

# ITJ

International  
Transport  
Journal

35 · 36 | 28 août 2015  
www.transportjournal.com

ÉDITION FRANÇAISE  
(paraît également en  
allemand et en anglais)



## Spécial:

Asie / Pays  
Baltes / Europe  
de l'Est 26

**Rapports de force**  
Long Beach mène  
la danse en Californie 14

**Contournement**  
Un second périphérique  
à Moscou d'ici 2018 31

**Effervescence**  
Le Vietnam et son  
secteur aérien en essor 36



PUB

LKW WALTER

Vos transports par  
lots **complets**



en **UNE SEULE** main

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

Tel.: +43 5 **7777**

INTERNATIONALE  **LKW WALTER**  
TRANSPORTORGANISATION AG

Le transporteur européen

- 5 **Éditorial**
- 7 **Carrières et Entreprises**
- 11 **Commentaire**
- 12 **Navigation et Ports**
- 12 Rangée Nord: nouvelle répartition
- 12 Wan Hai Lines a le profit le plus élevé
- 14 Course poursuite en Californie
- 15 L'Italie et l'Iran coopèrent
- 15 Peu d'eau à Panama et les conséquences
- 16 **Trafic aérien**
- 16 Turkish Airlines mise sur les États-Unis
- 16 Service de nuit TNT vers la Tunisie
- 17 Nouvelle coopération fret chez Oneworld
- 17 Tiaca devient plus numérique
- 18 **Fluvial / Rail / Route**
- 18 La locomotive louée comme valeur ajoutée
- 20 **Expédition et Logistique**
- 20 Reprise d'OHL par Geodis
- 21 Fr. Meyer's Sohn se tourne vers l'est
- 21 Descartes achète MK Data Services
- 21 Streck a convaincu Beiersdorf
- 23 Le site de Schnellecke à Leipzig
- 26 **Échos des régions**
- 26 Asie / Pays Baltes / Europe de l'Europe
- 42 Europe centrale
- 43 Europe du Sud
- 44 Moyen-Orient
- 45 **Divers / Impressum**
- 46 **Des choses de la vie / Liste des annonceurs**
- 47 **Salons & Congrès**



## Spécial dans ce numéro

Asie / Pays Baltes /  
Europe de l'Est

26



## Des Chinois heureux

17

Le manutentionnaire au sol Swissport change de mains et fera désormais partie du groupe chinois HNA, sous réserve du feu de l'autorité des cartels. L'acquisition permet à HNA d'accéder au classement «Fortune Global 500».

## En parfaite entente

22

Le secteur logistique de Leipzig est marqué par les sites automobiles. Toralf Weisse, président du directoire de Netwerk Logistik Leipzig-Halle, explique pourquoi, au-delà, son organisation mise aussi sur d'autres sociétés productrices.



## Coup de pouce au fluvial

38

Laem Chabang, le plus important port thaïlandais, va être mieux équipé pour le transbordement de marchandises en trafic fluvial. La japonaise MOL et la thaïlandaise Saha Thai y contribuent par le biais d'un nouveau terminal.

Couverture: Stonecutters Bridge/terminal à conteneurs à Hongkong Photo: Thinkstock



# NOUS METTONS LA MAIN À LA PÂTE!

**Nous emballons vos biens rapidement et sûrement. Afin qu'il ne leur arrive rien, que leur trajet soit court ou long. Faites confiance à notre qualité suisse!**



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



## Door to Door

Shipping your goods by rail from Asia to Europe, via Russia, is miles closer than shipping them by sea. Russian Railways Holding Company is the leading transport and logistics enterprise in the 1520 domain\*. JSC RZD offers the most modern shipping services, including 3PL\*\* and 4PL\*\*\*.

Freight delivery across the continent as easily as if you lived in the neighborhood.

\* 1520 domain is a set of countries with a railway network which has the width of the railway gauge of 1520 mm. These countries include the former Soviet Union states, Finland and Mongolia. It's the most widespread integrated rail network in the world, with more than 150,000 kilometers of track.

\*\* '3PL' stands for Third Party Logistics. It provides for freighting logistics from delivery and addressed storage through to dispatch management and shipment tracking.

\*\*\* '4PL' stand s for Fourth Party Logistics. It means seamless integration of all companies involved in the goods supply chain, including all the operations of planning, management and control of the logistics processes of the client company, aimed at long-term strategic goals.

# Osez prendre des risques!

La propension au risque est une vertu cardinale entrepreneuriale. Même si un dirigeant d'entreprise mise sur un mix équilibré de produits avérés et sur des innovations prometteuses, il reste toujours un risque résiduel comme, par exemple, l'adaptation de formules qui ont fait leurs preuves à l'évolution ou la surestimation de la dynamique des dernières tendances. Car au final, les analyses de marché les plus approfondies et les études les plus pointues des tendances ne peuvent que créer un cadre. Elles n'évitent pas les décisions ni le risque, et c'est tant mieux. Les leçons les plus durables se tirent autant des succès audacieux, comme l'iPhone p. ex., que des grands échecs comme l'imode p. ex. Et dans les deux cas, il est essentiel de s'interroger sur les raisons et d'argumenter. On a tendance à l'oublier.

Dans quelle mesure le courage est-il bénéfique? De manière générale, l'heure est plutôt à l'abattement. Les grandes puissances États-Unis et Chine sont en plein tangage, leurs flux commerciaux stagnent, leurs devises se dévaluent, les prix des matières premières chutent, les actes de violence politique et les flux de migrants influent sur les marges et le moral. Les opportunités persistantes dans les pays émergents semblent presque oubliées. Le mot d'ordre aujourd'hui n'est plus croissance à tout prix, mais croissance de qualité. De plus, outre d'énormes besoins d'investissement pour moderniser les structures économiques sociales ou coloniales, il y a aussi de bonnes opportunités d'affaires. Mais la montagne ne vient pas à Mahomet, Mahomet doit aller vers elle.

Car, en définitive, charité bien ordonnée commence par soi-même. Récemment, j'ai fait une expérience intéressante, bien qu'involontaire, en matière de propension au risque en tant que pendulaire automobile. À l'origine, une clé de garage souterrain égarée: comment arriverai-je à entrer et sortir chaque jour? Faire refaire une clé? Non! La sensation désagréable initiale a très vite cédé la place à l'esprit d'aventure et a conduit à des rencontres intéressantes. Des collègues aimables m'ont aidé, du personnel d'entretien prévoyant m'a ouvert les portes du garage, d'autres usagers du garage se sont avérés être des voisins très sympathiques. Et pour finir, j'ai trouvé la meilleure solution possible, surtout en été, à savoir me rendre au travail à vélo.

En cette fin d'été, je vous souhaite une bonne lecture de l'ITJ, à la Fiata à Taïpei, en route avec les partenaires commerciaux ou chez vous, dans votre entreprise.



*Ch. Doepgen*

**Christian Doepgen**  
Rédacteur en chef

**Ihr Transport-Spezialist für  
Osteuropa und Zentralasien!**

Stückgut, Teil- & Komplettladungen und vieles mehr.



Emons Spedition GmbH | emons.east@emons.de | www.emons.com

# Klaipėda Port – all inclusive port

## ICE-FREE FOR YOUR BUSINESS

★ **Multipurpose**

**38 specialized terminals**

14% Ro-Ro	29% Fertilizers	24% Oil products	20% Other products	13% Containers
--------------	--------------------	---------------------	-----------------------	-------------------



★ **Port capacity**

Annual throughput	Capacity
 <b>35</b> mln. t.	 <b>65</b> mln. t.

★ **Deep-water**



Depth
Fairways <b>14.5 m</b>
Entrance channel <b>15.5 m</b>

100.000 DWT dry-carriers  
160.000 DWT tankers  
8000 TEU's container ships

★ **All maritime services**

 Stevedoring	 Ship building and repair	 Warehousing
 Forwarding Agency	 Technical service	 Logistics

★ **Transit hub:**

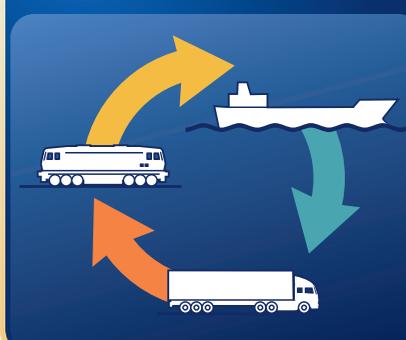


Klaipėda

CIS

EU

★ **Intermodal Hub**



Klaipėda State Seaport Authority  
J. Janonio str.24, LT-92251 Klaipėda, Lithuania  
Phone +370 499 799, fax +370 499 777  
info@port.lt  
www.portofklaipeda.lt



KLAIPĖDA  
STATE  
SEAPORT  
AUTHORITY

# Asie



## Nouveau bureau BBC au Vietnam

Le 1<sup>er</sup> août, BBC Chartering, spécialiste des charges lourdes opérant à l'échelle mondiale, a ouvert son 30<sup>e</sup> bureau, à Hô-Chi-Minh Ville (Vietnam). L'extension du réseau est motivée par le développement économique de ce pays du Sud-Est asiatique. Cette évolution entraîne des investissements croissants et une augmentation des activités projets industriels, a-t-on précisé au siège social de BBC à Leer (nord de l'Allemagne). Le nouveau bureau, une antenne du hub régional de Singapour, est dirigé par Vu Dinh Khanh.

# Moyen-Orient



## Remaniement chez Uasc

United Arab Shipping Line (Uasc), basée à Dubaï, a nommé Nabeel Al-Amudi nouveau président du directoire et

le cheikh Ali Al-Thani vice-président. N. Al-Amudi est actuellement président de l'administration portuaire saoudienne et A. Al-Thani président de l'armement qatarien Milaha.



Nozipho Mdawe

Photo: Pmaesa

# Afrique



## Première femme à la barre

Nozipho Mdawe est la première secrétaire générale de la Port Management Association for Eastern and Southern Africa créée en 1973. La Sud-Africaine prend le relais de Franklin Mziray de Tanzanie qui a dirigé depuis mars 2013 le bureau de l'association à Mombasa (Keyna) après Jerome Ntibarekerwa (Burundi) destitué de ses fonctions en novembre 2012. N. Mdawe a assumé diverses fonctions au sein du géant logistique sud-africain Transnet Freight Rail, en dernier en qualité de responsable du secteur d'activité «mineral mining and chrome» dans le cadre duquel elle a opéré en étroite collaboration avec des acteurs des pays voisins.



إديا مغرب  
**IDEA MAROC**  
Shipping & Logistics  
Depuis 1976

- *Ship Agent*
- *Chartering*
- *Project Cargo*
- *Freight Forwarding and Logistics*
- *Maritime Surveys and Cargo Securing*

Worldwide Ship Agencies Association  
**WWSA**

BIMCO

CLC PROJECTS

97, Rue Pierre Parent 3<sup>ème</sup> étage 20 110 Casablanca - Morocco - Phone. : ( 212 ) 5 22 44 35 69 / 96  
Fax : ( 212 ) 5 22 44 36 45 - E-mail : ideam@menara.ma - Site : www.ideamaroc.com

## La quête n'est pas finie pour SAA

Madame Thuli Mpshe, responsable du personnel, remplace Nico Bezuidenhout au poste de directeur-gérant de South African Airlines (SAA). N. Bezuidenhout, qui a piloté la réalisation du plan d'action de 90 jours de la compagnie aérienne, se focalise de nouveau sur Mango Airlines, alors que SAA continue de chercher un titulaire durable pour le poste.

## French succède à Todd

Le prestataire de services fret aérien AMI a confié à son gérant Afrique du Sud Milton French les fonctions de vice-président chargé de l'Afrique. Il reprend le flambeau de Mike Todd qui a fait valoir ses droits à la retraite et avec lequel il a travaillé autrefois pendant de longues années. M. French a une expérience de plus de 30 ans et a notamment contribué à la création d'un GSSA pour Micor Group. En 2003, il a rejoint la société MMA Consolidators fondée par M. Todd et vendue en 2008 à AMI.



Milton French

Photo: AMI

## Amérique

### Nouveau patron de Southern Air

Paul Chase a été nommé COO de la compagnie aérienne fret Southern Air basée au Kentucky. Il succède à Fred de Leeuw. L'ancien président de Southern Air devient CFO de la compagnie mère Worldwide Air Logistics Group.

### Un Colombien se retire

Fabio Villegas Ramírez, depuis 2005 président de la compagnie aérienne colombienne Avianca, a annoncé vouloir se retirer fin décembre d'Avianca Holding, formé avec la salvadorienne Taca et dont il est aussi CEO. Il projette de se consacrer à des projets et intérêts privés.



Fabio Villegas Ramírez

Photo: Avianca

### L. Fritz pour un vétéran

Le directoire de la société ferroviaire de transport de marchandises Union Pacific (UP) a élu Lance M. Fritz, CEO et président, aux fonctions de chairman. Il succède à John J. Koraleski, qui fait valoir ses droits à la retraite le 30 septembre au terme de 43 années de service chez UP.



Oleg Belozorov

Photo: Mintrans Russia

## Europe



### Chassé-croisé

Oleg Belozorov, ministre adjoint des Transports en Russie, succède à Vladimir Iakounine au poste de président des Chemins de fer russes (RZD). Ministre adjoint depuis 2009, il a travaillé précédemment pour l'administration russe des infrastructures Rosavtodor. V. Iakounine, patron des RZD depuis juin 2005 et depuis 2012 président de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), avait déjà annoncé sa candidature au Sénat russe (cf. page 30).

### Quatre nominations

Le groupe d'expédition britannique Davies Turner a nommé Alan Williams directeur commercial et du marketing responsable des secteurs logistique, transport terrestre et fret maritime. Edward Stephenson le relai aux fonctions de directeur du site de Dartford. Emily Stephenson succède à Mike Dean, qui prend sa retraite, au poste de directrice du site de Birmingham alors que James Wheatly devient directeur des ventes de Davies Turner Air Cargo.

### Deux grands projets

Souhaitant se focaliser sur ses compétences clés et spéciales, la brémoise Ipsen Logistics a créé une représentation à Bakou (Azerbaïdjan). La société a en outre accru sa participation dans son partenaire de longue date IFS Logistics Services, Buenos Aires (Argentine), à nouvellement 70%.

### Un directoire élargi

Le conseil de surveillance de Hapag-Lloyd AG a nommé Thorsten Haeser nouveau membre du comité directeur. A partir du 1<sup>er</sup> octobre, il va diriger en qualité de chief commercial officer les activités commerciales de l'armement à l'échelle mondiale. Juriste de formation, T. Haeser est actuellement directeur de Versatel. Précédemment, il a assumé diverses fonctions dans le management de Sixt, Telefonica O2 et Viag Interkom. Les autres membres du comité directeur sont Rolf Habben Jansen (CEO), Anthony J. Firmin (COO) et Nicolás Burr (CFO).

### R. Klein commercialise Rotterdam

Roland Klein, en dernier gérant de KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, soutient depuis juillet le port de Rotterdam en qualité de représentant au Bade-Wurtemberg, en Rhénanie-Palatinat, en Sarre et dans le sud de la Hesse.

We combine decades of industry savvy, smart technologies, top-rate equipment and expert workforce to move your goods through our ports swiftly and safely.



# Because your customers can't wait...

We keep moving to keep your business moving and growing.



**International  
Container Terminal  
Services, Inc.**

*EXCELLENCE UNCONTAINED*

#### **ASIA-PACIFIC**

Philippines: Manila | Subic | Laguna | Batangas  
Davao | Gen. Santos City | Misamis Oriental  
Tagum City | Indonesia: Jakarta | Makassar  
Muara, Brunei Darussalam | Karachi, Pakistan  
Yantai, China | Melbourne, Australia

#### **AMERICAS**

Portland, Oregon, USA | Mexico: Manzanillo | Tuxpan  
Puerto Cortes, Honduras | Guayaquil, Ecuador  
Pernambuco, Brazil | Buenaventura, Colombia  
La Plata, Argentina

#### **EUROPE & MIDDLE EAST**

Gdynia, Poland | Batumi, Georgia | Rijeka, Croatia  
Umm Qasr, Iraq

#### **AFRICA**

Toamasina, Madagascar | Lagos, Nigeria  
Matadi, DR Congo

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

## Ascension rapide

Henrique Wohltmann, depuis juillet 2014 membre de la direction de Hansa Meyer Global Transport, se charge de la direction de Hansa Meyer Transport avec effet au 1<sup>er</sup> septembre 2015. H. Wohltmann, commercial transport et logisticien projets, prend le relais de Jörn Schmidt, président du conseil de 2004 à 2011 et depuis 2011 directeur de l'entreprise. Dans le cadre d'une réorientation des activités, la société s'est focalisée sur les sites de Brême et de Düsseldorf et a changé de raison sociale au début de l'année en cours. En attendant la nomination d'un successeur de J. Schmidt, la direction de la holding est confiée à Jörg Knehe en qualité d'associé gérant.

## Déménagement à Gateway

La société britannique John Good Shipping a emménagé dans le centre logistique de DP World ouvert récemment à London-Gateway. Cette compagnie maritime, fondée en 1833, concentre désormais ses activités d'agence maritime et de services aux transitaires sur ce site et y regroupe les équipes basées jusqu'ici à Brentwood et Tilbury. Londres aura un rôle de hub pour l'entreprise.



Martin Kenney

Photo: GAC

## Nouveau manager produit

GAC UK vient de nommer Martin Kenney responsable du secteur charges lourdes. Ce faisant, elle a choisi celui qui sera le dernier membre de l'équipe nationale de managers produit. Riche d'une vaste expérience, acquise au cours d'une carrière de 27 ans dans cette branche d'activité, M. Kenney exercera ses fonctions depuis deux endroits: Southampton et Heathrow.

## Création d'un groupe charter

Le prestataire de services logistiques UTC Overseas, domicilié à Houston et opérant à l'échelle mondiale, a mis en place un «Global Chartering Group» dirigé par Andreas Walter à Brême. A. Walter possède une expérience de plus de 30 ans dans la gestion de sociétés charter et a dirigé pendant plus d'une décennie sa propre entreprise dans ce secteur. Il connaît ainsi la dynamique des principales routes marchandes du Moyen-Orient jusqu'à la région Asie-Pacifique et l'Amérique du Nord en passant par le sous-continent Indien. Son équipe comprend Boye Hansen, directeur chartering du groupe basé en Amérique latine, Shashi Bahl, director of marine supervision, et Oktay Bayramcavus, chartering manager.



Andreas Walter

Photo: UTC

47° 4' 0" N 15° 26' 0" E  
[gw-world.com/explore](http://gw-world.com/explore)

Whenever we move,  
 we go further for your business.



Explore our world  
of logistics.  
[gw-world.com/explore](http://gw-world.com/explore)  
T +41.58.458.5511

Gebrüder Weiss



Transport and Logistics

# Félicitations

## Une association royale

En reconnaissance de ses mérites dans le secteur aérien, Alexey Isaikin bénéficie désormais du statut de «fellowship» (le degré le plus élevé) au sein de la Royal Aeronautical Society fondée en 1866 à Londres. Président du groupe Volga Dnepr, qui a fêté ses 25 années d'existence en août, A. Isaikin dirige entre-temps 20 sociétés spécialisées dans le fret lourd.



Alexey Isaikin (au centre)

Photo: Volga-Dnepr Group

# In memoriam

## Un pionnier de la branche

Alex Mayer, fondateur de la société Swissterminal, est décédé le 16 août 2015 à l'âge de 80 ans. En créant l'entreprise Container Depot AG en 1972, il a marqué le début de l'ère des terminaux à conteneurs en Suisse. Les points forts de sa carrière ont été la construction des sites de Frenkendorf et de Niederglatt ainsi que l'acquisition de la société Conteba au port rhénan de Bâle qui a permis d'intégrer la navigation fluviale dans les activités. Les terminaux de Birsfelden et de Rekingen se sont ajoutés resp. en 2004 et 2006. L'entreprise, qui porte depuis 2006 la raison sociale Swissterminal, continuera d'opérer en tant que société familiale.



Alex Mayer

Photo: C. Doeppen

# Commentaire

## Les compagnies aériennes désunies des États-Unis

Delta Air Lines, United Airlines et American Airlines ont réagi rapidement après le massacre de Cecil, un lion renommé du parc national de Hwange (Zimbabwe), tué par un dentiste chasseur, prompt à tirer et pleins aux as de Minneapolis. Les carriers ont en effet rejoint les compagnies qui ne transportent plus de trophées de chasse des «Big Five» ou d'espèces rares.



Andreas Haug,  
rédacteur ITJ

Ces «trois grandes» compagnies aériennes sont aussi en première ligne lorsqu'il s'agit de remettre en question les conditions économiques de l'ascension fulgurante de leurs concurrents du golfe Arabo-Persique. Selon la conviction des «legacy carriers» d'Atlanta, de Chicago et de Dallas-Fort Worth, seul le soutien financier des dynasties régnantes a permis aux nouveaux concurrents nantis Emirates et Etihad (EAU) ainsi que Qatar Airways de devenir, en quelques années, ces grosses pointures cherchant à dominer le secteur aérien international. Les compagnies moyen-orientales réfutent cela et reprochent pour leur part aux concurrents US, avec des moyens presque scientifiques, de persévérer sur le marché uniquement à l'aide des subventions de Washington versées depuis «9/11».

Début août, FedEx, Atlas Air, Jetblue Airways et Hawaiian Airlines, quatre carriers US dont deux compagnies fret, se sont exprimées pour «Open Skies» qu'ils voient menacés par la pression exercée par les «trois grandes». Entre-temps, Delta semble devenir une seconde Etihad en tissant une toile de participations s'inspirant du modèle moyen-oriental: elle a déboursé 450 M. d'USD pour acquérir une part de 3,6% de China Eastern.

**EXECUTIVE SEARCH in FRANCE**  
**FREIGHT FORWARDING | TRANSPORT | LOGISTICS**



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

Turnpoint | 21 rue Cassette | 75006 Paris | France | E-mail: headhunting@turnpoint.fr | Tel : + 33 1 45 49 43 43 | www.turnpoint.fr



Zürich · Basel · St. Gallen

Top – Stellen für Spediteure & Logistiker unter

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

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

seit  
1987

**Diskret**  
**Persönlich**  
**Individuell**

## En bref

**Économies draconiennes.** Au premier semestre 2015, le groupe allemand Rickmers a enregistré une augmentation du chiffre d'affaires de 6,6%, de 271,1 M. d'EUR à 289,6 M. d'EUR. Le résultat opérationnel consolidé avant intérêts, impôts et amortissements (Ebitda) a grimpé de 35,4% à 137,4 M. d'EUR. Ce développement est dû à la maîtrise des coûts, en particulier au sein de Rickmers-Linie, ainsi qu'aux taux de change favorables en raison de la hausse du cours de l'USD. Le résultat net du groupe Rickmers est passé de 1,0 M. d'EUR au cours du premier semestre 2014 à 2,6 M. d'EUR pendant la période analysée, et ce malgré des effets exceptionnels négatifs.

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

**Taux de change réjouissants.** Wan Hai Lines est devenu le carrier taïwanais le plus rentable au premier semestre 2015. Le bénéfice de 33,8 M. d'USD réalisé pendant cette période correspond à un mieux de 0,9% par rapport à la même période de 2014. L'amélioration des résultats est surtout imputable aux gains provenant de taux de change.

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

**Baisse de la demande.** Selon Container Trade Statistics, le volume de conteneurs sur l'axe entre l'Asie et l'Europe a fléchi de 7,7% en juin pour retomber à 1,3 M. de TEU. Au terme du premier semestre, la baisse est donc de 4,2% à 7,3 M. de TEU.

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

**Bonne tenue de l'intermodal.** La Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) a enregistré au premier semestre une augmentation du résultat d'exploitation (Ebit) de 1,5% à 82,6 M. d'EUR. Le chiffre d'affaires a pourtant baissé de 1,8% à 585,1 M. d'EUR. À noter que par rapport à 2014, les transports de conteneurs des sociétés intermodales ont grimpé de 3,4% à 654 000 TEU. Les terminaux de Hambourg et d'Odessa ont en revanche enregistré une baisse cumulée de 10% dans le transbordement de conteneurs à nouvellement 3,4 M. de TEU.

[www.hhla.de](http://www.hhla.de)

**Davantage pour l'État.** La Grèce va majorer sa taxe sur le tonnage de 4% par an entre 2016 et 2020. Cette mesure fait partie du troisième paquet de sauvetage de l'Union européenne. Des spécialistes de la branche se demandent si le gouvernement grec va également réviser les réglementations fiscales spéciales appliquées au secteur de la navigation maritime. <http://ec.europa.eu>



Photo: Thinkstock

Le port d'Anvers a fait mieux au premier semestre, mais pas celui de Zeebrugge.

## Résultats divergents des ports du nord de l'Europe

# Stable dans l'ensemble

Même si les parts de marché des cinq ports de la rangée Hambourg-Zeebrugge ont, pour certains, beaucoup changé au cours du premier semestre 2015, le niveau du volume global n'a pratiquement pas connu de modification.

Le volume de transbordement des cinq plus grands ports à conteneurs de la rangée Hambourg-Zeebrugge s'est établi à 19,096 M. de TEU au premier semestre (2014: 19,126 M. de TEU), soit plus ou moins au même niveau qu'en 2014.

Selon les chiffres de l'analyste néerlandais Dynamar, les parts de marché des cinq plus grands ports Rotterdam, Hambourg, Anvers, Bremerhaven et Zeebrugge ont varié en partie de façon significative, en particulier en Belgique (voir tableau).

C'est par conséquent dans ce pays que les chiffres absolus du transbordement de conteneurs ont le plus changé: Anvers a en effet enregistré une hausse

du volume de transbordement de 9% à 4,8 M. de TEU, et ce au dépens du port de Zeebrugge dont le volume a chuté de 26% à 782 000 TEU.

Les ports allemands ont surtout senti les changements de conditions dans les échanges avec la Russie. Ces derniers ont exercé une influence négative sur les six premiers mois. 4,5 M. de TEU ont ainsi été transbordés à Hambourg (-6%). À Bremerhaven, le volume a été de 2,4 M. de TEU, ce qui correspond à une baisse de 4%. Hormis Anvers, Rotterdam a été le seul autre port en hausse. Le plus grand hub européen a fait part d'une augmentation de 4% puisqu'il a transbordé au total 6,2 M. de TEU. *av*

Port	+/- en % '15/'14	part 1 sem.'15	part 1 sem.'14	part 1 sem.'13
Hambourg	- 6%	23,6%	25,1%	24,1%
Bremerhaven	- 3%	14,3%	14,8%	16,2%
Rotterdam	+ 4%	32,7%	31,4%	31,6%
Anvers	+ 10%	25,3%	23,1%	23,0%
Zeebrugge	- 26%	4,1%	5,5%	5,1%
Total	-	100%	100%	100%

Source: Dynamar

Parts de marché des ports de la rangée Hambourg-Zeebrugge.

## Fusion, oui ou non?

Les rumeurs concernant une éventuelle fusion des deux grands armements chinois China Shipping Container Lines (CSCL) et Cosco ont repris de plus belle ces derniers jours.

Au moment de mettre sous presse, il n'y avait pas de commentaire officiel de la

part des deux sociétés. Si les spéculations sont confirmées, la fusion pourrait faire de grandes vagues. Cosco est actuellement membre de l'alliance CKYHE alors que CSCL est un des trois partenaires d'Ocean 3. Les effets sur le marché des conteneurs pourraient être immenses et la fusion pourrait aussi avoir un impact dramatique sur les terminaux. *av*

# Fresh expectations.



Keep pace with seasonal shipments.

Your shipments vary and demand can change—fast. When you are managing supply chain highs and lows, you need a flexible provider who understands your unique situation. We listen to your requirements and we have the temperature controlled transport expertise you need when you need it most. No matter the season, you can trust us to deliver your fresh product time after time.

Contact our local European network: [Info-europe@chrobinson.com](mailto:Info-europe@chrobinson.com)



**C.H. ROBINSON**

» *Accelerate Your Advantage*®

Gagnants et perdants aux États-Unis

# Les disputes des uns...

Les rapports de force ont légèrement changé en juillet dernier entre les deux ports de Los Angeles et de Long Beach. Le grand hub LA a en effet enregistré une chute du volume de transbordement de conteneurs, surtout à la sortie, alors qu'à Long Beach le volume a augmenté. Mais pendant que les deux ports de la côte ouest croisent le fer, un troisième de l'autre côté du pays en profite.

Au début de l'année, les choses se sont heureusement calmées dans les ports de la côte ouest US après l'accord conclu entre le syndicat des dockers (ILWU) et l'association des ports US de la côte pacifique (PMA). En jetant un coup d'œil sur l'évolution des volumes en navigation conteneurisée, il s'avère toutefois que les conséquences ont été divergentes.

C'est en particulier à Los Angeles, le plus grand hub du pays, que la situation tendue a laissé des traces. Le plus grand port américain a ainsi enregistré en juillet 2015, par rapport au mois correspondant de 2014, une baisse du volume de conteneurs de 2,5% à 699 127 TEU. Pendant cette période, les importations ont fléchi de 3,5% à 350 627 TEU, alors que les exportations ont chuté de 16,4% à 136 402 TEU.

À Long Beach, c'est tout le contraire. Le port voisin et concurrent a en effet enregistré une hausse réjouissante de 18,4% par rapport à juillet 2014, ce qui s'est traduit par un volume de transbordement total de 690 224 TEU, un résultat record dépassant même celui d'avant la



Photo: Thinkstock

De la côte ouest vers la côte est: de plus en plus de navires touchent Charleston en trafic direct.

crise datant de 2007. Pour la quatrième fois en cinq mois, Long Beach fait donc part d'une hausse du volume de transbordement.

À Charleston SC, les résultats récents ont certainement fait le bonheur des responsables portuaires. Ce port de la côte fait en effet partie des gagnants

de la situation longtemps tendue qui a régné sur la côte occidentale du pays en 2014. En juillet, le volume de transbordement à Charleston a grimpé de 13,8% par rapport à juillet 2014 pour atteindre 175 223 EU. Le port a en outre dépassé de 6% ses propres prévisions en matière de transbordement de breakbulk. *av*

**GF**  
GROSS + FUCHS  
WORLDWIDE CARGO NETWORKS  
WWW.GROSS-FUCHS.COM

GROSS+FUCHS NETWORKS are launching

**NEW NETWORKS**



**24-7 CARGO ALLIANCE**

AOGs  
SHIP SPARES  
TIME CRITICAL



GENERAL CARGO NETWORK  
AIR- & OCEANFREIGHT

GLOBAL FREIGHT ALLIANCE

Les relations irano-italiennes

# Coopération

L'Iran, ci-dessous Bandar Abbas, et l'Europe se rapprochent économiquement parlant.



Photo: Thinkstock

L'encre sur l'accord nucléaire entre l'Iran, l'UE et les États-Unis est à peine sèche que les sociétés européennes s'activent. Contship Italia fait partie de celles qui misent sur la coopération avec des sociétés iraniennes et compte bien profiter des nouvelles relations se mettant en place.

Les cinq puissances détentrices d'un droit de veto aux Nations unies et l'Allemagne ayant signé, à la mi-juillet 2015, un accord nucléaire avec l'Iran, les entreprises européennes se lancent dans la coopération avec des acteurs iraniens. C'est aussi le cas de la société Contship Italia.

Domicilié à Melzo (Italie), cet exploitant de terminaux à conteneurs et d'une société logistique a signé – également au nom de sa société mère Eurogate GmbH & Co. KGaA KG – une déclaration d'intention stratégique avec Sina Port & Marine Company (Spmco). Cette dernière fait partie du groupe Sina, une des plus grandes entreprises iraniennes. La société mixte exerce ses activités dans les secteurs maritime et logistique, mais également dans les domaines de la santé, de la prévoyance retraite, des banques, de la finition et de l'assurance.

Spmco est une société par actions de droit iranien. L'entreprise est le plus grand exploitant portuaire du

pays et cotée à la Bourse de la capitale iranienne, Téhéran. Les parties contractantes ont décidé de coopérer à l'avenir afin de tirer profit d'un échange d'expérience et de savoir-faire. Un point paraît particulièrement intéressant: la mise à jour des capacités techniques, commerciales et opérationnelles des organismes en Iran avec pour objectif de s'adapter aux normes et pratiques internationales. Le soutien en matière d'élaboration de plan d'affaires figure aussi sur l'agenda des partenaires.

Le focus est mis sur le développement des ports iraniens de Bandar Abbas et Bushehr, actuellement gérés par Spmco, et les terminaux intérieurs qui y sont liés. Une coopération supplémentaire dans d'autres ports iraniens et dans le secteur des activités logistiques est également possible.

Cette déclaration d'intention des pays concernés marque le début d'un nouveau type de coopération économique. Il y a fort à parier que d'autres entreprises ne vont pas tarder à emprunter le même chemin.

*Antje Veregge*

## Moins d'eau à Panama

L'autorité du canal de Panama a décidé de réduire provisoirement, et ce à partir du 8 septembre, le tirant d'eau des navires autorisés à traverser le canal. Le tirant d'eau passe de 12,04 m actuellement à 11,89 m. La dernière fois qu'une telle mesure a été prise c'est pendant une période de sécheresse entre 1998 et 1999. La raison de cette mesure est El Niño. Ce phénomène météorologique entraîne une augmentation passagère de la température de l'eau du Pacifique et exerce ainsi une influence sur les précipitations dans différentes parties du monde. Les lacs Gatún et Alajuela ont actuellement un niveau d'eau extrêmement bas. Si la situation ne s'améliore pas, l'autorité prévoit d'appliquer, à la mi-septembre, une nouvelle baisse du tirant d'eau à 11,73 m.

Dans un premier temps, il ne devrait pas y avoir trop d'effets sur la navigation marchande puisque moins de 20% des navires empruntant le canal ont un tirant d'eau de plus de 11,89 m.

*av*



**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	• Livorno	• Southampton
• Al Khoms	• Flushing	• Malta	• Tripoli
• Antwerp	• Fos	• Mersin	• (Lebanon)
• Ashdod	• Gemlik	• Monfalcone	• Tripoli (Lybia)
• Barcelona	• Haifa	• Palermo	• Tunis and
• Beirut	• Hamburg	• Piraeus	• Rades
• Bristol (Prby)	• Izmir	• Ravenna	• Valencia
• Civitavecchia	• Koper	• Salerno	• Venice
• Cork	• Lattakia	• Savona	• Wallhamn
• Derince	• Limassol	• Setubal	

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

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

## Objectifs ambitieux au Bosphore

# Devenir un carrier global d'ici 2023

Le gouvernement turc a une vision ambitieuse: d'ici au centenaire de la République turque de gros projets devront être réalisés afin de faire de ce pays, situé à l'interface entre l'Orient et l'Occident, une plaque tournante régionale. Le carrier national Turkish Airlines est sollicité pour y contribuer. Manik Mehta, correspondant de l'ITJ, s'est entretenu récemment avec Halit Anlatan, responsable fret.

La Turquie a un objectif bien précis: développer encore davantage son rôle de nation exportatrice. En 2023, lorsque la Turquie moderne célébrera son centenaire, la valeur des exportations turques devrait atteindre 500 milliards d'EUR (aujourd'hui il s'agit de 160 milliards d'USD). Toutes les administrations ayant affaire avec le secteur exportations sont donc priées de redoubler d'efforts pour atteindre cet objectif. Pour l'instant on ne sait pas si cela sera possible car la demande changeante sur les marchés mondiaux est difficile à prévoir. Pour sa part, Turkish Cargo vise en tout cas un volume de fret de 3 M. de t (2014: 666 000 t).

«Nous devons tous faire de gros efforts», admet Halit Anlatan, vice-président de Turkish Airlines et responsable du fret. Ses mesures concerneront tant les avions all-cargo que les avions passagers de la compagnie fondée en 1933: «D'ici 2023, nous comptons faire passer notre flotte de 272 appareils actuellement (dont dix avions-cargos) à 450 avions. Aux 58 gros-porteurs actuels vont s'ajouter douze de plus d'ici la fin de l'année.» Le nouvel aéroport de la région d'Istanbul devrait lui aussi donner de fortes impulsions. Le

gouvernement turc investit 20 milliards d'EUR dans ce projet, trois fois plus grand que la plaque tournante aérienne actuelle, baptisé «Atatürk» du nom du fondateur de l'État turc Mustafa Kemal Atatürk. Après son ouverture prévue en 2018, l'aéroport devrait offrir d'ici 2023 trois pistes de décollage et d'atterrissage et une capacité annuelle de 6 M. de t.

## Attiré par le nouveau monde

Correspondant domicilié à New York, Manik Mehta voulait surtout savoir comment Turkish Cargo s'établit en Amérique du Nord. Il semblerait que la compagnie y applique une stratégie commerciale agressive puisqu'elle considère l'économie américaine en voie de redressement comme très intéressante pour ses activités. Depuis avril, un nouveau service fret dessert par ex. une fois par semaine la ville de Chicago. La compagnie mère propose elle aussi de plus en plus de capacités transatlantiques. H. Anlatan a laissé entendre qu'en octobre un vol quotidien supplémentaire sera lancé entre Istanbul et Miami, là où se déroulera Air Cargo Americas en novembre. Les autres destinations US sont Boston, Houston,



Photo: Turkish Cargo

Depuis 2011, Halit Anlatan est responsable de l'expansion de Turkish Cargo dans le monde.

Los Angeles, New York, San Francisco et Washington. Selon les analystes, Turkish Cargo croît relativement rapidement aux USA. Ce n'est pas par hasard: «Jusqu'ici nous avons mis l'accent sur le Moyen-Orient et l'Afrique en matière de développement, mais aujourd'hui nous voyons de bonnes opportunités en Amérique du Nord et en Asie», ajoute H. Anlatan (cf. page 36).

## En bref

**Vers la Tunisie.** TNT a ouvert un service de nuit entre sa plaque tournante européenne de Liège (Belgique) et Tunis. Depuis fin juillet, un B737-400F relie cinq fois par semaine les deux aéroports via Marseille. [www.tnt.com](http://www.tnt.com)

**La fin en Tunisie.** L'ata ayant demandé à toutes les compagnies aériennes de cesser toute activité avec Syphax Airlines en difficultés financières, cette compagnie aérienne tunisienne privée garde ses avions au sol depuis le 31 juillet. [www.flysyphax.com](http://www.flysyphax.com)

**Via le Ghana.** Le 3 août, South African Airways a inauguré un service assuré quatre fois par semaine entre Johannesburg et

Washington via Accra. La rotation quotidienne via Dakar (Sénégal) est passée en même temps à trois vols hebdomadaires. [www.flysa.com](http://www.flysa.com)

**Amendes.** L'administration US de l'aviation civile a condamné deux chargeurs à des amendes en raison d'infractions aux réglementations sur le fret dangereux. Premier Nail Source, Tampa FL, doit payer 69 000 USD pour avoir voulu faire transporter, le 28 novembre 2014, des matières inflammables sur un vol de Fedex. La malaisienne Nanosil paiera 63 000 USD pour avoir fait pareil, le 4 octobre 2014, sur un vol de DHL. [www.faa.gov](http://www.faa.gov)

**Nouveau terminal.** Le 30 juillet 2015, un terminal fret aérien de 7 150 m<sup>2</sup> a été inauguré sur l'aéroport de Hamilton (Canada). Ce projet de

9,3 M. d'USD doit renforcer les activités logistiques du site et stimuler le développement économique de la région du Lac Ontario. [www.flyhamilton.ca](http://www.flyhamilton.ca)

**Projet privé.** Le premier centre fret aérien indien a été mis en service. Les formalités douanières et contrôles de sécurité effectués dans ce centre de 1 860 m<sup>2</sup> de la société Indev devraient réduire le goulet d'étranglement sur l'aéroport de Chennai conçu pour 5 M. de t/an. [www.indevlogistics.com](http://www.indevlogistics.com)

**Prestations en baisse.** Les prestations de transport de fret des compagnies aériennes latino-américaines ont chuté de 7,7% au premier semestre et même de 10% en trafic suprarégional. [www.alta.aero](http://www.alta.aero)

Après WFS, Swissport change aussi de mains

# Du mouvement au sol

Les plus grands manutentionnaires au sol du monde ont désormais (ou bientôt) des propriétaires non-Européens. Au printemps, WFS a été vendu par son propriétaire français à une société de capital-investissement US. Fin juillet, les rumeurs circulant depuis des semaines ont été confirmées: Swissport sera reprise par un grand groupe chinois qui procède à une expansion dans le secteur aérien.

Le 23 juillet, HNA Group a annoncé qu'elle figure pour la première fois sur la liste «Fortune Global 500». Son chiffre d'affaires annuel de 25,6 milliards d'USD a permis au groupe chinois domicilié à Haikou (île de Hainan dans le sud de la Chine) de se hisser à la place 464 de cet indice mondial des performances. Jusqu'ici son portefeuille comprenait des compagnies aériennes chinoises telles que la quatrième du pays, Hainan Airlines, la compagnie fret Yangtze River Express de Shanghai, mais aussi africaine (Africa World Airlines du Ghana) et européenne (Air Azur de France) ainsi que la ligne fret Mycargo basée à Istanbul. Depuis peu, une grande société d'assistance aéroportuaire, en l'occurrence Swissport, fait elle aussi partie du groupe.

Sous réserve de l'obtention du feu vert des autorités compétentes en matière de concurrence, Swissport entre dans le giron du groupe chinois pour la somme d'environ 2,57 milliards d'EUR. L'entreprise domiciliée à Zurich, qui a traité l'année dernière 4,1 M. de t de fret aérien sur 270 stations dans 48 pays et a réalisé un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'EUR, restera indépendante au sein du



L'ancien département de manutention de Swissair passe aux mains de Chinois.

groupe. C'est ce qu'ont convenu l'acheteur et l'ancien propriétaire (la société en participation PAI Partners de Paris).

Une autre société mère française, LBO France, a vendu fin avril le prestataire de services de manutention au sol Worldwide Flight Services (WFS) dont les prestations fret (4 M. de t sur 140 aéroports dans 22 pays) sont comparables à celles de Swissport. Le nouveau propriétaire s'appelle Platinum Equity et son siège social se

trouve à Beverly Hills. La société est à l'aise dans le secteur transport et logistique puisque son portefeuille comprend les prestataires nord-américains Active Aero Group et Neovia Logistics. Dans ce cas également, l'indépendance opérationnelle semble garantie ainsi que le prouve l'acquisition récente d'une participation majoritaire de WFS dans Fraport Cargo Services (cf. *ITJ Daily* du 9.7).

*Andreas Haug*

## Finnair et IAG unissent leurs forces

IAG et Finnair ayant immobilisé leurs propres avions-cargos, les deux partenaires au sein de l'alliance Oneworld viennent de conclure un nouveau type de coopération dans le secteur du fret. Un A300-600F mis à disposition par DHL opère en effet dans ce nouveau cadre deux fois par semaine entre Helsinki et Londres-Luton en offrant une capacité fret de 43 t. La capitale britannique devient ainsi, pour la compagnie aérienne nord-européenne, le troisième hub fret après son aéroport de base et Bruxelles. Rappelons qu'IAG Cargo dispose d'ores et déjà d'un contingent fixe sur les vols fret entre Londres-Stansted et Hongkong de Qatar Airways (cf. page 44), un autre membre de Oneworld. Finnair est donc son second partenaire.

«Ce partenariat marie le rayon d'action de Finnair en direction de l'Asie à la force d'IAG sur le double continent américain», expliquent les responsables fret des deux compagnies aériennes, Antti Kuusenmäki et Steve Gunning. *ab*

## Tiaca mis sur les données

L'association internationale du fret aérien a révisé sa présence sur la toile et accorde désormais davantage de place à la communication sans papier et à des initiatives telles qu'E-Freight. Le nouveau site web permet d'améliorer les liens entre les membres de la Tiaca qui présentent ainsi leur profil détaillé via ce canal et pourront, dès septembre, publier également des communiqués de presse. La liste d'évaluation d'E-Freight figurant dans la rubrique «Knowledge» est conçue comme document organique développé selon les remarques et les exigences des membres.

On trouve également sur le site une prise de position de la Tiaca qui doit standardiser le déroulement de l'avis de pré-information de fret aérien. Ce processus appelé «Placi» (Pre-Loading Advance Cargo Information) a créé, grâce à l'adoption récente du jeu de données «7+1» par l'Organisation mondiale des douanes, une base pour une supply chain sûre dans des échanges commerciaux fluides, se réjouit la Tiaca. *ab*

## Location de locomotives équipées selon les corridors

# Leasing européen

Pour faire face à la conjoncture, les sociétés ferroviaires de transport de marchandises doivent disposer de véhicules leur permettant de se muer en «locomotives conjoncturelles». Le jeune fournisseur autrichien ELL propose une palette de prestations européennes à cet effet.

L'entreprise de location de locomotives européenne European Locomotive Leasing (ELL) considère les équipements techniques comme le b.a-ba de son business. ELL, qui gère déjà un parc de 28 véhicules Vectron Siemens de dernière génération, vise 50 unités pour l'acquisition desquelles elle a prévu une fière enveloppe de 200 M. d'EUR. En 2013, l'Autrichien Christoph Katzensteiner a fondé l'entreprise qui a aujourd'hui des succursales à Vienne, Ratingen et Munich. 2014 était donc le premier exercice de l'entreprise que le manager, CEO et actionnaire évalue comme positif.

ELL loue des locomotives Siemens à des PME ferroviaires dans différents pays européens. «Il s'agit dans notre métier de proposer de la flexibilité aux clients, afin qu'ils puissent à leur tour donner satisfaction à leur clientèle», souligne C. Katzensteiner dans son entretien accordé à l'ITJ. La palette des prestations d'ELL va au-delà de la location de véhicules modernes et englobe l'entretien, l'ECM, la maintenance, les réparations et l'assurance des véhicules, des prestations auxquelles



Photo: ELL

La location de locomotives offre de nouvelles opportunités.

les clients peuvent faire appel auprès de leur partenaire de leasing. Les solutions tout en un sont possibles, tant dans le secteur du transport de marchandises que dans le transport de voyageurs. «Nous devons identifier des corridors de fret et proposer des véhicules adéquats à nos clients leur permettant de créer de la valeur ajoutée», précise le CEO. «Pour ce faire, nous nous demandons quels sont les besoins d'une société de chemin de fer lorsque celle-ci circule, par exemple, sur le corridor danubien.»

### Une orientation spécifique par pays

ELL propose ce qu'elle appelle des «package pays», des locomotives Vectron dotées de toutes les possibilités techniques adaptées aux pays dans lesquels elles seront exploitées par les sociétés de chemin de fer. L'entreprise a axé son rayon d'action sur les pays situés sur le corridor danubien, la Pologne, la Rép. tchèque et la Slovaquie, et prévoit d'étendre ses prestations aux Pays-Bas, à l'Italie et à la Slovaquie. C. Katzensteiner est satisfait de ses locomotives. Il s'agit selon lui des «véhicules les plus à la pointe sur le marché, dotés de deux avantages décisifs par rapport à d'autres modèles.» Tous les véhicules sont modulaires, multi-système, fonctionnent au courant alternatif et continu et sont équipés du dispositif de sécurité «European Train Control System» (ETCS) niveau 2. Ils sont donc un gage de satisfaction en termes de transports nationaux et internationaux pour la clientèle. Les retours sont d'ailleurs particulièrement positifs jusqu'ici.

«On nous mesure en fonction de la qualité et de la rapidité de nos prestations en cas d'urgence», précise le manager. ELL a actuellement un portefeuille clients de dix sociétés qui utilisent toutes, à une exception près, les locomotives Vectron en trafic fret. «Nous soutenons la croissance de nos clients à travers ces locomotives», dit C. Katzensteiner. Le leasing constitue un choix judicieux car les PME du secteur peuvent utiliser des locomotives très modernes qu'elles n'auraient pas les moyens de s'offrir. Le leasing intéresse aussi les grandes sociétés, étant donné que cela leur permet d'opérer avec de nouvelles locomotives sans faire appel à des ressources internes pour l'assistance technique. *Josef Müller/cd*







## Information wins.

Information über das zu spielende Loch und die genaue Kenntnis der vorherrschenden Bedingungen lässt dem Golfer seinen Schwung und seine Präzision voll ausspielen. Nicht anders machen wir es mit unseren logistischen Informationssystemen und spielen so die Aufträge unserer Kunden unter Par.

**Information schafft Vorsprung:  
Operating ist unsere Disziplin.**

Roland Spedition GmbH - Austria  
 A-2320 Schwechat, T: (+43 1) 728 37 43, F: 720 22 40  
 A-5071 Wals bei Salzburg, T: (+43 662) 854 351, F: 854 169  
 E: office@rolsped.com, www.rolsped.com

www.rolsped.com

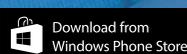


# Un confort enviable !

Martin, transporteur, a toujours une mission à remplir grâce à TC Truck & Cargo®. Testez gratuitement la bourse de fret et de véhicules leader sur le marché européen durant quatre semaines.



Nouveau : l'accès mobile !



[www.timocom.fr](http://www.timocom.fr)

Vente d'un groupe logistique US

# L'Empire contre-attaque

L'acquisition de Norbert Dentressangle par XPO Logistics de Greenwich (Connecticut) est à peine bouclée que le groupe Geodis d'origine française achète Ozburn-Hessey Logistics (OHL) domiciliée à Nashville (Tennessee).

L'Hexagone compte une acquisition intercontinentale de plus. Geodis, un des plus grands prestataires européens de services de transport et de logistique, a en effet annoncé l'achat de la société états-unienne OHL (Ozburn-Hessey Logistics) appartenant jusqu'ici à l'entreprise Welsh, Carson, Anderson & Stowe (WCAS). Le montant de la transaction n'a pas été communiqué. OHL, dont la raison sociale devrait bientôt disparaître



Photos: Geodis/OHL

Geodis a pris ses marques en Amérique du Nord.

dans le cadre de la stratégie de marque unique du nouveau propriétaire, est un grand prestataire de services 3PL possédant de nombreux actifs aux États-Unis. Ses 8000 collaborateurs réalisent, avec 120 centres de distribution en Amérique du Nord et une superficie d'entrepôt totale de quelque 3,4 M. de m<sup>2</sup>, un chiffre d'affaires d'environ 1,2 milliard d'EUR (dernier exercice). Randy Curran, CEO d'OHL, a souligné: «Nous sommes enthousiastes à l'idée d'unir nos forces à celles de Geodis et de pouvoir bénéficier d'une couverture mondiale».

La nouvelle acquisition fera croître le chiffre d'affaires annuel de Geodis (6,8 milliards d'EUR) d'environ 18%. En

même temps, le groupe renforcera de façon significative sa présence en Amérique du Nord et étendra son réseau.

## Invitation aux clients US

Marie-Christine Lombard, présidente du directoire de Geodis, mise sur des synergies: «Geodis offrira aux sociétés nord-américaines et aux clients d'OHL souhaitant se développer à l'international un accès à un réseau d'expertise logistique inégalé.» OHL, qui opère surtout dans le secteur direct-to-consumer, dispose d'une offre spécifique dans les secteurs habillement, électronique, santé, alimentaire et boissons, ainsi que biens de grande consommation. *Christian Doepgen*

## BUILDING OUR NETWORKS ONE FRIEND AT A TIME.

Advanced International Networks Ltd. (AIN) is a global leader in international business-to-business networking within the logistics industry.



### AerOceaNetwork - Commercial Cargo

AerOceaNetwork (AON) is our oldest network, founded in 2003. Since the very beginning AON has targeted the best independent freight forwarders in the logistics world. We are very proud of our membership which spans every inhabited continent and every major sea port and airport in the world. [www.AerOceaNetwork.net](http://www.AerOceaNetwork.net)



### XLProjects - Network Project Cargo

Since October of 2012 the XLProjects Network (XLP) has taken the independent project forwarding and chartering industry by a storm. Some of the best known project logistics companies in the world have been joining XLProjects and making business with one another. [www.XLProjects.net](http://www.XLProjects.net)



### AiO Logistics Network - Multiple Specialty Cargo

The All-in-One Logistics Network (AiO) was born in June of 2014 and was the culmination of a great idea. The idea comes from the fact that many independent international logistics companies have more than one specialty, more than one department, handling more than one type of freight. [www.AiOlogistics.net](http://www.AiOlogistics.net)

Tel.: +66-60-003-5001 | Email: [info@AdvancedInternational.net](mailto:info@AdvancedInternational.net)

## Nouveaux bureaux

Le prestataire de services logistiques Fr. Meyer's Sohn (FMS), Hambourg, poursuit sur la voie de l'expansion internationale. Il a ouvert récemment à Bursa le troisième bureau de FMS Logistik Sirjet en Turquie, après ceux d'Istanbul et d'Izmir. Pour les activités fret maritime, il existe un gateway via le port de Gemlik. Sous la raison sociale Pt. FMS Logistics Indonesia, un bureau a été inauguré en mai à Djakarta. Il offre sur le marché local des solutions de transport pour vrac, notamment pour les secteurs papier et cellulose.

En 2014 a été créée FMS Fr. Meyer's Sohn India Pvt. Ltd, dont le siège se trouve à New Delhi. Une succursale à Mumbai est tournée vers les activités du port de Nhava Sheva et la région Inde occidentale alors qu'une succursale à Chennai est chargée des affaires concernant le sud de l'Inde. Des bureaux de vente supplémentaires existent en Inde de l'Ouest (Pune et Vadodara), en Inde du Nord (Ludhiana), en Inde de l'Est et du centre (Kolkata et Nagpur). D'autres sont prévus en Asie, Amérique et Europe.

## Reprise bouclée

L'éditeur canadien de logiciels Descartes (DSGX), coté en Bourse, vient de mener à terme sa plus grande acquisition. Le groupe domicilié à Waterloo (Ontario) a repris la société états-unienne MK Data Services de Columbia (Maryland) pour la somme de 76,3 M. d'USD à laquelle s'ajoutent des dettes de 7,2 M. d'USD. Descartes a élaboré les standards dans les échanges électroniques de données et de documents pour les processus logistiques multimodaux entre les clients du Global Logistics Network actuellement utilisé par 11 000 clients. Les analystes sont favorables à cette transaction et le cours a augmenté d'environ 6% depuis juillet.

MK Data propose une banque de données sur la solvabilité d'entreprises et de pays à laquelle font appel environ 900 sociétés export, instituts financiers et armements lors de leurs transactions. Ses produits sont considérés comme étant complémentaires du logiciel douanier de Descartes. Cette dernière a déjà agi en qualité de partenaire commercial pour la vente de produits de MK Data. *cd*

## Pitch gagné

Le groupe Beiersdorf (soins de la peau) a un nouveau gérant en Suisse depuis août 2015: Clotaire Moineau-Quent. Il a aussi opté pour Streck Transport, depuis le 1<sup>er</sup> juillet responsable de tous les transports depuis l'entrepôt central hambourgeois vers la Suisse. «Cela prouve que des sociétés de taille moyenne ont aussi une chance lors d'appels d'offres logistiques. Hormis le prix, un concept convaincant et de la créativité jouent pour nous un rôle important», explique Andreas Heithoff, responsable régional de l'entreposage et de la distribution de Beiersdorf.

Chaque soir, jusqu'à six caisses mobiles à double étage (au maximum 24 t) sont chargées sur des trains combinés à Hambourg-Billwerder. Arrivée à Bâle: le lendemain matin. «Depuis là, le fret est acheminé par train jusqu'à Lausanne, par camions ou services colis jusqu'aux entrepôts centraux des grossistes ou directement jusqu'aux détaillants, pharmacies et drogueries de toute la Suisse», souligne Manfred Schmittel, responsable du marketing de Streck.

**lamprecht**  
international ■ personnalisé

GENÈVE  
PARIS  
LONDRES

Transportations SA  
zurMarke®

**Transports dans toute l'Europe – assortis d'un conseil personnalisé et de solutions sur mesure**

Quelle que soit la destination de vos marchandises – optez pour 70 années d'expérience et nos prestations complètes en matière de transport routier. Groupages en Europe, chargements complets ou partiels, distributions nationales ou transports de marchandises dangereuses et transports à température dirigée – les routes d'Europe, nous les connaissons. **International et personnalisé.**

Lamprecht Transports SA  
Case postale  
Peter Merian-Strasse 48  
CH-4002 Bâle  
T +41 61 284 74 74  
F +41 61 284 74 44  
mailbox@lamprecht.ch

[www.lamprecht.ch/route](http://www.lamprecht.ch/route)

Entretien avec Toralf Weisse, président du directoire Netzwerk Logistik Leipzig-Halle

## «Au-delà de la branche»

Non seulement la société Schnellecke, mais aussi le réseau Netzwerk Logistik Leipzig-Halle mise davantage sur des sociétés productrices. Toralf Weisse explique pourquoi.

**M. Weisse, des logisticiens tels que Schnellecke ont connu une croissance rapide à Leipzig, car ils se chargent entre autres de travaux de finition pour des constructeurs automobile. Cette tendance est-elle la recette du succès pour le secteur logistique?**

La logistique croît toujours parallèlement aux sites de production. Dans la région de Leipzig-Halle, il y a déjà eu des transporteurs à l'époque de la RDA. Mais la branche a connu un essor avec l'arrivée des sites automobiles tels que Porsche, BMW, VW et Mercedes il y a dix à 15 ans. Alors que le nombre d'employés dans la logistique stagne en Allemagne, il augmente dans notre région depuis 2006. 9% de la main d'œuvre à Leipzig-Halle travaillent dans les transports.

**Cette situation a-t-elle un impact sur les activités de Netzwerk Logistik?**

En effet. Cela n'a aucun sens, à notre avis, de construire de grands centres logistiques si aucun autre producteur, hormis le secteur automobile, n'a besoin de prestations de transport. En coopération avec des promoteurs de l'économie régionale, nous essayons donc d'attirer de nouveaux producteurs.

**Comment procède le réseau?**

Nous avons, et nous entretenons, des contacts ciblés, également avec des sociétés d'autres secteurs et hors de notre région. Nos membres ne sont plus tous de Leipzig ou Halle, resp. d'Allemagne. Ils viennent aussi d'autres pays de l'Union européenne et de la Russie. À Moscou,



Photo: C. Benetti

Le marketing du site, c'est l'atout, dit T. Weisse.

nous avons même notre propre succursale. Des membres de notre réseau se sont également déjà rendus à Memphis (États-Unis) pour promouvoir notre région sur place. Avec l'implantation de Fedex, cette ville états-unienne a connu un développement comparable à celui de Leipzig où DHL exploite depuis 2007 sa plus grande plaque tournante aérienne. Notre engagement n'a pas encore porté de fruits en attirant une société US dans notre région. Je suis néanmoins sûr que Leipzig figurera parmi les options si jamais une société de Memphis décide concrètement de procéder à une expansion en Europe.

*Claudia Benetti*



**scheffknecht**  
transporte

www.scheffknecht.at



**your personal transport service -  
around the world**

**Zentrale**  
6890 Lustenau, Österreich  
Tel. +43 5577 8101-0  
office@scheffknecht.at

**Niederlassung Schweiz**  
9200 Gossau, Schweiz  
Tel. +41 71 272 2910  
office-ch@scheffknecht.at



**SCHNEIDER**

*International Freight Forwarding  
and Logistics*

**WE EXCEL AT WHAT WE DO.**

- International transport and logistics solutions
- European inter-city transport: groupage and full consignments
- Air freight and sea cargo concentrated on the USA and the Far East
- Swiss-based company with the branches in Switzerland, France, the Netherlands and the USA
- Partner network in Europe, North America and the Far East

**Schneider + Co, Ltd – Head office:**  
Solothurnerstrasse 48, CH-4002 Basel,  
Phone +41 61 365 96 90  
www.schneider-transport.com



1865  
**150 years**  
2015

St - Louis (F) New York Asten (NL) Lyon Zurich - Airport  
Diepoldsau Brunegg Paris Zurich Geneva Basel

Diversifier pour garantir la croissance

# La valeur ajoutée, recette du succès

La logistique automobile est caractérisée par sa complexité. Dans ce secteur, la logistique d'approvisionnement s'avère particulièrement exigeante en raison de la très vaste gamme de modèles et du nombre élevé de prestations de services. La société Schnellecke relève ces défis depuis plus de 25 ans, c'est donc une bonne occasion de découvrir son site de Leipzig.

Un petit déménageur devient un prestataire de services logistiques exploitant 50 succursales à l'échelle mondiale. La société Schnellecke doit sa croissance surtout à l'extension de la logistique d'approvisionnement pour la branche de l'automobile. En 1995, Schnellecke réalisait un chiffre d'affaires de 100 000 EUR, alors que la société compte franchir pour la première fois la barre du milliard en 2015.

«La croissance a débuté en 2001 avec de nouveaux projets dans la logistique d'approvisionnement», explique Thomas Fusch, gérant du site de Schnellecke à Leipzig. À l'époque, l'entreprise est venue à Leipzig avec l'usine Porsche. Schnellecke y a regroupé ses activités de transport, de logistique et de production. «Nous ne nous contentons plus de transporter des pièces et d'entreposer. Nous assurons des prémontages, préparons des commandes, formons des séquences et livrons les marchandises sous forme cadencée ou par ordre séquentiel directement aux chaînes de production du client», ajoute T. Fusch.

## Sur place et au moment voulu

Le concept Schnellecke de logistique d'approvisionnement créant de la valeur ajoutée profite surtout aux constructeurs automobile fabriquant une grande gamme de différentes versions. «Porsche par exemple installe plus de 300 différentes variantes de ciel semi-rigide dans ses véhicules», précise Cersten Hellmich, vice-président. Étant donné que Schnellecke produit la variante définitive – avec

ou sans miroir etc. – sur place et uniquement lorsque le véhicule est en construction dans l'usine, le logisticien garantit des processus plus épurés à son client. «Ce système nous permet aussi d'optimiser les coûts de transport en utilisant des camions ayant un meilleur taux de remplissage et en permettant au client de réduire ses superficies d'entreposage, ses capacités et ses stocks», précise T. Fusch.

Les défis que le personnel doit relever chaque jour dans la logistique d'approvisionnement à valeur ajoutée sont bien sûr importants. Dès la moindre inattention, les pièces peuvent être endommagées, en retard ou manquer la séquence visée dans l'usine. Conséquence: la production est stoppée, avec un impact correspondant en matière de coûts. Au sein de l'usine Porsche, Schnellecke se charge de toute la logistique pour le montage. Depuis 2013, elle est également responsable chez BMW de la logistique de fabrication des carrosseries. Schnellecke compte 1200 collaborateurs sur le site de Leipzig et 18 000 à l'échelle mondiale. L'entreprise propose aussi ses prestations de service dans les autres pays de l'UE et en outremer (Mexique, Afrique du Sud et Brésil).

## Vers la prochaine mesure d'expansion

L'entrée dans la logistique d'approvisionnement a eu lieu en 1989 pour VW à Wolfsburg (Allemagne) où l'ancienne société de déménagements s'est chargée pour la première fois de tâches en qualité de site «just-in-time/just-in-sequence».



Photo: C. Benetti

T. Fusch (à g.) et C. Hellmich.

«À l'époque, nous préparions diverses pièces pour les livrer en ordre séquentiel à la chaîne lorsque VW nous le demandait par voie informatique», raconte T. Fusch. Plus tard s'y sont ajoutés les travaux de montage. Sur le site de Radeberg (sud de la Saxe), Schnellecke exploite aujourd'hui, avec KWD Automotive, un pur site de production pour des pièces de structure et de carrosserie.

La croissance continue, surtout sur le marché allemand et parallèlement au secteur automobile. «À Leipzig et Wolfsburg nous sommes en train de devenir le fournisseur systémique de toute une série de production», révèle T. Fusch. La société assure depuis peu aussi l'achat du matériel de production pour VW et Porsche et agit donc également comme interlocuteur côté qualité. En 2015, Schnellecke devrait réaliser, selon les pronostics, les deux tiers de son chiffre d'affaires dans la logistique d'approvisionnement, alors que le transport et la production fourniront 300 à 400 M. d'EUR.

*Claudia Benetti*



... don't worry, be heavy!

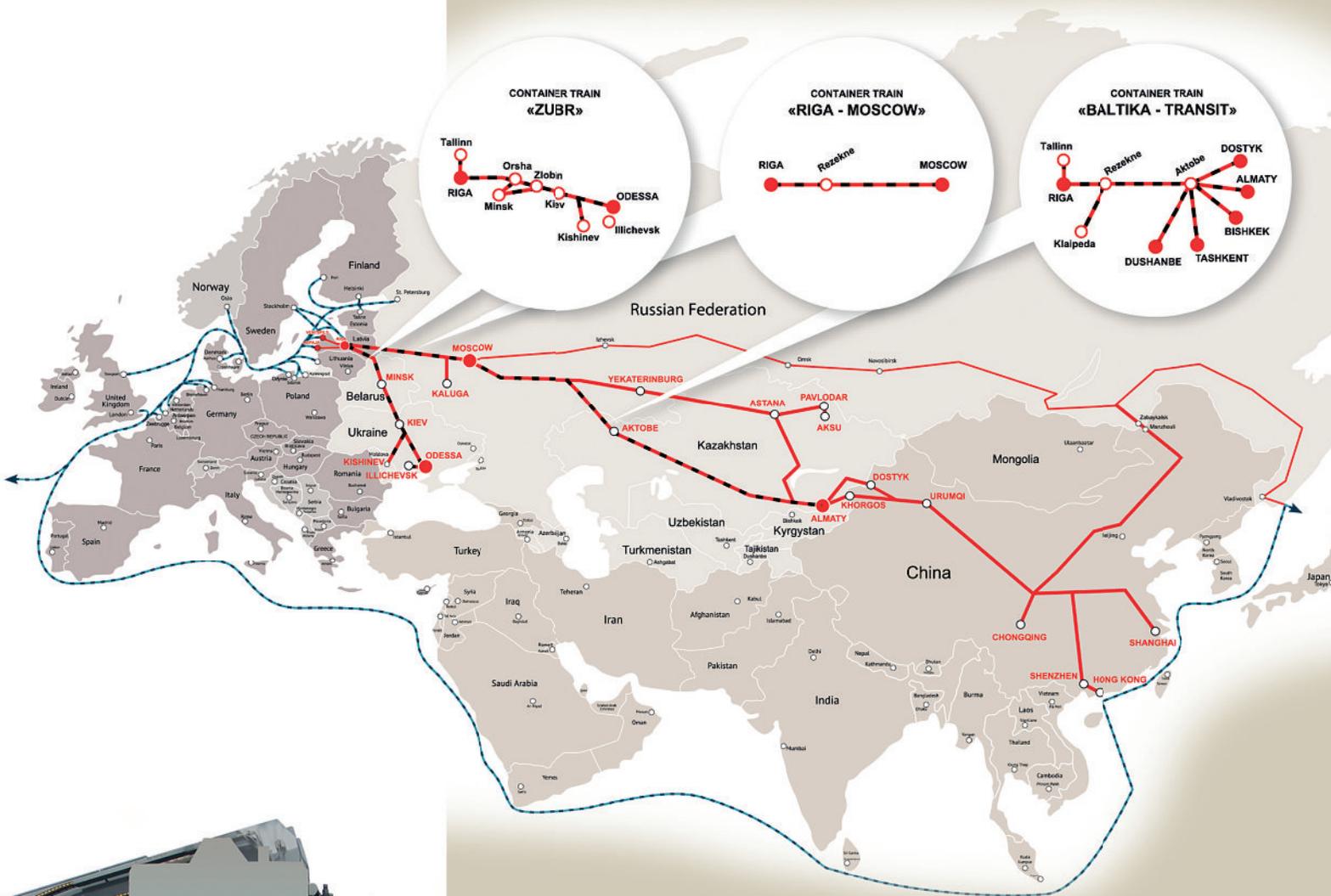




**LDZ CARGO**

Railway freight transportation

# MOVING FORWARD YOUR BUSINESS!



## OUR ADVANTAGES:

- Door to Door Service
- Short Delivery Time
- Strict Schedule
- Flexible Rates



147/1 Dzirnau Street  
Riga, LV-1050, Latvia,  
Phone: +371 67234208  
Fax: +371 67234214  
E-mail: cargo@ldz.lv  
[www.ldzcargo.ldz.lv](http://www.ldzcargo.ldz.lv)



147/2 Dzirnau Street  
Riga, LV-1050, Latvia,  
Phone: +371 67239070  
Fax: +371 67232525  
E-mail: cargo.logistika@ldz.lv

[www.ldz.lv](http://www.ldz.lv)



### FACTS ABOUT LDZ CARGO

**LDZ Cargo** is the biggest railway carrier in the Baltic States.

**LDZ Cargo** is a subsidiary company of the State Joint Stock Company "Latvijas Dzelzceļš" (Latvian Railway), providing cargo transportation services to and from the Baltic States, CIS and Western Europe.

**LDZ Cargo** is a reliable partner in the railway transportation market. The company is well-known for its successful projects in transportation of various types of cargoes, including containerized cargoes. The following container trains run on the regular basis:

- **Baltica – Transit**, delivering goods from the Baltic seaports to Central Asia, stable and reliable service has been provided for more than 10 years;
- **ZUBR**, connects Tallinn, Riga, Minsk, Kiev and the Black Sea ports Odessa and Ilyichevsk, providing a strong link between the Baltic and the Black Sea regions. LDZ Cargo Loģistika is the operator of the train in Latvia.
- **Riga – Moscow**, delivers freights from Riga port terminals to Moscow railway hub stations.

### LDZ CARGO IN FIGURES

The result of the dedicated work over a number of years is consistently big cargo volumes transported by the Company – around **55–60 million tonnes** per year.

**LDZ Cargo** owns more than **6900** freight wagons of different types for transportation of practically all types of cargoes, as well as the company owns high-capacity containers.

At the disposal of **LDZ Cargo** there are more than 90 main-line and 55 shunting locomotives, which enables the company to provide the whole range of services to its clients.

### THE MAIN VALUES OF LDZ CARGO ARE ITS CLIENTS AND PARTNERS

There are more than 3000 **LDZ Cargo** clients – freight owners, stevedores, and forwarding companies. The key to success is a custom-tailored approach pursued by the company.



### LDZ CARGO LOĢISTIKA

**LDZ Cargo Loģistika** is a subsidiary company of the **LDZ Cargo**, established in 2008, which provides logistics and forwarding services and offers:

- Intermodal service with the use of different types of transport and infrastructure, implementing the "door to door" principle for local and international carriage.

Since 2008 **LDZ Cargo Loģistika** is the official agent of SJSC TransContainer in Latvia, and from 2013 it is also the official agent of Kazakhstan forwarding company Kedentransservis.

**LDZ Cargo Loģistika** works in close cooperation with **LDZ Cargo**, ports, terminals and other transport companies in order to provide its clients the best competitive solutions for cargo carriage.

### LDZ CARGO IN ACTION

**LDZ Cargo** carries different types of cargoes, including dangerous and over-sized cargoes. The leading positions refer to coal, oil and oil products, as well as mineral fertilizers, metals, chemical cargoes, timber, grain and others.

**LDZ Cargo** provides services at 77 stations, including 9 port stations in Riga, Ventspils and Liepaja with well-developed terminal infrastructure for handling practically all types of cargoes.

### FURTHER STEPS TOWARDS COOPERATION

Cooperation with **LDZ Cargo** is characterised by clients confident of service always provided in due time, precisely, and with a strong sense of responsibility.





- 29 Des avions-cargos desservent le Turkménistan
- 33 L'Ukraine veut transférer le fret de transit sur la voie navigable
- 35 Nouvelles réglementations sur le cabotage aux Philippines
- 39 Savoir-faire logistique des pirates du Sud-Est asiatique
- 40 Rail-Baltica, locomotive de l'économie

Photo: Thinkstock

## Nouvelles et anciennes communautés économiques

# Se focaliser sur les liens

Les classes moyennes augmentent rapidement dans de nombreux pays asiatiques et devraient être multipliées par six d'ici 2030. Ce développement exerce une forte influence sur le commerce et le transport mondial. Mais les choses bougent également en Europe.

Faire des affaires en Asie – pour beaucoup d'investisseurs étrangers cela était pratiquement synonyme jusqu'ici avec des activités en Chine.

Les plus récentes nouvelles provenant de la République populaire mettent un terme à l'euphorie. L'explosion catastrophique au port de Tianjin, à la mi-août, montre de façon dramatique que le développement fulgurant du pays peut être une vraie poudre à canon. Au moment de mettre sous presse, nous ne disposons pas encore de chiffres précis sur le nombre de victimes après l'explosion dévastatrice dans le port de Tianjin, à la mi-août. Une chose est certaine: Toyota et d'autres groupes implantés en Chine ont stoppé provisoirement leurs chaînes de montage situées près du dixième port à conteneurs du monde (classement: Dynamar). Essentiellement pour faciliter les évacuations. Dans la zone industrielle concernée de

la métropole de Tianjin (est de la Chine) se trouve une série de sites de construction automobile, raffineries de pétrole et autres entreprises. Toyota produit ainsi à Tianjin environ la moitié de ses 440 000 véhicules fabriqués en Chine.

Et ce n'est pas la seule mauvaise nouvelle: le gouvernement chinois a dévalué trois fois de suite le yuan (renminbi). La monnaie chinoise a certes (pour l'instant) cessé de fléchir en août, mais les incertitudes concernant le développement de l'économie chinoise au cours des mois à venir continuent de croître.

Pour les entreprises étrangères investissant dans un pays, ce ne sont bien sûr pas des nouvelles bien réjouissantes. Ni pour les sociétés de transport qui enregistrent déjà une baisse des volumes. C'est ainsi que par rapport au mois correspondant de 2014, les exportations chinoises ont chuté de 8,3% en juillet 2015 et que



L'évolution du yuan influence le commerce et le transport, mais aussi les pays voisins.

les importations ont elles aussi régressé (cf. *ITJ* 31-34/2015, page 29). Il semble donc évident qu'il faut élargir la cible, l'Asie étant bien plus que la Chine. Dans les pays du Sud-Est asiatique, il y a encore beaucoup d'opportunités. Un nombre important d'armements de ligne détectent par exemple, en comparaison mondiale, de bonnes chances de croissance notamment dans le trafic intra-asiatique.

L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Asean) joue un rôle important à ce propos. Elle réunit sous un même toit les pays suivants: Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande et Vietnam.

D'ici au 31 décembre, les membres de l'Asean formeront un marché intérieur. L'Asean Economic Community (AEC) s'inspire de l'espace économique européen et facilitera les échanges de marchandises et de fonds.

### Des effets de chaîne

Le développement de la Chine n'est pas sans effets, également dans ce contexte. À la mi-août, les cours ont par ex. chuté sur les marchés financiers malaisiens. Le ringgit est retombé au niveau le plus bas depuis 1998 et le dollar taïwanais a lui aussi baissé, de 0,9%. Après la dévaluation du yuan, le Vietnam s'inquiète à propos de la croissance de ses exportations, tout comme le font Singapour et la Thaïlande pour lesquels la Chine est également le plus grand partenaire à l'exportation.

D'avantage de croissance économique entraîne une augmentation du volume de transport. C'est en particulier pour les lignes du trafic conteneurisé que le trafic intra-asiatique est ainsi devenu un champ d'activité important. Alors que le secteur de trafic Asie-Europe est loin de connaître une évolution réjouissante, il existe de bonnes chances au sein de la première région citée. Une autre évolution est pourtant inquiétante: selon le Bureau Maritime International (BMI), sur un total de 134 attaques de navires de mer à l'échelle mondiale, pendant le premier semestre 2015, 79 ont eu lieu dans le Sud-Est asiatique. Les attaques se concentrent sur des zones au large des côtes de la Malaisie, de l'Indonésie et de Singapour, car le détroit de Malacca fait partie des secteurs de trafic maritime les plus fréquentés. À la différence de ce qui arrive en Afrique, on enregistre dans ces régions plus rarement des actes violents envers les équipages (cf. page 26). Le ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) doit contribuer, dans cette région du monde, à maîtriser le problème.

### Nouveaux rapports de force

C'est intéressant: alors que l'idée européenne vacille de plus en plus, il se forme plus à l'est un nouveau centre de forces économiques et politiques. Il s'appuie sur des classes moyennes qui devraient être multipliées par six d'ici 2030. À cette date, les deux tiers de ces classes de la population seront asiatiques. La population de l'Asean est aujourd'hui d'environ 611 M., soit plus qu'en Amérique du Nord (529 M.). À titre de comparaison: l'Europe a 730 M. d'habitants. Asean est devenue la septième puissance économique mondiale et les analystes estiment qu'elle se hissera à la quatrième place du classement mondial d'ici 2050.

Malgré cela, l'Europe est loin de céder sa position de puissance économique. Même si la croissance, en particulier dans les pays occidentaux, n'est plus comparable à celle d'avant la crise économique, les pays Baltes et l'Europe de l'Est ont connu un développement considérable. Ce qui se reflète aussi au niveau des transports de marchandises. Le port polonais de Gdansk (cf. page 42) fait par exemple partie des gagnants grâce à l'alliance 2M. Les fréquences accrues, surtout des grands porte-conteneurs, fait de ce hub une plaque tournante de plus en plus importante en Europe du Nord.



Photo: Thinkstock

Malgré les signes de faiblesse en Chine, l'«ère dorée» n'est pas terminée partout.

Les choses bougent également dans les pays Baltes: c'est ainsi que le projet Rail Baltica reliera entre eux les sites de Tallin (Estonie), Riga (Lettonie), Kaunas (Lituanie) et le nord-est de la Pologne, et ce par le biais de lignes ferroviaires à écartement européen normal. La capitale finlandaise Helsinki sera raccordée au réseau grâce à une liaison par ferry ou par tunnel (entre Helsinki et Tallin; cf. pages 40 et 41). Une chose est certaine: même si les relations politiques sont tendues actuellement en Europe, tout ce qui touche à la logistique fonctionne de façon parfaite.

*Antje Veregge*



**TRANSIMEKSA**  
logistics - pure and simple

# Professional Logistics Solutions.

## LTL | FTL | WAREHOUSING

MAIN DIRECTIONS:  
 WITHIN EUROPE; EUROPE > RUSSIA & OTHER CIS COUNTRIES;  
 WITHIN RUSSIA; RUSSIA & OTHER CIS COUNTRIES > EUROPE.



**5**  
**6**  
EURO EURO





**mega  
trailers**



**refrigerators**

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

## B&H accélère MRO

FL Technics, un prestataire lituanien basé à Vilnius et exerçant ses activités dans le secteur global MRO (Maintenance, Repair and Overhaul), a conclu un partenariat avec B&H Worldwide. Dans le cadre de l'accord, FL Technics, qui dispose d'un grand site en Lituanie et de ses propres entrepôts de pièces de rechange au Royaume-Uni, en Pologne, en Russie, en Malaisie et aux États-Unis, obtient des capacités supplémentaires à Londres-Heathrow. Cette situation stratégique doit permettre de livrer 1500 articles deux fois plus rapidement que via la Lituanie et d'attirer de nouveaux clients en Europe et hors du continent européen.

## Le fret est délaissé

La russe Aeroflot a adapté sa forme juridique aux nouvelles réglementations légales et opère depuis le 1<sup>er</sup> juillet en qualité de «public joint stock company – Russian Airlines». Ses chiffres les plus récents confirment son objectif: devenir d'ici 2025 une des cinq compagnies aériennes européennes leaders et figurer parmi les Top 20 du monde...en trafic passagers. La stratégie ne donne pas d'objectifs pour le fret bien que le fret international ait eu du succès ces derniers temps. Avec 6961 t de fret transporté, le résultat de juin a dépassé de 23% celui de juin 2014, ce qui limite la baisse du volume de fret au premier semestre (65 479 t) à -1,6%.

## Tajik Air est ambitieuse

Tajik Air développe son réseau international et va accroître sa flotte en y ajoutant trois avions pris en leasing dont le type n'as pas encore été révélé. Jusqu'ici, le carrier national du Tadjikistan, qui a fusionné récemment avec l'aéroport de la capitale Douchanbé pour former l'Aviation Company of Tajikistan, exploitait un MA-60, trois B737 et un B757. Les nouveaux avions permettront de desservir davantage de destinations en Chine, en Russie et en Turquie. Dans le sens contraire, Khodjent (deuxième ville du pays) est touchée chaque semaine, depuis le 3 août, par Turkish Airlines au départ d'Istanbul. *ab*



### CONNECTING WORLDS.

#### In good hands with Militzer & Münch

Sensitive cotton or bulky heavy-lift, road, air or sea freight: with us, your goods are always in good hands. Fully tailoring our transport logistic solutions to your individual requirements, we customize a perfect concept for your order. Benefit from our safe and reliable network of over 100 locations in over 25 countries.



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



## En bref

**Baltique–USA.** Air Baltic a obtenu du ministère US des Transports l'autorisation d'assurer des vols de ligne et charter dans les secteurs passagers, fret et poste entre la Communauté européenne et les États-Unis. La compagnie aérienne lettone projette à moyen terme d'assurer des vols en code sharing avec Uzbekistan Airways qui opère deux fois par semaine sur la ligne Tachkent–Riga–New York JFK.

[www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com); [www.uzairways.com](http://www.uzairways.com)

**Farewell.** Avec la fin, annoncée pour l'horaire d'hiver, du vol offert jusqu'ici quatre fois par semaine de Bangkok à Los Angeles via Séoul, Thai Airways mettra bientôt un terme à sa présence aux États-Unis. Le même sort est réservé au service assuré quatre fois par semaine vers Rome-Fiumicino (Italie).

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

**Welcome.** Air China Cargo proposera à partir du 3 septembre le premier vol fret direct entre la Chine continentale et la province canadienne d'Alberta. Un des sept B777F dont elle dispose depuis le 15 juillet opérera alors trois fois par semaine sur la ligne Shanghai–Pudong–Edmonton–Dallas (USA)–Edmonton–Shanghai.

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

**Un semestre record.** Shanghai Pudong Cargo Terminal (Pactl), créé en 1999 sur le troisième aéroport fret du monde, vient d'enregistrer son meilleur résultat semestriel: le volume global a atteint 762 044 t (+10,9%) dont 315 044 t (+15%) à l'entrée et 447 060 t (+8, 4%) à la sortie. [www.pactl.com](http://www.pactl.com)

**Des Airbus après les Jumbos.** La compagnie fret Uni-Top Airlines de Wuhan (centre de la Chine) vient de prendre livraison du premier de sept A300-600F convertis par EADS EFW. Jusqu'ici, le carrier opérait avec trois avions-cargos B747-200, par ex. récemment pour le transport de trois éléphants de Harare (Zimbabwe) à Guangzhou. [www.unitop-air.com](http://www.unitop-air.com)

**La barre du million.** À Taïpei, 1,01 M. de t de fret aérien ont été transbordées au premier semestre, soit 1,4% de plus que pendant les six premiers mois de 2014 (996 000 t).

[www.taoyuanairport.com.tw](http://www.taoyuanairport.com.tw)

Deux compagnies aériennes fret d'Europe centrale desservent le Turkménistan

## Cap sur la «ville de l'amour»

Lufthansa Cargo ayant ouvert au printemps un service vers la capitale turkmène Achgabat, via sa joint-venture Cargologic, Cargolux lui a récemment emboîté le pas en lançant une liaison all-cargo de/vers Turkmenbachi sur la mer Caspienne.

Turkmenbachi, la ville portuaire située «vis-à-vis» de Bakou, bénéficie d'une position géographique favorable dans une région économique en croissance. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, elle est desservie quatre fois par semaine par Cargolux, deux fois depuis Luxembourg et deux fois depuis Hongkong. Elle est ainsi devenue la cinquième destination de Cargolux en Asie centrale après Bakou (Azerbaïdjan), Almaty (Kazakhstan), Tbilissi (Géorgie) et Novossibirsk (Russie). Depuis Turkmenbachi, il sera aussi possible de desservir facilement les pays voisins tels que le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. La compagnie aérienne fret luxembourgeoise conclut en outre un accord de coopération avec Turkmenistan Airlines, le carrier national du pays.

Lufthansa Cargo souhaitait elle aussi rendre son offre plus attrayante aux yeux des clients en intégrant, au printemps, le Turkménistan dans son réseau. Les Allemands ont toutefois choisi Achgabat comme destination. Depuis mars, un B777F d'Aerologic, la société conjointe avec DHL, fait escale une fois par semaine dans la capitale du Turkménistan, et ce dans le cadre d'un vol vers Hongkong.

### Capacité accrue de 100 t

En plus des capacités en soute des vols A321 via Tbilissi, la «ville de l'amour»



Photo: Felix Zimmermann

**Berati Bulent Ilhan** (à d.), le manager de Cargolux chargé du Turkménistan, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan et de la Turquie.

(signification d'Achgabat en persan) bénéficie d'une capacité de 100 t par rotation sur le pont principal. «Les principales catégories de marchandises sont les produits pharmaceutiques, biens des secteurs pétrole et gaz, produits alimentaires et animaux», explique Christian Becker, directeur régional Russie et CEI de LH Cargo à propos des premières semaines du nouveau service. *Andreas Haug*

## «Transhumance» aérienne

Globalink a établi récemment un record particulier. L'entreprise a organisé le transport, par voie aérienne, du 5000<sup>e</sup> représentant de la race bovine d'Amérique du Nord vers le Kazakhstan. Il s'agit d'une étape du programme national de développement du cheptel lancé en avril 2012 par le Kazakhstan. À l'époque, le gouvernement a débloqué 875 M. d'USD pour une période de cinq ans afin d'encourager la production de lait et de viande grâce à l'importation de bovins.

Globalink a effectué des études de faisabilité et pu convaincre son client d'opter pour une solution aérienne, et ce en dépit de la position géographique du Kazakhstan et des conditions climatiques extrêmes. Le département «logistique bovine», mis en place rapidement dans le cadre des structures existantes, a organisé le premier vol en B747F du Canada vers le Kazakhstan en novembre 2012. Depuis, 25 vols fret ont été assurés au départ de plusieurs villes nord-américaines, le plus souvent la nuit.

Le projet intégral comprend aussi le préacheminement et postacheminement des animaux de/vers les aéroports et l'utilisation de caisses spéciales pour le chargement et la production/montage de compartiments dans les avions-cargos. À l'arrivée au Kazakhstan, Globalink doit s'occuper non seulement du déchargement mais aussi des certificats vétérinaires, des autorisations d'importation et des formalités douanières. Compte tenu du succès du projet au Kazakhstan, Globalink opère déjà pour des clients de cette branche en Russie et prévoit en outre d'élargir ce type de services dans les pays d'Asie centrale. *cd*



AGENTS FOR:

**TMCL**  
TMCL Container Line  
GLOBAL FCL NVOCC

**SAMSKIP**  
FCL / LCL IMPORT  
/ EXPORT ICELAND

**info@gillship.ca**  
**www.gillship.ca**

**MONTREAL**  
Tel (514) 871-1033  
Toll free 1-800-501-1770

**TORONTO**  
Tel (905) 362-5500  
Toll free 1-800-501-1780

**VANCOUVER**  
Tel (604) 637-1043  
Toll free 1-877-501-1790



**Gillship Navigation**

DIRECT WEEKLY IMPORT/EXPORT CONSOLIDATIONS FAR EAST, INDIA, SRI LANKA AND DUBAI

## Changement à la tête des RZD

# Un grand héritage

Le 20 août dernier a marqué le début d'une nouvelle ère pour les Chemins de fer russes (RZD) dont le nouveau président s'appelle Oleg Belozero. Après avoir tenu les rênes des RZD pendant une décennie, Vladimir Iakounine se consacrera désormais à la politique.

Le ministre russe des Transports, Maxim Sokolov, qui dispose de sept ministres adjoints, doit trouver un successeur à son premier remplaçant. Oleg Belozero prend en effet le relais de Vladimir Iakounine en qualité de patron des Chemins de fer russes (RZD). O. Belozero, nommé ministre adjoint des Transports en mars 2009, se retire de ses fonctions actuelles. Rappelons qu'avant de rejoindre le ministère, il a dirigé l'administration russe de la construction routière «Rosavtodor» (cf. page 31).

V. Iakounine avait annoncé son départ avant la nomination d'O. Belozero. Il va entrer dans la politique et sera candidat à un siège au Sénat russe en qualité de représentant de la région de Kaliningrad.

### Une décennie de développement

V. Iakounine a été président des RZD dans leur forme juridique actuelle depuis juin 2005, mais a assumé les fonctions de vice-président depuis leur création en 2003. Au cours de son mandat, il a non seulement réalisé de gros projets en Russie avec le groupe des chemins de fer russes (jusqu'à 1,3 M. de collaborateurs pendant les années fastes), il l'a aussi orienté vers

une stratégie d'internationalisation. Dans ce contexte, le soutien technique accordé à des pays en développement et l'ouverture vers les marchés occidentaux ont été des objectifs prioritaires.

### Assistance et acquisitions

Au cœur de la stratégie des RZD figure le pont ferroviaire eurasiatique boosté en coopération étroite avec le Kazakhstan et la Biélorussie. L'objectif étant de transférer davantage de flux de marchandises Asie-Europe de la voie maritime vers la voie ferroviaire.

À la périphérie de la Russie, une série de projets a été réalisée en coopération avec d'autres pays, par exemple en Arménie, en Iran ou en Corée du Nord. Tous les rêves ne se réalisent pourtant pas. La construction d'une ligne de chemin de fer en Libye a dû être interrompue en 2011 en raison de la situation politique dans le pays. Idem pour le prolongement de la ligne à écartement large de Kosice dans l'est de la Slovaquie jusqu'à Vienne. Elle attend encore sa réalisation.

En 2012 a eu lieu le plus grand coup des RZD sous la direction de V. Iakounine. Le groupe russe a en effet acquis



Photo: archives de l'ITI

Les RZD misent sur la liaison eurasiatique.

75% du groupe logistique français Gefco. En 2015, l'entreprise devrait verser à son principal actionnaire un dividende de 73 M. d'EUR, et ce en dépit de la baisse du marché automobile russe.

### Des tâches ardues

Il y a un côté tragique dans le fait que la fin du mandat de V. Iakounine, confirmé dans ses fonctions de président de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) en décembre 2014, ait été plombée par les sanctions des pays occidentaux. Le volume des échanges avec l'Europe a déjà chuté de 20% en 2014 et le nouveau président n'aura pas une tâche facile.

*Christian Doepgen*



## Software for Transport and Logistics

More than 250 clients in 18 countries in Europe.

e-TMS® offers to European companies an edge cutting innovative product thanks to a 100% web technology, a multi-language, multi-modal, open and flexible solution.

AndSoft Europe:  
+352 24 521 - 413

AndSoft Spain:  
+34 911 853 129

SCM Software:  
+370 69 990 614

AndSoft France:  
+33 (0) 5 62 755 768

СЦМ софтваре:  
+370 69 990 612



info@andsoft.com



Le nouveau périphérique de Moscou sera achevé d'ici 2018

# Un nouveau départ pour le ZKAD

Depuis 2014, de nombreux logisticiens ont transféré leurs activités de Moscou vers les régions, en raison du fléchissement conjoncturel en Russie. La capitale demeure pourtant au centre de la branche. Après quelques problèmes de démarrage, le projet de périphérique supplémentaire à Moscou (ZKAD) vient d'être lancé. Il devrait être achevé d'ici la Coupe du Monde de football en 2018.



Photo: GS

D'ici 2018, la densité du trafic autour de Moscou devrait être réduite grâce à un second périphérique.

Le projet de second périphérique de Moscou fait des progrès. L'administration russe de la construction routière Rosavtodor a signé un accord d'investissement avec la société de développement Crocus Group du milliardaire Aras Agalarov sur la construction et l'entretien d'un tronçon de 49,5 km de long dudit «périphérique central» ZKAD. La route mène de la rue de Minsk (M1) jusqu'à la voie interurbaine M4 «Don», qu'elle croise au sud de l'aéroport de Domodédovo. Elle traverse même en partie la capitale russe qui a été élargie considérablement vers le sud il y a de cela quelques années.

Le tronçon en question est une autoroute à quatre voies comprenant 14 ponts, 24 passages supérieurs, trois routes surélevées et diverses intersections qui garantissent une vitesse moyenne de 140 km/h.

À titre de comparaison: sur le périphérique moscovite existant (MKAD), la vitesse maximale est de 110 km/h. Le ZKAD fera le tour du MKAD à une distance comprise entre 25 et 30 km.

## Coûts et tranches de construction

Les coûts de construction sont estimés à 300 milliards de RUB (4 milliards d'EUR). À lui seul, le premier tronçon coûtera 48,9 milliards de RUB (actuellement 650 M. d'EUR). Rosavtodor financera environ 86% et Crocus Group, investisseur privé, les 14% restants. Le partenaire de Crocus Group pour la construction est la société Mostostroi Nr. 6 de St-Petersbourg spécialisée dans les ponts. Des péages devraient permettre de récupérer les sommes investies. La fréquentation prévue au cours des premières années est de 33 000 à presque

44 000 véhicules par jour. Date d'achèvement du projet: 2018. C'est à cette même date que trois autres des cinq tranches devaient aussi être terminées. Un des tronçons est le périphérique Betonka existant depuis l'ère soviétique qui a besoin d'être élargi et réparé.

## Calendrier et appels d'offres

Le ZKAD d'une longueur totale de 530 km pourra-t-il vraiment être achevé à temps? Même le gouvernement russe en doute actuellement. En début d'année, le vice-premier ministre Arkadi Dvorkovitch a admis que compte tenu de la crise économique actuelle plusieurs projets routiers pourraient être retardés. «En fait, le ZKAD est déjà en retard par rapport au calendrier», a-t-il révélé.

Les difficultés lors de la passation des marchés concernant le premier tronçon ont beaucoup contribué à ce retard. Rosavtodor avait confié le marché dès 2014 à Stroigaskonsulting, au terme d'un appel d'offres. En raison de problèmes financiers, les travaux ont cessé en juillet 2014, pour plus d'un an, en dépit de la pose de la première pierre en présence du maire de Moscou Sergey Sobjanin et du ministre russe des Transports, Maxim Sokolov. Au printemps 2015, l'entreprise de construction a été reprise par Gasprombank et United Capital Partners qui ont résilié le contrat avec Rosavtodor. Une récente nouvelle attribution du marché constitue donc un second départ pour les travaux du ZKAD.

*André Ballin*

**Independent International Freight Forwarding & Logistics Experts at your disposal in the European Countries**

BELGIUM | BULGARIA | CZECH REPUBLIC | DENMARK | ESTONIA | FINLAND  
GERMANY | HUNGARY | IRELAND | ITALY | MALTA | NETHERLAND  
NORWAY | PORTUGAL | POLAND | ROMANIA | SLOVAKIA  
SLOVENIA | SPAIN | SWEDEN | SWITZERLAND | TURKEY | UK

IFA, the private alternative, is seeking new members in France, the UK, Austria, Greece, Finland, Germany & the Baltics states.

**E-mail: [info@ifa-forwarding.net](mailto:info@ifa-forwarding.net) | [www.ifa-forwarding.net](http://www.ifa-forwarding.net)**

Apply now for membership and be invited to future IFA meetings!

Le Turkménistan, pôle d'attraction commercial

# Des chances malgré les obstacles

Le Turkménistan a beaucoup à offrir, aux investisseurs certes, mais aussi aux logisticiens. Pour de nombreux projets dans les secteurs pétrole, gaz et infrastructures, l'économie locale a besoin d'aide internationale. Malgré la réglementation des processus économiques, bien des sous-traitants étrangers travaillent dans le pays.

Encore un peu de patience. Le traité de libre-échange Turquie-Turkménistan, qui devait entrer en vigueur en 2015, est sur le point d'être signé. Le volume des échanges commerciaux entre les deux pays est de 5 milliards d'USD. Les sociétés turques ont d'ores et déjà une position dominante dans l'économie turkmène, par ex. dans le BTP, ce qui a un impact sur la logistique. Turkish Cargo opère ainsi depuis avril 2013 en trafic all-cargo vers Achgabat. Sea Union Line a lancé en 2012 une liaison conteneurs d'Ambarli à Turkmenbachi via Rostov. 43 000 camions turcs



Photo: AZ

Le chantier du pipeline TAPI débuterait en 2016.

opèrent en outre chaque année vers ce pays riverain de la mer Caspienne. Tout serait bien sûr plus simple s'il ne fallait pas traverser le territoire iranien.

## Des voisins pas faciles

La rivalité entre la Turquie et l'Iran pose problème. Au tournant de l'année 2014/2015, il y a eu des bouchons de plusieurs milliers de camions à la frontière près de Gurbulak étant donné que

la Turquie ne voulait plus accepter les redevances spéciales appliquées sur ses camions par l'Iran. Selon les estimations, le commerce extérieur turc avec les pays d'Asie centrale a atteint 9,3 milliards d'USD en 2014. Compte tenu des points communs culturels et linguistiques, le Turkménistan est une cible importante de la logistique turque.

## Des chances en breakbulk

Des opportunités sont aussi offertes aux entreprises du secteur projets. En plus des réseaux routier et ferroviaire, le port de mer de Turkmenbachi et l'aéroport d'Achgabat sont agrandis (ce dernier aura une capacité fret de 200 000 t).

De nouvelles installations pétrolières et gazières sont construites car le pays a des réserves estimées à 12 milliards de t de pétrole. Le 6 août, Turkmengas, leader de consortium, a remporté le marché du pipeline international TAPI qui mènera du Turkménistan en Inde sur une distance de 1800 km. *Christian Doepgen*

## APADANA FREIGHT SERVICES LTD.



Tehran - Iran

Phone: 0098 21 8875 5983

Fax: 0098 21 8875 0612

Email: [info@apadanafreight.biz](mailto:info@apadanafreight.biz)

[www.apadanafreight.biz](http://www.apadanafreight.biz)

## Your Reliable Iranian Partner

- ✓ Air Freight
- ✓ Bulk liquid transport
- ✓ Cargo management
- ✓ Customs brokerage
- ✓ Ocean freight
- ✓ Overland transport
- ✓ Project cargo
- ✓ Supply chain solution
- ✓ Warehousing & distribution



**TransGlobal**<sup>®</sup>  
Freight Management Limited

View us at [www.tgfm.com](http://www.tgfm.com)

One of the UK's leading independent Freight & Logistic organisations will be attending the **FIATA World Congress Taipei, 8-13 September 2015**

For an appointment email us at: [Taipei@tgfm.com](mailto:Taipei@tgfm.com)

Voies navigables en Ukraine

# Le transit sur une bonne vague

Le premier mode de transport en Ukraine est le chemin de fer, mais la navigation fluviale a également un gros potentiel. Dans la répartition modale, le trafic de transit sur les voies navigables ukrainiennes a de nouveau augmenté depuis le début de l'année.

L'Ukraine fait de son mieux pour reconquérir son rôle de pays de transit important pour les flux de marchandises en Europe. Les chemins de fer ne manquent pas de projets ambitieux pour y parvenir (cf. *ITJ* 15-16/2015, page 12 du Spécial). Vu le manque de matériel roulant et l'état en partie insuffisant des voies routières express, la navigation fluviale semble constituer une option importante.

## Essor de l'importation/exportation

Les chiffres les plus récents de l'office national ukrainien des statistiques sont divergents. Au premier semestre 2015, on n'a pas encore enregistré de revirement décisif de la tendance. Le transbordement de marchandises dans les ports fluviaux ukrainiens a baissé de 3,3% à 2,4 M. de t

par rapport à la même période de 2014. Mais en même temps le transbordement de biens importés a grimpé de pas moins de 19,8% à 227 300 t et celui des biens exportés de 22,8% à 1,47 M. de t. Le trafic de transit est donc de retour.

## D'autres routes et offres

La navigation fluviale profite également des infrastructures en partie inutilisables d'autres modes de transport. Le trafic de transit entre Odessa et Dnjepopetrovsk en est un bon exemple.

Les conteneurs transbordés à Odessa étaient chargés traditionnellement sur des trains ou des camions pour rejoindre leur destination finale. Le 9 juillet, la société Ukrrichflot a chargé pour la première fois des conteneurs sur l'unité fluviale *Mecha-*



Photo: Port d'Odessa

Près d'Odessa, le fluvial gagne en importance.

*nic Cherevko* dans le terminal Brooklyn-Kiev. Les boîtes étaient arrivées la veille sur le *CMA CGM Rbone*. Le fret a ensuite été acheminé vers une usine à Dnjepopetrovsk, et ce «nettement plus rapidement que par le rail», a tenu à préciser le prestataire. Son exemple sera-t-il suivi?

*Christian Doepgen*



aryamasir



on-time • on-budget • logistics  
Europe • CIS • Iraq • Middle East

WWW.ARYAMASIR.COM



Les conséquences de la catastrophe de Tianjin sont imprévisibles

# Les choses vont-elles continuer ainsi?

Le moment de l'accident dans le troisième port de la Chine, Tianjin, ne pouvait être plus mal choisi. Indépendamment des pertes et souffrances humaines et des dommages matériels, l'explosion a accéléré la perte de confiance dans l'économie chinoise qui montre des signes de faiblesse. On peut se demander si les majorations tarifaires visées par les armements pourront s'imposer sur le marché actuel.

Ce n'est pas de cette façon que Ru Hai Logistics International voulait faire la une des journaux. Le 12 août, des entrepôts pour marchandises dangereuses de ce prestataire ont été à l'origine des explosions dans le port chinois de Tianjin. Sur place, des infrastructures ont été partiellement endommagées (dont deux terminaux hors service), mais les opérations de transbordement dans le quatrième port du monde (plus de 14 M. de TEU par an) n'ont pratiquement pas cessé. À moyen et long terme, on s'attend toutefois à une baisse du volume de transport, entre autres dans les secteurs automobile, santé et électronique. Des chiffres précis sont encore difficiles à obtenir, selon les autorités chinoises. On sait déjà qu'au moins 8000 automobiles neuves ont été détruites.



Photo: archives ITI

Le centre logistique Wal-Mart près de Tianjin est indemne.

Lorsque Maersk a récemment repris les activités, cela a été un signal pour d'autres compagnies. Beaucoup de lignes maritimes ont décidé de relancer les opérations au port de Tianjin. Même si on s'attend encore à «quelques perturbations et retards», l'opinion générale est qu'il n'est pas encore possible de se faire une idée des problèmes qui pourraient survenir dans le déroulement des opérations portuaires. Les conséquences indirectes sur les affaires avec la Chine et sur l'ensemble de la navigation maritime internationale sont toutefois considérables.

## Tarification et conditions-cadres

Les armements ne comptent pas renoncer pour l'instant aux adaptations tarifaires prévues à l'automne. Dans certains cas, la date d'introduction de la majoration est modifiée. Cosco a décidé de reporter sa majoration tarifaire de 1000 USD en trafic Asie-Europe, d'ores et déjà annoncée, du 20 août au 1<sup>er</sup> septembre. D'autres compagnies ont réagi de façon analogue.

C'est le développement de l'économie chinoise elle-même qui donne actuellement bien des motifs d'inquiétude. Hormis la crise boursière, les chiffres du commerce extérieur et les principaux indices de gestion sont on ne peut plus clairs, et ce également indépendamment de la catastrophe de Tianjin. Dès la fin du premier semestre 2015, les exportations ont stagné (hausse de moins de 1%) alors que les importations ont même baissé de 15,5%, ainsi que l'a annoncé l'administration douanière chinoise. S'y ajoute que l'indice de gestion portant sur les achats est retombé en juillet 2015 à 47,2 contre 47,8 le mois précédent. Il s'agit du niveau le plus bas depuis début 2009. On peut se demander si le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) de 7% prévu par le gouvernement chinois pour l'année en cours pourra vraiment être atteint. Il est d'ores et déjà certain que la pression des marges sur les axes de trafic de/vers la Chine va continuer de croître.

*Christian Doepgen*

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

- Shipments by ROAD all over Europe
- AIR & SEA freight services worldwide
- Full load and groupage services door-to-door
- Shipping dangerous goods
- Shipping goods at controlled temperatures
- Express services
- Insurance (All risks on request)
- Customs formalities / clearance at our premises



### ITX Cargo S.r.l.

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

### ITX Cargo Overseas S.r.l.

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

### ITX Cargo Veneto S.r.l.

Via E. Fermi, 62  
37136 VERONA, ITALY  
Tel: +39 045 862.29.55  
Fax: +39 045 862.29.59  
E-mail: info@itxcargoveneto.com  
P.IVA: IT13219370155

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

Nouvelle loi sur le cabotage aux Philippines

# Plus d'options

L'année dernière, les Philippines ont surtout fait parler d'elles à propos de l'encombrement du port de Manille. Une modification partielle de la loi sur le cabotage ne devrait pas seulement faire baisser les coûts de transport, mais aussi délester le port de la capitale.

Les Philippines connaissent certes une augmentation constante du volume de transport de marchandises par voie maritime, mais luttent aussi contre l'état insuffisant de leur infrastructure de transport. C'est en particulier le port de la métropole Manille qui s'est heurté l'année dernière aux limites de ses capacités. Les effets ont d'ailleurs été ressentis jusqu'au début de l'année 2015.

Cela devrait changer de manière durable. Une concurrence plus forte sur le marché du transport et une baisse des coûts devaient entraîner une diversification des flux de marchandises. Un des principaux aspects de ce projet est la libéralisation du transport côtier. Benigno Aquino III, Président des Philippines, a signé fin juillet un amendement (Republic Act No. 10668 Foreign Ships Co-Loading Act) qui modifie en partie les réglementations concernant le cabotage. Un navire battant pavillon étranger et en provenance d'un port étranger sera désormais autorisé à acheminer des marchandises de tiers jusqu'à leur destination finale. Le transbordement de fret depuis un autre navire non-philippin est aussi possible.

## Délester Manille

En clair, cela signifie que des navires provenant de l'étranger pourront désormais charger du fret dans les ports philippins et le transporter à des effets de transhipment au sein du pays. L'exportation de cargaison étrangère est également autorisée. Jusqu'ici les navires non-philippins pouvaient uniquement desservir Manille, mais pas d'autres ports locaux. Afin que cette stratégie de délestage de Manille ait des chances de succès, les infrastructures doivent être considérablement améliorées, et ce à maints endroits. En ce qui concerne le raccordement du port de la capitale au réseau routier, il y a déjà un certain progrès en vue. Une voie de raccordement est en construction entre la route express sud et la route express nord. Actuellement, la discussion porte sur la possibilité de créer des voies séparées pour les véhicules de tourisme et les véhicules marchands.

La nouvelle réglementation est bien évidemment accueillie très favorablement par les chargeurs et les armements. «La révision de la loi sur le cabotage va faire baisser sensiblement les coûts de transport, en particulier pour les exportateurs de Mindanao», est convaincu Sergio Ortiz Luis Jr., président de l'association des exportateurs philippins Philexport. Erry Hardianto, country manager Philippines de Maersk Line, est du même avis:

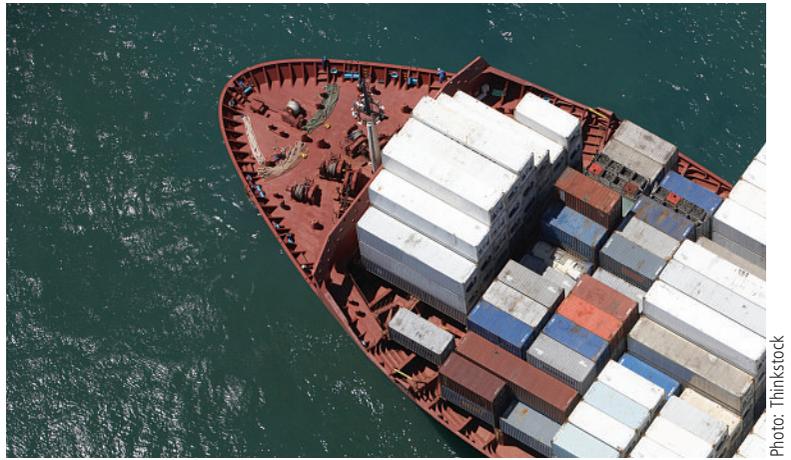


Photo: Thinkstock

Des navires sous pavillon étranger pourront charger à l'avenir du fret de tiers.

«Nous estimons que la récente modification de certains articles de la loi sur le cabotage aura un effet positif sur la compétitivité des secteurs export et import, surtout en raison d'une baisse potentielle des coûts de logistique à l'échelle locale.»

Malgré cela, et même si les signes indiquent une libéralisation, l'amendement ne concerne que certaines parties de la loi sur le cabotage. Les navires battant pavillon étranger ne sont toujours pas autorisés à transporter des marchandises pour le marché philippin et limités à des marchandises exportées ou importées. Mais même s'il ne s'agit pas d'une libéralisation complète dans ce domaine, il est certain que les choses sont en train de changer aux Philippines. *Michael Mackey/av*

**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](mailto:info@interrail.ag)  
Web: [www.interrail.ag](http://www.interrail.ag)

**InterRail**

Le secteur aérien vietnamien sur pente ascendante

# Une nouvelle image brillante

Ce qui paraissait impensable il y a quelques décennies, mais s'annonçait depuis le début du millénaire, prend désormais des formes plus concrètes: le Vietnam, pays du Sud-Est asiatique, connaît une forte croissance. Le trafic aérien va certainement y contribuer.

Halit Anlatan (cf. page 16), patron de Turkish Cargo, sait pertinemment pour quelle raison une compagnie aérienne ne doit pas seulement regarder vers l'Ouest si elle souhaite améliorer ses perspectives. Compte tenu du potentiel de croissance très fort existant dans la région Asie-Pacifique, sa société projette d'augmenter considérablement sa part de marché dans cette région. «Nous visons en particulier un nouveau marché, le Vietnam, car les exportations de biens électroniques et de textile depuis ce pays ne cessent d'augmenter», précise-t-il.

## Économie de marché «communiste»

Les choses changent en effet très rapidement depuis quelques années. L'effet

sera encore renforcé par la création de la communauté économique sud-est asiatique AEC le 31 décembre 2015. Le grand voisin du nord, la Chine, demeure le plus grand partenaire import du Vietnam avec 47,3 sur un total de 148,5 milliards d'USD. À noter qu'en 2014, les États-Unis ont dépassé pour la première fois l'UE comme destination d'exportations vietnamiennes (150,2 milliards d'USD).

Ce qui n'a pas vraiment encouragé le développement jusqu'ici, c'est le réseau logistique insuffisant. Ce pays membre de l'Anase comparable à l'Allemagne avec 90 M. d'habitants et une superficie de 333 000 km<sup>2</sup>, figure en 2014 au rang 48 de l'indice des prestations logistiques de la Banque mondiale, loin derrière le

premier. Singapour (5<sup>e</sup>), la Malaisie (25<sup>e</sup>) et la Thaïlande (35<sup>e</sup>) sont mieux placés alors que l'Indonésie (53<sup>e</sup>), l'Inde (54<sup>e</sup>) et les Philippines (57<sup>e</sup>) font un peu moins bien. Le réseau de voies rapides et de voies ferrées est encore très limité: 3000 km de rails datant pour la plupart de l'époque coloniale et deux postes frontière relient la capitale Hanoï et la métropole économique du sud du pays Hô-Chi-Minh Ville (HCMC) aux centres de croissance de la région. Ce réseau a du mal à égaler les infrastructures maritimes et aériennes.

## Les efforts de l'État

C'est en particulier dans l'espace aérien de ce pays (drapeau à étoile jaune sur fond rouge) que l'essor apparaît clairement.

PROJECT AND  
ENGINEERING  
SOLUTIONS FOR  
CARGO OF ANY  
COMPLEXITY

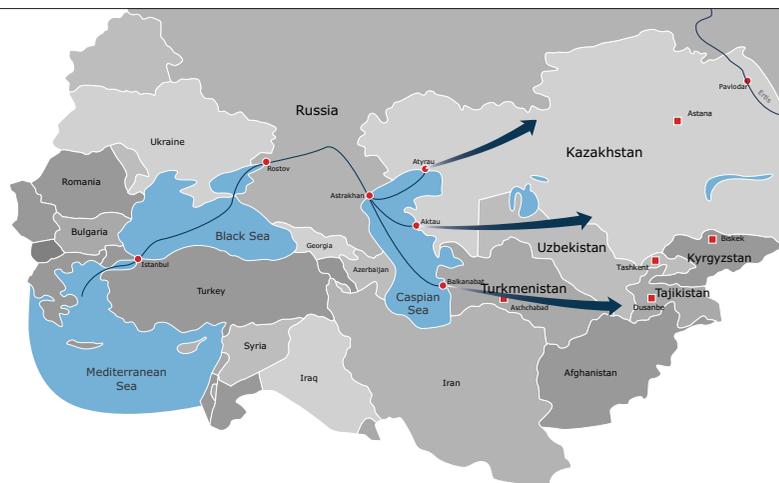
 **CHANDLER**

**CHANDLER GMBH**

Mittelweg 55  
20149 Hamburg  
Germany

Phone +49 40 238 017 - 0  
Fax +49 40 238 017 - 19

WEB [chandler-shipping.de](http://chandler-shipping.de)



**EXPERIENCE & COMPETENCE  
IN RUSSIA & CENTRAL ASIA**



++ HAMBURG +++ ASTANA +++ AKTAU +++ TASHKENT +++ TALIMARJAN +++ SEOUL +++ MOSCOW +++ SABETTA +++ HOUSTON +++ ANTWERP ++



Photo: Airbus

Lors de l'introduction de l'A350, Vietnam Airlines s'est donné un nouveau look. Elle sera de plus la première compagnie aérienne asiatique à exploiter les deux plus récents modèles de l'aviation civile, A350 et B787.

C'est ainsi que fin juin, le Parlement a approuvé (à une large majorité mais pas à l'unanimité) les plans de construction du grand aéroport de Long Thanh près de HCMC. L'aéroport actuel, dont la construction remonte à avant la Seconde Guerre mondiale et le code Iata SGN à l'ancien nom de la ville, n'a plus de possibilités d'extension. À terme, en 2050, le nouvel aéroport coûtant 16 milliards d'USD aura quatre pistes de décollage et d'atterrissage et pourra transborder 5 M. de t de fret. La desserte intermodale par route, rail et mer est également prévue. La compagnie d'État Vietnam Air-

lines mise également très clairement sur le renouvellement. Elle est ainsi depuis peu le second exploitant mondial du nouveau modèle Airbus A350XWB dont elle a commandé 14 exemplaires (cf. *ITJ Daily* du 7.7). À cette occasion, la compagnie s'est dotée d'un nouveau logo (lotus) qui doit refléter, selon les responsables, «le dynamisme et la volonté de réforme» tout en «respectant l'histoire et les traditions».

#### Tant des A350 que des B787

Afin de remplacer sa flotte d'avions long-courriers (A340 et B777) qui se font vieux, Vietnam Airlines fait aussi appel à Boeing, concurrent d'Airbus, et prend livraison de 19 Dreamliners comparables à l'A350. Ce qui a d'ailleurs permis de faire des photos spectaculaire début juillet à Washington. Forte de ces équipements, la compagnie veut devenir d'ici 2020 une des quatre lignes leaders asiatiques. À quel point le Vietnam prépare avec soin l'avenir des secteurs transport et logistique est prouvé par le fait que 36 nouveaux contrôleurs sont actuellement formés en Nouvelle-Zélande pour la sécurité aérienne du pays. *ab*

## Report en Indonésie

Garuda Indonesia, dont le plus grand actionnaire (69%) est l'État indonésien, a réalisé au premier semestre 2015 un bénéfice de 29,3 M. d'USD et a amélioré son résultat de 114,5% par rapport à l'année précédente. À l'époque, il s'est agi d'une perte de 201,3 M. d'USD. Les activités fret sont toutefois à la traîne par rapport au développement général: c'est ainsi que Garuda Indonesia Cargo, qui voulait en principe rejoindre d'ici juin l'alliance Skyteam Cargo (cf. *ITJ* 43-44/2014, page 17), a transporté 176 123 t pendant la même période, soit 9% de moins.

Fin juin, Garuda Indonesia a conclu un partenariat avec Cardig Air pour les envois sur la ligne Surabaya-Denpasar-Dili qu'elle ne dessert pas elle-même. Le carrier privé fait partie des «13 compagnies aériennes négatives» qui ont été priées par le gouvernement d'augmenter leur capital propre d'ici au 31 juillet (cf. *ITJ Daily* du 31.7). Entre-temps le ministère des Transports, qui a promis de soutenir ces sociétés, a prolongé le délai jusqu'au 30 octobre.

# BARTH+CO GRUPPE

## Die Qualitätsmarke für individuelle Logistikdienstleistungen







-  **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)

Nouvelle société pour le chargement/déchargement d'unités fluviales

# Par barge à Laem Chabang

En 2014, le plus important port thaïlandais, Laem Chabang, a crû de 9%. Il y a toutefois des points faibles à plusieurs endroits concernant les transports de/vers l'arrière-pays. Le transfert de fret sur l'unité fluviale devrait y remédier. Dans ce contexte, la ligne japonaise MOL a conclu un accord de coopération avec l'exploitant de terminaux Saha Thai afin de créer un terminal pour unités fluviales.

Le transport de marchandises par bateaux éveille un intérêt croissant également en Thaïlande. En comparaison avec les poids lourds, ce sont en particulier la capacité de transport plus élevée et la compatibilité avec l'environnement qui plaident pour les péniches.

La compagnie maritime japonaise Mitsui OSK Lines et l'exploitant thaïlandais de terminaux à conteneurs Saha Thai Terminal ont donc décidé de coopérer. Les deux sociétés ont créé Bangkok Barge Terminal (BBT), qui construira et exploitera dans la capitale un nouveau terminal dédié aux unités fluviales. L'installation devrait être mise en service en 2016 et servira de gateway pour les marchandises de/vers le port de Laem Chabang. Ce hub dans le golfe de Thaïlande, situé à environ 100 km de Bangkok, est devenu le portail d'entrée le plus important du pays. C'est ce qui explique la décision de l'administration portuaire de construire un nouveau bassin d'une profondeur d'eau de presque 12 m. Les investissements se montent à environ 55 M. d'USD.



Photo: Thinkstock

En 2014, Laem Chabang a enregistré un taux de croissance de 9%.

L'année dernière, Laem Chabang a transbordé 6,6 M. de TEU contre 6 M. de TEU en 2013. Avec un taux de croissance de 9%, le hub est passé de la 22<sup>e</sup> à la 21<sup>e</sup> place du classement de l'analyste néerlandais Dynamar.

L'extension de Laem Chabang est à placer dans le cadre de vastes projets du gouvernement portant sur la modernisa-

tion des infrastructures de transport. Il existe un gros besoin d'investissements en particulier dans les liaisons avec l'arrière-pays des ports. Les capacités de la route et du rail sont épuisées à maints endroits. Pour transférer davantage de fret sur le rail, il serait nécessaire d'étendre quelques lignes à deux voies. C'est notamment l'aménagement de la ligne Kanchanaburi-Bangkok-Laem Chabang qui semble nécessaire.

MOL prouve une nouvelle fois qu'elle mise sur le site de Laem Chabang. Via BBT, la compagnie fait un pas de plus vers la diversification en Thaïlande. En plus des activités clés (lignes régulières), la société opère aussi dans le secteur gestion d'entrepôts, trafics routiers et exploitation de dépôts dans ce pays sud-est asiatique.

## Hausse du volume chez ICTSI

L'exploitant philippin de terminaux International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) a enregistré une augmentation du volume de transbordement au premier semestre, mais le bénéfice a baissé.

Le volume de transbordement a grimpé de 9% à 3,9 M. de TEU et le chiffre d'affaires de 8% à 552,1 M. d'USD. Les principaux moteurs ont été les terminaux au Mexique, au Honduras, au Pakistan et aux Philippines. Le bénéfice net a fléchi de 1% à 100,4 M. d'USD, mais déduction faite des gains exceptionnels de 2014, il s'est accru de 20%. av

### WAREHOUSE LOGISTIC

Safe and economical storage of your goods in our own warehouse of 31 500 qm<sup>2</sup>

### EUROPEAN SERVICE IMPORT/EXPORT

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

### FULL LOAD SERVICE

Europeanwide timely and safe delivery of full loads and hazardous cargos

### DOMESTIC SERVICE

Austriawide full load and partload cargo door-to-door

# TVS

**EUROPA VERKEHRE**

**Spedition Ges.m.b.H.**

TVS-Strasse 2

A-2353 Guntramsdorf

Tel.: +43/2236/8004-0

Fax: +43/2236/8004-60 + 70

E-Mail: [www.import@tvs-europa.at](mailto:www.import@tvs-europa.at)

## Actes de piraterie en Asie du Sud-Est

## Des spécialistes

Tandis que la situation est en passe de s'améliorer en Afrique, les actes de piraterie reprennent de plus belle en Asie du Sud-Est. Les effets escomptés par les contre-mesures prises par les différents gouvernements concernés sont lents alors que les pirates se modernisent rapidement et deviennent plus professionnels.

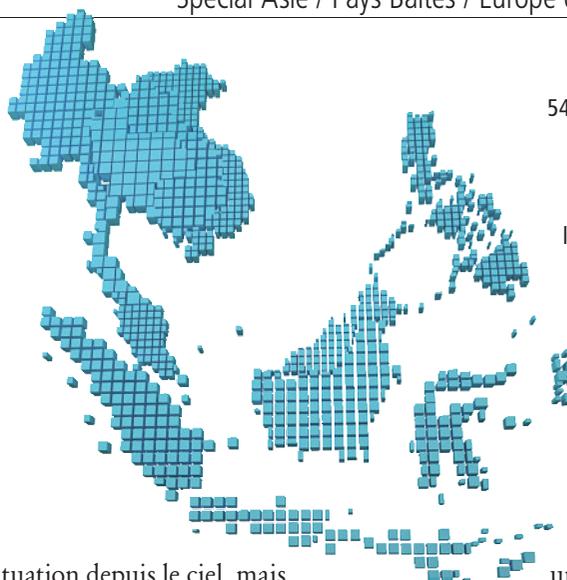
Le dernier rapport semestriel du Bureau Maritime International (BMI) relève que les eaux d'Asie du Sud-Est sont les plus dangereuses en termes d'attaques à main armée et d'attaques de pirates. Les agresseurs visent notamment les petits pétroliers au large des côtes malaisiennes, indonésiennes et singapouriennes, car le détroit de Malacca figure, aux côtés de la mer de Chine méridionale, parmi les zones maritimes les plus fréquentées au monde. Le rapport du BMI relate ainsi 79 cas d'agressions en Asie du Sud-Est au cours des six premiers mois de l'année, soit plus de la moitié des 134 agressions répertoriées pendant cette période au plan mondial.

La région n'est pas facile à contrôler et les eaux réparties en de nombreux territoires. Il est en outre difficile de dresser un tableau cohérent de la situation globale étant donné l'implication de différents États. Sans parler de mettre en place un plan permettant de combattre durablement le problème. Et pour couronner le tout, certaines institutions de la région sont mal positionnées et mal développées.

## Un savoir-faire logistique

Le professionnalisme croissant des pirates est une source de préoccupation pour les armateurs et les experts en sécurité. De nombreux groupes de criminels se sont mis en réseaux et disposent d'un savoir-faire spécialisé. Derrière les agresseurs et leurs chefs, de nombreux instigateurs opèrent à l'arrière-plan. Les navires ciblés sont déterminés à l'avance. Les cargaisons de gaz liquide, d'essence ou d'huile de palme suscitent bien entendu la convoitise des pirates. Le transbordement en haute mer nécessite certes un savoir-faire logistique, mais les pirates le maîtrisent de plus en plus. La falsification des documents nécessaires à la revente sur les plates-formes de transbordement du monde entier est en revanche plutôt facile à réaliser.

Il n'existe toutefois pas en Asie du Sud-Est d'intervention de grande ampleur dans l'esprit de l'opération navale Atalanta menée par l'Union européenne contre la piraterie à la Corne de l'Afrique et à proximité des côtes somaliennes. Différentes initiatives de lutte contre la piraterie ont toutefois été mises en place. L'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande organisent par exemple des patrouilles communes. L'initiative «Eyes in the Sky Initiative», qui a vu le jour en 2005, fait partie de l'initiative de sécurité du détroit de Malacca et contrôle



54 des 79 attaques dans le Sud-Est asiatique au 1<sup>er</sup> semestre ont eu lieu en Indonésie.

Carte: Thinkstock

la situation depuis le ciel, mais uniquement en cours de journée. Il se trouve pourtant que les pirates sont plutôt actifs de nuit. L'Accord de coopération régionale sur la lutte contre la piraterie et le vol armé (ReCAAP) regroupant 20 États n'a pas encore apporté les résultats escomptés. L'échange d'informations entre les différents pays pose notamment problème. Ainsi les autorités pénales compétentes ne sont par exemple pas autorisées à poursuivre les pirates dans les eaux territoriales de pays tiers.

Le BMI recommande l'extrême vigilance dans les régions concernées. Mais contrairement à l'Afrique, les pirates ne sont généralement pas armés en Asie et ont plus de chances de rentrer bredouille.

*Antje Veregge*

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

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

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

**ZENIT - neutral handling guaranteed.**

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

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



**GEARED  
FOR SUCCESS**

Success relies on highest quality and maximum efficiency. We are your dependable partner for transport- and logistics solutions.

HEADOFFICE  
M+R SPEDAG GROUP  
4132 Muttenz / Basel  
Switzerland  
+41 58 677 77 77

**Worldwide Network.  
Skilled Professionals.  
Logistics connecting continents.**  
[www.mrspedag.com](http://www.mrspedag.com)

Desserte accrue des États baltes

# Un grand pas vers l'Europe

Les États baltes Lituanie, Lettonie et Estonie continuent de se tailler une place au sein de l'UE. Récemment, les TEN-T Days ont eu lieu dans la capitale lettone Riga où une grande importance est bien sûr accordée au projet Rail Baltica.

Hormis les ministres des Transports de douze États membres de l'UE, d'autres personnalités importantes du monde des transports ont participé récemment à la conférence sur les transports organisée par l'UE et le gouvernement lettone. Selon Violeta Bulc, commissaire de l'UE compétente en matière de transport, l'objectif est de réaliser les grandes lignes des projets du réseau de transport transeuropéen d'ici 2030. Grâce à diverses voies de financement, l'UE a été en mesure d'annoncer un nouveau plan de financement portant sur un montant record de 13,1 milliards d'EUR. Cette somme sera investie dans 276 projets dans le secteur des transports.

La mise en place du réseau TEN-T (ou RTE-T) générerait jusqu'à 10 M. d'années-homme et permettrait d'accroître le produit intérieur brut (PIB) européen de 1,8%, précise la commissaire. Elle n'a pas hésité à évoquer le «worst case scenario», c'est-à-dire la perte de nombreux emplois si ce projet n'est pas réalisé. Selon une étude du Fraunhofer Institut, plus de 742 000 personnes y perdraient leur emploi.

## Rail Baltica

Anrijs Matiss, ministre lettone des Transports, était heureuse d'accueillir cette conférence dans la capitale lettone, peu avant la fin de la présidence lettone du conseil de l'Union européenne. Les ministres des Transports des pays suivants, entre autres, ont signé et accepté une extension du projet: Finlande, Estonie, Lettonie, Lituanie et Pologne qui constituent la moelle épinière du réseau mer du Nord/Baltique.

Pour elle et pour ses concitoyens, le projet Rail Baltica est important puisqu'il ne reliera pas seulement Tallin (Estonie), Riga (Lettonie), Kaunas (Lituanie) et le nord-est de la Pologne par le biais de la ligne ferroviaire européenne à écartement normal, mais inclura dans le réseau également Helsinki (Finlande) via une liaison par ferry ou par tunnel (entre Tallin et Helsinki).

Le corridor comprendra aussi des solutions en matière de mobilité pour voyageurs et marchandises entre les États susmentionnés et le centre de l'Europe (Allemagne, Pays-Bas et Belgique). Entre le fleuve Oder et les ports allemands, néerlandais et flamands on intégrera aussi des voies navigables telles que le canal du Mittelland.

Le corridor mer Baltique-Adriatique jouera lui aussi un rôle important pour la région de la Baltique. Il s'agit d'une liaison ferroviaire (prévue) qui mènera jusqu'au nord de l'Italie en passant par les régions industrielles du sud de la Pologne, Vienne, Bratislava et l'est des Alpes.



Photo: archives ITI

Riga (ci-dessous le port) est une zone pivot pour bien des activités.

Riga n'a pas seulement accueilli le monde européen des transports s'intéressant surtout aux transports terrestres. La capitale lettone, qui comptant plus de 2 M. d'habitants se penche aussi sur les dessertes par voie maritime. Les 3 et 4 septembre se déroulera l'assemblée générale de la BPO (Baltic Port Organization). Celle-ci réunit 45 ports membres de neuf pays riverains de la Baltique et a pour objectif d'améliorer la coopération entre les ports et les services maritimes dans l'ensemble de la région de la Baltique. L'assemblée générale 2015 est placée sous le thème d'actualité suivant: «Un changement en vue: chances ou menaces pour le marché balte.»

#### Stabilité au port de Riga

Au terme du premier semestre 2015, le port franc de Riga a annoncé un volume de transbordement en hausse de 2,3% par rapport à la période correspondante de 2014. Cette évolution réjouissante est surtout due aux vracs solides. Dans ce

domaine, les marchandises déchargées ou chargées ont totalisé 11,65 M. de t, ce qui correspond à un mieux de 4,2%.

Le port n'était en revanche pas satisfait des activités dans le secteur fret emballé. Pour différentes raisons, ce secteur a connu une baisse de 10,5%. Le fret conteneurisé a certes régressé de «seulement» 1,8% à 1,93 M. de t, mais il a tout de même enregistré un meilleur résultat que les autres ports baltes. Selon un porte-parole du port, il est néanmoins prévu «d'étudier les tendances actuelles et de trouver de nouvelles solutions en faveur d'une augmentation des marchandises conteneurisées à Riga». Les volumes ont en outre baissé dans les secteurs ro-ro, métaux, bois, poisson etc.

Le secteur fret liquide (produits pétroliers, gaz liquéfié etc.) a fourni, comme jusqu'ici, une certaine stabilité au port. Dans ce domaine d'activité, le volume de transbordement a atteint 5,8 M. de t, ce qui correspond à une amélioration de 6,8% par rapport à l'année 2014. *it*

## En bref

**Baisse à Tallin.** En juillet 2015, le volume de transbordement au port de Tallin, le plus grand port estonien, a baissé de presque 25% (plus précisément de 24,3%) par rapport au mois correspondant de l'année dernière pour retomber à 1,61 M. de t. La plus forte chute a été enregistrée dans le secteur breakbulk, en l'occurrence -65,7% à 15 500 t de marchandises. Dans la catégorie de fret la plus importante pour Tallin, c'est-à-dire les vracs liquides, la régression a été de 39,9% à 844 300 t.

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

**Moins de fret pour Tallink.** Malgré une amélioration du trafic sur sa principale route (Estonie-Finlande), l'armement estonien Tallink a enregistré une baisse du volume de transport au premier semestre 2015 par rapport à la même période de 2014. Sur la route susmentionnée, le volume de transport a été de 97 688 unités de charge (+20,5%). Dans l'ensemble, 153 831 unités ont été dénombrées pendant la période analysée, ce qui correspond à une baisse de 1,3%.

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

**Région baltique-Salzburg.** La compagnie aérienne lettone Air Baltic va lancer un nouveau service avec effet au 26 décembre prochain. À partir de cette date, elle reliera la ville autrichienne de Salzburg à la capitale lettone Riga. Les vols seront assurés par un Boeing 737-500 qui opérera à un rythme hebdomadaire.

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



## LOGISTICS SOLUTIONS FOR A WORLD IN MOTION

FREJA offers flexible worldwide project solutions via sea, air and land

- LCL/FCL/Oversize & Break Bulk
- Consolidated & Express Airfreight
- Heavy Lifts
- Complete Project Handling
- Marine Survey/Engineering/Custom Formalities/Value Adding Services

In short:

We transfer **complexity** into **simplicity**

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

FREJA Denmark Tel. +45 96 70 50 00

FREJA Norway Tel. +47 22 07 50 00

FREJA Sweden Tel. +46 (0)42 495 00 00

FREJA Finland Tel. +358 (0)20 7129 830

Projets dans l'arrière-pays des ports polonais

# En train jusqu'au port

Les trafics polonais avec les pays voisins de l'est ont certes souffert, mais les échanges augmentent vers l'ouest. La PKP veut mieux desservir les ports polonais grâce à des projets en trafic marchandises.

La Pologne n'a pas été touchée aussi durement que prévu. Certes, à la suite des sanctions occidentales les exportations vers la Russie ont baissé de 13,5% en 2014 et en Ukraine même de 27,3%, mais elles ont grimpé de 7,2% vers les pays occidentaux de l'UE. Avec un taux de croissance de 3,4%, le pays s'en est bien sorti en 2014 par rapport à l'espace européen. Le secteur logistique en profite aussi. Grâce à des fonds de l'UE d'environ 125 milliards d'EUR d'ici 2020, la Pologne devrait faire nettement mieux côté importation/exportation d'ici 2020. Selon les spécialistes, les importations pourraient croître de plus d'un quart d'ici 2017.

## Accroître le rôle joué par les ports

Les ports polonais de la mer Baltique – Gdansk, Gdynia, Szczecin et Swinoujscie – devraient donc être mieux raccordés au réseau ferro-



Photo: archives ITJ

Desserte par fer améliorée pour le port en eau profonde du DCT.

viaire en prévision de volumes en hausse. Le département infrastructures des Chemins de fer d'État polonais, PKP PLK, a annoncé des investissements essentiellement dans les gares en cul-de-sac des ports.

Le projet concernant le port de Gdansk joue un rôle central. Ce port a transbordé, au premier semestre 2015, 17 M. de t de fret, ce qui correspond à un mieux de 11,8% par rapport à la même période de 2014. Le transbordement de conteneurs y est demeuré stable avec environ 600 000 TEU. PKP va investir quelque 500 M. de PLN (120 M. d'EUR) dans la gare du plus grand port polonais où est assuré le transbordement de 57% des conteneurs maritimes du pays.

## Ponts, voies ferrées et voies navigables

Au cœur du nouveau plan figure la modernisation de la ligne de chemin de fer 226, un tronçon de 12 km entre la ville de Pruszcz Gdanski et le port nord de Gdansk à Polnocny. La ligne sera rénovée (entre autres dix ponts). Les travaux porteront aussi sur la construction d'un pont en acier de 12 m de long et pesant 2000 t sur un bras secondaire de la Vistule.

La navigation fluviale aura aussi sa place dans l'approche multimodale des ports polonais. Un projet partiel concernera le rétablissement de la navigabilité de ladite «Vistule morte» et de la Motlawa, grâce à des travaux de dragage, pour la porter à cinq fois davantage que la capacité actuelle.

L'optimisation du trafic ferroviaire de marchandises sera l'objectif prioritaire des travaux. D'ici fin 2015, la première ligne sur voie parallèle sera ouverte et permettra aux trains d'atteindre une vitesse de 100 km/ha. En août 2016, la ligne principale sera achevée et devra bientôt faire ses preuves. C'est en effet à la même époque que sera inauguré le poste en eau profonde dans le DTC du port de Gdansk (cf. *ITJ Daily* du 7.10. 2014).

De gros espoirs sont placés dans l'aménagement et la modernisation de la liaison ferroviaire de/vers le port de Gdansk: de 20% actuellement, la part du trafic ferroviaire de marchandises dans la répartition modale devrait en effet passer à terme à environ 30%.

*Christian Doepgen*

**NAVIS® THE CARGO COMPANY**  
 NAVIS SCHIFFAHRTS- UND SPEDITIONS-AKTIENGESELLSCHAFT

**WELTWEITE SEEFRACHT**  
 INTERNATIONALE SEEHAFEN-SPEDITION

**LANDVERKEHRE**  
 33 LÄNDER IN EUROPA UND NORDAFRIKA

**WELTWEITE LUFTFRACHT**  
 ALS REGISTRIERTER IATA-LUFTFRACHTAGENT

**WWW.NAVIS-AG.COM**

HAMBURG · BREMEN · HANNOVER · FREIBERG · ROTTERDAM · ANTWERPEN · BARCELONA

WIR VERBINDEN **DIE WELT**

L'exploitant aéroportuaire Aena est sur la voie de la croissance

# Privatisation partielle réussie

Vu les problèmes économiques et politiques évoqués il y a un an dans le cadre de la privatisation partielle d'Aena, une mesure inattendue à l'époque (cf. ITJ 35-36/2014, page 16), l'introduction en Bourse, le 11 février 2015, peut être qualifiée de réussite complète.

Depuis, la valeur de l'exploitant aéroportuaire espagnol a grimpé d'environ 80%. Une contribution du prof. Armin F. Schwolgin.

L'action Aena figure depuis début juin dans l'indice boursier important qu'est l'Ibex 35, ce qui a donné un coup de fouet de plus à la négociabilité et au cours du titre. Ce développement ne réjouit pas seulement l'actionnaire majoritaire national Enaire (51%), mais aussi les actionnaires privés. Le second actionnaire est le fonds d'investissement britannique TCI (7,7%), suivi de la banque HSBC (3,2%). Les 38,1% restants sont largement éparpillés sur le marché.

Au cours du premier semestre 2015, le nombre de passagers (+5,2% à 93 M.) et le volume de fret (+3,1% à 340 034 t) enregistrés sur les aéroports gérés par l'Aena ont augmenté bien plus que la moyenne. Dans le cadre de la première assemblée générale de l'Aena cotée en Bourse, qui s'est déroulée début juin à Madrid, il s'est avéré que les activités à l'étranger constituent un moteur de la croissance. Il s'agit en premier lieu de la participation majeure,



Photo: Armin F. Schwolgin

L'aéroport de Lanzarote fait partie de ceux qui profitent du vent favorable enregistré par l'Aena.

ritaire, depuis 2014, détenue dans le capital de l'aéroport de Londres-Luton (51%) et de l'augmentation de la participation dans l'aéroport de Cali en Colombie (de 35% à 50%).

Compte tenu du redressement économique espagnol, le secteur aérien domestique a lui aussi repris du poil de la bête. C'est valable tant pour les deux grands aéroports continentaux de Madrid-Barajas et El Prat, près de Barcelone, que pour les aéroports de tourisme de grande et moyenne taille tels que Majorque, Ténériffe, Grande Canarie ou Lanzarote.

## Succès économique

Lors de l'assemblée générale, l'ancien et nouveau président de l'Aena, José Manuel Vargas, a présenté des chiffres réjouissants. Au cours de l'exercice précédant l'entrée en Bourse, la société a en effet fait part d'un chiffre d'affaires de 3,165 milliards d'EUR. Son résultat avant intérêts, impôts, amortissements et valeur du fonds de commerce a été de 1,875 milliard d'EUR et le bénéfice net de 595 M. d'EUR. Avec un multiple Ebitda de 11,9 Aena s'en sort plutôt bien par rapport à ses concurrentes, p. ex. -la française ADP (11,1) et l'allemande Fraport (10,4).

La relance des activités s'est aussi poursuivie au premier semestre 2015. Le chiffre d'affaires a ainsi grimpé de 12% à

1,428 milliard d'EUR, l'Ebitda de 11,9% à 826,4 M. d'EUR et le bénéfice net de 80% à 275,6 M. d'EUR.

## Un titre apprécié en Bourse

Fin juillet, l'intégration d'Aena dans l'indice boursier Ibex 35 a entraîné une nouvelle hausse du cours de l'action jusqu'à un nouveau record de 104,12 EUR le 29 juillet. Cet indice améliore la visibilité du titre et permet désormais aux investisseurs institutionnels, souvent limités à l'achat d'actions figurant dans un indice, d'acquiescer aussi des titres Aena. L'Ibex 35 comprend aussi les actions de la société espagnole du secteur BTP Ferrovial qui exploite elle aussi des aéroports (entre autres Londres-Heathrow, Glasgow, Aberdeen et Southampton).

En mai, seule l'autorité espagnole des cartels Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) semble avoir posé problème. Elle a en effet remis en question la méthode de calcul des redevances d'atterrissage. J. M. Vargas y a répondu en expliquant que le procédé est conforme au droit espagnol et au droit international. S'y ajoute que de son avis une telle évaluation ne relève de toute façon pas des compétences de la CNMC. Il a été soutenu dans ce sens par le grand actionnaire d'Aena qu'est TCI.

Armin F. Schwolgin

## En bref

**Privatisation.** Le transfert dans le secteur privé de 14 aéroports grecs régionaux aura lieu. Fin 2014, l'exploitant aéroportuaire allemand Fraport a remporté un appel d'offres (cf. ITJ 49-52/2015, page 17). En janvier, le nouveau gouvernement grec a toutefois gelé la conclusion du contrat de 1,23 milliard d'EUR prévue à l'automne. Revirement récent: il a donné son feu vert à la transaction. [www.fraport.com](http://www.fraport.com)

**Changement d'avions.** Emirates a retiré son dernier B777-200 de la flotte et l'a stationné en Arizona. Depuis le 1<sup>er</sup> août, le cinquième anniversaire de la ligne Dubaï-Madrid, elle utilise un A380 entre les EAU et l'Espagne. [www.skycargo.com](http://www.skycargo.com)

**Lettres de transport.** Le 31 juillet, lorsqu'il a pris livraison du premier de 29 B787-9, le carrier Air Canada a annoncé que les envois depuis Barcelone, Madrid et Rome-Fiumicino pourront désormais aussi être expédiés par e-AWB. [www.aircanadacargo.com](http://www.aircanadacargo.com)

Refonte de l'offre chez Qatar Airways Cargo

# Les oryx sont les seuls animaux acceptés

Fin juillet et début août, Qatar Airways a ouvert une nouvelle liaison fret vers Djibouti dans la Corne de l'Afrique (cf. ITJ 31-34/2015, page 23, et ITJ Daily du 31.7) et a développé sa coopération en place avec IAG Cargo depuis mai 2014. Cette bonne entente ne s'applique toutefois pas à tous les membres de l'alliance Oneworld.



Photo: Qatar Airways Cargo

Un des huit avions-cargos B777 de Qatar Airways (huit autres sont commandés). La flotte compte aussi six A330F. Sur la dérive, le logo comprenant un oryx.

Qatar Airways Cargo s'est distinguée par un regain d'activité juste avant la fin du ramadan (16 juillet 2015), dans une partie du monde à majorité musulmane, où cette période entraîne traditionnellement un certain ralentissement. Les cadres dirigeants de la compagnie ont invité, pour la troisième année consécutive, plus de 80 transitaires et GSA à une soirée spéciale sahour. Le sahour étant le dernier repas de fin de nuit, pris avant le lever du soleil et la reprise du jeûne. «Qatar Airways Cargo entretient des liens forts avec ses partenaires aériens à Doha. C'est toujours un plaisir de prendre part à une soirée festive du ramadan avec nos partenaires de confiance, car c'est aussi une excellente opportunité de réseautage et une occasion de soigner ses contacts», précise Ulrich Ogiermann, chief officer cargo.

## Entre American Airlines et IAG

Le département fret du carrier national de l'émirat situé sur une péninsule du golfe Persique inhospitalière est devenu une ligne leader au plan mondial. Dans l'esprit du Livre blanc soumis par Qatar Airways à Washington le 30 juillet pour tordre le cou aux reproches de ses principaux concurrents US (cf. commentaire page 9), Ulrich Ogiermann se voit bien à la tête de la cinquième ligne de fret aérien du monde. American Airlines faisant partie des obstacles majeurs des stratégies de développement du golfe Persique, Akbar Al Baker, CEO de Qatar, a même remis en question l'appartenance de sa compagnie à l'alliance Oneworld qui remonte à tout juste deux ans.

Les relations entretenues avec IAG, autre membre de l'alliance, sont plus résistantes et plus porteuses d'avenir. U. Ogiermann et son homologue Steve Gunning ont ainsi annoncé le 5 août leur volonté de développer massivement leur partenariat qui a vu le jour il y a un an. Qatar Airways opère entre-temps neuf nouvelles liaisons sur lesquelles IAG Cargo a réservé des contingents de fret fixes. Après Hongkong-Londres-Madrid il s'agit des lignes reliant Dacca, Chennai, Delhi et Mumbai à Londres, celles reliant le Pakistan (Karachi et Lahore) à trois destinations du Moyen-Orient (Doha, Dubai et Kuwait) et très récemment les liaisons Islamabad-Koweït et Shanghai-Madrid.

## Focus sur un large éventail de fret

Les deux derniers élargissements de la coopération devraient en première ligne favoriser le transport de textiles depuis le Pakistan et de l'électronique de loisir depuis la Chine. Les livraisons urgentes et porte à porte constituent l'objectif prioritaire d'un nouveau produit lancé le 1<sup>er</sup> août. «QR On-Board Courier» s'adresse surtout aux intervenants des secteurs automobile, finance, énergie, produits pharmaceutiques, médecine et mode.

À noter que Qatar Airways s'est clairement positionnée contre le transport de trophées de chasse. Tandis que son refus se limitait jusqu'ici aux espèces de la liste de l'annexe I de la Convention de Washington sur la protection des espèces, elle ne transportera désormais plus de trophées d'animaux des catégories II et III. «Vu notre position parmi les compa-

gnies aériennes les plus importantes au monde avec des clients des six continents nous portons une responsabilité envers la société et l'environnement», a déclaré Akbar Al Baker en justifiant le retrait de ce type de «commerce».

Le Népal a récemment été porteur de bonnes nouvelles pour Qatar Airways Cargo. L'entreprise s'est en effet vu décerner le prix du plus important exportateur de fret aérien du pays à l'occasion du Nepal Cargo Day, un événement organisé par la fédération professionnelle des transitaires népalais le 29 juillet. En 2014, le carrier a transporté 2245 t de fret, surtout des textiles, des tapis et de l'artisanat d'art grâce à trois vols quotidiens depuis Katmandou. Cela a conforté U. Ogiermann dans son idée selon laquelle le fret aérien aurait largement contribué à la convalescence du pays enclavé suite au tremblement de terre qui l'avait secoué en avril.

ah

## En bref

**Certificat.** La société d'exploitation d'aéroports Abu Dhabi Airports (Adac) a annoncé que son manutentionnaire au sol Dhabijet a obtenu le certificat RA3 pour ses activités fret sur l'aéroport Al Ain.

[www.adac.ae](http://www.adac.ae)

**Commande.** L'avionneur US Boeing se réjouit: El Al Israel Airlines a déclaré vouloir acheter et prendre en leasing jusqu'à 15 B787 pour renouveler sa flotte (avec une option sur 13 de plus).

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

Reconstitution d'une prouesse logistique

# Un transfert riche en aventures

La Seconde Guerre mondiale s'est terminée il y a 70 ans. Beaucoup a déjà été dit sur le plus grand conflit mondial, mais un chapitre peu connu vient d'être réécrit par trois partenaires. Les protagonistes ont parcouru 14 000 km à travers des zones de pergélisol.

Du 25 au 30 août, la foire aéronautique et aérospatiale Maki a accueilli des invités spéciaux à Moscou: l'équipe «Alsib 2015», qui a décollé début juillet des États-Unis à bord d'avions datant de la Seconde Guerre mondiale. Alsib signifie ligne aérienne entre l'Alaska et la Sibérie. C'est, après la route nord-atlantique et la route persique, la troisième route d'approvisionnement (la moins connue du public) qui a permis aux États-Unis et à ses alliés occidentaux de fournir du matériel de guerre à l'Union soviétique entre 1942 et 1945. Ledit «lend-lease act» de 1941 en a constitué le cadre juridique. À l'époque, la plaque tournante et zone pivot n'était pourtant pas le hub fret actuel d'Anchorage, mais Fairbanks au

centre de l'Alaska. C'est là que les pilotes US remettaient leur cargaison à leur collègues soviétiques.

Les quelque 8 000 avions flambant neufs livrés de cette façon via cette route secrète et dangereuse étaient pilotés par des hommes courageux et aussi par de nombreuses femmes, qui ont écrit une page de l'histoire de l'aviation en tant que Wasps («Women's Airforce Service Pilots»). 150 d'entre eux sont décédés lors des opérations aériennes et 160 avions ont été détruits. Même à l'heure actuelle, un voyage – par voie aérienne, terrestre ou maritime – à travers ces régions peu hospitalières n'est pas de tout repos, mais à l'époque la technique avait du mal avec les conditions climatiques extrêmes, et ce



Photo: Alsib 2015

Le C-47 Skytrain, un des avions Alsib, achemine encore 5 t de fret dans la région polaire.

encore bien loin des zones de combat du front Est.

En été, des représentants de la fondation Bravo 369, de l'éditeur de jeux en ligne Wargaming et de la compagnie aérienne Rusavia ont relevé le défi. Il a non seulement été possible de suivre leur aventure sur Internet – de Great Falls MT (États-Unis) jusqu'à Krasnoïarsk en Sibérie via le Canada, l'Alaska et le détroit de Bering – mais un documentaire sur le périple sera aussi bientôt diffusé. *ab*

## Impressum

### Rédaction et édition

swissprofessionalmedia AG

Grosspeterstrasse 23, Postfach, CH-4002 Bâle

Tél.: +41 58 958 95 00

Fax: +41 58 958 95 90

E-mail administration: info@transportjournal.com

E-mail rédaction: transport@transportjournal.com

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

Internet: www.transportjournal.ch

### Direction:

Oliver Kramer

### Rédacteur en chef/Directeur de publication:

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

### Rédactrice en chef adjointe:

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

### Rédaction:

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

(it) jutta.iten@transportjournal.com +41 58 958 95 00

(ben) claudia.benetti@transportjournal.com +41 58 958 95 00

### Réseau mondial de correspondants:

Johannes Angerer (Feldkirch)  
Eckhard-Herbert Arndt (Hambourg)  
Rüdiger Arndt (Ferrol)  
Dr. André Ballin (Moscou)  
Sebastian Becker (Varsovie)  
Eckhard Boecker (Kisdorf)  
Lutz Ehrhardt (Hambourg)  
Joseph Richard Fonseca (Mumbai)  
Björn Helmke (Hambourg)  
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 (Hambourg)

Manik Mehta (New York)

Josef Müller (Vienne)

Barbara Odrich (Yokohama)

Katja Ridderbusch (Atlanta)

Dirk Ruppik (Surat Thani)

Armin F. Schwolgin (Lörrach)

Angelo Scorza (Gênes)

Heiner Siegmund (Hambourg)

Frank Stier (Sofia)

### Traduction:

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

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

erica.gingerich@transportjournal.com +49 170 811 97 38

judikrattiger@bluwin.ch +41 58 958 95 21

### Maquette:

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

anna.siefert@transportjournal.com +41 58 958 95 11

### Abonnement/Diffusion:

carolyn.kretzschmar@s-p-m.ch +41 58 958 96 49

### Gestion annonces:

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

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

### Marketing:

birgit.kaiser@transportjournal.com +41 58 958 96 59

### Comptabilité:

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

Fax: +41 61 564 37 00

### Impression et expédition:

Printec Offset, D-34123 Kassel

### Référence bancaire:

Credit Suisse, Bâle, Swift CRES CH 22 80A

IBAN: CH23 0483 5030 8286 3100 0 CHF

IBAN: CH75 0483 5030 8286 3200 4 EUR

### Lieu d'exécution et de juridiction:

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

## Publicité:

**Allemagne, Benelux, Scandinavie, Royaume-Uni, Irlande, Japon, Corée du Sud, Singapour, Amérique du Nord, Afrique du Sud:**

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

Mobile: +41 78 688 87 90

**Emirats Arabes Unis, Turquie, Iran, Grande-Bretagne (expédition+trafic aérien), Suisse alémanique, Autriche, Bavière (codes postaux 8+9),**

**Annonces d'emploi/Annonces immobilières:**

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

Mobile: +41 79 305 48 40

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

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

Mobile: +41 78 688 87 92

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

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

Mobile: +41 79 466 35 95

**Suisse romande/Suisse italienne, Swisstrans, Swiss Shipping Guide, Propeller Club Directory:**

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

Mobile: +41 79 674 29 52

**Salons et nouveaux marchés, Amérique latine:**

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

Mobile: +41 79 225 18 78

### 77e année ISSN 2235-8099

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

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





## What's up, Ghost?

«Pour certaines choses, les mots sont vains, à l'instar des armes contre les esprits.»  
Wilhelm Busch, poète et humoriste allemand (1832-1908)

« En tant que représentante sans enfant de la génération X, je n'aurais jamais imaginé mener un jour une réflexion sur le comportement en matière de relations humaines des 20-30 ans. En fait, j'y suis arrivée par des voies détournées: je venais juste d'achever un projet avec un collègue qui, au fil de notre collaboration régulière, était devenu un ami. Du moins, le pensais-je. Mais subitement, ce collègue s'est muré dans un silence. Après mon troisième SMS resté sans réponse, j'ai commencé à me faire du souci, puis à me fâcher pour, au final, perdre toute certitude. Je scannais inlassablement mon cerveau et me repassais notre dernier entretien, à la recherche du moindre malentendu ou du moindre indice sur ce qui aurait pu se passer.

Jusqu'à ce qu'une amie, chroniqueuse d'un magazine économique américain, m'éclaire: c'est du ghosting. Du business-ghosting en quelque sorte. Pour être honnête: je n'ai rencontré ce terme que très évasivement jusqu'à présent et je l'ai oublié très vite.

Le terme «ghosting» vient de mon pays d'adoption, l'Amérique. Il décrit des personnes auxquelles on a affaire, mais qui disparaissent subitement, se trans-

formant littéralement en fantômes. Le phénomène n'est pas nouveau: autrefois, c'est en allant acheter des cigarettes que de tels fantômes disparaissaient. Mais à l'époque des speed-datings et des online-datings, la tentation semble bien plus grande de disparaître virtuellement, de se jeter dans le cyber espace d'un swipe d'iPhone et de disparaître ainsi de la vie de l'autre.

Pour moi, les personnes qui agissent de la sorte – soit analogiquement ou numériquement, soit dans un partenariat, une amitié ou dans les affaires – sont des handicapés sociaux, lâches et dépassés et probablement aussi relativement bêtes. Mais pour mon amie chroniqueuse, cela n'est pas aussi simple que cela et elle a probablement raison. Car le ghosting touche beaucoup de domaines de l'existence, également le monde du travail, même si cela ne s'appelle pas comme ça. Ainsi il est d'usage aux États-Unis, bien plus qu'en Europe, d'ignorer le premier, deuxième ou troisième courriel d'un partenaire commercial, et les rappels téléphoniques se font aussi généralement de façon hésitante, même lorsqu'on connaît l'interlocuteur. «Les Américains sont toujours busy», m'a expliqué mon amie. Il est pour ainsi dire de bon ton de ne pas avoir de temps, d'ajourner tout ce qui n'est appa-

remment pas important et, pour finir, de l'oublier. Je suis «busy», donc je suis. Et c'est pourquoi je ne devrais pas trop prendre cela à cœur, disait mon ami. Et ce n'est pas ce que je fais, généralement du moins; car, au final, je ne peux pas faire mon travail si personne ne me répond. De plus, j'ai souvent constaté que les Américains interprètent rarement les demandes répétées comme une impudence, mais bien plus comme un signe d'engagement dont ils sont reconnaissants. Si, en Europe, on insiste pour la troisième fois, on est très vite considéré comme un harceleur.

Il arrive aussi que les gens attendent quelque chose de moi et j'avoue que j'ai déjà essayé de laisser traîner les choses. Mais je n'ai jamais pu réellement m'y faire. Non pas que je sois trop correcte, mais parce que cela me rend quelque peu nerveuse.

Mais tout cela ne m'a pas aidé à comprendre ce qui s'est passé avec mon ami et j'ai continué à me torturer l'esprit. Mais voilà que quelques mois plus tard, le fantôme s'est à nouveau matérialisé en m'envoyant un courriel sans intérêt. Je devrais l'effacer. Peut-être demain.

**Katja Ridderbusch**

### ► L'édition 37-38/2015 de l'ITJ, qui comprend des Spéciaux Breakbulk/Heavylift, Amériques et Moyen-Orient, paraît le 11 septembre 2015 (délai de remise des annonces: 2 septembre 2015).

#### Liste des annonceurs

Advanced International Networks Ltd	20	Gillespie Munro Inc	29	M+R Spedag Global AG	40
AndSoft Europe SARL	30	Global Freight Alliance GmbH	14	NAVIS Schiffahrts- und Speditionen AG	42
Apadana Freight Services Co. Ltd.	32	Grimaldi Group Grimaldi Group S.p.A.	15	Roland Spedition GmbH	18
Aryamasir International Transport Co. Ltd	33	IFA - International Forwarding Association Cooperatie U.A.	31	Russian Railways JSC RZD OAO	4
Barth+Co Spedition GmbH & Co KG	37	ICTSI - International Container Terminal Services, Inc.	9	Scheffknecht Transporte GmbH	22
C.H. Robinson Worldwide, Inc.	13	IDEA Maroc S.A.	7	Schneider + Cie AG Internationale Transporte	22
Chandler GmbH	36	InterRail Holding AG	35	TimoCom Soft- und Hardware GmbH	19
Emons Spedition GmbH	5	ITX Cargo Srl	34	TransContainer PJSC	48
FISCHER Kaderselektion GmbH	11	Kifa AG	3	TransGlobal Freight Management Ltd	32
FREJA Transport & Logistics A/S	41	Klaipeda State Seaport Authority	6	Transimeksa JSC	27
Gebrüder Weiss-Transport und Logistik		Lamprecht Transport AG	21	Turnpoint (France) s.a.r.l.	11
Gebrüder Weiss GmbH	10	LDZ Cargo Latvian Railway Cargo	24-25	TVS Europaverkehr Speditionen GmbH	38
		LKW WALTER Internationale Transportorganisation AG	2	Universal Transport Michels GmbH & Co. KG	23
		M&M Militzer & Münch International Holding AG	28	Zenit Spedition GmbH & Co KG	39

# Salons & Congrès

Quand	Quoi/Où	Libellé	Contact
8–13 septembre 2015	<b>Congrès mondial de la Fiata</b> Taïpei Taïwan (TW)	From here and now, think global	<b>Elite Pro Congress Organizer</b> Tél. +886 2 8502 7087 www.fiata2015.org
14–15 septembre 2015	<b>9. St. Galler Logistik- dienstleistungs-Kongress</b> Bâle, Suisse (CH)	Intelligent – vernetzt – mobil	<b>Université de St. Gall</b> Tél. +41 71 224 72 77 www.logistik.unisg.ch/kongress
15 septembre 2015	<b>IATA CEIV Pharma Workshop</b> Bâle, Suisse (CH)	Launch of the «Euroairport Cargo Community» with a workshop on the IATA CEIV Pharma program led by an IATA representative	<b>Euroairport Bâle-Mulhouse</b> Tél. +41 61 325 75 22 www.euroairport.com
15–16 septembre 2015	<b>10th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping</b> Mumbai, Inde (IN)	Largest annual container ports and terminal operations exhibition and conference in Southern Asia	<b>Transport Events</b> Tél. +60 87 426 022 www.transportevents.com
16–18 septembre 2015	<b>Transit Kazakhstan</b> Almaty Kazakhstan (KZ)	19th Kazakhstan international transport and logistics exhibition	<b>Iteca</b> Tél. +7 727 258 34 34 www.transitkazakhstan.kz
5–8 octobre 2015	<b>Breakbulk Americas</b> Houston Texas (US)	Project cargo, heavylift and ro-ro logistics	<b>Breakbulk Events &amp; Media</b> Tél. +1 281 416 4672 www.breakbulk.com
13–15 octobre 2015	<b>TOC Americas</b> Panama-Ville Panama (PA)	The event in the Americas for people who own, move and handle containerised cargo	<b>TOC Events</b> Tél. +44 20 7017 4394 www.tocevents-americas.com
14–15 octobre 2015	<b>24th Top Transport Europe</b> Marseille France (FR)	No. 1 professional event for European transport and logistics, with personalised B2B appointments	<b>Adhesion Group</b> Tél. +33 1 41 86 49 82 www.top-transport.net
14–16 octobre 2015	<b>Cilf</b> Shenzhen Chine (CN)	10th China international logistics and transportation fair in Shenzhen	<b>Cilf organising committee</b> Tél. +86 755 835 812 50 www.scmfair.com
17–18 octobre 2015	<b>International Regional Rail Business Forum</b> Riga, Lettonie (LV)	The 1520 strategic partnership for the Baltic region	<b>Business Dialogue</b> Tél. +7 495 988 18 00 www.forum1520.com
19–21 octobre 2015	<b>PPI Transport Symposium</b> Brême Allemagne (DE)	An event for anyone who transports, handles or distributes forest products	<b>Risi</b> Tél. +32 2 536 0748 events.risiinfo.com
21–22 octobre 2015	<b>Next Station</b> Marrakech Maroc (MA)	Rethinking stations for future intermobility	<b>Europoint</b> Tél. +31 30 69818 00 www.nextstation.com
25–28 octobre 2015	<b>Breakbulk Middle East</b> Abu Dhabi Abu Dhabi (EAU)	Projects meets logistics	<b>Breakbulk Events &amp; Media</b> Tél. +353 21 470 95 95 www.breakbulk.com
28–30 octobre 2015	<b>32<sup>e</sup> Congrès allemand de la logistique</b> Berlin, Allemagne (DE)	Eine Welt in Bewegung	<b>Bundesvereinigung Logistik</b> Tél. +49 421 173 84 34 www.bvl.de/dlk
29–30 octobre 2015	<b>13th Intermodal Africa</b> Lusaka Zambie (ZM)	Largest annual African container ports and terminal operations exhibition and conference	<b>Transport Events</b> Tél. +60 87 426 022 www.transportevents.com
4–6 novembre 2015	<b>Air &amp; Sea Cargo Americas</b> Miami Floride (US)	Bringing together executives from the aviation, maritime, and logistics industries	<b>World Trade Center Miami</b> Tél. +1 305 871 7910 www.aircargoamericas.com
18–19 novembre 2015	<b>Power Logistics Asia 2015</b> Singapour (SG)	Exhibition and conference	<b>Powerlift Events</b> Tél. +66 2 714 2256 www.powerlogisticsasia.com
18–20 novembre 2015	<b>Logitrans</b> Istanbul Turquie (TR)	A logistics gateway	<b>EKO MMI Fair</b> Tél. +90 212 266 9158 www.logitrans.com.tr

D'autres salons et congrès sous [www.transportjournal.com](http://www.transportjournal.com)

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)