



point. Aujourd'hui, une e-AWB peut être créée et traitée en moins d'une minute.

#### Parlez-nous du côté technique.

L'e-AWB fonctionne via deux composants. Côté «front» se trouve le message électronique, la lettre de transport de fret, qui est transmis à la compagnie aérienne. Il faut signer au préalable l'accord multilatéral sur l'e-AWB, dans le cas contraire il n'y a pas de déblocage de la part des compagnies aériennes.

#### Pourriez-vous décrire un processus idéal en accord avec le chargeur?

Les données sont transmises du système de gestion des données du chargeur directement à la centrale des données, par exemple chez K&S Informatik qui joue le rôle de plaque tournante des données. Le transitaire accède aux données pour le contrat et les douanes, les documents complétés vont au transporteur, à l'entrepôt intermédiaire pour la préparation de la commande, au manutentionnaire au sol et pour finir à la compagnie aérienne qui les transmet jusqu'à la destination.

#### Où y a-t-il un potentiel d'amélioration?

Le programme utilisé devrait, comme par exemple dans le loggPRO-efreight, pouvoir imprimer les documents nécessaires (AWB au besoin, marque, Pouch USA-Security Statement etc.). Certains documents ne peuvent pas encore être transmis par voie électronique.

#### Le tracking et tracing devrait être simple.

La transparence est donnée sur toute la supply chain. Lorsqu'il n'y a pas de datalogger, les données sont transmises de manière compacte au client par «milestones». L'information gagne en valeur.

## Deux aéroports du Benelux

# Concrétiser des visions

Faire preuve d'ouverture c'est plus que la transparence des processus logistiques. SCMP et SSCG peuvent paraître mystérieux, mais sont synonymes sur l'aéroport d'Amsterdam de grands partenariats privés-publics. Bruxelles demande à tous de contribuer à sa vision.



Important pour l'économie: le JIC, inauguré par le roi des Pays-Bas, Willem-Alexander.



Photos: KLM (petite), Aéroport d'Amsterdam

Il n'y a pas de doute: les Belges et leurs voisins Néerlandais ne sont pas à court d'idées. Grâce à leurs dons de négociateurs et de négociants, l'arrière-pays de ces petits États est très grand. Non seulement les ports de ce tronçon du range nord-européen, mais également les aéroports de la région font partie des plus grandes plaques tournantes européennes du transport de marchandises.

#### Entre rusé et royal

À Amsterdam, l'enseignement supérieur, la recherche et le gouvernement soutiennent d'ores et déjà les efforts de la communauté fret afin de faire de l'aéroport de Schiphol un «smart hub». Aux acteurs existants du Smart Cargo Mainport Program (SCMP), qui se sont mis en quête de voies innovantes pour améliorer le flux de marchandises sur la

plate-forme, s'est ajoutée récemment Fresco Flowers.

Le 22 novembre, le roi Willem-Alexander a en outre honoré Schiphol Smartgate Cargo (SSGC) en inaugurant son plus récent élément: le Joint Inspection Center (JIC). Il s'agit d'une initiative conjointe de l'administration des douanes, de l'exploitant de l'aéroport, de KLM Cargo et d'Air Cargo Netherlands.

#### Entre aujourd'hui et après-demain

L'aéroport de Bruxelles lance quant à lui un appel à tous les acteurs, y compris les riverains du site, pour qu'ils participent à la vision stratégique 2040 lancée en novembre. Côté fret, il est prévu de créer des conditions intermodales afin de passer d'un volume de transbordement d'environ 600 000 t actuellement à quelque 925 000 t en 2040. *Andreas Haug*

## Moving business forward!

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

