



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**8 GENNAIO 2014**

## **Piattaforma Maersk, indaga l'Agenzia Europea per l'ambiente**

**Verifiche sulla grande opera di Vado Ligure**

(ANSA) - VADO LIGURE (SAVONA), 2 GEN - La grande piattaforma contenitori della Maersk di Vado Ligure è finita nel mirino dell'Agenzia europea dell'ambiente. Saranno effettuate verifiche sulla grande opera che dureranno almeno due mesi, poi serviranno altri 30 giorni per stilare una relazione conclusiva. L'Agenzia, incaricata dal Consiglio di Stato, che ha la propria sede a Copenaghen avrà quindi il compito di verificare la natura dell'opera e dei sedimenti nonché le modalità di svolgimento dei dragaggi e i materiali che vengono utilizzati per l'immissione dentro i grandi cassoni. In questa situazione tra i ricorsi del Comune di Vado ligure e quelli dei comitati cittadini che si sono schierati contro la maxi opera come ad esempio Amare Vado, l'Agenzia Europea sarà chiamata a svolgere il ruolo di arbitro tra le parti. Obiettivo principale delle verifiche l'eventuale presenza di sostanze inquinanti in acqua. Gli accertamenti dovranno anche verificare gli eventuali rischi per la salute e l'ambiente. Intanto è slittata al prossimo 20 maggio la trattazione dei ricorsi contro l'intervento finiti al Consiglio di Stato proprio in attesa della relazione dell'Agenzia Europea.

## Mantovani costruirà la Piattaforma Logistica del porto di Trieste

Vince la cordata composta anche da Samer e Venice Green Terminal, ma la gara per assegnare l'appalto finisce sotto la lente della Procura

La gara per i lavori di costruzione della nuova Piattaforma Logistica del porto di Trieste è giunta al termine non senza strascichi legali. Ad aggiudicarsi la "Realizzazione e successiva gestione del primo lotto" è la cordata formata da Mantovani Spa (80%), Venice Green Terminal Srl (10%) e Samer Seaports & Terminals Srl (10%). Esce invece sconfitta la cordata composta da Icop, Francesco Parisi, Interporto di Bologna e Cosmo Ambiente.

Il progetto vincente prevede, a fronte di una concessione della durata di 30 anni, la realizzazione di un terminal portuale multipurpose da 122.000 metri quadrati con una banchina di 480 metri che comprenderà anche una zona per l'attracco delle navi ro-ro. Quest'opera andrà a costituire il primo nucleo dell'espansione dello scalo a Nord-Est come previsto nel nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste. La notizia del risultato di questa gara è arrivata pochi giorni dopo il passaggio di proprietà del 60% del terminal di Riva Traiana da Samer alla compagnia di navigazione turca U.N. Ro-Ro ([S2S n.49/2013](#)).

Secondo quanto anticipato da Il Piccolo, la commissione dell'Autorità Portuale di Trieste che ha esaminato le due offerte ha valutato quella della cordata guidata da Mantovani migliore per quanto riguarda i requisiti tecnici e l'offerta economica. L'opera prevede

costi complessivi pari a 132 milioni di euro, dei quali 70 a carico dell'Autorità Portuale, 32 del Cipe e 30 dei soggetti privati. L'avvio dei lavori sarebbe previsto per il prossimo mese di giugno. Seppure la port authority non ha fatto finora nessuna comunicazione ufficiale, a parlare dopo Natale è stato Graziano Ingegneri, capoufficio gare della Mantovani spa, che ha detto: "La commissione si è riunita in seduta privata per l'apertura delle buste con il piano economico-finanziario e l'attribuzione dei punteggi. Ora vi sarà la verifica finale dei documenti per l'aggiudicazione definitiva e poi la firma del contratto: speriamo di partire con i lavori per maggio-giugno. Assieme alla Samer vogliamo

impegnarci anche nella gestione della Piattaforma triestina che potrà sviluppare i traffici grazie alle sinergie che potranno crearsi con i terminal veneziani dove siamo già impegnati». Qualche giorno prima aveva parlato anche Samer spiegando che nel nuovo terminal "è previsto anche un attracco ro-ro e noi vorremmo collocarvi il capolinea di un nuovo servizio con l'Egitto incentrato soprattutto sui prodotti agroalimentari". A operarlo sarebbe la U.N. Ro-Ro che già gestisce una linea marittima tra Turchia ed Egitto.

A complicare le cose potrebbe forse essere l'intervento della Procura della Repubblica che, su ordine del PM Federico Frezza e per mano della Guardia di Finanza, ha acquisito i verbali della commissione dell'Autorità portuale che ha aggiudicato la gara d'appalto all'associazione temporanea d'impresa guidata da Mantovani Spa. Al momento nessuna persona risulta essere indagata ma evidentemente il PM Frezza vuole vederci chiaro sulle modalità di assegnazione di quest'opera che vale 132 milioni di euro.

## Trasporti: Giachino (FI), ricostituire il Ministero del Mare

Proposta sottosegretario infrastrutture a Governo

(ANSA) - TORINO, 5 GEN - Dopo l'istituzione dell'Authority dei Trasporti, secondo l'ex sottosegretario alle Infrastrutture Bartolomeo Giachino (Forza Italia) va ricostituito il **Ministero del Mare e della Logistica**.

Questa la proposta che Giachino rivolge al Governo. "Dopo il madornale errore di chi voleva tagliare il rimborso delle accise al trasporto, dopo i recenti aumenti delle tariffe autostradali, e dopo la istituzione della Authority dei trasporti - sostiene Giachino in una nota diffusa oggi a Torino - va ricostituito il Ministero dei Trasporti del Mare e della Logistica. Basti un solo dato: i nostri porti, esclusi quelli di transhipment, insieme movimentano 5 milioni di container. Troppo poco rispetto al traffico diretto verso l'Europa. Un accordo con i grandi operatori del traffico merci marittimo potrebbe darci il punto di Pil aggiuntivo, oltre all'aumento di domanda di trasporto e di logistica per le nostre aziende". (ANSA).

## MARKETS **Export, l'Italia rafforza il suo quinto posto tra i Paesi del G-20**

Roma - Nel secondo trimestre 2013 l'Italia ha fatto registrare un surplus commerciale con l'estero, esclusi i prodotti energetici, pari a 29,3 miliardi di dollari. Si tratta del quinto miglior risultato al mondo e tra i Paesi del G-20.

Roma - Secondo i dati elaborati dall'Osservatorio congiunto costituito dalla **Fondazione Edison** e dalla società di consulenza Gea, nel secondo trimestre 2013 l'Italia ha fatto registrare un surplus commerciale con l'estero esclusi i prodotti energetici pari a 29,3 miliardi di dollari. Si tratta del quinto miglior risultato al mondo e tra i Paesi del G-20.

**Nel secondo trimestre del 2013** la Cina ha mantenuto saldamente il primato tra i Paesi del G-20 e a livello mondiale, con un surplus commerciale esclusa l'energia di 133,2 miliardi di dollari, sia pure in calo di 10,9 miliardi rispetto al 2° trimestre 2012, seguita dalla Germania con 96,6 miliardi, dalla

Corea del Sud con 44,7 miliardi e dal Giappone con 39,9 miliardi. L'Italia, quinta come già detto, precede largamente il **Brasile**, che ha toccato un saldo di 10,3 miliardi grazie soprattutto all'export agricolo. Sono mancanti i dati per il secondo trimestre relativi ad **Argentina ed Arabia Saudita**, Paesi che tuttavia non influiscono sui vertici della graduatoria. Rispetto ad un anno fa, la novità tra le posizioni di vertice è che la **Corea del Sud** ha superato il **Giappone**, il cui surplus commerciale espresso in dollari ha risentito dell'effetto del

deprezzamento dello yen. Anche l'Australia ha superato il Sud Africa.

Gli altri quattro Paesi più avanzati del G-20, cioè **Francia, Gran Bretagna, Canada e Stati Uniti**, presentano tutti deficit commerciali con l'estero per le merci esclusa l'energia. Particolarmente rilevante è il passivo degli USA, pari nel 2° trimestre 2013 a 125,1 miliardi di dollari. Ma anche il deficit del **Regno Unito**, al netto delle abnormi vendite di oro per alcune decine di miliardi avvenute nel 2013 (che hanno snaturato i dati riducendo temporaneamente il passivo inglese a soli 3 miliardi di dollari), risulterebbe non molto distante da quello assai negativo già fatto registrare nel 2° trimestre 2012.

Escludendo il dato britannico, che non è comparabile, **l'Italia è anche il Paese del G-20 che ha migliorato più significativamente la sua bilancia commerciale** esclusa l'energia tra il 2° trimestre 2012 e il 2° trimestre di quest'anno, aumentando il proprio surplus di 5,6 miliardi e non solo a seguito del calo delle importazioni dovuto all'austerità. Infatti, nello stesso periodo l'export italiano esclusi i prodotti energetici è cresciuto di 3 miliardi di dollari, cioè del 2,5% (meglio del +2,2% della Germania).

**Per Marco Fortis, coordinatore scientifico della Fondazione Edison**, «questi dati dimostrano una volta di più che l'Italia non soffre oggi particolari problemi di competitività a livello di commercio estero ma soprattutto è colpita al cuore dal crollo della domanda interna generato dalle eccessive politiche di austerità che l'Europa ha imposto al nostro Paese. Bruxelles ci chiede continuamente riforme per migliorare la competitività ma la più

importante riforma che l'Italia in questo momento dovrebbe fare riguarda piuttosto un rilancio dei redditi più bassi per stimolare i consumi interni e la possibilità - da negoziare con l'Europa - di dare una maggiore spinta all'edilizia e agli investimenti infrastrutturali».

## Accordi internazionali d'alto rango per i Global Ports

**Global Ports Investments (N-Trans e APM Terminals) completa l'acquisizione del NCC Group consolidando i primi due terminal container della Russia**

Global Ports Investments Plc (GPI) ha completato l'acquisizione integrale di National Container Company Group Ltd (NCC) perfezionando l'accordo annunciato lo scorso 2 settembre (*S2S n. 34/2013*).

Essendosi accaparrato il secondo maggior operatore di terminal container in Russia,

GPI, quotato alla Borsa di Londra, ha così consolidato la propria leadership nel mercato container di quel Paese ed è diventata il maggior operatore di terminal container nell'Europa dell'Est e uno dei primi 20 nel mondo, gestendo 9 terminal tra il Baltico e l'Estremo Oriente russo con una capacità complessiva di

movimentazione annua di 4 milioni di TEUs.

Il gruppo, infatti, opera 5 terminal container in Russia (Petrolesport, First Container Terminal, Ust Luga Container Terminal e Moby Dick posizionati a San Pietroburgo e Ust Luga, oltre alla Vostochnaya Stevedoring Company), 2 in

Finlandia (Multi-Link Terminals Helsinki e Multi-Link Terminals Kotka), cui si aggiunge il 75% dello Yanino Logistics Park e il 100% del terminal terrestre Logistika-Terminal, nonché il 50% delle azioni del terminal per prodotti petroliferi AS Vopak EOS in Estonia.

Nella prima metà del 2013 il gruppo aveva riportato un fatturato di 249 milioni di dollari e un margine operativo (Ebitda) di 137 milioni, con una movimentazione di 700.000 TEUs.

Il gruppo NCC è stato costituito nel 2002. I suoi cespiti principali includono il First Container Terminal a San Pietroburgo, l'80% di Ust Luga Container Terminal (ULCT) e il Logistika-Terminal, sempre a San Pietroburgo. Nella prima metà del 2013 i suoi terminal hanno movimentato 561.000 TEUs (+6,5%) con un fatturato consolidato di 131 milioni di dollari e un margine operativo (Ebitda) di 84 milioni. GPI ha versato 229 milioni di dollari

all'atto del perfezionamento dell'acquisto nell'ambito di una valutazione complessiva per contanti di 291 milioni concordata al momento della firma: i restanti 62 milioni verranno versati quanto Ilbrimio Establishment e Poloizio Enterprises, precedenti proprietari di NCC, avranno convertito, entro il 1°

gennaio 2015, i prestiti di Eurogate a ULCT in nuove azioni di ULCT a favore della stessa Eurogate. Per finanziare questa acquisizione GPI ha ottenuto un prestito a termine garantito di 238 milioni mentre il suo capitale è stato aumentato per mezzo di un'emissione straordinaria di 103.170.730 nuove azioni in favore dei venditori. A conclusione della transazione la compagine sociale di GPI è composta da N-Trans con il 30,75%, APM Terminals con la stessa quota, Ilbrimio Establishment e Poloizio Enterprises entrambe con il 9%, mentre il restante 20,5% è fluttuante.

# L'inverno nero della lira turca

Milano - Uno scontro di potere che potrebbe minare le fondamenta del miracolo turco. È così che gli osservatori stanno giudicando il susseguirsi di inchieste che ha portato al rimpasto dell'esecutivo Erdogan, con 10 ministri sostituiti, di cui tre dimissionari.

Milano - Uno scontro di potere che potrebbe minare le fondamenta del miracolo turco. È così che gli osservatori stanno giudicando il susseguirsi di inchieste che ha portato al rimpasto dell'esecutivo Erdogan, con 10 ministri sostituiti, di cui tre dimissionari, perché coinvolti in vicende di corruzione legate alla concessione di permessi edilizi. Un terremoto che vede contrapposti l'Akp di Recep Tayyip Erdogan e il movimento Hizmet di Fetullah Gulen, predicatore islamico che dal '99 vive in auto-esilio negli Usa e che può contare milioni di seguaci in patria e forti influenze su magistratura e polizia turca. Lo scandalo ha portato a nuove proteste di piazza nelle scorse settimane e nei giorni del rimpasto, sotto Natale, ha

trascinato la Borsa di Istanbul al ribasso, con picchi di -15%, e con la lira ai minimi da anni rispetto al dollaro.

Gli indici si sono lievemente ripresi negli scorsi giorni, ma l'impressione è che per la prima volta i mercati abbiano cominciato a "prezzare" il rischio dell'instabilità politica di un Paese considerato finora solido. **La Turchia**, uno dei campioni della crescita economica degli ultimi 10 anni, ha infatti i suoi problemi: dipendenza dal petrolio importato, alto debito estero, necessità di flussi di denaro

stranieri per finanziare il deficit delle partite correnti. **La Banca Centrale** negli scorsi giorni ha deciso di pompare denaro nel sistema economico: mossa che ha il vantaggio di rendere più competitivi i prodotti turchi, ma l'inconveniente di far aumentare la bolletta energetica e le materie prime. Non c'è solo questo. I consumi interni stanno mostrando segnali di rallentamento. Esclusi oro e energia, le importazioni fra ottobre e novembre sono cresciute solo dello 0,8%, rispetto al 7,5% del periodo luglio-settembre. Secondo Anthony Skinner, capo economista presso la britannica Maplecroft «l'economia turca è vulnerabile per via della sua dipendenza dai prestiti esteri. Siccome non pare che la crisi possa risolversi in pochi giorni, gli investitori continueranno a vendere lire».

**Siamo di fronte a un gigante dai piedi di argilla? È vero che l'economia della Mezzaluna ha fortemente rallentato negli ultimi tre anni, con un crollo di oltre sei punti tra il 2011 e il 2012. Nel 2013 tuttavia il Pil dovrebbe attestarsi intorno al 3% e un'ulteriore espansione è attesa nel 2014. Inoltre questa è un'economia dinamica, alle prese con grossi investimenti infrastrutturali. Che la crisi politica mandi tutto all'aria non pare così facile. Spiega al Secolo Philipp Reuter, direttore Frost & Sullivan in Turchia: «Definirei il rischio politico "alto" per tutti quei Paesi in cui la democrazia non viene rispettata. In questo senso il fatto che i politici stiano assumendo le responsabilità delle loro azioni mi pare al contrario un segno di stabilità. Noi ci aspettiamo che l'effetto corruzione duri qualche settimana sui mercati, ma che per la primavera il quadro politico si ricomponga. Insieme a questo**

**riprenderanno gli investimenti esteri».**

**Di certo il panorama politico potrebbe cambiare: a marzo si terranno le elezioni amministrative, ad le presidenziali, che per la prima volta saranno dirette. Si è pensato che Erdogan, che in teoria alle politiche del 2015 non potrebbe correre per cumulo di mandati, sarebbe sceso in campo per**

prendere il posto di Gul. Almeno da questo punto di vista, le inchieste, sul serio, rischiano di cambiare le carte in tavola.

## **Il masterplan per lo sviluppo del canale di Suez sarà pronto in nove mesi**

*Secondo le previsioni, l'avvio dei lavori potrà avvenire già all'inizio del 2015*

~~inforMARE~~ - Da oggi al prossimo 23 gennaio i 14 consorzi selezionati oltre sei mesi fa da una commissione governativa egiziana presieduta da Mohab Mamish, presidente della Suez Canal Authority, dovranno presentare richieste per partecipare alla gara di selezione delle proposte progettuali per lo sviluppo del canale di Suez.

Il vincitore sarà individuato nell'arco di tre mesi ed avrà sei mesi di tempo per presentare un masterplan che sarà quindi sottoposto all'esecutivo egiziano. L'obiettivo è di accrescere l'importanza del canale quale hub logistico mondiale intervenendo sia sulla stessa via d'acqua egiziana sia realizzando nuove aree industriali, logistiche e turistiche. Secondo le previsioni, il contratto finale sarà sottoscritto il prossimo ottobre e l'avvio dei lavori potrà avvenire già all'inizio del 2015.

Ricordiamo che nei primi undici mesi del 2013 il canale egiziano è stato attraversato da 15.167 navi, con una diminuzione del -4,2% sul corrispondente periodo dell'anno precedente (~~inforMARE~~ del 27 dicembre 2013). ~~(#)~~

## SHIPPING **Pechino elimina la VAT per le *shipping companies* straniere**

Pechino - Dal primo agosto di quest'anno gli spedizionieri devono pagare una tassa del 6% in aggiunta alle tasse locali. Il nuovo regime che sarà effettivo da gennaio 2014 .

Pechino - Il governo cinese ha diramato una nuova circolare sulla policy fiscale dei traffici marittimi. La legge cinese, ad oggi, prevedeva che chi spedisce la merce fosse autorizzato a dedurre la spedizione internazionale dall'importo tassabile. **Dal primo agosto di quest'anno gli spedizionieri devono pagare una tassa del 6% in aggiunta alle tasse locali. Il nuovo regime che sarà effettivo da gennaio 2014 ha eliminato quello che veniva ormai percepito come un'ingiustizia dalle compagnie di shipping straniere.**

# SHIPPING Shanghai si conferma primo porto container al mondo

Shanghai - Lo scalo cinese continua a detenere il trono con 33.6 milioni di teus. Subito dietro Singapore a 29.8 milioni.

Shanghai - Il porto di Shanghai in Cina ha mantenuto il titolo di porto container più trafficato del mondo nel 2013 con un traffico complessivo di 33,6 milioni di teu , in crescita del 3,4 % rispetto ai 32,5 milioni di teu del 2012 . Il porto di Shanghai è il più grande porto container del mondo dal 2010 , quando i suoi volumi hanno superato quelli di Singapore, il suo vicino rivale. Singapore ha registrato un volume di 29.8m teu nei primi 11 mesi dello scorso anno, quindi con uno scarto di oltre 3,8 milioni di teu a dicembre per raggiungere e battere Shanghai.

**Nel 2013 Singapore si è confermato terzo porto merci mondiale con un traffico record di 557 milioni di tonnellate**

*Record anche nei container con 32,6 milioni di teu*

~~inforMARE~~ Nel 2013 Singapore ha mantenuto la propria terza posizione nella graduatoria mondiale dei principali porti per volume di merci movimentato, alle spalle dei porti di Ningbo-Zhoushan e Shanghai, avendo registrato un traffico record pari a circa 557,5 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +3,6% rispetto a 538,0 milioni di tonnellate movimentate nel 2012.

Nel solo segmento del traffico containerizzato il porto di Singapore ha chiuso il 2013 con un volume di traffico record pari a 32,6 milioni di teu (+2,9% sul 2012), confermando così con ogni probabilità il proprio secondo posto nella graduatoria dei porti container mondiali alle spalle di Shanghai che nei primi undici mesi del 2013 ha movimentato quasi 31 milioni di teu.

L'Autorità Portuale di Singapore ha reso noto che nel 2013 le tonnellate di stazza lorda delle navi arrivate in porto sono state pari a 2,33 miliardi rispetto a 2,25 miliardi di tsl nell'anno precedente. Inoltre le vendite di bunker nello scalo portuale asiatico, segmento commerciale di cui il porto di Singapore è leader mondiale, sono ammontate a 42,5 milioni di tonnellate rispetto a 42,7 milioni di tonnellate nel 2012. Nel 2013 la consistenza della flotta immatricolata nel Registro di Singapore si è attestata a 73,6 milioni di tonnellate rispetto a 65,0 milioni di tonnellate nel 2012. 

# Noli sulla rotta Asia- Europa al massimo da un anno e mezzo

Londra - Merito dell'economia cinese in rialzo che ha portato il picco dei prezzi a +16,8% \$1,765 per teu.

Londra - Le rate dei noli sulla rotta Europa - Asia hanno cominciato con il botto in questo inizio di 2014 e registrano il livello più alto da 17 mesi a questa parte. Il motivo va ricercato nello spazio sempre minore a bordo delle navi, **occupato dal prodotto dell'economia cinese. La ricerca eseguita dalla Shanghai Containerised Freight Index** sono arrivati per la rotta da Shanghai al Nord Europa ad un rincaro del 16,8% per un valore di \$1,765 per teu.

## Asia-Europe mid-December GRI largely sticking - Drewry

Stuart Todd | lunedì, 06 gennaio 2014

First week of January shows only minor dip in rates

**The latest GRI on headhaul Asia-Europe container shipping routes, appear to be largely sticking, according to freight market intelligence consultant Drewry.**

The Shanghai-Rotterdam Container Freight Rate weekly benchmark, published by World Container Index, slid by less than 2% to US\$2,978/feu on 2 January on the previous week.

Drewry said this indicated "that the carriers have been able to sustain most of the gains experienced from the mid-December GRI." It expects the GRI scheduled in January to lift rates further "if supported by a pre-Chinese New Year demand rush."

An analysis of the Shanghai-Rotterdam benchmark in 2013 shows that rates stood at \$2,397/feu on 3 January and a year later had risen by over 24%.

However, during the intervening 12 months they were subjected to a rollercoaster ride as shipping lines announced GRIs only to see the resulting gains gradually whittled away in the following weeks and even fall well below pre-hike levels.

On 18 April, rates dipped under \$2,000 mark for the first time in 2013. More deterioration followed, rates reaching a low point for the year at \$990/feu on 27 June.

A hefty GRI in early July arrested the decline spectacularly, the benchmark leaping by almost 165% in the space of a week to \$2,622/feu.

But once again most of the ground gained was lost. A November GRI stopped the slide, around half of the hike sticking and a fresh GRI in December saw rates finish the year just above \$3,000/feu.

## Shipping lines announce January Asia-Europe price increases

Damian Brett | venerdì 4, 03 gennaio 2014

Hanjin, CMA CGM, Zim and Maersk to raise rates

**HANJIN Shipping, Zim, CMA CGM, and Maersk Line have all announced price increases on services from Asia to Europe to come into force in January.**

Hanjin said that from January 15 it would apply a rate restoration of \$500 per teu on services from the Far East and Southeast Asia to North Europe and the Mediterranean.

Zim announced a general rate restoration of \$450 per teu on services from the Far East, excluding India, to North Europe and the Mediterranean from January 8.

CMA CGM said that from January 6 it would apply a peak-season surcharge of \$300 per teu on services from all Asian ports to North Europe.

Finally, Maersk Line will introduce a peak-season surcharge of \$250 per teu on services from Asia to North Europe and the Mediterranean "due to strong seasonal demand" and "high pressure" on its network.

As previously reported, Hapag-Lloyd and OOCL have also announced price increases on the trade lane of \$500 per teu and \$450 per teu respectively due to come into force in January.

Hapag-Lloyd's increase comes in the shape of a general rate increase, while OOCL will implement a peak-season surcharge.

## Menlo reports 'significant growth' in Europe

Stuart Todd | venerdì 4, 03 gennaio 2014

Net revenue up 16%

Menlo Worldwide Logistics, a subsidiary of US-based group, Con-way Inc. has reported "significant growth" in its European operations in 2013, adding a total of eight major new projects for both new and existing customers, increasing warehouse capacity by 50,000 sqm and expanding its workforce by over 1,000 full-time staff at its facilities in Western and Eastern Europe.

This generated year-on-year net revenue growth of 16%.

"Our growth strategy is not over-ambitious as far as volumes are concerned. We concentrate on the development of long-term customer relationships, seeking to grow with our partners; continually reducing costs and improving efficiencies throughout their supply chains," explained Menlo's Managing Director, Europe, Tony Gunn.

Menlo operates a network of 17 facilities across Europe including dedicated and multi-client logistics centres located in the Netherlands, Belgium, Czech Republic, Germany and the UK.

Its customers are drawn from a variety of sectors - high tech, industrial equipment, life sciences, life style and e-commerce.

Gunn underlined that Menlo's success in Europe last year was down to the company's cost-saving focus and 'Lean' principles of continuous improvement.

The Lean techniques included carrying out 120 'Kaizen' events (proactive process changes aimed at increased efficiency) across its customer portfolio and 25 'Value Stream Mapping' (VSM) projects.

"These capabilities will continue to help differentiate Menlo in the pan-European market and provide the foundation to build on our momentum from a successful 2013," he added.