könne. Vorauszusetzen sei, dass die Handlung oder die Unterlassung der Reederei auch ohne das Vertragsverhältnis schuldhaft und rechtswidrig gewesen wäre. Dann könne der Geschädigte seinen Anspruch entweder aus dem Vertrag, aus dem Delikt oder auch auf beide Tatbestände stützen.

*Eckhard Boecker*

Flammen löschen – ein Brand auf See kann auch als Versicherungsfall zum Problem werden.

Foto: thinkstock



## Konsequenzen der Epidemie

# Viel Unsicherheit

Das Ebola-Virus entwickelt sich vor allem für eine Reihe von Ländern in Westafrika zu einem immer dramatischeren Problem. Berichte über die Auswirkungen auf die Containerschifffahrt in diesem Fahrtgebiet sind unterschiedlich.



Foto: Thinkstock

Reedereien haben Konsequenzen aus dem Ausbruch der Ebola-Epidemie gezogen und ihre Dienste in das Fahrtgebiet Westafrika teilweise neu aufgestellt. Hier der Hafen Dakar (Senegal).

Der Ausbruch der Ebola-Epidemie dominiert aufgrund seiner massiven Auswirkungen auf einige Länder in Westafrika nach wie vor die Schlagzeilen. Unklar ist indes, welche Folgen das Virus bislang auf Abläufe in der Containerschifffahrt von und nach Westafrika hat. Der wöchentliche Report zur aktuellen Lage der Weltgesundheitsorganisation (WHO) spricht von 13 703 Infizierten und 4 920 Toten (Stand 27.10.2014). Am stärksten betroffen sind Liberia, Sierra Leone, Guinea, Nigeria, Mali und der Senegal.

Der dänische Analyst Seaintel will bislang «keinen signifikanten Einfluss» feststellen und führt an, dass es vielmehr nach wie vor unzureichende Hinterlandverbindungen und überlastete Häfen seien, die die größten Probleme für den Warentransport in der Region darstellten.

Andere Brancheninsider sprechen jedoch davon, dass das Ladungsvolumen von und nach Liberia, Sierra Leone und Guinea um bis zu 40% eingebrochen sei. Für die Volkswirtschaften in den Ländern hat das unter Umständen dramatische Folgen.

Die Reaktion von Häfen auf Schiffe, die aus den betroffenen Regionen anlegen wollen, ist unterschiedlich. Nachdem die Elfenbeinküste kurzfristig sämt-

lichen Schiffen aus Ebola-Gebieten das Einlaufen untersagt hatte, hatte sich die Situation bei Redaktionsschluss etwas entspannt. Die Hafenbehörde Abidjan schreibt allerdings eine Gesundheitskontrolle jeder Person an Bord vor, bevor es einem Schiff die Genehmigung zum Einlaufen erteilt. Häfen in Ghana, Benin, Togo, Angola, Gabun, Namibia, der Demokratischen Republik Kongo, dem Kongo und dem Senegal verlangen von der gesamten Besatzung sowie Passagieren einen Gesundheitsfragebogen aus dem hervorgeht, welche betroffenen Länder angelaufen wurden.

Einige Linienreedereien haben ihren Fahrplan angepasst, um auf die Situation zu reagieren. CMA CGM beispielsweise hat Dienste, die nach Sierra Leone, Guinea oder Liberia gehen, in einer separaten Rundreise zusammengefasst. Auch Maersk Line hat seine Westafrikadienst aufgeteilt und eine separate Rundreise von Tanger eingeführt, die Monrovia (Liberia), Freetown (Sierra Leone) und Conakry (Guinea) bedient.

Dennoch berichten Insider davon, dass es immer öfter zu Situationen käme, in denen Mitglieder der Besatzung sich weigerten, in betroffene Regionen zu fahren.

## Kurz notiert

**Einschätzung der Lage.** Die Klassifizierungsgesellschaft Liberian Registry hat offiziell die Position der Imo unterstützt, kein generelles Reiseverbot für vom Ebola-Virus betroffene Regionen einzuführen. Die Imo empfiehlt indes das die maritime Wirtschaft den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) folgt. [www.liscr.com](http://www.liscr.com)

**Anstieg der Kosten.** Der Analyst Moore Stephens geht davon aus, dass die Betriebskosten für Handelsschiffe sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr ansteigen werden. Das gelte insbesondere für die Posten Personalkosten, Instandhaltung und Reparaturen sowie für Prämien verschiedener Versicherungen wie z.B. für P&I Clubs oder die Schiffskörper- und Maschinenversicherung. [www.moorestephens.com](http://www.moorestephens.com)

**Erhöhung des Volumens.** Der Hafen Rotterdam verzeichnete während der ersten neun Monate des Jahres einen Zuwachs des Ladungsvolumens um 0,3% im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Im Containerbereich stieg der Umschlag um 4%, obwohl es an der Maasvlakte wiederholt zu Überlastungen kam, aufgrund derer eine Reihe von Schiffen auf den Konkurrenten Antwerpen auswichen.

[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

**Ausbau der Kooperation.** Der Hafen Corpus Christi (Texas, USA) hat zusammen mit den Städten Corpus Christi, Portland und Gregory, sowie den Bezirken Nueces und San Patricio eine Absichtserklärung mit der Kommission des Handelsministeriums Tianjin (China) unterschrieben, um künftig stärker zu kooperieren. Die beiden Regionen wollen vor allem am Austausch von Technologien arbeiten, um die Entwicklung der Industrie in den jeweiligen Regionen voranzutreiben.

[www.portofcorpuschristi.com](http://www.portofcorpuschristi.com)

**Entscheidung der Namenswahl.** Während der Bau der G4-Schiffe von ACL voranschreitet, gab die Muttergesellschaft Grimaldi Group bekannt, dass die Namen für die als weltweit größten RoRo-Containerschiffe gehandelten Schiffe feststehen. Die Reederei hatte ihre Angestellten dazu aufgerufen, Vorschläge für die neuen Einheiten zu unterbreiten. Die Wahl fiel auf die Namen «Atlantic Star», «Atlantic Sail», «Atlantic Sea», «Atlantic Sky» und «Atlantic Sun». Eingereicht hatte die Vorschläge Andrea Cox, die seit September 1996 für ACL tätig ist.

[www.aclcargo.com](http://www.aclcargo.com)  
[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)

Verliert die Schifffahrt Marktanteile an die Strasse?

# Short Sea unter Druck

Ab dem 1. Januar 2015 gelten in Nord- und Ostsee strengere Grenzwerte für Schwefel-emissionen. Das treibt Kosten für Schiffskraftstoffe. Über die Folgen für den Kurzstrecken-seeverkehr diskutierten Schifffahrtsexperten bei den Short Sea Shipping Days in Lübeck.



Foto: Björn Helmke

Von links nach rechts: **Gernot Tesch, Frank C. Firnkes, Jürgen Helten, Marco Lütz, Melanie Graf, Hanns Heinrich Conzen, Brigitte Segers, Timm Ulrich Niebergall.**

Reeder und Hafenbetreiber an Nord- und Ostsee sind besorgt: Mit Inkrafttreten der neuen Schwefelmissionsrichtlinie, die deutlich schärfere Grenzwerte für die Schifffahrt setzt, könnte in beiden Meeren ab dem 1. Januar mit einem Schlag geschäftlich ein deutlich rauher Wind wehen. Auslöser ist die Tatsache, dass Reeder für ihre Passagen in Nord- und Ostsee teures Marine Diesel Oil mit einem Schwefelgehalt von 0,1% tanken müssen, statt wie bisher Schweröl mit 1% Schwefelgehalt.

«Der Kostenunterschied liegt bei 210 USD je Tonne», sagte Hanns Heinrich Conzen, Geschäftsführer der Lübecker Fährreederei TT-Line, auf den Short Sea Shipping Days in Lübeck, die vom deutschen Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) veranstaltet worden waren. Was sich nach wenig anhört summiert sich

für eine RoRo-Fähre, die auf Passagen mit 7 bis 8 Stunden Dauer verkehrt, auf jährliche Mehrkosten von 2 bis 3 Mio. EUR. «Das müssen wir an unsere Kunden weitergeben», sagte Conzen, der von Preiserhöhungen in einer Größenordnung von 10 bis 15% ausgeht. «Das wird zu Marktanteilsverlusten der Schifffahrt führen», ergänzte Gernot Tesch, Geschäftsführer von Scandlines Deutschland. Besonders betroffen sind nach Meinung der Experten lange und küstenparallele Schiffsverbindungen. Die Befürchtung: Ladung könnte vor allem an die Strasse verloren gehen.

Die Reeder hätten die Mehrkosten für den Treibstoff vermeiden können, wenn sie Entschwefelungsanlagen – so genannte Scrubber – auf den Schiffen installiert hätten. Dies hätte Investitionen bedeutet, die je nach Schiffstyp und -größe zwi-

schen 1,5 und 7 Mio. EUR gelegen hätten. Die Nachrüstung wäre zudem nicht risikofrei gewesen, denn an Land ist die Technik zwar erprobt, aber bislang noch nicht auf See. «Im siebten Jahr der Schifffahrtskrise haben wir einfach nicht das Geld für diese Investitionen», sagte Timm Ulrich Niebergall, General Manager bei Unifeeder Germany aus Hamburg, und sprach durchaus für den Grossteil der Branche. Da der Umstieg auf Flüssiggas (LNG) wegen Verfügbarkeitsproblemen noch nicht in Frage kommt, tanken die meisten Reedereien notgedrungen den teureren Kraftstoff. Ausnahme ist Finnlines. Die Tochter der Grimaldi-Lines habe investiert, verriet Uwe Bakosch, Geschäftsführer von Finnlines Deutschland. Er rechnet zwar auch mit Kostenerhöhungen, aber nicht im selben Umfang wie seine Wettbewerber.

Auch die anderen Reedereien ziehen alle Register, um die Mehrkosten gering zu halten. Dazu sollen auch die Häfen ihren Beitrag leisten. Sie sollen kürzere Abfertigungszeiten anbieten. Die eingesparte Zeit wollen die Reeder zur Reduzierung der Reisegeschwindigkeit und damit des Treibstoffverbrauchs nutzen. Ausserdem geht der Trend zu grösseren Schiffseinheiten. «Ältere und kleine Schiffe werden ausscheiden», prognostizierte Dierk Faust, Geschäftsführer der Hans Lehmann KG in Lübeck. Die Folge könnte eine Verschlechterung der Abfahrtsfrequenzen und die Konzentration auf weniger Häfen sein. *Björn Helmke*

*Our business experience meets your expectations*

**Global**  
GLOBAL MARITIME AGENCY S.A.  
[www.gloamar.gr](http://www.gloamar.gr)

*Logistics Solutions Business Innovations*

airfreight

logistics

seafreight

roadfreight

intermodal

**Headquarters:** 10 G. Skouze & 121 Filonos str. | 18536 Piraeus | Greece  
Tel. +30 210 4283783-9 | Fax +30 210 4283793 | [info@gloamar.gr](mailto:info@gloamar.gr)

**Branch office:** 25 Katouni str. | 54625 Thessaloniki | Greece  
Tel./Fax +30 2310 566530 | [infosal@gloamar.gr](mailto:infosal@gloamar.gr)



**BALL**  
China

# Versand von Waren

von nah bis fern

**SCHIENBEINSCHÜTZER**  
Indien

**TRIKOT**  
Hongkong

**SCHUHE**  
Honduras

**BÄNKE**  
USA

**MINERALWASSER**  
Spanien

**RASENMÄHER**  
Kanada



**C.H. ROBINSON**

»Accelerate Your Advantage«

Accelerate Your Advantage – mehr Vorteile mit professionellen Transport- und Logistiklösungen in einem globalen, vom Wandel geprägten Markt. Fordern Sie heute noch ein Beratungsgespräch an, um Ihre Lieferkette zu optimieren.

[info-europe@chrobinson.com](mailto:info-europe@chrobinson.com) | [www.chrobinson.com](http://www.chrobinson.com)



Foto: Port of Antwerp

Das Churchill-Gewerbegebiet bietet ab sofort Platz für Grossansiedlungen.

### Volumenwachstum und Neuansiedlung

# Antwerpen schafft Platz

Aus dem belgischen Hafen kommen dieser Tage gleich zwei positive Meldungen: Während man auf dem besten Weg ist, in diesem Jahr das Rekordvolumen aus 2013 zu überbieten, steht privaten Investoren neu eine Fläche für Grossansiedlungen zur Verfügung.

Der Hafen Antwerpen kann nach Abschluss der ersten neun Monate in 2014 bereits auf ein gutes Geschäftsjahr zurückblicken. Zwischen Januar und September schlug der Hafen insgesamt 143 Mio. t um. Das entspricht einer Steigerung um knapp 4% im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode. Setzt sich dieser

Trend fort, so wird der belgische Hub in diesem Jahr die bisherige Rekordmarke von knapp 191 Mio. t aus 2013 knacken.

Das Containervolumen lag in den ersten neun Monaten 2014 bei 6,7 Mio. Teu, was einem Plus von 6% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Der Umschlag von konventionellem Stückgut hin-

gegen verzeichnete einen Rückgang um 3,2% auf gesamthaft 7,4 Mio. t. Auf diesen Ergebnissen will sich Antwerpen allerdings nicht ausruhen, sondern vielmehr seine Position als Industriestandort weiter ausbauen. Insgesamt 96 ha im Hafensareal stehen Industrie- und Logistikunternehmen ab sofort für eine Neuansiedlung zur Verfügung. Private Investoren können seit Oktober im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens für das von General Motors zurückgekaufte Churchill-Gewerbegebiet bieten.

Insbesondere die trimodale Anbindung der Churchill Industrial Zone sowie die Direktverbindung nach Übersee, zum Rhein und dem Albertkanal machen die Fläche für Grossansiedlungen von Industrieunternehmen aus Bereichen wie Chemie und Automotive, aber auch für Logistikfirmen interessant. Zudem profitiert die Zone von der Tatsache, dass Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 15,24 m im Churchillbecken anlegen können. In den grossen Häfen weltweit sind Expansionen innerhalb des bestehenden Geländes eine Seltenheit, die meisten Hubs haben vielmehr mit Knappheit zu kämpfen. *av*



## Ravenna: the fastest link to East Med and beyond.



### Terminal Container Ravenna (TCR) Strategic Gateway in the Adriatic Sea.

Competitiveness through experience and tradition.

- ONE stop shop, Value Added Services.
- The perfect supply chain center for refrigerated and perishable cargoes.
- Relax! we deliver your products to market.
- Building the future: CONCRETE.



## RWI/ISL-Index: Leichter Rückgang im weltweiten Containerumschlag

Die Welthandelsorganisation zeichnet in ihrem kürzlich veröffentlichten Ausblick für den Welthandel ein gemischtes Bild: Zwar sind die Ergebnisse für das laufende Jahr aus globaler Perspektive besser als 2013. Die Wirtschaftslage in Europa beeinflusst den Rest der Welt jedoch zunehmend negativ.

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) für September entspricht mit einer leichten Verschlechterung von 122,2 auf 121,8 Punkte dieser Einschätzung. Damit schwankt der Index nunmehr schon seit sechs Monaten leicht um einen in der Grundtendenz unveränderten Wert. Da der internationale Handel zu ca. 90% per Seeschiff abgewickelt wird, lassen die Containerumschläge Rückschlüsse auf den Welthandel zu.

Die Angaben für August wurden gegenüber der vor einem Monat abgegebenen Schnellschätzung leicht um 0,2 Punkte nach oben revidiert. Das Ausmass der



Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Schätzung nach Angaben für 75 Häfen; September 2014: Schnellschätzung (2008=100).

Revision liegt damit deutlich unter dem langfristigen Durchschnitt. Die Schnellschätzung für September stützt sich auf Angaben von 41 Häfen, die mehr als 71% des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken. Daher sind nur geringe Revisionen des September-Wertes zu erwarten. In den Index gehen die vom ISL

im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in 75 internationalen Häfen ein, die rund 60% des weltweiten Containerumschlags tätigen. Der Index gibt einen frühen Einblick in die Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren. *av*

Grafik: RWI/ISL



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

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

**NAPLES GRIMALDI HEAD OFFICE** [euromedquotations@grimaldi.napoli.it](mailto:euromedquotations@grimaldi.napoli.it)  
 Tel: +39 081 496111 Fax: +39 081 5517401 [www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)



## Marinair

Cargo Services

# We Care for your Cargo

Air Freight • Sea Freight • Road Freight • Pharma Logistics



**Are you ready** to set up your own world of excellence in freight forwarding and logistics partnering? Here you can find other experienced discoverers.

[www.marinair.gr](http://www.marinair.gr)

Europe Head Office  
 97, Akti Miaouli Ave  
 185-38 Piraeus • Greece  
 Email: [info@marinair.gr](mailto:info@marinair.gr)



## Trimodale Softwarelösung für den Warenumsatz im Hafen

# Alle Akteure am Tisch

Das Bekenntnis, wie wichtig eine kompatible IT im heutigen Logistikumfeld ist, fällt leicht. Viele Unternehmen zielen aber dennoch auf individuelle Lösungen ab. Um so bemerkenswerter ist eine hafenübergreifende Zusammenarbeit, wie sie in Marseille und Le Havre seit Jahrzehnten mit dem Unternehmen MGI betreiben. Mit dessen CEO François Mahé des Portes sprach Christian Doepgen.

### Herr Mahé des Portes, wie hat sich die Zusammenarbeit der Häfen Marseille-Fos und Le Havre im IT-Bereich über die Jahrzehnte dargestellt?

Die Kooperation der Häfen reicht bis in die 1990er Jahre zurück. Im Jahr 2000 wurde MGI Teil der Sogyp, um mit den Kollegen von Le Havre eine neue Hafensoftware zu entwickeln. Wir beschloss, etwas komplett Neues zu entwerfen.

### Welchen Ansatz haben Sie gewählt?

Auf Basis einer strikten Methodologie haben wir eine vollständig neue Analyse des Bedarfs durchgeführt. Wichtig waren uns hierbei die richtige Priorität, denn für uns steht nicht die Informatik an erster Stelle, sondern die Logistik. Deswegen sprechen wir auch nicht von Informatik, sondern von «Infologistik».

---

«Für uns steht nicht die Informatik an erster Stelle, sondern die Logistik.»

---

### Welche der Akteure im Hafenumsatz haben Sie eingebunden?

Wir sprechen von «Cargo Community Systems», denn wir wollten sowohl die öffentlichen Gesprächspartner von Hafen- und Zollbehörden als auch die Unternehmen an Bord haben. Vier Arbeitsgruppen haben letztlich das Gesamtprojekt über drei Jahre begleitet.

### Es wird in dieser Konstellation nicht ohne Widerstände abgegangen sein...

Es gab anfangs in der Tat grosse berufliche und persönliche Vorbehalte bei vielen Beteiligten, die eine laufende Mediation nötig gemacht haben. Trotzdem liess sich der Prozess aufsetzen, da die Ziele und Arbeitsbereiche sauber abgesteckt und die Verantwortlichkeiten zugeteilt wurden.

### Wie lange hat diese Phase gedauert?

Wir konnten das trimodale Frachtmodul AP+ am 21. September 2005 erstmals in Marseille in Betrieb nehmen, Le Havre



Die Software-Entwickler von MGI sitzen im Hafen Marseille-Fos. Im Interview mit dem ITJ: CEO François Mahé des Portes.

folgte kurz darauf. Die Zielsetzung, ein vielseitiges Produkt zu einem vernünftigen Preis für die französischen Häfen zu entwickeln, wurde erfüllt. Das Produkt wird natürlich laufend weiterentwickelt.

### Welche Häfen haben sich im Anschluss für diese Lösung entschieden?

Praktisch alle französischen Häfen im Mutterland und in Übersee haben das Modul übernommen. Eine Lösung in Algerien steht kurz vor dem Abschluss und mit Tunesie Trade Net (TTN) stehen wir im Datenaustausch. Gespräche in Syrien, Libyen und Ägypten mussten wir aussetzen, aber MGI ist weiterhin mit Häfen in Israel und Jordanien im Austausch.

### Die Sicherheit hat seit dem Launch eine weitaus grössere Bedeutung erlangt...

Ja, im Im- und im Export. Allein auf die EU-Gesetzgebung mit dem «Import Control System» (ICS) im Jahre 2009 haben wir mit unseren Modulen ECS und M-customs reagiert. Wir sind ein bisschen stolz darauf, dass M-customs 2010 als erstes Kontrollsystem für Importe in Frankreich unter der Nr. ICS-001 zugelassen wurde. Viele Exporte von Südfrankreich nach Italien und Spanien werden heute darüber abgewickelt.

### Wie läuft der Austausch zwischen den einzelnen Akteuren?

Im Datenfluss hat auch der Aspekt der inneren Sicherheit seine Bedeutung. Hier haben wir eine nach meinem Dafürhalten «revolutionäre» Lösung gefunden, denn sensible Informationen des Speditors für den Zoll werden gegenüber den anderen Ansprechpartnern chiffriert. So kann der Unternehmer sicher sein, dass nur der richtige Adressat seine Informationen erhält.

### Nach den Spediteuren kommen deren Kunden. Wie sieht es in der Lieferkette mit den Verladern aus?

Das ist unser aktuellstes Projekt, mit dem wir die letzte Lücke im Angebot schliessen. Ende 2013 haben wir – in Abstimmung mit dem Ministerium für Transport und der Zolldirektion – ein entsprechendes Projekt für Verlader aufgesetzt, das wir in wenigen Wochen in Betrieb nehmen.

### Wer ist am Pilotprojekt beteiligt?

30 Unternehmen haben unsere Bedarfsanalyse unterstützt. Konkret startet der Pilot zunächst mit Ikea und SEB in Südfrankreich, während wir im Norden mit Roquette Frères zusammenarbeiten.

Iata veröffentlicht Fünf-Jahres-Prognose für weltweite Luftfracht

# Stark verbesserte Aussichten

Gemäss des «Airline Industry Forecast 2014–2018», den der Internationale Luftfahrtverband Iata Ende Oktober veröffentlichte, werden sich die internationalen Frachtvolumina in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich mit einer jährlichen Wachstumsrate von 4,1% erhöhen. Die Schwellenländer, allen voran jene im Nahen Osten und in Afrika, werden die am schnellsten wachsenden Märkte der Welt.

«Luftfracht bleibt ein wie eh und je für das globale Wirtschaftssystem entscheidender Faktor», kommentierte der Iata-Generaldirektor und -CEO Tony Tyler die Zahlen des Verbands. 2014 würden Waren mit einem Wert von 6,8 Bio. USD mit dem Flugzeug transportiert werden, was 35% des gesamten Welthandels nach Wert entspricht. So begrüsst Tyler es umso mehr, «nach einigen Jahren der Flaute wieder eine Prognose zu erstellen, die eine Rückkehr zum Wachstum im Luftfrachtbereich verheisst. Ein durchschnittliches Wachstum von mehr als 4% für die nächsten fünf Jahre wäre eine deutliche Verbesserung gegenüber der Leistung der vergangenen Jahre.» Seit 2011 beispielsweise lag die Zunahme der Frachttonnen bei gerade einmal 0,63% pro Jahr.»

## Gefahren trüben den Blick nicht

Bei allen positiven Anzeichen blendet die Iata aber nicht die Gesamtrisiken für den Ausblick der Wirtschaft – und damit für die Luftfracht – aus. Es droht insbesondere durch den Protektionismus eine ständige Gefahr: Nach Angaben der Welthandelsorganisation (WTO) wurden allein in den sechs Monaten zwischen November 2013 und Mai 2014 nicht weniger als 112 neue handelshemmende Massnahmen durch die G20-Regierungen der weltgrössten Volkswirtschaften in Kraft gesetzt.

Des weiteren können auch geopolitische Unsicherheiten, die Volatilität der Ölpreise und der Wettbewerbsdruck durch andere Verkehrsträger wie Bahn und Schiff, die günstige Vorhersage für die Luftfracht beeinträchtigen. «Selbstgefälligkeit ist in unserer Branche vollkommen fehl am Platz», warnte Tyler.

## Wettbewerbsfähigkeit steigern

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfracht zu verbessern, drängt der Verband darauf, die durchschnittlichen Laufzeiten bis 2020 auf 48 Stunden zu verringern. Um dieses Ziel zu erreichen, modernisiert die Luftfracht ihre Abläufe, verbessert



Foto: Emirates

Symbolcharakter: Die nigerianische Arik Air mit Geschäftsführer **Chris Ndulue** und Emirates, vertreten durch ihren für Planung, luftfahrtpolitische und industrielle Angelegenheiten zuständigen Vizepräsidenten **Adnan Kazim**, vereinbarten im August eine Vertiefung ihrer bestehenden Zusammenarbeit.

ihre Qualität und Zuverlässigkeit und erweitert die Palette ihrer angebotenen Dienstleistungen.

Ein Schlüssel der Bemühungen ist das Projekt «e-Freight», das den Luftfrachtversand vom Papier befreien will. Die erste Etappe, nämlich die branchenweite Einführung des elektronischen Luftfrachtbriefs (e-AWB), ist auf gutem Weg: Wie die Iata mitteilt, lag der e-AWB-Anteil im September bei 19,4% und ihr für das Jahr angepeilte Ziel von 22% somit in Reichweite.

## Wo die Branche wächst

Verglichen mit den heutigen Zahlen werden die USA und die VAE im Jahr 2018 jeweils über 1 Mio. t mehr Luftfracht generieren. Dubai und Abu Dhabi werden dabei Deutschland vom dritten Platz in der Welt verdrängen (vgl. Abb. 1). Die grössten Wachstumsmärkte liegen ausserhalb der gesättigten Regionen Nordamerika und Europa, wenngleich auch diese wieder mit einem kräftigen Aufschwung rechnen dürfen (vgl. Abb. 2).

Unter den Ländern, die heute mehr als 100 000 t Luftfracht aufweisen, wird der Iran mit +7%/Jahr die höchste Wachstumsrate aufweisen. Da sein Ausgangsniveau recht niedrig ist, bedeutet die Steigerung in absoluten Zahlen aber nur 44 000 t mehr und 2018 ein Volu-

men von insgesamt 156 000 t. Bei Indien übersetzt sich das vorhergesagte Wachstum um jährlich 6,8% in einem Plus von 622 000 t Luftfracht. Auch die drei folgenden Wachstumsländer Bangladesch (339 000 t), Äthiopien (319 000 t) und Nigeria (276 000 t) kommen aus der Gruppe der Schwellenländer. Eine besondere Erwähnung in der Iata-Vorhersage findet noch Katar: Die jährliche Wachstumsrate des Emirats von 5,7% entspricht einer Zunahme um absolut 361 000 t auf insgesamt 1,484 Mio. t im Jahr 2018. *ab*

## Die zehn grössten Märkte im Jahr 2018

1. USA:	10,054 Mio. t
2. China:	5,639 Mio. t
3. UAE:	4,974 Mio. t
4. Deutschland:	4,763 Mio. t
5. Hongkong:	4,648 Mio. t
6. Südkorea:	3,437 Mio. t
7. Japan:	3,48 Mio. t
8. UK:	2,808 Mio. t
9. Taiwan:	2,35 Mio. t
10. Indien:	2,223 Mio. t

## Wachstum in den einzelnen Regionen

1. Mittlerer Osten:	+4,7%/Jahr
2. Afrika:	+4,4%/Jahr
3. Asien-Pazifik & Lateinamerika:	+3,8%/Jahr
5. Europa:	+3%/Jahr
6. Nordamerika:	+2,8%/Jahr



**Gewinner des "Air Cargo Industry Customer Care Award", World Cargo Awards 2014.**

Wenn es um unser Frachtgeschäft geht, haben wir uns dazu verschrieben Ihrem globalen Geschäft besondere Sorgfalt zukommen zu lassen. Der Gewinn dieser angesehenen Auszeichnung erfreut uns sehr und zeigt uns, dass unser Engagement von denen geschätzt wird, die uns am wichtigsten sind, Sie. Wir bedanken uns für Ihre Stimme.

[etihadcargo.com](http://etihadcargo.com)

THE WORLD IS OUR BUSINESS  
LET US TAKE CARE OF YOURS

الإتجاه  
**ETIHAD**  
**CARGO**  
ABU DHABI

## Erster Vollfrachter zwischen der Schweiz und Südamerika

# LAN landet in Basel

Am 27. Oktober 2014 weihte LAN Cargo, die Frachtfluglinie der Latam Airlines Group, ihren Vollfrachterdienst von Basel nach Südamerika ein. Erstes Ziel der v.a. für Pharmaprodukte attraktiven Verbindung ist dort der stadtnahe Flughafen von São Paulo (Brasilien).



Foto: Andreas Haug

Auch der nach ABC und Skycargo dritte Neuling auf dem Flughafen Basel-Mulhouse landete an einem sonnigen Tag. Da die B777F verspätet in Amsterdam abhob, lieferte die Nacht stimmungsvolle Bilder.

«Heute macht LAN Cargo einen ganz wichtigen Schritt», kommentierte der Europadirektor der Fluglinie, Guido Henke, die Erstlandung einer B777F mit dem Stern auf dem Heck und führte gleich mehrere Gründe für diese Einschätzung an: Bei dem einmal wöchentlichen Flug auf der Route Amsterdam – Basel – São Paulo – Buenos Aires – Santiago de Chile handelt es sich um den ersten Vollfrachter-Liniendienst zwischen der Schweiz und Südamerika. Im Unterschied zu allen bestehenden Verbindungen aus Europa bedient LAN Cargo jedoch den Flughafen Guarulhos, der näher an der brasilianischen Wirtschafts- und Finanzmetropole liegt als als der eigentliche Frachthub Viracopos. «Unsere Kunden werden hier eine bessere Infrastruktur vorfinden», versprach Henke, der auch auf die Nähe der brasilianischen Verlagerung hinwies.

Einen bestimmten Teil der Industrie hat der Dienst besonders im Blickfeld: die Pharmabranche. Henke: «Den traditionell in Basel und im Dreiländereck mit Deutschland und Frankreich bedeutenden Akteuren wollen wir mit unserem vor anderthalb Jahren lancierten «Pharma-Produkt entgegenkommen.» Und gleichzeitig entkräftete man dem bisher hier und da vernommenen Vorwurf, den Schwei-

zer Markt zu vernachlässigen, meinte Henke mit einem Augenzwinkern.

### Grosses Einzugsgebiet

Die geografisch günstige Lage des neuen Flugziels ermöglicht es, Ladungen aus den drei exportstarken Ländern zu bündeln. Aber auch Regionen im Norden von Italien und Österreich sollen von der neuen Verbindung profitieren.

Die Frachtgesellschaft der Latam Airlines Group transportiert Fracht in allen Fracht- und Passagiermaschinen der lateinamerikanischen Unternehmensgruppe. Derzeit gibt es tägliche Verbindungen der brasilianischen TAM ab Mailand, Paris, Frankfurt/Main, Madrid und London sowie der chilenischen LAN ab Madrid und Frankfurt. Hinzu kommen sechs wöchentliche Frachtflugverbindungen mit B777F ab Amsterdam und Frankfurt.

### Flottenerneuerung

Die auf dem Flughafen Viracopos basierte Azul Linhas Aéreas Brasileiras ersetzt die drei durch die im Frühjahr erfolgte Fusion mit der Trip Linhas Aéreas übernommenen ATR72-Frachter mit drei fabrikneuen Maschinen gleichen Typs. Azul ist die einzige Fluglinie, mit ATR72-500 in Frachtkonfiguration. ah

## Kurz notiert

**Geplatze Ehe.** Canadian North und First Air, zwei kanadische Fluglinien, die im Norden Kanadas insbesondere Frachtflüge durchführen, haben ihre im Frühjahr eingeleiteten Fusionsverhandlungen (vgl. *ITJ* 19-20/2014, S. 17) ohne die Angabe von Gründen abgebrochen. Statt eine «New Northern Airline» zu gründen, wollen beide aber ihre partnerschaftliche Zusammenarbeit fortsetzen.

[www.firstair.ca](http://www.firstair.ca)

[www.canadiannorth.com](http://www.canadiannorth.com)

**Gescheitertes Projekt I.** Der US-Logistikdienstleister Amerijet aus Fort Lauderdale, FL, der erst im Juni ein landesweites Frachtsystem mit zwei Drehkreuzen in Columbus, OH, und Reno, NV, eingerichtet hatte (vgl. *ITJ* 23-26/2014, S. 47), hat sein Projekt schon eingestellt. Das Ladeaufkommen hat sich als zu gering für eine regelmässige RFS-Verteilung erwiesen. [www.amerijet.com](http://www.amerijet.com)

**Geschützte Frachtlinie.** National Air Cargo (NAC), die Frachtdivision der US-amerikanischen National Airlines, hat sich unter den Insolvenzschutz von Chapter 11 gestellt. NAC, die sich zu Unrecht von der Finanzierungsgesellschaft Global BTG verfolgt fühlt, wäre nicht die erste, insbesondere für das US-Militär fliegende Firma, die Konkurs anmelden muss. Zuletzt traf es World Airways (vgl. *ITJ Daily* 1.4.14). [www.globalbtg.com](http://www.globalbtg.com)  
[www.nationalaircargo.com](http://www.nationalaircargo.com)

**Grössere Frachter.** SF Airlines hat beim US-amerikanischen Flugzeughersteller Boeing eine unveröffentlichte Anzahl von konvertierten B767-300ER bestellt. Ende September hatte die Tochter des Kurierdienstleisters SF Express aus Shenzhen (China) ihren 16. Vollfrachter übernommen. Bis jetzt bestand ihre Flotte aus B757 und B737, doch möchte sie sich mit der mittelgrossen B767 mehr Anteile an dem jüngst vorhergesagten Frachtwachstum im Fernen Osten (vgl. *ITJ* 43-44/2014, S. 15) sichern. [www.sf-airlines.com](http://www.sf-airlines.com)

**Gescheitertes Projekt II.** Die saudische Flynas hat ihr im Frühjahr gestartetes Langstreckenexperiment wieder beendet. Die privat geführte Fluglinie, die auch das Frachtgeschäft aktiv betreibt (vgl. *ITJ* 45-46/2013, Special S. 19), bediente diesen Sommer London-Gatwick (UK) von Jeddah und Riyadh aus. [www.flynas.com](http://www.flynas.com)

**Crash.** Beim Absturz einer L-410 der kongolesischen Biega Airways mit 1,5 t Fracht an Bord wurden am 25. Oktober zwei Insassen schwer verletzt. [www.aviation-safety.net](http://www.aviation-safety.net)

Deutsche Studie zum Preisvergleich bei Stückgut und Teilladungsverkehren

# Doppelte und dreifache Preise

Bei Stückgut und Teilladung sind nach einer neuen Studie für viele Anbieter bessere Margen drin – wenn sie sich bemühen.

Eine Studie des deutschen Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) bringt es an den Tag: Im Stückgut und im Teilladungsverkehr können noch immer grössere Kosteneinsparungen realisiert werden. Unternehmen, die auf den Einkauf von Stückgut und Teilladungen wenig Priorität legen, zahlen häufig 30 bis 50 % mehr als vergleichbare Unternehmen, die sich dieser Aufgabe intensiv widmen.

So ist es im neuen Preisspiegel für Stückgut und Teilladungen zu lesen, den der BME 2014 zum ersten Mal veröffentlicht hat. Insbesondere Stückgüter werden demnach bei vielen Frachtein-käufern zu gering bewertet, um die preislichen Mög-



Foto: DHL

Auch Teilladung muss für den Ver-lader nicht teurer sein als im Marktdurchschnitt.

lichkeiten auszuschöpfen. Es gehören jedoch auch Einblick und Erfahrung dazu, um in diesem Markt zu bestehen.

**Spanne von 200 bis 300% Unterschied**  
Deutlich wird das Potenzial vor allem anhand der Preisunterschiede, die bei der

Auswertung der Daten von mehr als 70 Verladern festgestellt wurden. Bei Stückgut zahlen Versender in der Spitze drei Mal so viel wie der Kostenführer, bei Teilladungen werden vereinzelt immerhin noch 200% des günstigsten Preises in Kauf genommen.

Die grösste Streuung lässt sich bei Transporten auf kürzeren Entfernungen beobachten. Paradoxerweise haben hohe Volumina nicht immer günstigere Konditionen zur Folge. In vielen Fällen erzielen selbst Versender mit grossem Frachtaufkommen nur ein durchschnittliches Preisniveau. Grund dafür ist, dass sich neben den Mengen vor allem die strategische Ausrichtung des Frachtein-kaufs entscheidend auf die Preise auswirkt.

Der neue Preisspiegel «Stückgut & Teilladungen» zeigt die Bandbreite der Marktpreise im nationalen Gütertransport auf und ist beim BME zu beziehen. *cd*

## Im richtigen Moment da, wenn Sie uns brauchen

## Lamprecht Transport



Sie haben spezielle Bedürfnisse, denen massgeschneidert entsprochen werden soll? Dann sollten wir uns bald kennen lernen!

Wo immer es hingehen soll, im weltweiten Gütertausch werden unsere Logistikleistungen zu Ihrem Erfolg.

Reach the world:  
[www.lamprechtlogistics.com](http://www.lamprechtlogistics.com)

REACH THE WORLD

[www.lamprechtlogistics.com](http://www.lamprechtlogistics.com)

Lamprecht Transport AG  
Peter Merian-Strasse 48  
CH-4002 Basel  
Telefon +41 61 284 74 74

20 000 Sendungen, 15 Länder, ein Dienstleister

# Gute Ventilation

Der internationale Logistikexperte Gebrüder Weiss versorgt Kunden in ganz Europa mit Klimatisierungsgeräten und Belüftungsanlagen des Herstellers Daikin. Die beiden Unternehmen verbindet eine mehr als 10-jährige Zusammenarbeit. Ihr gemeinsames Bestreben: Abläufe effizient gestalten.

Wie bringt man Klimatisierungsgeräte und Belüftungsanlagen am besten zu tausenden weit verteilten Kunden? Vor dieser Herausforderung stand der Klimatisierungsexperte Daikin im Jahr 2010 und lud die führenden Logistikanbieter zu einer internationalen Ausschreibung ein. Auf Basis ihrer langjährigen Zusammenarbeit wählte Daikin erneut Gebrüder Weiss als Logistikpartner. «Entscheidend dafür waren die Netzabdeckung in der Distribution, kurze Transportlaufzeiten und der stets aktuelle Online-Status, den Gebrüder Weiss uns bietet», sagt Jean Dimanche, Daikin Supply & Logistics Manager. Seit vier Jahren führt der Logistikdienstleister die grossflächige Warenverteilung der Daikin-Geräte in Zentral- und Osteuropa durch: 20 000 Sendungen jährlich in 15 Länder.

## Kontinentales Drehkreuz in Ungarn

Um die komplexe Warenverteilung abzuwickeln, bestehen verschiedene Möglichkeiten. Man kann sie direkt von A nach B transportieren. Oder man legt einen Zwischenschritt ein, um gemeinsame Transportwege zu nutzen. Das Unternehmen holt die Waren beim «Strategic Distribution Center» ab, das Daikin in Ungarn betreibt, bündelt sie in seinen eigenen Hubs in Dunaharaszti und Maria Lanzendorf bei Wien (Österreich) und bringt sie auf Hauptlaufwegen zu den Kunden in 15 zentral- und osteuropäischen Ländern. So soll gewährleistet werden, dass die Waren auf dem effizientesten Weg an ihr Ziel gelangen. Gebrüder Weiss nutzt dafür seinen Stück- und Sammelgutsservice «GW proline», der täglich zu fest definierten Laufzeiten in ganz Europa verkehrt. Der Kunde profitiert von der hohen Planungssicherheit und einem starken länderübergreifenden Transportnetzwerk.

Wenn es um Daikin-Grossgeräte wie etwa industrielle Anwendungssysteme geht, setzt Gebrüder Weiss zudem auf Direkttransporte von der Fabrik zum Zielort. Mit «GW directline» bringt der



Jean Dimanche, Daikin: «GW kennt das Transportgeschäft in unserem Verkaufsgebiet und schafft es, unseren hohen Ansprüchen gerecht zu werden.»

Logistikexperte jährlich mehr als 250 individuelle Komplettladungen zu den europaweiten Geschäftskunden von Daikin.

## Stellhebel für die Warenverteilung

Was ist einem Auftraggeber wichtig, wenn er seine Waren bei einem Dienstleister zwischenlagert und sie kilometerweit durch Europa transportieren lässt? Die Abläufe sollen reibungslos funktionieren, schnell und nachvollziehbar sein und in einem Top-Zustand beim Kunden ankommen. Daikin setzt hohe Ansprüche an Zeit, Qualität und Transparenz. «Seit mehr als zehn Jahren arbeiten wir mit Gebrüder Weiss zusammen. Unsere Partner kennen das Transportgeschäft in unserem Verkaufsgebiet bestens und schaffen es, unseren sehr hohen Ansprüchen gerecht zu werden», berichtet Dimanche.

Gebrüder Weiss hat einen «Control Tower» geschaffen, der den Kunden in Echtzeit die Warenströme verfolgen lässt. Dabei treffen die Daten nicht erst nach der Kommissionierung ein, sondern

bereits dann, wenn sie im Daikin-Lager verfügbar sind. So können beide Unternehmen rasch auf mögliche Abweichungen reagieren und besser planen. Zudem arbeiten Auftraggeber und Dienstleister in regelmässigen persönlichen Gesprächen daran, ihre gemeinsamen Abläufe noch effizienter zu gestalten. *ab*

## Der Verlager

Daikin ist seit 90 Jahren ein Weltführer in der Herstellung von Klimaanlagen für den gewerblichen und privaten Gebrauch. Daikin Central Europe hat seinen Sitz in Brunn am Gebirge unweit von Wien. Das 1999 gegründete regionale Stammhaus versorgt 15 Länder mittel- und osteuropäische Länder mit seinen Produkten. Rund 180 Mitarbeitende in sechs Niederlassungen in Brunn am Gebirge, Prag (Tschechien), Bratislava (Slowakei), Budapest (Ungarn), Zagreb (Kroatien) und Bukarest (Rumänien) kümmern sich um Verkauf und Service aller-Produkte. Im Geschäftsjahr 2013 erzielte Daikin Central Europe einen Umsatz von 127 Mio. EUR.

## Britische Zuversicht

Die Zuversicht im britischen Logistiksektor bleibt gross, doch die bekannten Herausforderungen bestehen fort. Das ist die Bilanz des von Barclays und More Stephens in Auftrag gegebenen zweiten UK Logistics Confidence Index des Jahres. Demnach waren die Logistiker im Sommer um 36% zuversichtlicher als Ende 2012, jedoch denken nur 48% der Befragten, dass sich das Geschäftsklima im nächsten Halbjahr weiter verbessert.

## Russische Immobilien

Während die Nachfrage nach neuen Lagern in Moskau zusammenbricht und das russische Wirtschaftswachstum gegen Null geht, suchen Logistiker zunehmend ihr Glück in den Regionen des Riesenlandes. Das geht aus einem Bericht der Immobilienberatung Jones LaSalle hervor. Zitiert werden zwei Firmen mit französischen Wurzeln, FM Logistic und STS Logistics, die namentlich im Wolgabecken und Sibirien neue Anlagen betreiben.



Foto: TGW

Als eins der ersten Unternehmen hatte AD im Internet Erfolg im Verkauf von industriellen Produkten.

US-Automatisierungsunternehmen baut aus

## Erweiterung mit TGW

Automation Direct (AD) erweitert und automatisiert Systeme und Abläufe.

Im Frühsommer 2014 beauftragte Automation Direct, ein privat geführtes Unternehmen für Industrieautomation, TGW, einen weltweit tätigen Systemanbieter von Intralogistiklösungen, mit der Errichtung einer umfangreichen Logistikanlage an seinem Hauptsitz in Cumming, Georgia (USA). Nun hat die zweite Bauphase begonnen, und TGW erfüllt mit der Realisierung eines neuen Hochregallagers für mehr als 20000 High-Tech-

Artikel die Wünsche des Kunden. Dazu wird TGW im 12 m hohen AD-Gebäude eine Shuttle-basierte Ware-zur-Person-Strategie implementieren.

Das automatische System besteht aus einer Shuttle-Gasse, in der die Stingray-Shuttles etwa 5300 Behälter doppeltief einlagern. Dazu kommt ein Palettenfördersystem im Wareneingang, ein zwei-stöckiger Kommissionierbereich, ein Karton-Handlingsystem, Kartonförder-technik, die an ein Kommissioniermodul über drei Ebenen angebunden ist, und ein Versandsortiersystem. *ab*

**WAREHOUSING**  
**ORDER PREPARATION**  
**VALUE ADDED SERVICES**  
**24-HOUR NATIONAL DISTRIBUTION**  
**INTERNATIONAL TRANSPORT**  
**BY SEA, AIR AND OVERLAND**

WWW.GARLAND.PT

**Garland**  
 ALL IN ONE WORLD

From Portugal to the World  
**SINCE 1776**

Transfrigoroute-Kongress sieht Potenzial bei Medizinprodukten

## Gesunder Branchenbereich

Die diesjährige Jahreshauptversammlung von Transfrigoroute International (TI), des unabhängigen Dachverbands des temperaturgeführten Strassentransportsektors, stand ganz im Zeichen des Themas «Kühlkettenmanagement im Pharmasektor und GDP».

In Anwesenheit von 150 Branchenfachleuten und hochrangigen Vertretern aus Industrie, Politik und Wissenschaft diskutierten die Teilnehmer der TI-Jahreshauptversammlung Mitte Oktober in Brüssel über massgebliche Potenziale und Herausforderungen im Kühlkettenmanagement und bei den Distributionsprozessen im Pharmabereich. Als regulatorischer Aspekt stand die im November 2013 veröffentlichte EU-Verordnung zum Vertrieb von für den menschlichen Gebrauch bestimmten Medizinprodukten und deren Zubehör im Mittelpunkt der Gespräche.

«Der Transportsektor entwickelt sich ständig weiter. In der Wirtschaftskrise hat sich erwiesen, dass Transportunterneh-

men den Logistikbereich immer stärker in ihr Serviceangebot integrieren und das Marktpotenzial in Spezialbereichen der gesamten Wertschöpfungskette erkunden, um überleben zu können. Pharma ist einer dieser Spezialbereiche, der in ganz Europa Marktzuwächse zu verzeichnen hat», stellte TI-Präsident Willem Zonnevrijlle fest.

### Nischenmärkte eingehender ausloten

Der Präsident des Transportunternehmerforums (FCI) von TI, Didier Michel, fügte warnend hinzu: «Transportunternehmer müssen besser über die Chancen, Risiken und Anforderungen informiert sein, die mit der Beförderung hochwertiger Fracht wie Medizinprodukte verbunden sind.»



Foto: Transfrigoroute

Jacqueline Galant referierte über die Bedeutung der Logistik allgemein.

Die neue belgische Ministerin für Mobilität, Ehrengast Jacqueline Galant, ist sich der Bedeutung des Sektors bewusst: «Europa hat eins der besten Logistiksysteme der Welt, und doch gibt es noch beträchtlichen Spielraum für Verbesserungen, wenn die Transportbranche langfristig wettbewerbsfähig bleiben und Wachstum erzielen soll. Dies wird bei zukünftigen Gesprächen mit Kollegen aus anderen EU-Ländern eine meiner Prioritäten sein.» *ab*

**FRUIT 2015**  
**LOGISTICA**  
**BERLIN**  
4|5|6 FEBRUARY  
[WWW.FRUITLOGISTICA.COM](http://WWW.FRUITLOGISTICA.COM)



in cooperation with

**FRUCHTHANDEL**  
MAGAZINE

Messe Berlin GmbH  
Berlin · Germany  
Tel +49(0)30-3038-0  
[fruitlogistica@messe-berlin.com](mailto:fruitlogistica@messe-berlin.com)

 **Messe Berlin**

Internationales Forum zur Schieneninfrastruktur in Sotschi

# Vertrauen ist gefragt

Das Potenzial der asiatisch-europäischen Schienenverbindung und das Interesse an Investitionen im russischen Markt sowie an der Zusammenarbeit mit dem RZD sind ungebrochen – so das Fazit von ITJ-Korrespondentin Anitra Green auf dem Forum in Sotschi.

Ausbau, Innovation und Partnerschaft: das waren die Hauptthemen des jüngsten «Offenen Dialogs» in Sotschi. Die Veranstaltung versammelte rund 200 Delegierte aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung aus 21 Ländern.

Die Wahl war nicht von ungefähr auf Sotschi gefallen. Als Austragungsort der XXII. Olympischen Winterspiele standen den Teilnehmern grosse Infrastrukturprojekte vor Augen. Es wurde deutlich, dass die Russen die feste Absicht haben, hieraus Kapital für zukünftige Projekte zu schlagen. Zudem geht es darum, die russische Wirtschaft zu stimulieren. Nach Experteneinschätzungen hat jeder Rubel, der in solche Projekte inves-

tiert wird, einen Multiplikatoreffekt von 1,46 Rubel auf das BIP Russlands. RZD hält 406,6 Mrd. RUB als Jahresbudget für Grossprojekte dieser Art vor.

## Die asiatisch-europäische Landbrücke

Zu diesen Projekten gehören Modernisierungsarbeiten an der Transsibirischen Eisenbahn (Transsib) und der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) – auch als die östlichen Polygon bekannt – im Hinblick auf die Erhöhung ihrer Frachtkapazität und Umschläge (s. *ITJ* 35-36/2014, S. 36).

Wladimir Jakunin, Präsident der RZD, unterstrich die Bedeutung dieser Verbindung: «Die transeurasische Verbindung ist das Hauptprojekt der Zukunft – nicht



Fotos: A. Green

Im offenen Dialog: **Wladimir Jakunin** vom RZD

des RZD, sondern Russlands,» sagte er. «Wir brauchen diese Art von Projekten ebenso wie die Vision, sie auszuführen.»

Den Koordinierungsbedarf thematisierten mehrere Delegierte auf dem Forum. Iwao Ohashi, Leiter der Moskauer Filiale des Nomura Forschungsinstituts, erinnerte an bislang unausgeschöpfte Potenziale Russlands und bezeichnete den eurasischen Korridor als «wichtiger denn Ideologie.» Für ausländische Investoren verwies er auf das in Russland noch recht junge Instrument der PPP-Projekte, die aber vermehrt in Kooperation mit Nachbarländern angeboten werden. Wichtig sei russischerseits vor allem die konkrete Ausschreibung von Projekten für auslän-

## Einen Schritt voraus für Ihre Transporte



Hupac ist Ihr Partner für umweltfreundliche Transporte in ganz Europa bis nach Russland und Fernost. Wir befördern Ihre Sendungen im Kombinierten Verkehr: schnell, sicher und zuverlässig. Hupac verfügt über eigene Ressourcen wie Bahnwagen, Terminals und Informatiklösungen und investiert gemeinsam mit Ihnen in die Zukunft.

[www.hupac.com](http://www.hupac.com) [info@hupac.com](mailto:info@hupac.com) Tel. +41 91 6952800

**HUPAC**  
moving together



und Iwao Ohashi vom Forschungsinstitut Nomura.

dische Investoren, um Vertrauen in langfristige Geschäfte aufzubauen.

**Vertrauen bleibt die Basis**

Die Frage konkreter Konzepte im russischen Markt wurde in einer Diskussionsrunde zu EPCM (Engineering, Procurement und Construction Management) erörtert. Dietrich Möller, Präsident von Siemens in Russland und Zentralasien, unterstrich sein Vertrauen in den russischen Markt ebenso wie CEO Stefan Knittel von Rhombert Bahn Consult: «Technische Standards sind das eine, die Entwicklung einer neuen Beziehung das andere.»

In diesem Zusammenhang war das hohe Interesse der Bahnbau-Industrie, ungeachtet der Sanktionen, auf der Veranstaltung bemerkenswert. Jakunin unterstrich: «Kein westliches Unternehmen hat die Zusammenarbeit mit uns eingestellt. Wir erhalten vielmehr zahlreiche Projektvorschläge.» Er verwies darauf, dass die Absichtserklärung über den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Moskau und Khasan mit China unterzeichnet wurde. In einer künftigen Partnerschaft könne dies der erste Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke bis Peking werden.

Die Diskussionsrunde zu diesem Thema fand naturgemäß eine grosse Aufmerksamkeit. Nach aktuellen Kostenschätzungen benötigt die Moskau-Khasan-Verbindung Investitionen von 1,06 Bio. RUB, die der Staat zu einem Drittel beisteuert. Für die Hochgeschwindigkeitstrasse müssen auch 131 Brücken und unzähligen Überführungen erneuert werden. Alexander Mischarin, erster Vizepräsident und CEO der HSR bei RZD, sagte: «Wir hoffen, hier von den Erfahrungen unserer europäischen Kollegen zu profitieren.» *Anitra Green*

**Pläne für Binnenschifffahrt in Südostasien**

Die Binnenschifffahrt stellt sich in den südostasiatischen Staaten sehr unterschiedlich dar. Neben Schwellenländern wie Myanmar, in denen bis zu 16000 km an Inland-Wasserstrassen in langer Tradition befahren werden, stehen Nationen wie Vietnam, die die Binnenschifffahrt erst deutlich ausbauen.

Der Masterplan für höhere interregionale Verbindungen, der im Oktober 2010 vom Verband südostasiatischer Nationen Asean verabschiedet wurde, hat das Ziel, bis 2015 die Verbindungen der Mitgliedsstaaten untereinander zu verbessern, d.h. auch die Binnenschifffahrtswege. Kerngebiet der Anstrengungen sind Lauf und Umfeld des Mekong, der allein sechs Länder durchquert.

Etliche Massnahmen greifen. In Vietnam tritt das Weltbank-Projekt «Mekong Delta Infrastructure» mit einem Volumen von 190 Mio. USD in die zweite Phase. Der Ausbau der Wasserwege auf dem nördlichen Trans-Mekong-Korridor auf 253 km und dem südlichen Küsten-Korridor auf 153 km Länge bilden den ersten Schwerpunkt, der Ausbau der Hinterlandstrassen den zweiten. Ein Parameter stellt angesichts der Witterung die Allwetterfähigkeit der Wasserwege und Strassen dar.

**Häfen und Terminals im Überangebot?**

Auch der Ausbau der Terminals schreitet voran. Saigon Newport, grösste Terminalgesellschaft in Vietnam, strebt noch in 2014 die Inbetriebnahme der drei ausgebauten Terminals Giao Long (Provinz Ben Tre), Vinh Thai (Provinz Vinh Long) und Cai Cui (Provinz Can Tho) an, die mit den vorhandenen drei Terminals vernetzt und u.a. eine verbesserte Handelsanbindung Kambodschas über die Flüsse Tien und Hau erreichen soll. Im vietnamesischen Hinterland ist Potenzial vorhanden. Experten wie Seaport Consultants Asia stellen hingegen bereits ein Überangebot von Hafenterminals an der Küste fest. *cd*

**We take care of life's essentials.**

Virtually every product ingredient is transported in our rail freight wagons and tank containers.



We lease rail freight wagons, provide rail forwarding services throughout Europe and tank container transports worldwide. Safe and reliable.



info@vtg.com • www.vtg.com

Wiederverschliessbare Pharma-Verpackung

# Faltschachtel mit «Kindersicherung»

Der Bedarf an kindersicheren Verpackungsformen ist gross: Angaben der European Child Safety Alliance zufolge ereignen sich 90% der jedes Jahr in Europa verzeichneten 3000 tödlichen Fällen von akuter Vergiftung von Kindern unter 14 Jahren an akuter Vergiftung in häuslicher Umgebung.

«Locked 4 Kids» ist die erste wiederverschliessbare kindersichere Faltschachtel zur Verpackung von Pharmazeutika. Zur Produktion setzt der niederländische Hersteller Ecobliss auf eine spezielle Kartonierlösung von Romaco Promatic. Die neuartigen Faltschachteln werden mit speziellen Blistertrays bestückt, an deren Längsseiten sich kleine Wiederhaken befinden. Dank dieser diagonal angebrachten Haken rastet der Tray sicher in der Faltschachtel ein. Um ihn zu entnehmen, muss man die Arretierung der beiden Haken gleichzeitig lösen. Dies geschieht durch gleichmässig festen Druck mit Daumen und Zeigefinger auf die entsprechend gekennzeichneten Stellen der Faltschachtel. Eine einfache Aufgabe für Erwachsene, aber unmöglich für Kinder: Deren kleine Hände haben nicht die Spannweite, beide Druckpunkte gleichzeitig mit



Foto: Ecobliss

Medikamente gehören ausschliesslich in die Hände von Erwachsenen. Eine neue Methode sorgt für eine kindersichere Verpackung.

den Fingern zu erreichen und zu lösen. Damit ein Kind nicht einfach auf die Idee kommt, die Faltschachtel kurzerhand aufzureissen, wurde diese beidseitig mit einer rissfesten Laminatschicht überzogen.

## Erfolgreiche Entwicklungskooperation

Das Konzept eignet sich zur kindersicheren Verpackung verschiedener pharmazeutischer, chemischer und toxischer Produkte, sei es in Form von Feststoffen, Pulvern oder Flüssigkeiten. In Kooperation mit Romaco Promatic, einem der weltweiten führenden Spezialanbieter von Verfahrens- und Verpackungstechnik mit Sitz in Karlsruhe (Deutschland) und Bologna (Italien) bietet Ecobliss eine individuelle Verpackungslösung auf Basis des neuen Konzepts. Ron Linssen, Gründer und Geschäftsführer der Ecobliss Holding B.V.: «Dank der bewährten Kartonierlösungen von Romaco Promatic konnte das Konzept innerhalb kürzester Zeit Marktreife erlangen.» *ab*



» Holzverpackungen » Kartonverpackungen » Verpackungsservice

## » Verpackungsservice






**Wegmüller AG**  
**Holz- und Kartonverpackungen**  
 Bahnstrasse 14  
 CH-8544 Attikon ZH

Telefon 052 320 99 11  
 Telefax 052 320 99 10

www.wegmueller-attikon.ch  
 info@wegmueller-attikon.ch

**Gut verpackt kommt gut an, weil...**





## Epal bringt die Halbpalette

Die European Pallet Association e.V. (Epal) hat eine neue dreikufige Epal-Halbpalette eingeführt. Die von unabhängigen Sachverständigen geprüfte Halbpalette in den Abmessungen 800 x 600 mm wurde unter der Vorgabe entwickelt, belastbarer und langlebiger als die aktuell im Markt verwendete «Düsseldorfer Halbpalette» zu sein. Der neue Ladungsträger entstand im aktiven Dialog mit Verwendern aus Handel und Industrie und wurde in der Praxis getestet. Durch die Verwendung des Rohstoffs Holz ist der neue Ladungsträger ausserdem besonders nachhaltig.

Wie der Name andeutet, ist die Epal-Halbpalette halb so gross wie eine Epal-Europalette und lässt sich im weltweit grössten offenen Palettentauschpool uneingeschränkt tauschen. Epal ist es so gelungen, die grösstmögliche Einfahrbreite auf der 600er-Seite zu verwirklichen und damit gute Bedingungen für das Handling mit Flurförderfahrzeugen zu bieten. Zur Produktion werden nur die Werkstoffe Holz und Stahl genutzt. Bei einem Eigengewicht von unter 10 kg beträgt das Tragevolumen der Halbpalette mehr als 500 kg. Die sieben Deckbretter messen ebenso wie die sechs Quer- und Bodenbretter jeweils 21 mm. Sechs 3 mm starke Stahlwinkel verleihen zusätzliche Stabilität und schützen die Vierwegepalette vor Beschädigungen im täglichen Einsatz.

Halbpaletten sind besonders in der Getränke- und Lebensmittelindustrie sowie bei Discountern und dem Einzelhandel gefragt. *ab*

Aufsetzrahmen für den Kuriertransport

# Einfach zu handhaben

Im Kuriergeschäft kommt es neben Schnelligkeit vor allem auf einfache Umschlagprozesse an. Der Kurier- und Paketdienst Hermes setzt auf Aufsetzrahmen von Schoeller Allibert, um Kundenware zu schützen und Ware einfacher zu bewegen.



Foto: Schoeller Allibert

Die Aufsetzrahmen von Schoeller Allibert dienen einem einfachen Handling.

Der Logistikdienstleister Hermes hat sich für Palettenaufsetzrahmen des Herstellers Schoeller Allibert entschieden. Die Aufsetzrahmen können in Verbindung mit Holz- oder Plastikpaletten verwendet werden. Dabei ist sowohl die Standardgrösse innerhalb des Vereinigten Königreichs (1200 mm x 1000 mm) als auch die europäische Norm (1200 x 800 mm) eine Option.

Das Produkt ist an einer Basispalette befestigt und weist aufklappbare Seitenteile auf, wodurch es nach Gebrauch flach zusammengeklappt werden kann. Somit optimiert sich der Rücktransport. Die Aufsetzrahmen sind darauf ausgelegt, einen temporären und dennoch

robusten Schutz für ihren Inhalt zu bieten und insbesondere unregelmässig geformte Produkte einfacher handhabbar zu machen. Hermes bewegt bis zu 200 Mio. Pakete und Päckchen pro Jahr und beschäftigt mehr als 10 000 Kurier. Bislang setzte das Unternehmen grosse, verstärkte Säcke oder Schrumpffolie ein, um Pakete innerhalb des Kuriernetzwerks zu transportieren. Die Verwendung der Aufsätze führe zu Zeiteinsparungen und einer höheren Effizienz beim Umschlag der Ware, so Carl Lyon, Head Operational Development & Support bei Hermes. Aus diesem Grund habe man der ersten Bestellung eine Wiederholung von 15 000 Einheiten hinzugefügt. *av*

## PET-Verbot Indien

Indien hat die Verwendung von Plastikverpackungen für flüssige Pharmazeutika untersagt. Die einheimische Pharmaindustrie hat nun sechs Monate Zeit, um die Bestimmung umzusetzen und entsprechende Verpackungen auf Glas umzustellen. Die Hersteller von Polyethylenterephthalat (PET) hatten zuvor vergeblich versucht, das Verbot abzuwenden. Ihr Argument war, dass selbst hochentwickelte Länder wie das Vereinigte Königreich, die USA oder Japan PET-Verpackungen verwenden. Das indische Gesundheitsministerium ist indes der Ansicht, dass sich Plastikverpackungen negativ auf den menschlichen Hormonhaushalt auswirken. *av*

## Beteiligung in den USA

Marcato Capital Management LP hat neu Anteile in Höhe von 3,3% an der Packaging Corp. of America übernommen. Damit will der Fonds die Pläne des Unternehmens, Teile des Geschäfts in eine sogenannte «master limited partnership» (MLP) umzuwandeln, unterstützen. Diese Gesellschaftsform bietet der Verpackungsfirma verschiedene Steuervorteile. *av*

## Verkauf in Südkorea

Die südkoreanische Hyosung Corp hat ihre Verpackungssparte an den Finanzdienstleister Standard Chartered Private Equity für umgerechnet rund 397 Mio. USD verkauft. Hintergrund ist das Bestreben, zusätzliche Finanzmittel in die Kassen des Mischkonzerns, der u.a. in den Bereichen Chemie, Industriemaschinen, IT, Handel und Bau aktiv ist, fliessen zu lassen. Darüber hinaus geht mit dem Verkauf eine Restrukturierung einher. *av*



professionell · kompetent · flexibel

cargopack tägi ag

cargopack

## Besser verpackt ans Ziel

Gebinde nach Mass · Exportverpackung · Logistik

cargopack tägi ag  
Schiffmühlestrasse 8  
CH-5417 Untersiggenthal

Telefon +41 (0) 56 298 55 00  
Telefax +41 (0) 56 298 55 10

info@cargopacktaegi.ch [www.cargopacktaegi.ch](http://www.cargopacktaegi.ch)



Doppelstrategie der Alpentransversale

# Neat und Gotthard-Bergbahn

Der Bundesrat hat in jüngsten Verlautbarungen deutlich gemacht, dass zumindest bis 2025 Neat und Gotthard parallel ihren Platz in der künftigen Strategie zur Alpenquerung haben. Mittel werden für die Neat bereitgestellt, Kostensenkungen sollen hingegen auf der Gotthard-Strecke erfolgen. Unsicherheit besteht in der Frage des künftigen Bedarfvolumens.



Foto: Alptransit Gotthard AG

Im Dezember 2016 soll der Basistunnel eröffnet werden – im geplanten Kostenrahmen.

Investitionen und Kostensenkungen liegen im ewigen Wechselspiel nicht nur in Privatunternehmen. Aus den jüngsten Äusserungen des Schweizer Bundesrats lässt sich ablesen, wie aus seiner Sicht die künftige Strategie in der Alpenquerung aussehen wird. Für den Neat-Basistunnel wird der Verpflichtungskredit erhöht, während die Eisenbahn-Bergstrecke auch nach 2016 weiter betrieben werden soll.

## Gesamtkosten unverändert?

Der Bundesrat hat Ende Oktober den Neat-Verpflichtungskredit der Achse Gotthard um ca. 532 Mio. CHF erhöht. Damit soll ein Teil der aufgelaufenen Teuerung und der Mehrwertsteuer für die Strecke finanzierungsseitig aufgefangen werden. Diese Summe addiert sich zu den 23,03 Mrd. CHF, die Parlament und Bundesrat bereits an Verpflichtungskrediten seit Projektbeginn ausgesprochen haben.

An den realen Baukosten und den bisher kommunizierten Gesamtkosten ändert sich nach Aussage des Bundesrates nichts: die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale soll mit ca. 18,5 Mrd. CHF (Preisstand 1998 exkl. Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) an Gesamtkosten den bewilligten realen Kredit von 19,1 Mrd. CHF nicht vollständig aus-

schöpfen. Berücksichtigt man Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen, belaufen sich die Neat-Gesamtkosten unverändert auf ca. 24 Mrd. CHF.

## Neat: Kostenentwicklung und Zeitplan

Der Bundesrat folgt der optimistischen Ansicht im Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation von März 2014, in der zu lesen ist, dass «sich mit dem Projektfortschritt die Sicherheit bezüglich der Einhaltung von Terminen und Kosten weiter erhöht hat.» Die Kostenentwicklung seit 1998, die sich auf ein Mehr von 6,3 Mrd. CHF gegenüber dem Anfangsplan beläuft, wird auf Projektänderungen zur Verbesserung der Sicherheit und Anpassungen an den Stand der Technik zurückgeführt.

Am Zeitplan, der die Inbetriebnahme des Gotthard Basistunnels auf Dezember 2016 terminiert hat, wird festgehalten.

## Die Zukunft der Eisenbahnstrecke

Am 8. Oktober hat der Bundesrat in der Antwort auf ein Postulat von Ständerat Isidor Baumann klargestellt, dass auch nach 2016 die Eisenbahn-Bergstrecke erhalten bleibt. Die jährlichen Betriebskosten von ca. 50 Mio. CHF sollen aber gesenkt und die Nachfrage auf der Strecke bis 2025 überprüft werden. *cd*

## Kurz notiert

**Bangkok-Basel.** Transfreight in Basel und Lighthouse Logistics Solutions in Bangkok starten zum 1. November 2014 Sammel-Container-Dienste ab Bangkok nach Basel. Transfreight betreibt für den Partner auch dessen «Euro-Hub» und verteilt die Stückgut-Sendungen in ganz Europa. Die Container werden nach Rotterdam oder Hamburg verschifft und im Anschluss per Bahn nach Basel transportiert. Die gesamte Laufzeit beträgt ca. 33 Tage.

**Gasöl-Zuschlag.** Ultra-Brag informiert, dass der Gasölpreis im September 2014 stabil blieb. Der ermittelte CBRB-Preis in Rotterdam lag im Monat bei 72,35 EUR pro 100 l. Der Gasölzuschlag bleibt somit im November 2014 auf Stufe 22 (EUR 70.35 - EUR 72.61). Das gilt für alle Container, welche Ultra-Brag auf dem Rhein transportiert.

**Länger geöffnet.** Ab dem 1. November 2014 profitieren die Priority-Kunden von Swissterminal von erweiterten Öffnungszeiten an den Terminals in Frenkendorf (Mo – Fr 7:00 – 17:00), Rekingen (Mo – Frei 6:30 – 17:30) und den Rheinterminals in Basel und Birsfelden (Mo – Di 7:00 – 18:00, Mi 7:00 - 18:00, Do 6:00 – 18:00, Fr 6:00 – 17:00). Das Angebot gilt exklusiv.

**Totalrevision Gütertransportgesetz.** Die vier Verbände Astag, Economiesuisse, Sgv und VAP haben ein gemeinsames Thesenpapier «Güterverkehr Schweiz 2030» veröffentlicht. Darin fordern sie die Erweiterung der bestehenden Gesetzesvorlage um vier Aspekte: das Prinzip der Multimodalität in die Verfassung aufzunehmen, das Strassen-netz ebenso wie die Schiene nachhaltig zu entwickeln, in Agglomerationsprogramme Strassenprojekte mit aufzunehmen sowie die Raumplanung für den Güterverkehr zu verbessern. So wird die Forderung aufgestellt, in den kantonalen Richtplänen neue Standorte der Wirtschaft für verkehrsentensive Nutzungen (Produktions-, Lager-, Logistikbetriebe und Umschlagterminals) vorzusehen bzw. bestehende Standorte zu sichern. *cd*



- 30 Petkim Port 2015 am Start
- 31 Yilport investiert in Oslo
- 33 Barrieren für türkische Transportunternehmer
- 35 Bruderschaft der Flughäfen
- 37 Neue Ziele für Turkish Cargo
- 39 Hafen-Wettlauf zur Grösse
- 40 Per Fähre nach Triest
- 42 TCDD setzt auf neue Technik

Foto: Thinkstock

Die Türkei hat sich bis 2023 viel vorgenommen

## Kurze Wege und lange Schatten

In der Türkei profitiert auch der Transport- und Logistiksektor von der dynamischen Entwicklung der Wirtschaft. Langfristig baut man am Bosphorus die eigene Position im Welthandel aus. Auf dem Weg zum Gipfel wartet jedoch noch mancher Stein.

Die moderne Türkei ist eine Erfolgsgeschichte und die Transportwirtschaft hat ihren Anteil daran. Das wirtschaftliche Volumen des Logistiksektors liegt bei knapp 7 Mrd. USD, die Zahl der Beschäftigten hat die Grenze von 400 000 überschritten. Dem grossen Ziel, bis zum 100. Jubiläum der Republik im Jahr 2023 zu den ersten zehn Volkswirtschaften der Welt zu gehören, nähert sich jedenfalls die Branche Schritt für Schritt. Nach dem «Logistics Performance Index» der Weltbank 2014 liegt die Türkei derzeit auf dem 30. Platz. 2010 war es noch der 42. Rang.

### Die Handelswege ebnen

Die Dynamik der Türkei ist nicht vom geografischen Umfeld zu trennen. So hat das Land unter dem Halbmond von den Handelssanktionen gegenüber dem Iran und dem Wiederaufbau des Iraks profi-

tiert, die zusätzliche Warenströme zwischen West und Ost über türkische Hubs geleitet haben. Man denkt in der Türkei aber über die natürlichen Anrainer wie die GUS- und Kaukasus-Staaten hinaus.

So ist im Mai 2014 das Freihandelsabkommen zwischen Malaysia und der Türkei in Kraft getreten. 32 weitere Abkommen sind bereits in Kraft. Mit 13 Ländern laufen derzeit aktive Verhandlungen. Die Bandbreite reicht von Japan über die Golfstaaten und die Demokratische Republik Kongo bis nach Kolumbien und Ecuador. Nur ein Abkommen wurde 2011 suspendiert – es betraf Syrien.

Eine immer wieder aufgegriffene strategische Partnerschaft mit Mexiko, das geostrategisch eine ähnliche Position in Lateinamerika einnimmt wie die Türkei in Europa, rückt ebenfalls näher. Auf dem ersten Staatsbesuch eines mexikani-

schen Präsidenten in Ankara hatte Peña Nieto den Willen zu einem Freihandelsabkommen beider Länder betont. Die Gespräche sind im Gang.

### Risiken nicht unterschätzen

Die stürmische Entwicklung am Bosphorus kennt aber auch Schattenseiten. Die Importe übersteigen die Exporte, was sich auf die Leistungsbilanz und die Paarigkeit von Verkehren auswirkt. Die Lira hat 2014 eine sehr volatile Entwicklung genommen. Zudem ist die türkische Wirtschaft, auch bei bedeutenden Infrastrukturmassnahmen für den Logistikbereich, auf einen anhaltend hohen Zufluss an ausländischem Kapital angewiesen.

Das Vertrauen in die Türkei spielt deswegen auf internationaler Ebene eine grosse Rolle. Da trifft es sich gut, das in Istanbul im Oktober der 52. Weltkongress der Fiata vom Verband Utikad ausgerichtet wurde. Das Selbstbewusstsein der Logistikbranche in der Türkei war auf dem Anlass spürbar.

*Christian Doepgen*

Die ersten Krane für den neuen Containerterminal in Aliaga sind im Auftragsbuch

# Petkim Port nimmt Formen an

Nach dem formellen Abschluss der Verhandlungen zwischen Eigentümer und künftigem Betreiber über die Entwicklung des neuen Containerterminals bei Izmir geht es jetzt zur Sache. Die Bestellung für die ersten Krane ist in trockenen Tüchern. Sie sollen Mitte 2015 geliefert werden, damit die Eröffnung des Terminals wie geplant im vierten Quartal desselben Jahres erfolgen kann.



Foto: APMT

Auf diesem Gelände wird der neue Hafen entwickelt.

APM Terminals Izmir, die den neuen Containerterminal Petkim Port in Aliaga in der Nähe von Izmir betreiben wird, hat kürzlich die Bestellung der ersten für diese Anlage benötigten Krane bekannt gegeben. Es handelt sich dabei um drei Einheiten (Reichweite: 22 Container) und zehn E-RTGs (Rubber Tired Gantries). Die STS-Krane werden mit der modernsten Sicherheitstechnologie ausgestattet, während die RTGs elektrisch betrieben werden, um die Kohlendioxid-Emissionen bei hoher Produktivität so niedrig wie möglich zu halten. Sie werden derzeit vom chinesischen Kranhersteller ZPMC in Schanghai gebaut und Mitte 2015 ausgeliefert. Die Eröffnung des Terminals ist für das 4. Quartal 2015 geplant.

APMT hat die Auftragssumme nicht öffentlich gemacht. Bekannt hingegen ist, dass Petkim, die Besitzerin des Terminals und ihrerseits Teil von Socar, der staatlichen Ölgesellschaft von Azerbaidschan, einen Betrag von 400 Mio. USD in die Entwicklung der neuen Anlage investieren wird. Petkim, die Hafen-Tochtergesellschaft von Petkim, ist direkt in die kommenden Aktivitäten in Petkim Port involviert und wird als direkter Partner von APMT agieren.

## Zunächst jährlich 1,5 Mio. Teu

In der ersten Phase wird der neue Terminal, der grösste und modernste in Izmir und der Westtürkei, eine Kailänge von 350 m und eine Abfertigungskapazität

## Neuer Aktionär bei Petkim

Petkim hat derweil mitgeteilt, dass die US-amerikanische Investitions-Gruppe Goldman Sachs kürzlich ein vorläufiges Abkommen mit der Socar-Tochter Petkim getroffen hat, wonach sie für rund 250 Mio. USD einen Anteil von 30% am Hafen erwerben will. Socar liess dazu verlauten, dass sie mit dem Kapital den Hafen zum grössten Umschlagplatz für Container (und Stückgut) im Ägäischen Raum entwickeln will.

von 1,5 Mio. Teu pro Jahr aufweisen. Bei einer natürlichen Wassertiefe von rund 16 m können dann Containerschiffe von über 10000 Teu im Verkehr ab Asien, dem Indischen Subkontinent und dem Mittleren Osten abgefertigt werden. In der zweiten Phase, die Mitte 2017 abgeschlossen sein soll, werden voraussichtlich bis zu 3 Mio. TEU pro Jahr geladen und gelöscht werden können, dies mit einer totalen Kailänge von 700 m. Zusätzlich soll ein Eisenbahn-Terminal und ein Logistikpark mit einer Fläche von 45 ha gebaut werden.

## Konzession für 28 Jahre

Die Konzession für den Betrieb der Containeranlage durch APMT erstreckt sich auf 28 Jahre mit einer Verlängerungs-Option um weitere vier Jahre, das heisst bis 2046. Die global agierende Containerterminalbetreiberin setzt grosse Hoffnungen auf die geographische Lage von Petkim Port an der ägäischen Küste der Türkei, die Zugang zu einem «rasch wachsenden Markt» mit über 20 Millionen Konsumenten bietet. Mogens Larsen, Managing Director von APMT Izmir, kommentierte die Auftragserteilung der Krane wie folgt: «Mit dem neuen Equipment können wir einen effizienten, zuverlässigen und sicheren Betrieb bieten, sowohl für neue Dienste als auch für den grossen innereuropäischen Verkehr, der sich über Petkim abwickeln wird. Damit wird sich die Rolle von Izmir innerhalb der globalen Logistikkette wandeln.» *it*

## Wachstum bei APMT

APM Terminals konnte seinen Gewinn in der ersten Hälfte 2014 von 179 Mio. USD im ersten Semester 2013 auf 223 Mio. USD steigern. Der Ertrag aus investiertem Kapital erhöhte sich von 12,8% auf 14,2%. Erweiterte oder neue Terminals trugen dazu bei, dass die abgefertigten Volumina sich um 8% 9,8 Teu von 9,1 Mio. Teu auf 9,8 Mio. Teu vermehrten.

Über 80% des Ebitda wurde in Wachstumsmärkten erwirtschaftet, 41 von 66 Terminals befinden sich in diesen Regionen. Der Umsatz stieg um 6%, das investierte Kapital von 5,6 Mrd. USD auf 6,4 Mrd. USD. Das Unternehmen ist derzeit dabei, sieben Terminals zu bauen und nimmt in 16 Terminals Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten vor.

«APM Terminals zeigte im zweiten Quartal und im ganzen ersten Halbjahr 2014 trotz des schwierigen Umfelds eine gute Performance», äusserte sich sein CEO Kim Fejfer zufrieden. *it*



Foto: Yilport

Yilport betreibt insgesamt drei Containerterminals in der Türkei, u.a. Gemport.

Türkischer Terminalbetreiber in Norwegen

## Nord und Süd im Programm

Der Türkei mangelt es in Bezug auf Infrastrukturprojekte bekanntlich nicht gerade an interessanten Projekten. Die Yilport-Gruppe, Terminalbetreiber aus Istanbul, ist bereits mit drei Projekten im Land aktiv. Darüber hinaus expandiert sie nach Skandinavien.

Die türkische Yilport Holding wird einen neuen Containerterminal im Hafen Oslo (Norwegen) betreiben. Das Unternehmen unterzeichnete am 15. Oktober eine entsprechende Vereinbarung mit der Hafenebehörde.

An der Ausschreibung für die neue Einrichtung im grössten Hafen Norwe-

gens, die die Kapazität für den Containerumschlag bis 2025 verdoppeln soll, nahmen insgesamt vier Unternehmen teil. Der neue Terminal soll eine jährliche Umschlagkapazität von 450 000 Teu aufweisen. Zum Vergleich: Im vergangenen Jahr gingen in Oslo ungefähr 200 000 Teu über die Kaimauern.

Die Vereinbarung ist auf einen Zeitraum von 20 Jahren ausgelegt, darüber hinaus wurde eine Option auf eine Verlängerung von zehn Jahren geschlossen.

Yilport hat sowohl die Fläche als auch Krane vom Hafen Oslo geleast und ist ebenfalls verantwortlich für die Beschäftigung der Kranführer. Zu diesem Zweck findet ein Unternehmenstransfer von der Hafenebehörde statt. Von der Tatsache, dass die gesamten Abläufe und Mitarbeitenden von einem einzigen Betreiber verantwortet werden, verspricht man sich effizientere Betriebsabläufe. Die 2005 gegründete Yilport Holding ist Teil der Yildirim-Gruppe. Das familiengeführte Unternehmen mit Hauptsitz in Istanbul ist in den Bereichen Handel, Schifffahrt, Bergbau, Schiffbau sowie im Hafenebetrieb aktiv. Yilport betreibt drei Terminals in der Türkei – Gebze, Gemlik und Yarimca – und hält eine 50%-ige Beteiligung am Malta Freeport Terminal. Seit dem Frühjahr ist der Gävle Container Terminal an der Ostküste Schwedens ebenfalls zu 80% in der Hand von Yilport. Ab dem kommenden Jahr wird zudem ein neuer intermodaler Terminal im Norden Stockholms in Betrieb gehen. *av*

**ZENIT**  
www.zenit-spedition.at

**„Geht nicht gibt's nicht“ bei-ZENIT... wir sind die Spezialisten!**

**Multimodale Lösungen für Anlagentransporte und Projekte.**  
West- und Osteuropa . Balkan . Türkei . Iran . GUS . Zentralasien . Mongolei . Naher Osten . Nordafrika  
**ZENIT garantiert Ihnen eine neutrale Abwicklung.**

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

**TRANS OTTO**  
ULUSLARARASI NAKLIYAT VE TICARET LTD. ŞTİ.  
INTERNATIONALE TRANSPORT UND HANDELS GmbH

Aus Europa in die Türkei und nach Georgien, Aserbaidschan, Armenien und Iran.  
Aus der Türkei nach Europa.

**SCHWERES & ÜBERGROSSES**

**BEGLEITUNGS- & GENEHMIGUNGS-DIENSTE**

Von Deutschland & Benelux nach Istanbul

**TÄGLICHE KOMPLETT- & TEILLADUNGS-DIENSTE**

**«Ihr Schwergut-Transport-Spezialist in der Türkei»**

**Kontaktieren Sie uns**  
Mimar Sinan Mah. Bosna Cad. Güven 1. İş Merkezi  
No:2 Kat:3 Daire: 9 - Çekmeköy - İstanbul - TÜRKİE  
Tel. +90.216.639 10 90 pbx - Fax +90.216.639 11 82-83  
E-Mail transotto@transotto.com

**WWW.TRANSOTTO.COM**

Sammelerverkehr & Komplettlösungen



# BARTH+CO GRUPPE

## Die Qualitätsmarke für individuelle Logistikdienstleistungen



**alpha trans**  
Luft- und Seefrachtspedition



Deutsche Textil-Logistik  
member of FASHIONNET



BIKE-LOGISTIK



**Tägliche terminüberwachte LKW-Linienverkehre in Europa für Stückgüter, Teil- u. Komplettladungen** - Spezialverkehre „hängende Bekleidung“ von Osteuropa und der Türkei



**Internationale Retailverkehre für Konsum- und Lifestyleprodukte**  
Zeitgetaktete Belieferung von Shops und Einkaufszentren



**Kompetente Fachberatung für komplexe, zukunftsweisende Transport-/Logistiklösungen und Zoll-/AWR-Themen**



**Premium Partner für Outsourcing-Projekte in der Lager-/Kontraktlogistik.**  
Umfassende Mehrwertdienstleistungen



**Seefracht / Luftfracht - weltweites Partnernetzwerk**  
FCL / LCL - Luftfrachtsammelverkehre



**Distribution hängender und kartonverpackter Bekleidung im DTL/Fashionet-Netzwerk** - Flächendeckende Systemverkehre national / europaweit



**Produktspezifische Logistik-, Transport- und Distributionssysteme für Fahrräder**  
national / international

Zentrale: **BARTH+CO SPEDITION GmbH & Co. KG** • Lindberghstr. 8 • D-85399 Hallbergmoos  
Tel. +49 (0)811-55 50-0 • Fax +49 (0)811-55 50-199 • [www.barth-co.com](http://www.barth-co.com)

# PRISMA<sup>®</sup> LOGISTICS

**WORLD WIDE GROUPAGE SERVICES and INTEGRATED LOGISTICS**

Individual Membership | Aderenti a Fedespel | IFA | |

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

## Handelsrouten für die Türkei

# Viele Wege führen zum Ziel

Die Situation in Syrien beeinträchtigt unter anderem auch den Warenverkehr von und aus dem türkischen Markt. Bislang findet ein grosser Teil der Exporte des Landes seinen Weg auf die Arabische Halbinsel oder nach Nordafrika über Ägypten. Da es um die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern seit einiger Zeit nicht zum Besten steht, könnte sich diese Praxis im kommenden Jahr ändern.

Die Transportrouten rund um die Türkei verändern sich. Grund ist zum einen der Bürgerkrieg in Syrien. Zum anderen spielen auch diplomatische Beziehungen eine immer wichtigere Rolle. Wie lokale Medien aus der Türkei und Ägypten berichten, haben Regierungsvertreter aus Ägypten Ende Oktober kundgetan, dass sie eine Vereinbarung für den Gütertransportverkehr zwischen der Türkei und ihrem Land nach Ablauf im kommenden April nicht verlängern werden. Grund sei das Verhältnis zwischen den beiden Ländern.

## Einfallstor nach Afrika

Derzeit nehmen türkische Lkw vor allem eine RoRo-Verbindung zwischen Iskenderun und Mersin (Türkei) und Alexandria (Ägypten) in Anspruch. Dort nutzen sie die Strasse bis zu anderen ägyptischen Häfen am Roten Meer, von aus wiederum RoRo-Verbindungen nach Saudi-Arabien oder Jordanien gehen. Auf diesem Weg beträgt die Exportzeit aus der Türkei nach Saudi-Arabien in der Regel weniger als vier Tage. Dazu kommt, dass türkische Exporteure auf diesem Weg einfachen Zugang zum afrikanischen Markt finden.

Wäre dieser Transportweg abgeschnitten, so bliebe der Suezkanal eine Alternative. Die Gebühr für dessen Nutzung ist für Ägypten eine der wichtigsten



Foto: Thinkstock

Türkische Transportunternehmen sind direkt von der politischen Situation Syrien betroffen.

Einnahmequelle für Devisen. Für türkische Transporteure würde diese Option bedeuten, dass ihre Kosten stark in die Höhe schnellen würden. Eine weitere Alternative besteht dennoch durch eine andere Route zwischen Iskenderun und dem israelischen Hafen Haifa (siehe *ITJ* 43-44/2014, S. 25).

Wie sich die Situation nach Ablauf der geltenden Vereinbarungen tatsächlich darstellen wird, ist derweil noch unklar. Aus der Türkei war zu vernehmen, dass türkische Lkw momentan keine Behinde-

rungen im Land erleben. Weiterhin hiess es, dass Ägypten vielmehr Vereinbarungen im Zusammenhang mit türkischen Investitionen im Land beendet hätte, nicht die RoRo-Verbindung an sich. Dabei sei es zudem grundsätzlich fraglich, ob dies nach internationalem Recht überhaupt rechtens wäre.

Angehörige der ägyptischen Regierung werden indes mit den Worten zitiert, dass die Entscheidung aus politischen Gründen gefällt worden sei und darüber hinaus die Sicherheit im Land erhöhe. *av*

## GENEL TRANSPORT



Transit via **TURKEY to IRAQ**  
[info@geneltransport.com.tr](mailto:info@geneltransport.com.tr)



# Your partner in the Med.

The Port of Barcelona offers you the most advanced logistics and services network. Because it has nearly 100 regular lines that connect to 300 ports across 5 continents, 30 specialised freight terminals, inland terminals spread throughout the Iberian Peninsula and southern France and an international gauge rail link with Europe.

All of this, combined with the Efficiency Network quality mark and its most recent extension to reach a handling capacity of 5 million containers per year, makes the Port into a hub that is constantly growing and is your partner in the Mediterranean.

Port de Barcelona, the leading logistic hub in southern Europe.



## Port de Barcelona

Der zweite Flughafen von Istanbul kooperiert mit Lüttich

## Sabiha Gökçen hat einen belgischen Freund

Die Flughäfen von Lüttich und Istanbul-Sabiha Gökçen haben eine Freundschaftsvereinbarung unterzeichnet, die Zusammenarbeit und Austausch fördern will.

Die beiden Flughäfen mit den Iata-Kürzeln LGG und SAW setzen insbesondere auf den Frachtmarkt und wollen eine mögliche Zusammenarbeit im Bereich Geschäftsentwicklung ausloten sowie bestehende und potenzielle Synergien bewerten. «Diese Partnerschaft kann

viel mehr bieten als einfach eine weitere Verbindung zwischen Europa und der Türkei. Durch unsere geografische Lage und dank kurzer Transitzeiten ist jede Ecke Europas leicht ab Lüttich erreichbar», erläuterte Flughafenchef Luc Paroune. Ausserdem sei sein Standort eine interkontinentale Transitstelle mit hohen Vollfrachtfrequenzen im Verkehr mit Afrika, Amerika und Asien.

Den auf der asiatischen Seite von Istanbul gelegenen Flughafen Sabiha Gökçen verbindet bereits TNT Airways mit ihrem

belgischen Drehkreuz. Den bisher mit B737-Frachtern geflogenen Tagesservice hat die Fluglinie des Expressdienstleisters am 14. Oktober auf B767F umgestellt, was die Kapazität verdoppelt und ein Jahresvolumen von 17 500 t ermöglicht.

SAW befindet sich in Nachbarschaft von Industriegebieten und will mit schnellen Umlaufzeiten für die Fracht attraktiver werden. Sein Frachtmanager Harun Ay ist denn auch überzeugt, dass die Kooperation für beide Seiten Vorteile bringen wird. *ab*

## Lufthansa Cargo würdigt den türkischen Markt mit «Merhaba»



Foto: Lufthansa Cargo

Die «Merhaba Turkey» ist die sechste Maschine, die LH Cargo, in den letzten zwölf Monaten neu getauft hat. Die Namen orientieren sich an der Leitidee «Say hello around the world», die als Sieger eines offenen Kreativwettbewerbs 2013 hervorgegangen ist.

Die deutsche Frachtfluglinie Lufthansa Cargo unterstreicht die Bedeutung der Türkei als wichtigen Luftfrachtmarkt und hat kürzlich einen ihrer Vollfrachter auf den Namen «Merhaba Turkey» («Hallo Türkei») getauft. Der neue Name wurde der MD-11F mit der Registrierung D-ALCE bei einer Zeremonie am 14. Oktober 2014 auf dem Atatürk-Flughafen von Istanbul übertragen.

«Die Türkei hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der dynamischsten Luftfrachtmärkte weltweit entwickelt. Wir wollen hier für hohe Qualität stehen und bieten unseren Kunden schnelle Verbindungen von und zu vier verschiedenen Standorten im Land», erklärte Vorstandsmitglied Karl-Rudolf Rupprecht an dem Anlass. Neben Vollfrachtern vermittelt Lufthansa Cargo Kapazitäten in den Bäuchen der Passagiermaschinen von Lufthansa, Austrian Airlines und Sun Express. Sun Express, zu gleichen Teilen Tochter von Lufthansa und Turkish Airlines, fliegt von Izmir, Antalya und Ankara aus zu über 20 Zielen in ganz Europa. Austrian Airlines verbindet ihr Drehkreuz Wien (Österreich) während des Sommerflugplans mit dem türkischen Markt. *ab*



### WELTEN VERBINDEN.

#### Ob in China, Kasachstan oder der Türkei:

Mit unserem dichten Netz aus 100 Standorten in über 30 Ländern bringen wir Ihre Ware auch auf ungewöhnlichen Routen direkt ans Ziel.

Nutzen Sie unser lokales Know-how, unseren Pioniergeist und unseren Weitblick!



[www.mumnet.com](http://www.mumnet.com)

**M&M**<sup>®</sup>  
MILITZER & MÜNCH

# 90

90 years of full shipping service

[www.dalessandro.net](http://www.dalessandro.net)

| Logistic & projects

| Shipping agency

| Travel & cruises

**TUNISIA:**

Espace méditerranée  
Zone commerciale  
portuaire  
2040 Rades - Tunisia  
Tel: +216 71 44 80 50  
[contact@dalessandro.net](mailto:contact@dalessandro.net)

**ALGERIA:**

40 rue des oasis ,  
local n 2,  
El Mohammadia  
Alger - Algeria  
Tel: +213 21 52 75 39  
[alger@dalessandro.net](mailto:alger@dalessandro.net)

**UGANDA:**

Akamwesi Complex  
Portbell Road,  
P.O. Box 75094  
Kampala- Uganda  
Tel: +256 31 25 14 753  
[kampala@dalessandro.net](mailto:kampala@dalessandro.net)

**CHINA:**

Room 2412 - 2415,  
Aerospace Building,  
No.525 Sichuan  
Road(North), Shanghai - China  
Tel: +86 021-63 29 73 28(Dir)  
[shanghai@dalessandro.net](mailto:shanghai@dalessandro.net)



**D'ALESSANDRO**

Since 1924

Turkish Cargo in Seoul, Sotschi, Südukraine und Libyen

## Zufriedene Trendsetter

Turkish Cargo war eine von wenigen auf dem Luftfrachtforum der Tiaca in Seoul ausstellenden Fluggesellschaften. Sie hat ihre Teilnahme nicht bereut und ist schon wieder zu neuen Ufern unterwegs.

Turkish Cargo bewegt sich dem Trend entgegen: Während manche grosse (und grössere) Fluglinien dieses Jahr auf dem Luftfrachtforum in Seoul fehlten und somit zur zwiespältigen Bilanz der Veranstaltung beitrugen (vgl. *ITJ* 43-44/2014, S. 15), waren die Südosteuropäer sehr präsent – und prominent besucht: «Unser Stand genoss eine hohe Aufmerksamkeit, und wir hatten die Ehre, den südkoreanischen Minister für Land, Infrastruktur und Transport zu empfangen», teilten uns die Verantwortlichen mit.

Unterdessen nahm die Fluglinie mit Beginn des Winterflugplans eine Reihe neuer Flugziele ins Programm oder reaktivierte zwischenzeitlich ausgesetzte Dienste. Auch diese Namen klingen nicht unbedingt markttypisch. So fliegt Turkish Airlines seit dem 27. Oktober wieder täglich in die westlibysche Hafenstadt



Foto: Turkish Cargo

**Seoung-Hwan Suh**, der südkoreanische Transportminister (Mitte), mit einer Tiaca-Delegation um **Doug Brittin** (3.v.r.) und **Enno Osinga** (2.v.r.) beim Besuch des ACF-Standes von Turkish Cargo.

Misrata. Die internationale Konkurrenz zeigte sich bislang zurückhaltend, was eine Rückkehr in das nordafrikanische Land betrifft. Nach dem Ausbruch von Kämpfen zwischen verfeindeten Gruppen vergangenen Juni hatten die meisten Bengasi und Tripolis den Rücken gekehrt. Der offizielle Hauptstadtflughafen mit dem Iata-Code TIP ist seitdem für den Flugverkehr sogar vollkommen geschlossen (vgl. *ITJ* 31-34/2014, S. 13) und wird durch Mitiga (MJI) ersetzt. Auch die südukrainische Hafenstadt

Cherson ist für viele andere kein unumgängliches Ziel: Turkish Airlines fliegt das bedeutende Zentrum der Werftindustrie als einzige ausländische Fluglinie seit dem 15. Oktober viermal wöchentlich an. Sotschi, eine weitere Destination der Region, allerdings auf der russischen Seite, kann ab sofort unbegrenzt von türkischen Fluglinien bedient werden. Auf eine entsprechende Revision eines bestehenden bilateralen Abkommens einigten sich Anfang Oktober Verantwortliche beider Länder. *ab*

### Distribution in der Dentalindustrie

Die türkische Landesgesellschaft des Logistikdienstleisters Gefco arbeitet künftig mit dem Unternehmen Sirona Dental zusammen, das als ein Markt- und Technologieführer in der Dentalindustrie in über 135 Ländern präsent ist. Gefco Türkei übernimmt für den Kunden die Lagerung und Lagerverwaltung in einem eigenen Logistikzentrum bei Istanbul. «Wir sind stolz darauf, von einem Unternehmen ausgewählt worden zu sein, das den gleichen Qualitätsanspruch hat wie wir», betont Fulvio Villa, Geschäftsführer von Gefco Türkei und der Region Mittlerer Osten für die Gefco-Gruppe. *ab*

### Fluglinie vor Grossorder

Die in Antalya beheimatete Atlasjet Airlines will in Kürze ihre aktuelle Flottengrösse auf einen Schlag vervielfachen. Zu den aktuell 21 von ihr betriebenen Einheiten, davon eine von der portugiesischen Euroatlantic Airways geleaste B767-300 und sonst ausschliesslich Airbus, sollen «rund 50» neue Maschinen kommen. Doch so lange die genaue Bestellmenge nicht vollkommen geklärt sei, werde nicht kommuniziert, welcher Hersteller den Zuschlag erhalte, hiess es Ende Oktober. Seit ihrer Gründung 2001 – damals noch nur mit Boeing – bietet die Linie auch die Mitnahme von Fracht an. *ab*



**GRUPOLIS**  
transitários

**PORTUGAL**

The experience of 30 years in the market,  
in freight forwarding by land, air and sea.



T. +351 229 479 990 | email. geral@grupolis.pt | www.grupolis.com | www.facebook.com/grupolis



# Wir machen den Unterschied



Strassentransport



Seetransport



Lufttransport



Italien

Türkei

Frankreich, Spanien, Portugal, England

Dänemark, Schweden  
Norwegen, Finnland

Rumänien, Polen, China, USA, ...

„Wir machen den Unterschied“ – getreu dem Motto von Delta Express Line wirtschaften wir. Darin drücken sich unser Anspruch, unsere Vision und unsere Werte aus, dank der wir unser Ziel anstreben, als Nordafrikas erfolgreichster Logistikdienstleister anerkannt zu werden.

Unsere Hauptaufgabe liegt darin, Menschen und Güter zu verbinden. Um dies zu erreichen, lassen wir uns von unserer Vision leiten. Und unsere Werte drücken aus, wofür wir stehen und wie wir handeln. Alles zusammen lenkt unseren Blick auf die wesentlichen Dinge: unsere Mitarbeiter, unsere Kunden und die Allgemeinheit.

Moez Talbi  
- The Business Leader

*Together we make the difference*

41, rue Ibn Abi Dhief Route  
Saint Gobain 2014 Megrine Tunisie

[www.deltaexpressline.com](http://www.deltaexpressline.com)

Get in Touch Now!  
(216) 71 432 022



Die türkischen Häfen machen sich für die ULCV bereit

## Welcher wird der grösste Hafen?

Auch im östlichen Mittelmeer hat man den Trend zu grösseren Containerschiffen erkannt. Nach der Privatisierung vieler Häfen schreitet der Ausbau zügig voran.

Der Containerumschlag in der Türkei wächst. Binnen zehn Jahren hat sich das Volumen auf zuletzt fast 8 Mio. Teu jährlich gesteigert. Für 2014 erwartet man landesweit den Umschlag von 8,8 Mio. Teu. Zugleich haben die vielfach erst seit kurzer Zeit privatisierten Häfen in der Türkei Nachholbedarf in der Ausstattung. Die Investitionen belegen, dass man sich für eine grosse Zukunft rüstet.

### Qualität und Quantität

Der Hafen Mersin, der von bis zu 5000 Frachtschiffen im Jahr angelaufen wird, ist ein Paradebeispiel für die neue Entwicklung. Im März des Jahres begann ein Ausbauprojekt mit einem Umfang von 160 Mio. USD, das den Hafen für ULCV mit einer Kapazität von bis zu 18000 Teu, einer benötigten Wassertiefe von bis zu 16 m und einer Breite von 59 m befahrbar macht. Zusätzlich werden vier neue Kaikrane installiert, die bis zu 23 Reihen von Containern abfertigen können. Ende 2015 soll der Hafen Mersin mit einer Umschlagkapazität von 2,6 Mio. Teu jährlich der grösste Hafen der Türkei und im öst-



Foto: MIP

Wie Marport und Limakport baut auch der Hafen Mersin seine Kapazitäten signifikant aus.

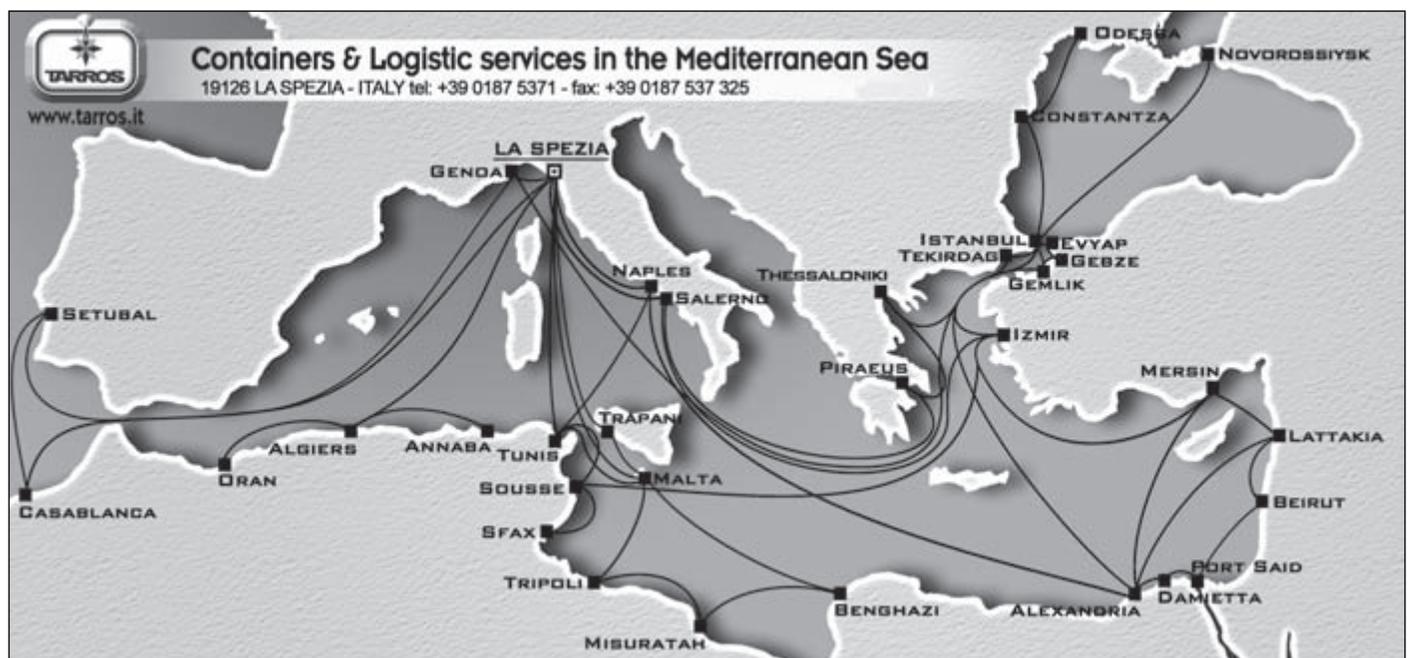
lichen Mittelmeer sein. Der private Betreiber ist seit 2007 Mersin International Port Inc. (MIP), ein Joint Venture von PSA International aus Singapur und der Akfen Holding.

### Drang nach Grösse

Der Terminal Marport in Ambarli, der von der Arkas Holding betrieben wird und 2013 2086 Schiffe abgefertigt hat, will seine Containerkapazität von derzeit 1,9 Mio. auf 2,4 Mio. Teu erhöhen. Dazu werden neben 64 km<sup>2</sup> Land, die teilweise Limak abgekauft wurden, auch 40 km<sup>2</sup>

Aufschüttung für den privaten Terminal erschlossen. Schiffe mit 16,5 m Tiefgang werden künftig mit Super-Postpanamax-Kranen ent- und beladen werden.

Der Hafen Iskenderun baut ebenfalls aus. Die Gesellschaft Limak, seit 2011 privater Betreiber, investiert 100 Mio. USD. Nach Abschluss der laufenden Projekte soll der Hafen, der unweit der Grenze zu Syrien liegt, eine Kapazität von jährlich ca. 1,3 Mio. Teu erreichen. Neue Krane sollen bis Ende 2015 ausgeliefert und das Hafenbecken auf insgesamt 15 m Tiefe abgesenkt werden. *Christian Doepgen*



Lkw per Schiff, Fahrer per Flugzeug

# Fähre, Bahn, Lkw und Flieger

Die türkische Reederei U.N.Ro-Ro feiert Jubiläum. Seit 20 Jahren fährt sie mit Ro/Ro-Schiffen zwischen Triest und der Türkei. Die Lkw-Fahrer fliegen ihren Fahrzeugen hinterher, die sich in Italien und Österreich auch der Rollenden Landstrasse bedienen.

Am Anfang war der Krieg. Als 1994 im damaligen Jugoslawien der Krieg losbrach, waren die Transportwege von der Türkei nach Europa praktisch über Nacht gekappt. Aus dieser Not entwickelte der türkische Unternehmer Saffed Ulusoy die Idee, die Lkw in der Türkei auf Fähren zu verladen und nach Triest zu verschiffen. Begonnen wurde mit zwei gemieteten Schiffen. Ulusoy verstand es, 50 türkische Transportunternehmen für das neue Alternativangebot zu begeistern.

## Intermodal per Schiff und Bahn

«Das Projekt ist gelungen und heute hat die türkische Reederei U.N.Ro-Ro 240 Transportunternehmen auf der Kundenliste und 12 Fährschiffe deutscher Herkunft in der Flotte», erzählt Yavuz Kuscü, Europa-Vertreter von U.N.Ro-Ro mit Büro in Wien und Mitinitiator dieses Verlagerungsprojekts im Gespräch mit der *ITJ* in Wien. Er agiert als Ansprechpartner für österreichische Spediteure und Frächter, die ihre Sattelaufleger auf die Schiffe bringen, und für die Buchung von Lkw-Stellplätzen auf dem eigenen Ganzzug zwischen Wels und Triest. Seit Mitte September 2014 gibt es diesen Zug, für den U.N.Ro-Ro die Auslastung übernimmt. Der Transport eines Containers, Wechselbaus oder Sattelauflegers kostet pro Fahrt 420 EUR. Die aktuelle Auslastung

liegt derzeit bei 80%. «Wir bieten eine durchgehende Transportlösung Schiene-Schiff», betont Kuscü.

## Von Toulon bis Mersin

Die Schiffe von U.N.Ro-Ro fahren die türkischen Häfen Pendik und Tekirdag an, wobei Tekirdag drei Mal wöchentlich im Routing nach Pendik bedient wird. Dieser Hafen, der sechs Mal wöchentlich mit Triest verbunden ist, wurde mit Grund, Boden und Infrastruktur von U.N.Ro-Ro erstanden und selbst entwickelt. Von hier aus geht es mit eigenen Schiffen zwei Mal wöchentlich nach Mersin, von wo aus in Länder des Nahen Ostens sowie in den Iran, Irak, aber auch nach Ägypten weitergeleitet wird. Zwei Mal wöchentlich sind die Schiffe aber auch im Hafen Toulon zu sehen. «Über diesen Hafen wickeln wir Transporte nach Frankreich, in die Schweiz, Grossbritannien, Spanien und nach Skandinavien ab», erklärt Kuscü den Hintergrund für die Route Pendik-Toulon.

## Lkw-Fahrer auf Flughöhe

Die Reise der Schiffe von der Region Istanbul nach Triest dauert zwischen 12 bis 14 h. Die Lkw-Fahrer fahren nicht mit, sondern fliegen zwischen Mersin bzw. Istanbul und Ljubljana und werden mit dem Bus nach Triest gebracht. Hier holen



Foto: U.N. Ro-Ro

Die Fährverbindung Istanbul-Triest mit Anschluss an die RoLa besteht nunmehr seit 20 Jahren.

sie die Trailer vom Schiff ab und fahren auf die Rollende Landstrasse (RoLa) von Triest nach Salzburg. So können sie das österreichische Strassengenehmigungsregime umgehen und kommen erst wieder in Deutschland auf die Strasse. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung.

Die RoLa Salzburg-Triest mit 21 Waggons rollt einmal täglich, das Auslastungsrisiko trägt die Reederei. «Die Kombination von Fähre und RoLa ist für die Transportunternehmen attraktiv», betont Kuscü. Allerdings hat die RoLa an Attraktivität verloren, nachdem Rail Cargo Group deren Abfertigung aus dem Hafen Triest in den 20 km vom Hafen entfernten Terminal Fernetti verlegte und die Lkw neu diese Distanz bis zur Schiene überwinden müssen. Deswegen sind auch bereits einige Kunden abgesprungen. «Der Fahrplan musste von ursprünglich zwei Abfahrten pro Tag auf eine Abfahrt halbiert werden», bedauert Kuscü.

Josef Müller



## Port of Trieste



[info@emterminals.com](mailto:info@emterminals.com)  
[www.emterminals.com](http://www.emterminals.com)



# Phoenix

EUROPE IS HOME

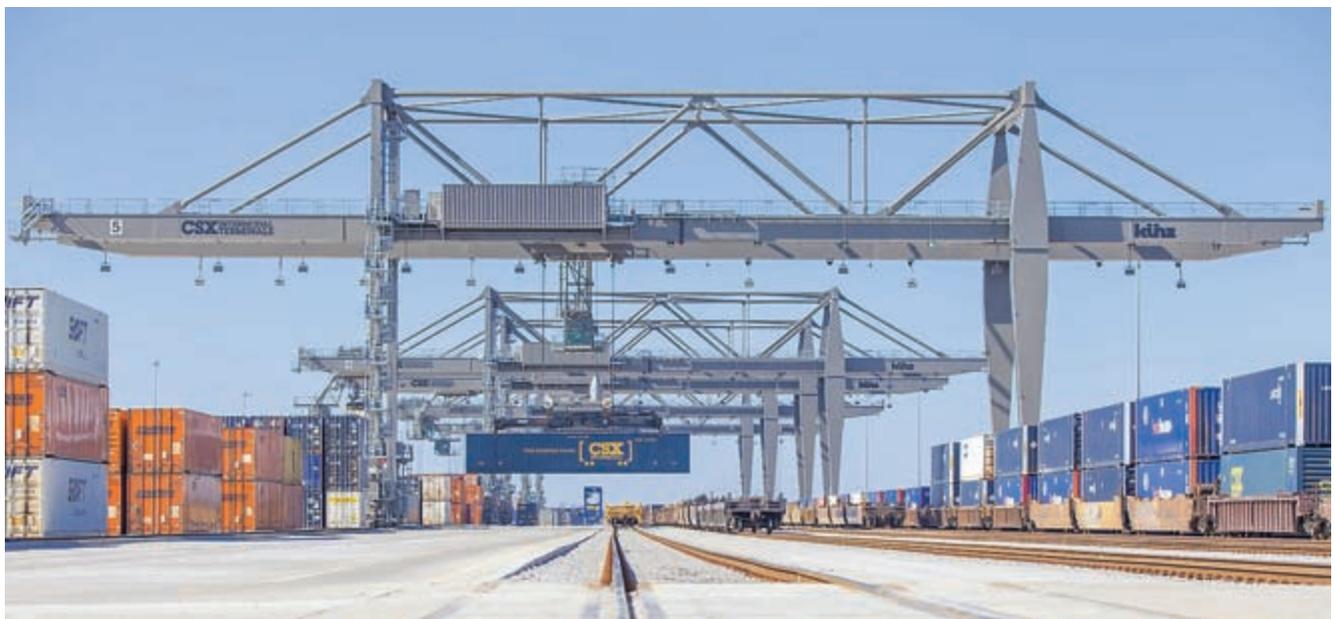
Phoenix Freight International Ltd.

Tel. +44 (0) 1268.50.29.00

sales@phoenixfreight.com

[WWW.PHOENIXFREIGHT.COM](http://WWW.PHOENIXFREIGHT.COM)

LONDON · HULL · LISBOA · PORTO



## Wir bewegen die Welt.

Kranbau Lösungen von Künz überzeugen international.

**künz**

Hans Kuenz GmbH | 6971 Hard - Austria

T +43 5574 6883 0 | sales@kuenz.com | www.kuenz.com



Neben Flughafen- auch Bahntechnik

# Siemens macht in der Türkei mobil

Siemens Logistics and Airport Solutions, ein Teilbereich der Siemens Mobility and Logistics, beteiligt sich derzeit an der ersten Ausbaustufe des Frachtterminals von Turkish Airlines am Istanbul Flughafen Atatürk (vgl. ITJ 41-42/2014, S. 19). Aber auch im türkischen Bahnbereich bringt der weltweit tätige Technologiekonzern Einiges ins Rollen.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), die türkische Staatsbahn, hat kürzlich ein neues Logistikzentrum mit einer Grösse von ca. 540 000 m<sup>2</sup> in Betrieb genommen. Für die Versorgung des modernen Standorts in Hasanbey im Nordwesten der Türkei mit den gesamten Signal- und Telekommunikationsanlagen war Siemens zuständig. Das neue Logistikzentrum ist für einen Durchsatz von 1,4 Mio. t Fracht pro Jahr ausgelegt und verfügt über rund 20 000 m Umschlaggleise sowie einen Auf- und Abladebereich von rund 6500 m.

Nahen Osten macht das Land als regionale Drehscheibe für Transport und Logistik auch im Bahnbereich besonders attraktiv.

Das Land an der verkehrsstrategisch wichtigen Schnittstelle zwischen Europa und Asien will bis 2023 rund 30 Mrd. EUR in den Ausbau der Flug- und Seehäfen, Wasserwege, Strassen und Schienen investieren. Der Bahn, die derzeit noch ein logistisches Mauerblümchen ist, soll hierbei eine wichtige Rolle zukommen, denn bis zum Stichjahr



Foto: Siemens

TCDD hat die Weichen gestellt – mit brandneuem Material, das von Siemens verteilt wird.

will die TCDD elf Logistikzentren nach dem Vorbild von Hasanbey in Betrieb nehmen. *ab*

## Entwicklung erst am Anfang

Der 2012 an Siemens erteilte Auftrag umfasste die Lieferung, Installation und Inbetriebnahme der Signalanlagen, elektronischen Stellwerke, des Zugerfassungssystems sowie der LED-Signale und elektrischen Weichenantriebe. Die Energie- und Verteilungsanlagen sowie die unterbrechungsfreie Stromversorgung wurden ebenfalls von Siemens geliefert. Die Lage der Türkei am Schnittpunkt zwischen Europa, Zentralasien und dem

## Yusen findet Geschäftspartner in Inci

Vom erwarteten Wachstumsschub der türkischen Transportbranche möchte Inci Logistics mit einem Partner aus Fernost profitieren. Ein entsprechendes Abkommen hat das Unternehmen kürzlich mit der japanischen Yusen Logistics geschlossen. «Es spiegelt den steigenden Aussenhandel der Türkei und den Bedarf nach konkurrenzfähigen Lösungen

für den Exportverkehr wider», meinte Perihan Inci. Für den Präsidenten der Inci Holding sei es eine perfekte Wahl, da Yusen gerade in den wichtigsten türkischen Exportmärkten stark sei. «Wir haben grosse Wachstumspläne für den türkischen Markt», erwiderte Ian Veitch, der Geschäftsführer von Yusen Logistics Europa. *ab*

## Full ahead to a trustworthy Cargo transportation



### Italy-Greece

Ancona - Igoumenitsa - Patras  
Bari - Igoumenitsa - Patras  
Piraeus - Heraklion (Crete)



TRIBE

2014

For further information and reservations, please contact:  
GREECE: Athens, Ancona route, tel.: +30 210 89 19 710, Bari route, tel.: +30 210 89 19 100  
Patras, Ancona route, tel.: +30 2610 622 500, Bari route, tel.: +30 2610 634 000,  
Igoumenitsa, tel.: +30 26650 28 150 / 29 200.  
ITALY: Ancona, tel.: +39 071 20 20 33, +39 071 20 72 434, Bari, tel.: +39 080 52 82 828.

SUPERFAST FERRIES®

www.superfast.com

A member of Attica Group

Vermehrte Aktivitäten in diversen Logistiksektoren

## Über Portugal hinaus

Die 1776 gegründete Garland-Gruppe mit Wurzeln in Lissabon, Porto, Aveiro und Marinha Grande umfasst jetzt elf Gesellschaften. Das Unternehmen erweitert ihren Radius kontinuierlich, sowohl in geografischer Hinsicht als auch bezüglich ihrer Aktivitäten.

Die Garland-Gruppe hat in letzter Zeit bedeutend in neue Produkte investiert, um den modernen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden. Sie versteht sich als Unternehmen, das vor allem der portugiesischen Wirtschaft Transport und Logistik-Dienstleistungen offerieren möchte.

Noch in diesem Jahr will sie unter anderem ihre Büros in Lissabon an einem Standort in Aboboda, 15 km von der portugiesischen Hauptstadt entfernt, zusammenlegen. Damit wird die Kapazität ihres Lagerhauses in Lissabon um über 1000 Paletten-Stellplätze erweitert. Insgesamt wird Garland dann in der Lissabon-Porto-Region über eine Lagerfläche von 45 000 m<sup>2</sup> verfügen.

Nach ihrer Investition von 8 Mio. EUR in das neue Paletten-Lagerhaus in Maia, Porto, in den Jahren 2012 und 2013 hat die Gruppe Büros in Casablanca (Ma-



Foto: Garland Group

Administration/Main Board der Garland Group (v.l.n.r.): **Bruce Dawson**, Präsident der Gruppe, **Peter Dawson**. Sitzend (v.l.): **Ricardo Costa**, **Mark Dawson**, **Margarida Palos**, **Alberto Silveira**.

rokko) eröffnet. Darüber hinaus wurde in Barcelona und Valencia ein Schifffahrtsagenturbüro mit kommerziellem Betrieb eröffnet. Damit wird Garland in der Lage sein, Schifffahrtsagentur- und kommerzielle Aktivitäten in allen wichtigen Export- und Import-Industrieregionen von Spanien und Portugal anzubieten.

### Massgeschneiderte Dienste

Bruce Dawson, Präsident und Chairman der Gruppe, die 2013 mit einem Stab von über 350 Mitarbeitenden einen Umsatz von 82 Mio. EUR erwirtschaftete, erkläre: «Unser Ziel als Familienunternehmen ist es, unseren bestehenden und künftigen Kunden dank moderner Anlagen und Technologie Transporte massgeschneidert für ihre Produkte ab Fabrik an ihre eigenen Standorte anzubieten. Dabei kann es sich je nach Bedarf um Land-, See- und Lufttransporte sowie weitere ergänzende Dienstleistungen wie Lagerung, Abholdienste, Auftragsvorbereitung, Distribution und Cross-Trading handeln.» *it*

## Frische (Export)-Brise in Barcelona

Die Abfertigungsvolumina im Exportsektor des Hafens Barcelona stiegen im ersten Halbjahr 2014 deutlich an, das heisst um satte 63% gegenüber dem Vorkrisenjahr 2008.

Der katalanische Hafen Barcelona konnte im ersten Halbjahr vor allem im Frachtsektor punkten. Insgesamt wurden 22,5 Mio. t Güter umgeschlagen. Das entspricht einer Verbesserung um 7% gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Der Präsident der Hafenbehörde von Barcelona, Sixte Cambra, prognostiziert für 2014 ein Rekordjahr für Exporte und Importe seines Hafens.

### Erholung der Wirtschaft

Er betonte, dass diese Statistiken nicht nur die Aktivitäten des Hafens widerspiegeln, sondern vielmehr für die Erholung der Wirtschaft und der Unternehmen stehen, die aktiv den Kontakt mit dem Ausland suchen.

Der Containerverkehr habe sich auf 886 040 Teu (+7%) erhöht. Nach wie vor stelle China den wichtigsten Handelspartner mit einem Marktanteil von 21% (115 000 Teu) dar. Aber auch der Verkehr mit Mexiko, Südkorea, Kolumbien, Thailand und Bangladesch spiele eine grosse Rolle. Die in Barcelona geladenen und gelöschten Fahrzeuge nahmen um 6% auf 386 869 Einheiten zu. Davon wurden 230 000 Fahrzeuge im Export abgefertigt, 25% mehr als im Rekordjahr 2008. *it*

# Trans Natur

INTERNATIONAL  
TRANSPORT  
[www.transnatur.com](http://www.transnatur.com)

- ROAD
- SEA
- AIR
- CUSTOMS
- EXHIBITIONS
- LOGISTICS

BARCELONA - ALICANTE - VALENCIA - MADRID  
SEVILLA - IRÚN - ZARAGOZA - BILBAO  
VIGO - TENERIFE - LAS PALMAS - TARRAGONA  
PORTO - LISBOA

Carrer Ca l'Arana, 15-17 - ZAL II  
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)  
Tel. +34 93 480 45 00 • Fax +34 93 480 45 01  
e-mail: [transnatur@bcn.transnatur.com](mailto:transnatur@bcn.transnatur.com) • [www.transnatur.com](http://www.transnatur.com)

Logistikonzern stellt sich breiter auf dem Balkan auf

## Doppelte Kapazitäten in Kroatien

Mit einem neuen Logistikzentrum in der Nähe von Zagreb stärkt DB Schenker seine Position am kroatischen Markt. Der neue Standort mit 6500 m<sup>2</sup> Fläche für Lagerlogistik und 1000 m<sup>2</sup> Cross-Docking-Fläche befindet sich im Ort Rugvica.

Das Anfang Oktober bezogene Objekt bietet über 12000 Paletten Platz und kann bei Bedarf auf 20000 Paletten-Stellplätze ausgebaut werden. Von Rugvica aus bedienen nun über 60 Fahrzeuge den nationalen Markt, wobei DB Schenker in Kroatien hierbei eine Standardlaufzeit von maximal 24 Stunden garantiert. Der neue Standort ist voll in das europäische Netz mit über 700 Stationen integriert und bedient zudem sämtliche Nachbarländer täglich.

Als erster und einziger Logistikanbieter in Kroatien wird DB Schenker auch

Komplettladungen am eigenen Standort verzollen. Die Kunden profitieren von einer enormen Zeitersparnis beim Import und Export, da die Verzollung derartiger Transporte bisher nur direkt bei den Zollämtern möglich war. Der kroatische Zoll ist gleich im neuen Terminal integriert.

### Geschwindigkeit, Grösse, Sicherheit

Sicherheit entlang der gesamten Lieferkette schreibt DB Schenker auch bei diesem Projekt gross: Die neue Anlage soll in den nächsten Monaten Zertifizierungen für TAPA und AEO erhalten und damit ein weiteres Alleinstellungsmerkmal aufweisen.

DB Schenker beschäftigt in Kroatien an fünf Standorten 114 Mitarbeitende. Das Unternehmen bietet umfassende Leistungen im Bereich Transport und Logistik. Dazu zählen Zolldienste und regelmässige Linienverkehre mit ganz Europa im Strassen- und Bahntransport



Foto: DB Schenker

Der neue Schenker-Standort in Rugvica nahm im Oktober seinen Betrieb auf.

sowie See- und Luftfracht. Regional unterstellt sind die kroatischen Aktivitäten dem Südosteuropa-Sitz des Konzerns in der österreichischen Hauptstadt Wien. In den 14 an sie angeschlossenen Ländern sind mehr als 5300 Mitarbeitende an 80 Standorten beschäftigt, was das Gebiet zu einer der grössten Regionen im weltweiten Netz von DB Schenker macht. *ab*

## Kroatische Fluglinien: Privatisierung und Start

Nach dem Scheitern eines entsprechenden Vorhabens 2013 unternimmt EU-Neumitglied Kroatien den nächsten Versuch, seinen National Carrier zu verkaufen. Eine eigens dazu gebildete Kommission wird voraussichtlich im Frühjahr 2015 entsprechende Angebote für die 25 Jahre alte Croatia Airlines annehmen. EU-Bewerber dürfen wohl auf eine Mehrheitsbeteiligung hoffen, während andere höchstens zu 49% einsteigen dürfen. Derweil möchte das Start-up Air Croatia zu Weihnachten den Betrieb aufnehmen.

## Air Malta halbiert Verlust

In dem im März 2014 beendeten Geschäftsjahr hat Air Malta weniger Verlust gemacht und sieht sich trotz einiger Rückschläge wie der Stilllegung der libyschen Strecken mit monatlichen Einbussen von 1 Mio. EUR und einer verschärften Konkurrenz in der Hochsaison auf gutem Kurs. Die im Oktober veröffentlichten Zahlen der Fluglinie, die 2014 ihren 40. Geburtstag feierte, weisen ein Minus von 16,2 Mio. EUR (2013: -30,9 Mio. EUR) aus. Air Malta, deren Frachtgeschäft unveränderte Einnahmen von 27,8 Mio. EUR registrierte, durchlebt eine Restrukturierung und hofft auf schwarze Zahlen 2016.

## Cyprus Airways: Noch zwei Bieter übrig

Die zypriotische Regierung liess die griechische Aegean Airlines und die irische Ryanair Ende Oktober wissen, dass sie die letzten verbliebenen Bewerber im Übernahmeverfahren für Cyprus Airways sind. Auf der Strecke blieben damit neun andere Fluglinien oder Konsortien. Doch die Angestellten des National Carriers lehnen beide Angebote als «feindlich» ab. Für die Zukunft der 1947 gegründeten Firma hängt auch viel von der ausstehenden EU-Bewertung 2012 und 2013 getätigter staatlicher Zuwendungen ab. *ab*



ATHENS OFFICE  
41, Agiou Dimitriou Str.  
185 46 Piraeus - GR  
Tel. : 0030 210 4227750  
Fax : 0030 210 4227756

THESSALONIKI OFFICE  
4,5 km, Thessaloniki-Kalohori  
546 28 Thessaloniki - GR  
Tel. : 0030 2310 778734  
Fax : 0030 2310 778735

intertrans-info@otenet.gr, www.intertrans.gr

For all your transports to & from Greece

## Danaos in bewegten Gewässern

Die Athener Reederei Danaos Corporation, die weltweit 59 Containerschiffe betreibt und an Linienreedereien verchartert, hat ihre Zahlen für das dritte Quartal 2014 bekanntgegeben. Das an der New Yorker Börse gehandelte Unternehmen büsste bis Ende September gegenüber dem Vorjahr an Ertrag und im Ebitda ein, erwirtschaftete aber einen grösseren Nettogewinn.

Im dritten Quartal 2014 wurde mit 139,5 Mio. USD gegenüber dem Vorjahr mit 148,4 Mio. USD ein um 6% niedrigerer Betriebsbeitrag erzielt. Damit setzt sich der Gesamtjahrestrend fort, denn über die ersten drei Quartale 2014 erwirtschaftete Danaos einen Betriebsbeitrag von 411,4 Mio. USD. 2013 waren es noch 441,1 Mio. USD gewesen, d.h. 6,7% mehr. Im gleichen Zeitraum sank das Ebitda sogar um 8% und unter die Marke von 300 Mio. USD. 2013 schlugen noch 325,5 Mio. USD zu Buche.

### Kostensenkung gegen Ertragsrückgänge

Dass sich der CEO von Danaos, John Coustas, dennoch zufrieden zeigte, lag an internen Kostensenkungen. Mit dem Nettoertrag von 18 Mio. USD im dritten Quartal 2014 machte das Unternehmen im Vergleich zu 2013 mit 13,4 Mio. USD Boden gut. Über die ersten drei Quartale liegt die Reederei aber mit dem Nettoertrag von 36,6 Mio. USD auch gegenüber 2013 (39,1 Mio. USD) zurück. Die geringeren Betriebsbeiträge hingen u.a. mit der Restrukturierung von Zim zusammen, die sechs Schiffe von Danaos gechartert haben. Das Unternehmen wird 2014 nach Plan seine Schulden um 221,5 Mio. USD tilgen. *cd*

## Arkas mit neuem Reeferdienst

Arkas bietet ab sofort einen neuen Service für die Verschiffung von Kühlcontainern zwischen den Häfen Mersin und Limas (Türkei), Haifa und Aschdod (Israel) und Noworossiysk (Russland). Damit hat die türkische Reederei erstmals eine Direktverbindung zwischen den Märkten Israel und Russland im Programm.

Der «Reefer Express Service» (REX) verkehrt wöchentlich unter Einsatz der beiden Schiffe *Michigan Trader* und *Warnow Beluga*. Die Einheiten weisen jeweils eine Stellplatzkapazität von 978 Teu bei einem Containergewicht von 14 t und 390 Kühlanchlüsse auf. Ausgelegt auf den Transport von frischen Früchten und anderen landwirtschaftlichen Produkten, bietet REX eine kurze Transitzeit bei regelmässigen Abfahrten. Die Tatsache, dass Arkas in den beiden israelischen Häfen sowie in Mersin über ein bestimmtes Zeitfenster für die Abfertigung verfügt, garantiert nach Aussage des Unternehmens die Pünktlichkeit dieses Angebots. Die Arkas Line bietet damit in Kombination mit dem ERS-Dienst, der das östliche Mittelmeer mit Russland verbindet, insgesamt zwei Services von Mersin nach Russland. Während REX Mersin samstags verlässt, geht ERS mittwochs gen Russland. Die Rotation des neuen Angebots ist Haifa – Aschdod – Limas – Noworossiysk – Mersin – Haifa.

Die Flotte der Arkas Container Transport umfasst 33 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 49740 Teu. *av*

## Licht und Schatten in der Luftfracht

Der internationale Flughafen von Athen (AIA) hat in 2014 bislang eine moderat positive Bilanz in der Luftfracht vorzuweisen. Bis Ende August 2014 stehen einem leichten Rückgang im Posttransport von 1,3% ein Zuwachs in der Fracht von 2,5% gegenüber.

Gesamthaft liegt AIA damit 3% im Frachtaufkommen über dem Vorjahr. Damit dürfte die Trendwende eingeleitet sein, denn im Jahr 2013 ging das Frachtaufkommen noch um insgesamt 2% zurück.

### Privatisierung auf dem Wege

Noch ist unklar, was aus der Privatisierung der AIA wird. Ein chinesisches Konsortium, das sich aus Friedmann Pacific Asset Management und dem Flughafen Shenzhen zusammensetzt, hatte im Frühjahr 2014 Interesse an einer Übernahme der Anteile von Hochtief und des Managements der AIA geäußert.

Hingegen werden vierzehn Regionalflyhähfen in Griechenland voraussichtlich noch 2014 privatisiert. Der griechische Entwicklungsfonds für Staatsbesitz (Hradf) hat die Ausschreibungen Ende September veröffentlicht. Die neuen Eigentümer erhalten Konzessionen von bis zu 50 Jahren. *cd*



Wird der griechische Himmel zur Privatangelegenheit?

Foto: Archiv

**trailblazing!**

**Your partner  
for rail trans-  
port services  
with main  
focus on  
Europe, C.I.S.  
and Asia**

with offices in Baku, Brest, Minsk, Beijing, Shanghai, Berlin, Frankfurt, Mumbai, Bandar Abbas, Mashhad, Sarakhs, Tehran, Almaty, Dostyk, Malaszewicze, Warsaw, Chelyabinsk, Ekaterinburg, Moscow, Orenburg, St.Petersburg, Vostochny, Basel, St.Gallen, Kiev, Chop and Tashkent.

Phone: +41 71 227 1515  
Email: info@interrail.ag  
Web: www.interrail.ag

**InterRail**

Maritime Wirtschaft im Fokus der VAE

# Mit Volldampf in die Zukunft

Die maritime Wirtschaft ist für viele Länder im Mittleren Osten einer der Schlüsselsektoren. Insbesondere die Vereinigten Arabischen Emirate investieren seit längerer Zeit kräftig in diesen Bereich – die Pläne für die kommenden Jahre übertreffen dabei sogar die bisherigen Erwartungen.

Die Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) werden innerhalb der kommenden drei Jahre bis zu 66 Mrd. USD in den maritimen Sektor investieren, wie Repräsentanten der Industrie während des «Dubai Maritime Summits» Ende Oktober bekanntgaben.

Diese Ankündigung übertrifft die bisherigen Einschätzungen von Experten, die bislang davon ausgegangen waren, dass sich die VAE mit bis zu 30% an den für den Mittleren Osten avisierten Investitionen im Umfang von insgesamt 170 Mrd. USD beteiligen würden.

Die VAE nehmen eine zentrale Rolle hinsichtlich der maritimen Wirtschaft innerhalb des Kooperationsrats der Arabischen Golfstaaten ein, denn sie tragen ca. 60% zum Gesamtwert innerhalb der Gemeinschaft bei. Dieses Resultat kommt nicht von ungefähr: Innerhalb der vergangenen Jahre haben die VAE hohe Summen in den Ausbau von See- und Flughäfen, Freihandelszonen und darüber hinaus in verbesserte Angebote im Zusammenhang mit Logistik- und Zollabläufen investiert. Hintergrund ist das rasante Wachstum in der Region. So hat sich allein der Aussenhandel Dubais im vergangenen Jahr im Vergleich zu 2000 verneunfacht, wie Sultan Ahmed bin Sulayem, Chairman der Dubai Maritime Authority, erläuterte. Insbesondere aus diesem Grund habe man die «Dubai Maritime Sector Strategy» (MSS) ins Leben gerufen. Diese zielt auf die Stärkung des lokalen maritimen Clusters ab und hat sich auf die Fahnen geschrieben, das Angebotsniveau in den Bereichen Sicherheit im maritimen Sektor,



Foto: Thinkstock

Der maritime Sektor spielt für die wirtschaftliche Entwicklung Dubais eine immer wichtigere Rolle.

Häfen, Finanzierung, Brokerage, Logistik, Versicherung, der Versorgung von Ausrüstung sowie anderen relevanten Segmenten voranzutreiben. Dadurch verspricht man sich einen signifikanten Beitrag zum Wachstum der Volkswirtschaft in Dubai sowie darüber hinaus einen weiteren An Schub für dessen Wettbewerbsfähigkeit als maritimes Zentrum.

*Antje Veregge*

## Wachstum für DP World

Containerterminals von dem in Dubai beheimateten Unternehmen DP World haben innerhalb der ersten neun Monate des Jahres insgesamt 44,8 Mio. Teu umgeschlagen. Dieses Ergebnis entspricht einem Wachstum von 9% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, oder um 10%, wenn man die im vergangenen Jahr neu eröffneten Hubs London Gateway (England) und Embraport in Santos (Brasilien) einbezieht.

Insgesamt waren Terminals in den Regionen Asien/Pazifik inklusive dem Indischen Subkontinent, in Europa sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) Wachstumstreiber. Einrichtungen innerhalb der VAE schlugen gesamthaft 11,4 Mio. Teu um, 12,6% mehr als während der ersten neun Monate im Vorjahr. Das Unternehmen betonte, dass die Geschäfte in Europa «vielversprechend» seien, da hier hohe Volumenzuwächse zu beobachten seien.

«Unsere Investitionen der vergangenen Jahre zahlen sich aus», freute sich Chairman Sultan Ahmed Bin Sulayem angesichts dieser Ergebnisse. Das Flaggschiff Jebel Ali erzielte nach Abschluss des dritten Quartals mit einem Umschlag von 4 Mio. Teu erneut ein Rekordergebnis. Mit der am 22. Oktober erfolgten Teileröffnung des neuen Containerterminals 3 stehen in Jebel Ali ab sofort zusätzliche Kapazitäten in Höhe von bis zu 2 Mio. Teu jährlich zur Verfügung. Nach Abschluss einer weiteren Bauphase sollen bis Mitte des kommenden Jahres weitere 2 Mio. hinzukommen, so dass die Gesamtkapazität dann bei 19 Mio. Teu liegen wird. Damit will man für die künftige Entwicklungen Dubais gerüstet sein. av

**In Unity  
We Link  
The Globe**



**OUR RANGE OF ACTIVITIES**

- Freight Forwarding | NVOCC
- Air Freight | Sea Air
- Projects & Exhibitions
- Port & Customs Clearance
- LCL Export & Import Consolidation
- LCL Transshipment
- Container & Cargo Handling Agents
- Container Freight Station Operator
- Warehousing & Distribution

**Tel: +971 4 3974400 | Fax: +971 4 3974666**

11th & 14th Floor | Al Musalla Tower | Khalid Bin Al Walid Street | Bur Dubai | Dubai | U.A.E.  
Email: glwss@glwestardubai.com | www.glwestardubai.com

**Sharjah Branch**  
Suit No. 1105, Belreshed Tower-1,  
Buheira Corniche, Sharjah, U.A.E.  
Tel: +971 6 575 9998 Fax: +971 6 575 9939  
E-mail: Glwss@glwestardubai.com

**Abu Dhabi Office**  
Office: 3, Zero Floor, Obaid Al Rasheed Building  
P.O. Box 32167 Abu Dhabi, U.A.E.  
Tel.: +971 2 672 1116 Fax: +971 2 672 6001  
E-mail: Clarence@glwestardubai.com

A member of the CWT Group

Im Gespräch mit Vivien Lau, Managing Director, Hong Kong Air Cargo Industry Services (Hacis)

# Luftfracht auf der Strasse

Seit Oktober 2012 steht Vivien Lau Hacis vor, dem vor genau 30 Jahren gegründeten Mehrwert-Logistikarm des Hong Kong Air Terminals (Hactl). Vergangenen August ist sie in den Vorstand der Hactl-Gruppe aufgestiegen. ITJ-Redaktor Andreas Haug befragte sie kürzlich in Seoul (Südkorea) zu ihrem eigenen Werdegang und den Möglichkeiten, die sich nach Überwindung des chinesischen Zolls eröffnen.

## Frau Lau, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Berufung in den Vorstand der Hactl-Gruppe (vgl. ITJ 35-36/2014, S. 8)! Was bedeutet dieser Schritt für Hacis?

Hacis war bis jetzt eine eher kleine Gesellschaft innerhalb der Hactl-Gruppe, aber ein Sitz im Vorstand verdeutlicht, dass wir nun einen grösseren Einfluss haben. Damit einher geht eine strategische Weichenstellung: Ich sage immer, Hacis soll der erweiterte Arm von Hactl sein. Und zwar in zwei Richtungen:

Sehen Sie, Hactl selbst wendet sich in erster Linie an die Fluggesellschaften. Die Kunden von Hacis aber sind die Kunden der Fluglinien, also die Spediteure wie Schenker, Expeditors oder DHL Global Forwarding. Die andere Stossrichtung ist geografischer Art. Hactl war schon immer in Hongkong, aber mit Hacis gelingt der Gruppe der Ausgriff auf Festlandchina: Wir leisten Strassenersatzverkehre und betreiben sechs Lagerhäuser in China.

## Was sind die konkreten Vorteile?

Nun, Fracht aus Europa kommt einfacher nach China und ist nicht auf direkte Flüge angewiesen. Ein Beispiel: Die Master-AWB einer Sendung mag zwar auf Shenzhen laufen, aber unser Angebot ist, dass sie auch in Hongkong landen kann. Unser Basismodell bindet das Perflussdelta an, aber wir blicken auch auf weitere Gelegenheiten über dieses Gebiet hinaus.

## Wie entwickelt sich dieses Modell?

Wir haben im Jahr 2000 mit den Road Feeder Services angefangen und seitdem Erfahrungen gesammelt, für die wir mit der einen oder anderen Auszeichnung seitens der Industrie in Hongkong belohnt wurden. Geschätzt wird insbesondere unsere Pionierleistung, denn, wissen Sie, gerade für ausländische Wettbewerber ist es eine ziemliche Herausforderung, mit dem chinesischen Zoll zu arbeiten.

In den nächsten Jahren möchten wir unser Netzwerk zweigleisig erweitern. Einmal, indem wir unseren Kunden mehr Wahlmöglichkeiten zwischen ver-

schiedenen RFS oder der Umladung ihrer Sendung auf Flugzeuge eröffnen. Die Inbetriebnahme weiterer Lager in China ist die zweite Entwicklungsschiene.

## Gibt es da geografische Schwerpunkte?

In der Region wird gerade die «Hong Kong-Zhuhai-Macao-Brücke» gebaut, ein grosses Strassenprojekt, das drei wichtige Zentren des Perflussdeltas miteinander verbinden und die Transitzeiten mit dem Gebiet westlich von Hongkong stark verkürzen wird. In einem grösseren Rahmen hoffen wir, zukünftig mit einer oder zwei eigenen Stationen in Westchina Fuss fassen zu können.

«Wir wollen in Westchina expandieren.»

## Können Sie die aktuellen Aktivitäten mit ein paar Zahlen veranschaulichen?

Nun, unser Lager in Hongkong wird mit einem Personal von 300 Mitarbeitenden betrieben. Unser Kundenstamm umfasst mehr als 200 Namen, darunter die Top Ten der hiesigen Spediteure. Im Endeffekt ist unser Geschäft in den letzten zwölf Monaten um 50% gewachsen – für mich eine recht beeindruckende Zahl.

## Wie gross sind diese Lagerhäuser?

Abgesehen von Hactl, dem grössten Luftfrachtterminal der Welt, sind diese Lager eigentlich recht einfach. Worauf es vielmehr ankommt, sind die internen Abläufe und die Effizienz, die dahinter stehen. Wir können beispielsweise sicherstellen, dass der Zoll unsere Fracht nicht aufhält, eventuell vom Kunden erwünschte Mehrwertdienste einbringen oder die Auslieferung der Sendung durchführen. Dafür haben wir lokale Partner in China.

## Wie wichtig sind diese Partner für den Erfolg des Luftfrachthubs

Vivien Lau,  
Managing Director

## Hongkong überhaupt? Und welchen Anteil daran hat Hactl?

Als kleiner Markt ist Hongkong für uns lediglich das Eingangstor für China. Die weltweit führende Stellung des Flughafens ist zum grössten Teil ein Verdienst dieser Spediteure. Mit einem Marktanteil von heute 60% ist Hactl der dominierende Terminal am Standort. Der Abgang von Cathay Pacific wurde vom organischen Wachstum anderer Kunden aufgefangen.

## Wie ist das jetzige Verhältnis zu diesem früheren Hactl-Anteilseigner?

Gut. Auch nachdem Cathay Pacific ihren eigenen Terminal bezogen hat, stützt sie sich immer noch auf die RFS-Dienste von Hacis. Als alter Kunde weiss die Fluglinie, dass sie mit dem «Superlink»-Service Fracht sicher und schnell etwa nach Guangzhou, Shenzhen oder Dongguan bringen kann. Denn als einziger Anbieter unter den drei Terminalbetreibern können wir unsere Kunden auch vom «Quick Pass Mode» profitieren lassen, d.h. Hacis-Lkw müssen nicht stundenlang am Zoll warten, sondern ihre Ladung wird erst nach Ankunft im Lager inspiziert.



## Südbrasilien mit Standorten vernetzt

Mit der Eröffnung einer neuen Niederlassung in Curitiba verstärkt das dänisch-stämmige Unternehmen DSV seine Präsenz im industriellen Süden Brasiliens. Die Stadt gilt als der zweitgrößte Automobilstandort des Landes.

Seit Juni 2012 eröffnete DSV sechs brasilianische Niederlassungen in São Paulo, Santos, Campinas, Rio de Janeiro, Porto Alegre und Curitiba. Drei davon entstanden allein in diesem Jahr. Nach dieser schnellen Expansion geht es für die insgesamt 60 Mitarbeiter nun darum, die Entwicklung der einzelnen Standorte zu konsolidieren. «Wachstum bleibt unser klarer Fokus in Brasilien, aber wir werden uns jetzt darauf konzentrieren, unseren Marktanteil in den sechs vorhandenen Niederlassungen zu stärken», kommentiert Jorgen Moller, CEO des Luft- und Seefrachtbereichs von DSV, der seine Funktion im März 2015 an Carsten Trolle übergeben wird (s. *ITJ Daily* vom 8. Oktober 2014).

### Expansionsmöglichkeiten in Curitiba

Curitiba ist die Hauptstadt des Bundesstaats Paraná und gilt als «ökologische Hauptstadt Brasiliens», die für ihre innovativen und nachhaltigen Stadtentwicklungsprojekte bekannt ist. Unter den rund 1,9 Mio. Einwohnern sind auch viele europäische Immigranten, die die Stadt in den letzten 30 Jahren durchschnittlich um 7,1 % p.a. wachsen liessen. Auch das Pro-Kopf-Einkommen liegt in Curitiba um 66% über dem brasilianischen Durchschnitt.

Die rasch wachsende Metropole ist über den Flughafen Afonso Pena International und den Anschluss an die Schnellstrasse São Paulo-Rio Grande do Sul gut in Brasilien angebunden. Wirtschaftlich profitiert die Stadt zudem von der ortsansässigen Automobilindustrie sowie von dem ca. 90 km entfernten Hafen Paranaguá an der Atlantikküste. *cd*

## Infrastruktur für Erdgas-Gewinnung in Kanada

# Engpässe aufbrechen

Die Fracking-Methode hat in der Erdgas-Gewinnung eine neue Epoche eingeleitet. Auch in Nordkanada warten grosse Vorkommen auf ihre Erschliessung, die jedoch ohne entsprechende Infrastruktur nicht möglich ist. Ein staatliches Programm soll Abhilfe schaffen.



Foto: CN

Die Zugbelastung hat in Nordkanada Grenzen.

Der Norden Kanadas ist ein rauher Landstrich, der vor allem vom polaren Klima geprägt ist. Die Ausbeutung von Rohstoffen steht traditionell im wirtschaftlichen Vordergrund, wozu das Fracking-Verfahren für Erdgas eine neue Dimension hinzugefügt hat. Nach Erhebungen der U.S. Geological Survey werden in der gesamten nordkanadischen Region 13% der globalen bislang nicht erschlossenen Erdölreserven sowie 30% der weltweiten Erdgas-Vorkommen vermutet. Die kanadische Regierung ebenso wie zahlreiche Unternehmen stossen bei der Erschliessung allerdings an die Grenzen des vorhandenen Transportnetzes.

### Investitionen in Strassen und Flüsse

Bei einer kleinen Bevölkerungszahl sind die Strassenverbindungen spärlich. Allein in den Northwest-Territorien kommen zu den ca. 2200 km allwetterfesten Strassen zusätzlich wintertaugliche 1450 km mit 75 Brücken. Privatunternehmen unterhal-

ten neben den öffentlichen auch private Strassen, deren längste nach den Zahlen des kanadischen Transportministeriums die 570 km umfassende Verbindung zwischen Tibbett und Contwoyto ist.

Das begrenzte Verkehrsnetz vervielfacht die laufenden Kosten der Bergbauunternehmen. Die Northwest Territorien haben deshalb ein 10-Jahres-Plan mit Investitionen in Strassen, Brücken und Häfen in Höhe von 600 Mio. USD angekündigt. Seit 2013 wird u.a. eine Allwetterstrasse entlang des gesamten Mackenzie-Tals nach Süden bis Wrigley vorangetrieben. 120 Mio. USD werden allein in dieses Teilstück investiert, um eine bessere Anbindung zu schaffen.

### Terminals im Aufbau

Zudem bauen mehrere Unternehmen in der Pazifikprovinz British Columbia LNG-Terminals für die Verschiffung des Flüssigerdgases. Ein Konsortium unter der Führung der Apache Corp. stellt derzeit den Bau eines Terminals in Kitimat fertig. Hier sollen ab Ende 2016 jeden Tag ca. 40 Mio. m<sup>3</sup> LNG umgeschlagen werden. Royal Dutch Shell, das den Bau eines eigenen Terminals am gleichen Standort erwogen hatte, wird wohl einen Rückzieher machen. Verbesserungen sind also notwendig.

Intermodale Lösungen werden mit dem Zug Richtung Pazifik und in der Binnenschifffahrt auf dem Mackenzie bis zu den Peace-, Slave- und Athabasca-Flüssen geplant. Da der Tundra-Boden nur ein begrenztes Schienengewicht tragen kann, ist die Flussschifffahrt eine mögliche Alternative. *Christian Doepgen*



**MANACO INTERNATIONAL FORWARDERS, INC.**

WORLD WIDE SHIPPING BY LAND, SEA & AIR

OUR SUCCESS IS BUILT ON SERVICE

FMC 1037 NF – IATA NO. 01-1-5000/0014

AMMAN BUILDING P.O. BOX 13081  
PORT EVERGLADES  
FT. LAUDERDALE, FL 33316 · (954) 463-6910  
Telefax (954) 463-3509 · E-Mail: manaco7@aol.com  
www.mifi.com

NEWYORK/NEW JERSEY OFFICE: 22 McCLELLAN ST.  
NEWARK, NEW JERSEY 07114 · (973) 622-3990

Disponent Ronny Kern überwindet trotz Sehbehinderung Barrieren

# Blindes Verständnis für Fracht

Mit seinem festen Eintritt als Disponent in die durch seine Grosseltern gegründete Firma im südwestdeutschen Buchen setzt Ronny Kern die Familientradition fort. Doch statt einer handelsüblichen Tastatur ist an seinem Computer eine Braille-Zeile angeschlossen.

Als Alfons und Hilda Kern 1956 den Grundstein für den heutigen Fuhrbetrieb und Baustoffhandel legten, hätten Sie es sich nicht träumen lassen, dass das Unternehmen fast 60 Jahre später weiterhin fest in Familienhand ist: Heute steigt nicht nur ihr Sohn immer noch gerne in die Fahrerkabine, auch ihr Enkel ist neuerdings als Disponent fest in den Betrieb eingebunden. Schliesslich hat Ronny Kern nicht nur das richtige Gespür und Verhandlungsgeschick geerbt, sondern auch viel Know-how erlernt.

Mit acht eigenen Lkw bedient die Kern GmbH & Co. KG hauptsächlich den innerdeutschen Fernverkehr und transportiert Ladungen wie Dachziegel, Schüttgut oder Maschinenbauteile. Die Firma ist

sehr gut vernetzt, doch das reicht heutzutage nicht mehr aus, meint Ronny Kern: «Früher hat man eine Tour gehabt und ist leer zurückgefahren, heute kann sich das keiner leisten. Für solche Fälle findet man auf Frachtenbörsen wie jener von Timocom kurzfristig eine Rückladung.»

Dank einer Screenreader-Software und einer Braille-Zeile kann er trotz eines Sehvermögens von nur 1% grösstenteils autonom am Computer arbeiten. So werden die visuellen Bildschirmhalte mittels eines Screenreaders in akustische Signale umgesetzt und quasi «vorgelesen». Zusätzlich ist an die USB-Schnittstelle des PC eine spezielle Braille-Tastatur (benannt nach dem französischen Erfinder Louis Braille, 1809-1852) angeschlossen,



Fotos: Tanja Radan

Ronny Kern bei der Arbeit mit der Braille-Zeile.

die Texte in einer per Tastsinn erfühlbaren Brailleschrift wiedergibt.

Moderne IT-Technik bietet blinden und sehbehinderten Menschen immer mehr Möglichkeiten. «Wir versuchen generell ständig unsere Oberflächen in Form, Farbe und Bedienung zu optimieren. Nach unserem nächsten Update werden alle Nutzer mit der «Tab-Taste» durch die «Felder» springen können – somit auch durch die Bereiche, die sonst nur per Maus erreichbar waren», kündigt Timocom-Sprecher Marcel Frings an. *ab*

## Masthead

A publication of  
swissprofessionalmedia AG

Grosspeterstrasse 23, PO Box, CH-4002 Basel  
Tel: +41 58 958 95 00  
Fax: +41 58 958 95 90

Administration e-mail: info@transportjournal.com  
Editorial office e-mail: transport@transportjournal.com  
E-mail person: firstname.lastname@transportjournal.com

Web site: www.transportjournal.com

Managing director:  
Oliver Kramer

Editor-in-chief/Publishing director:  
(cd) christian.doepgen@transportjournal.com +41 58 958 95 10

Deputy editor-in-chief:  
(av) antje.veregge@transportjournal.com +41 58 958 96 58

Editors:  
(ah) andreas.haug@transportjournal.com +41 58 958 95 22  
(it) jutta.iten@transportjournal.com +41 58 958 95 00  
(elg) erica.gingerich@transportjournal.com +49 170 811 97 38  
(ben) claudia.benetti@transportjournal.com +41 58 958 95 00

### Plus our worldwide network of contributors:

Johannes Angerer (Feldkirch)  
Eckhard-Herbert Arndt (Hamburg)  
Rüdiger Arndt (Ferrol)  
Dr André Ballin (Moscow)  
Sebastian Becker (Warsaw)  
Eckhard Boecker (Kisdorf)  
Lutz Ehrhardt (Hamburg)  
Joseph Richard Fonseca (Mumbai)  
Björn Helmke (Hamburg)  
Harald Jung (Milan)  
Beat Keiser (Lugnorre)  
Ralf Klingsieck (Paris)  
Dr. Robert Kluge (Leipzig)  
Torsten Kollande (Schwarmstedt)  
Dr Christine Kulke-Fiedler (Berlin)

Stephanie Lützen (Berlin)  
Iris Martin (Hamburg)  
Manik Mehta (New York)  
Josef Müller (Vienna)  
Barbara Odrich (Yokohama)  
Katja Ridderbusch (Atlanta)  
Dirk Ruppik (Surat Thani)  
Holger Schlote (Istanbul)  
Armin F. Schwolgin (Weil am Rhein)  
Angelo Scorza (Genoa)  
Heiner Siegmund (Hamburg)  
Frank Stier (Sofia)

Translators:  
andree.schwarz@transportjournal.com +41 58 958 95 23  
gyan.sharan@transportjournal.com +41 58 958 95 21  
judi.krattiger@bluewin.ch +41 58 958 95 21

Layout:  
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

Subscriptions/Distribution:  
carolyn.kretzschmar@s-p-m.ch +41 58 958 96 49

### Sales:

Germany, Netherlands, Belgium, Luxembourg, Nordic countries, UK, Ireland, Japan, South Korea, South Africa:  
siegfried.angeli@transportjournal.com +41 58 958 95 04  
Mobile: +41 78 688 87 90

United Arab Emirates, Turkey, Iran, United Kingdom (freight forwarding and aviation), German-speaking parts of Switzerland, Austria, Bavaria (postcodes 8 and 9), Job Market/Real Estate Market:  
roland.hofacker@transportjournal.com +41 58 958 95 07  
Mobile +41 79 305 48 40

Central and Eastern Europe, Central Asia, Greece, Cyprus:  
elina.marauska@transportjournal.com +41 58 958 95 27  
Mobile: +41 78 688 87 92

France, Italy, Spain, Portugal, Balkan States, Malta, North Africa, Israel:  
mirko.vasiljevic@transportjournal.com +41 58 958 96 88  
Mobile: +41 79 466 35 95

French and Italian-speaking parts of Switzerland, Swisstrans, Swiss Shipping Guide, Propeller Club Directory:  
werner.kestenholz@transportjournal.com +41 58 958 95 16  
Mobile +41 79 674 29 52

Representative for Latin America:  
ernst.littig@transportjournal.com +41 58 958 95 14  
Mobile: +41 79 225 18 78

Advertising service:  
patricia.hunziker@s-p-m.ch +41 58 958 95 12  
vreni.haab@s-p-m.ch +41 58 958 96 29

Marketing:  
caroline.johnson@transportjournal.com +41 58 958 96 54

Accounts:  
brigitte.meyer@s-p-m.ch +41 58 958 96 18  
fax: +41 61 564 37 00

Printing and dispatch:  
Printec Offset, DE 34123 Kassel

Bank details:  
Credit Suisse, Basel, Swift CRES CH ZZ 80A  
IBAN: CH23 0483 5030 8286 3100 0 CHF  
IBAN: CH75 0483 5030 8286 3200 4 EUR

Place of jurisdiction and applicable law: Basel, Switzerland  
The reproduction of articles or pictures, either as a whole or in part, is only allowed with the express permission of the publisher. No responsibility is accepted for unsolicited material.

76<sup>th</sup> year ISSN 1420-5688

Published fortnightly/Subscription: CHF 220 + postage

Swissprofessionalmedia AG is an associated member of Fiata and Tiaca.





## Glück oder Genie?

«Der Zufall ist ein völlig konfuse mathematisches Konzept.»  
Erhard Blanck (\*1942), deutscher Heilpraktiker und Schriftsteller

« In einem sind wir uns ja alle einig: Streng genommen gibt es ihn gar nicht. Dennoch hat er häufig derart starke Auswirkungen auf unser Leben, dass es schwer fällt, ihn so ganz zu leugnen. Die Rede ist natürlich vom Zufall, im Falle des Misserfolgs auch Pech genannt, im Erfolgsfall aber Talent, Fleiss und Tatkraft.

Wir modernen Rationalisten glauben ja gerne, dass alles einen Grund hat. «Zufall ist ein Wort ohne Sinn», sagte schon Voltaire. «Nichts kann ohne Ursache existieren.» Doch gleichzeitig sind wir versucht dem Wort von Napoleon Bonaparte beizupflichten: «Der Zufall ist der einzig legitime Herrscher des Universums.»

Der Punkt ist ja der: Mag auch alles eine Ursache haben, was nützt uns das schon? Aus diesem ganzen Gewimmel von Ursachen und Wirkungen wird ja doch keiner wirklich klug.

Nehmen wir beispielsweise an, Sie planen einen Mord. Da ist Ihnen natürlich sehr daran gelegen, alles genau zu bedenken und den Zufall gänzlich auszuschalten, damit Ihnen nicht dummerweise einer drauf kommt. Doch wie Sie in jedem

Kriminalroman nachlesen können, wird Ihnen das nicht gelingen. Denn wenn der Mörder auch noch so raffiniert zu Werke geht und jede Eventualität im Voraus bedenkt, so wird er doch zuletzt durch irgendein dummes Detail entlarvt, das er in keinem Fall voraussehen konnte. Begehen Sie also lieber doch keinen Mord.

Ich finde, eine Metapher der Ewa in Afrika trifft den Kern der Sache ganz gut: «Einem herumschweifenden Jäger begegnet ein herumschweifendes Tier.» Man kann natürlich nie wissen, ob man beim Herumschweifen auf so ein Tier trifft. Reiner Zufall. Aber letztlich spricht doch einiges dafür. Besonders, wenn man sehr hartnäckig und ausdauernd herumschweift.

Bleibe man dagegen zuhause und täte nichts, da wäre es schon ein grosser Zufall, wenn einem ein herumschweifendes Tier begegnet. Also Zufall ist es allemal, insofern man nie wissen kann, was passiert. Aber man kann schon einiges tun, um den günstigen Zufällen sozusagen den Weg zu ebnet.

Ob der Zufall eine Bedeutung hat, entscheiden ohnehin oft genug wir selbst. Denken Sie doch nur an die sogenannte schick-

salhafte Begegnung. Haben wir es denn nicht selbst in der Hand, ob eine Begegnung schicksalhaft wird oder nicht? Wir müssen ja nur zerstreut vorüber laufen und schon war es das mit dem Schicksal.

Oder aber wir sind bereit, die Gelegenheit zu nutzen. Was heisst da Zufall? Ebenso verhält es sich im ungünstigen Fall. Wenn man einmal Pech hat, ist das natürlich reiner Zufall. Doch sollten sich diese Zufälle bedenklich häufen, dann ist man gut beraten, sich ein paar kluge Gedanken darüber zu machen. Möglicherweise kann man ja doch Abhilfe schaffen.

Also alles in allem ist der Zufall gar nicht so schlecht. Wenn er einem auch manchmal böse in die Quere kommt, lässt er sich doch oft zum Positiven beeinflussen. Worauf es ankommt, ist die Chancen zu nutzen. Schweifen Sie herum auf der Suche nach der günstigen Gelegenheit. Und wenn Sie dann zufällig gleich auf Antrieb Glück haben, lassen Sie sich Ihre Verblüffung nicht anmerken. So haben Sie zudem noch die Chance, dass man Sie für ein Genie hält.

Iris Martin 

### ► Die Ausgabe 47-48/2014 des ITJ, mit den Specials Asien und Italien, erscheint am 21. November 2014 (Inserateschluss: 12. November 2014).

#### Inserentenindex

Barth+Co Spedition GmbH & Co KG	32	Francesco Parisi SpA EMT - Europa Multi-purpose Terminals - Port of Trieste	40	Intertrans International Transports	44	RS Container Group	5
Blue Star Ferries Maritime S.A. & Co		Garland Transitos Lda.	22	Kifa AG	3	Tarros International S.p.A.	39
Joint Venture	42	Gebrüder Weiss-Transport und Logistik		Lamprecht Transport AG	20	Trans Otto - Internationale Transport und Handels GmbH	31
C.H. Robinson Worldwide, INC.	13	Gebrüder Weiss GmbH	6	LKW WALTER Internationale Transportorganisation AG	2	TransContainer JSCO	51
Cargopak Tägi AG	27	Genel Transport Ltd	33	M&M Militzer & Münch International Holding AG	35	Transnatur S.A.	43
Contship Italia SpA.	14	Global Maritime Agency S.A.	12	Manaco, International Forwarders Inc.	48	Turkish Airlines - Aviation Academy	
D'Alessandro Agent Espace Méditerranée	36	Globelink West Star Shipping LLC	46	Marinair Cargo Services Ltd.	15	Turkish Airlines Inc.	9
Delta Express Line	38	Grimaldi Group Grimaldi Cia di Navigazione	15	Messe Berlin GmbH	23	Turkish Airlines Inc. Türk Hava Yollari A.O.	52
EHG Ennschafen GmbH	25	Grupolis Transitaris Lda	37	Moor Transport AG	7	VTG Aktiengesellschaft	25
Emons Spedition GmbH	8	Hans Künz GmbH	41	Phoenix Freight Internat. Ltd	41	Wegmüller AG Holz- und Kartonverpackungen	26
Etihad Airways	18	Hupac Intermodal SA	24	Port de Barcelona	34	Zenit Spedition GmbH & Co KG	31
		InterRail Holding AG / Tarabari Rail	45	Prisma Logistics SpA	32	Zollagentur Schambeck AG	8

WWW.TRCONT.RU



# RIGHT TRACK FOR SUCCESSFUL LOGISTICS

RUSSIA'S LEADING INTERMODAL  
CONTAINER OPERATOR



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



TURKISH CARGO 



## Ein Trend der niemals veraltet: Fast Cargo

Mit Turkish Cargo sind Ihre Textil-Sendungen immer schneller und sicherer am Ziel. Nutzen Sie Turkish Cargo um Ihre Produkte in hunderte von verschiedenen Destinationen zu versenden und Ihre Kunden blitzartig zu erreichen.

**TURKISH CARGO**  *Globalize your business*

[www.turkishcargo.com](http://www.turkishcargo.com) | +90 850 333 0 777