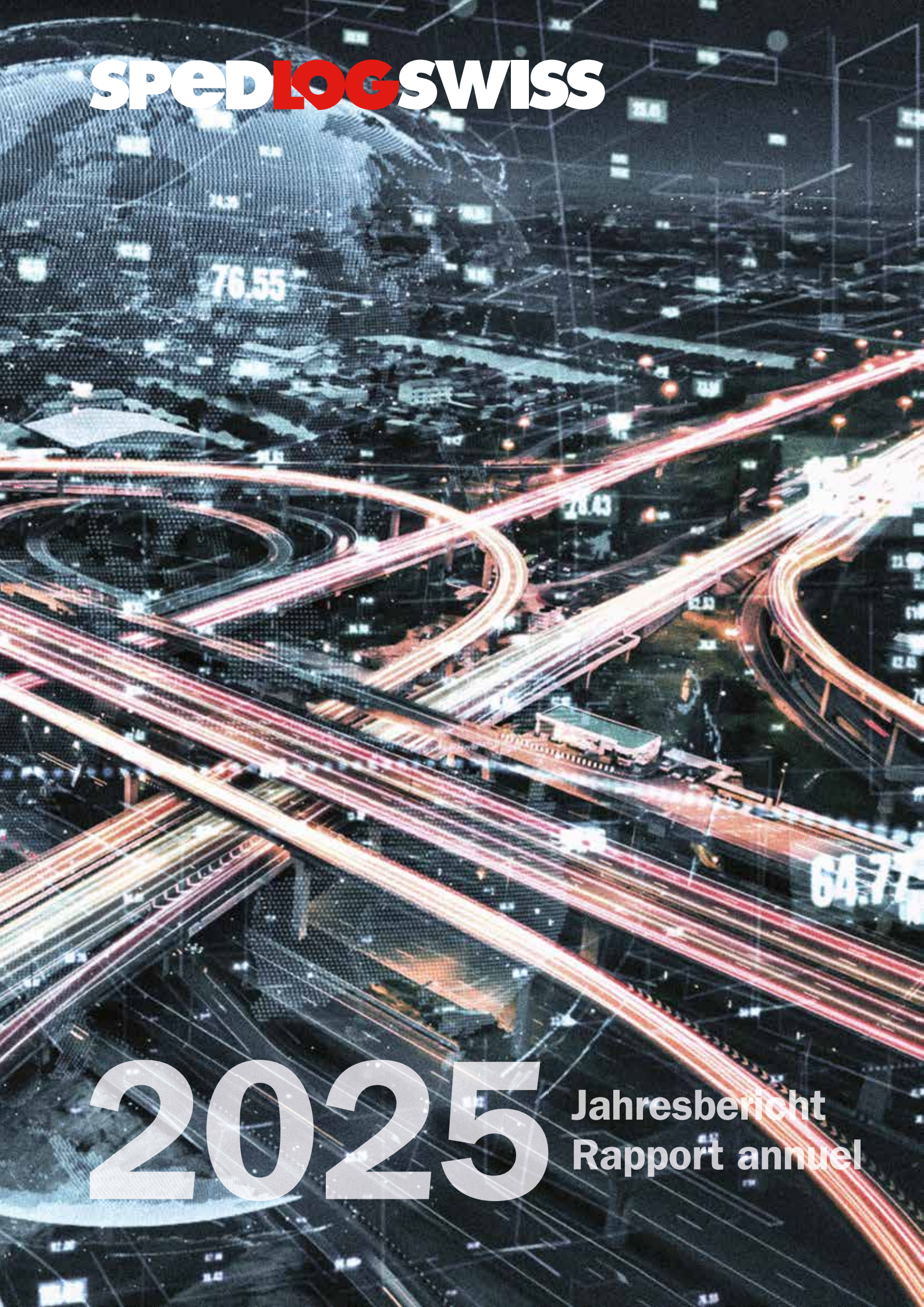
SPEDLOGSWISS



2025

Jahresbericht
Rapport annuel

Inhalt

Prolog 4-5
Editorial 6-9
Vorstände und Geschäftsstelle 11-17

Berichte aus den Fachbereichen:
- Air 18-19
- Europa 20-21
- Schifffahrt und Reedereiagenten 22-25
- FIATA 26-27
- Warehouse & Solutions 30-31

Berichte aus den Kommissionen:
- Betriebswirtschaft 33-35
- Bildung 36-39
- Recht und Versicherung 40-41
- Zoll 42-43

Projekt:
- Swiss Supply und Movement'32 44-45

Befreundete Verbände:
- GeFaSuisse 46
- Groupement Fer/Groupement Fret AG 48-49

Befreundete Unternehmen:
- SafeConsult AG 51

Finanzen 100-104

Sommaire

Prologue 54-55
Éditorial 58-59
Bureau et comité 60-65

Rapports des domaines spécialisés:
- Air 66-69
- Europe 71
- Navigation et Agents maritimes 72-75
- FIATA 76-77
- Warehouse & Solutions 78-79

Rapports des commissions:
- Économie d'entreprise 80-81
- Formation 84-86
- Droit et assurance 88-89
- Douanes 90-91

Projets:
- Swiss Supply et movement'32 93

Associations amies:
- GeFaSuisse 94
- Groupement FER / Groupement Fret AG 96-97

Entreprise amie:
- SafeConsult AG 99

Les finances 100-104

Prolog

Text: Peter Bösch, Präsident Groupement Fer

Seit vielen Jahren darf ich die Entwicklungen der Branche mit Fokus «Schiene» aus nächster Nähe verfolgen. Es freut mich deshalb besonders, den Prolog des Jahresberichts 2025 der SPEDLOGSWISS zum Schwerpunktthema «Bahn» verfassen zu dürfen.

Gerne versichere ich Ihnen: Die Bahn ist alles andere als «langweilig», wie ihr bisweilen nachgesagt wird. Spannende Entwicklungen gab es und gibt es zahlreiche: angefangen bei den ersten Seecontainern, die in Europa eintrafen und den konventionellen Wagenladungsverkehr grundlegend veränderten, über die Gründung und spätere Auflösung der europäischen Intermodal-Agentur der Bahnen «Intercontainer», bis hin zur Liberalisierung der Schienenmärkte. Die «Eisenbahn» im klassischen Sinne gibt es nicht mehr: die Traktionäre im Schienenverkehr sind heute als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterwegs. Mit der Bahnliberalisierung folgte die Liberalisierung des europäischen Intermodalverkehrs (kombinierter Einsatz der drei Verkehrsträger Schiene, Strasse und Wasser im Güterbereich). Das Umfeld im Schienengüterverkehr hat sich immer stark verändert – betrachtet man es genauer, sprechen wir dabei nicht von Jahren, sondern von Jahrzehnten des Wandels.

Umso wichtiger ist es, den Blick nach vorne zu richten. Denn eines ist sicher: Die Kontinuität der Veränderung wird bleiben. Besonders deutlich zeigt sich derzeit ein Trend weg von pragmatischen, praxisnahen Lösungen, hin zu zunehmend administrativ und bürokratisch geprägten Regulierungen. Diese Entwicklung betrifft nicht nur die Bahn, sondern lässt sich ebenso in anderen Fachbereichen wie Zoll, Landverkehre oder Warehouse & Solutions beobachten.

Aktuelle Beispiele aus dem Bahnbereich in der Schweiz sind die sogenannte «Transformation» des Kombinierten Verkehrs in den Einzelwagenladungsverkehr sowie die Ablösung der LSVA-Rückerstattung im Strassenvor- und -nachlauf durch sogenannte Umschlags- und Verladebeiträge an Absender und Empfänger. Was in der Theorie diskussionswürdig erscheint, lässt in der praktischen Umsetzung die bislang in der Schweiz bekannte und geschätzte Marktsensibilität und Kompromisskultur deutlich vermissen.

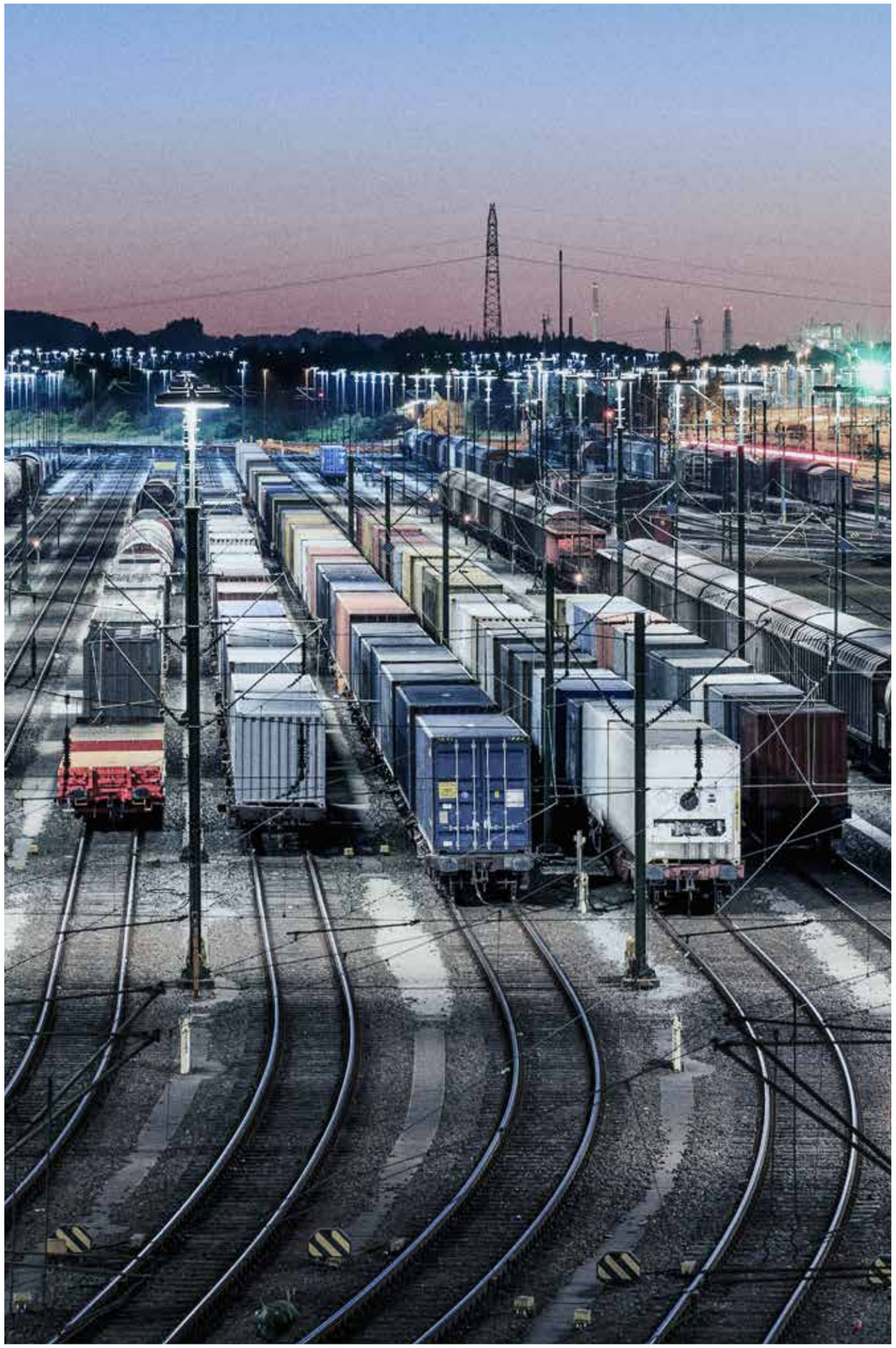
Man muss kein Augur sein, um festzustellen: Ein Teil der seit Jahren mit grossem Engagement von Mitgliedsfirmen des Groupement Fer und der SPEDLOGSWISS auf die Schiene verlagerten Güterverkehre wird 2026 auf die Strasse zurückgeführt. Die zu beobachtende Entwicklung widerspricht diametral dem Netto-Null-Ziel 2050 und der Verlagerungspolitik des Bundes. Es scheint, als stünde CHF nun wieder vor CO2!

Die Liberalisierung brachte und bringt jedoch einige bemerkenswerte Erfolgsgeschichten hervor. Im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen etablierten sich mehrere Operateure. Sie bieten dem Markt zuverlässige, hochfrequente Shuttleverkehre und -systeme an. Auf den langen Strecken lassen sie die Güterzüge nach einfachen, kostenoptimierten Modellen produzieren. Zwar stellen die zahlreichen Baustellen auf den teils maroden, lange vernachlässigten, aber essenziellen Zulaufstrecken der deutschen Schieneninfrastruktur grosse Herausforderungen dar. Doch die privatwirtschaftlich organisierten Operateure finden Wege und Mittel, ihre Angebote auch unter erschwerten Bedingungen attraktiv zu halten.

Positive Akzente setzen in der Schweiz privatwirtschaftlich organisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen wie RailCare oder Trans Rail. Weitere Projekte wie eine Cargo-S-Bahn für den kombinierten Binnenverkehr zielen darauf ab, einen attraktiven und marktfähigen Kombinierten Verkehr im Inland zu erhalten beziehungsweise (nach dem Kahlschlag durch SBB Cargo) neu zu schaffen.

Umso erfreulicher ist es, dass das Groupement Fer auf einen engagierten Vorstand und aktive Mitgliedsfirmen zählen kann, die sich auch künftig kritisch und konstruktiv mit den Herausforderungen auseinandersetzen und den Schienengüterverkehr aktiv unterstützen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre des Jahresberichts 2025 der SPEDLOGSWISS und danke den Mitgliedsunternehmen sowie SPEDLOGSWISS für ihre Unterstützung und das entgegengebrachte Vertrauen.



Editorial

Text: Thomas de Courten, Nationalrat und Präsident SPEDLOGSWISS

Zwischen Stabilität und Turbulenzen

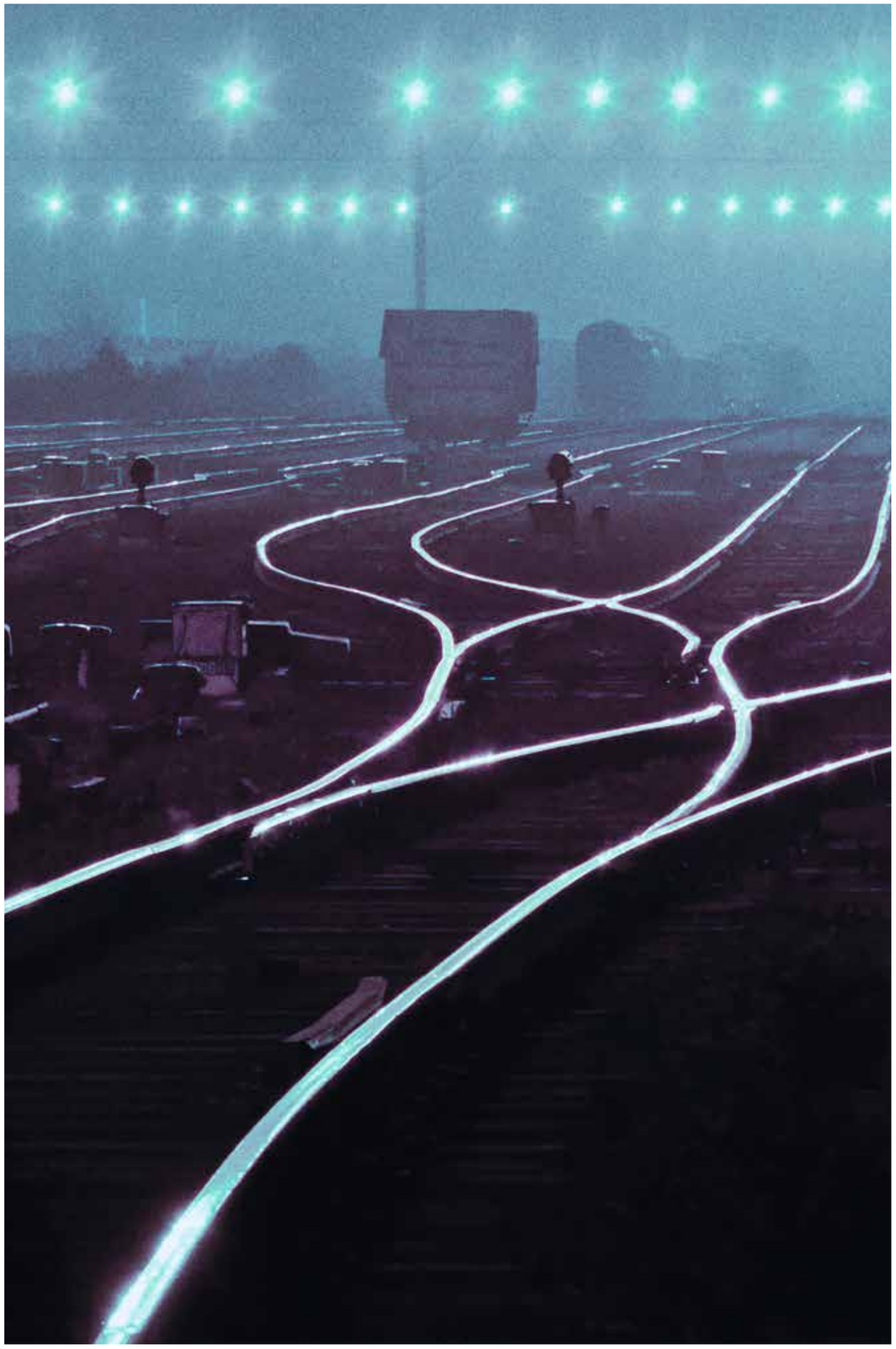
Jeweils zum Jahreswechsel stellt sich die Frage: Was lernen wir aus der Vergangenheit für die Zukunft? Welche Schlüsse ziehen wir im Rückblick auf das Jahr 2025? Was lernen wir aus dieser Analyse für die kommenden Wochen und Monate im Jahr 2026? Speziell mit Blick auf die Entwicklung der Weltwirtschaft, die für uns als Speditions- und Logistikbranche auch in der Schweiz zentral ist und bleibt.

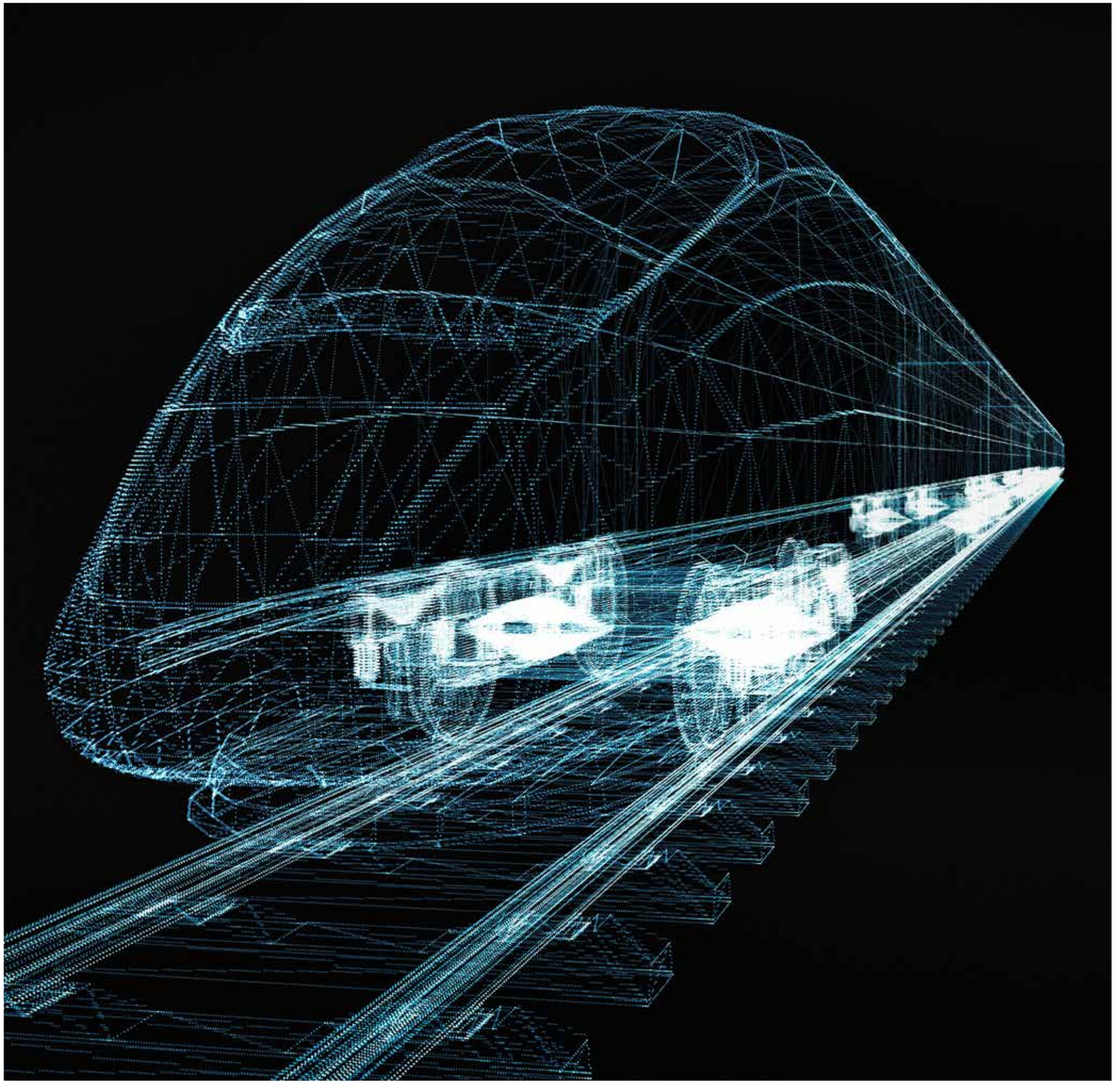
In aller Kürze lässt sich zunächst festhalten, dass – gemessen an den relevanten Konjunkturindikatoren der letzten zwölf Monate – eine Annäherung der verschiedenen Konjunkturzyklen zu beobachten ist. Während die Wirtschaftszahlen aus den USA am unteren Rand der Erwartungen blieben, wurden aus Europa eher besser als erwartete Nachrichten veröffentlicht. Dies hat in der Folge auch zu einer «Outperformance» der jeweiligen Indizes geführt.

Auch für die kommenden Wochen und Monate erwarten wir eine vergleichbare Entwicklung. Obwohl rund um den Globus die Stimmungsindikatoren seitens Konsumenten und Unternehmen gleichermassen wenig positive Dynamik versprechen, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mit einem Einbruch der Wachstumsdynamik zu rechnen. Dies liegt in erster Linie daran, dass die verschiedenen Zentralbanken in den letzten Monaten in der Summe eher expansiver geworden sind und es zum gegenwärtigen Zeitpunkt wenig Anzeichen für eine restriktivere Gangart seitens der Geldpolitik gibt. Im Gegenteil: Die Geldmarktzinsen verharren auf Niveaus, die für den Fall eines Notfalles weitere Zinssatzsenkungen ermöglichen. Umgekehrt verhält es sich bei der Steuer- und Haushaltpolitik der wesentlichen Akteure. Weltweit wird mit expansiveren Staatsfinanzen gerechnet. Besonders ausgeprägt ist dies in den USA, wo die Mittel der Umsetzung der «Big Beautiful Bill» der Regierung Trump in die Wirtschaft fliessen werden. Aber auch in Europa und in anderen Teilen der Erde wurden zuletzt zusätzliche staatliche Ausgaben gesprochen, die das Wirtschaftswachstum in den kommenden Monaten stützen sollen.

Unübersehbar ist, dass die Politik europaweit neues Wachstumspotenzial in den kommenden Jahren über vermehrte Infrastruktur- und Militärausgaben anzapfen will. Das gilt auch für die Schweiz. Auch wenn über Sinn und Unsinn in der Finanzierung dieser zusätzlichen Ausgaben trefflich gestritten werden kann, bedeuten sie trotzdem für die nächsten Monate Wirtschaftswachstum. Neben dem staatlich induzierten Wirtschaftswachstum werden auch in den kommenden Monaten die technologischen Trends der letzten Monate rund um den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) vorherrschen. Dabei wird es interessant sein, zu sehen, ob und in welchem Ausmass die Ausgaben in KI rentabilisiert werden können, oder ob es in erster Linie die Anbieter der entsprechenden Infrastruktur sind, die am meisten von diesem Trend profitieren.

>>





In jedem Fall gilt, dass es zuletzt erschreckend wenige Akteure waren, die im grossen Stil von diesem Trend profitieren konnten. Grosse Investitionen wurden und werden in diese KI-Infrastruktur gemacht. Nicht zu übersehen ist, dass diese zunehmend nicht mehr eigen-, sondern fremdfinanziert wurden und werden.
In Kombination mit der Feststellung, dass diese Entwicklungen immer stärker von immer weniger Akteuren getrieben werden, bleibt es eine Entwicklung, die genau beobachtet werden muss und gehörig Sprengstoff beinhaltet. Sorgfältige Diversifikation ergibt vor diesem Hintergrund sicher Sinn.

SPEDLOGSWISS begleitete und unterstützte die Mitgliedsfirmen auch in diesen turbulenten Zeiten mit einer bewährten Verbandsarbeit, die weiter auf den sechs Säulen Bildung, Rahmenbedingungen, Dienstleistung, Beratung, Information und Netzwerk sowie einer starken Interessenvertretung beim Gestalten der politischen Rahmenbedingungen ruht. Dieses stabile Fundament für die Arbeit zugunsten unserer Mitglieder in der Speditions- und Logistikwirtschaft bildet auch eine stabile Basis für Herausforderungen der Zukunft.

Das kommende Jahr wird für SPEDLOGSWISS auch von einem Stabwechsel geprägt sein. Unser langjähriger Direktor Thomas Schwarzenbach wird in den verdienten Ruhestand treten. Er hat unseren Verband über lange Zeit erfolgreich geführt, geprägt und massgeblich weiterentwickelt, wofür ihm unser anerkennendster Dank gebührt. Seine Nachfolge übernimmt sein bisheriger Stellvertreter Thomas Suter. Er hat sich in einem anspruchsvollen Bewerbungsprozess überzeugend durchgesetzt. Wir wünschen ihm heute bereits eine gute Hand und viel Erfolg. Ich bin überzeugt, dass er auch in turbulenten Zeiten unser SPEDLOGSWISS-Schiff stabil auf Kurs hält und in eine weiter prosperierende Zukunft führt.

Ich spreche an dieser Stelle auch meinen herzlichsten Dank an alle in unserem Verband engagierten Personen aus – ob in den Vorständen, den Sektionen, in Kommissionen, auf der Geschäftsstelle oder in den Unternehmen – die mit ihrem persönlichen Einsatz zum guten Gedeihen von SPEDLOGSWISS beigetragen haben. Der vorliegende Bericht zeigt detailliert auf, was wir dank all dieser Persönlichkeiten im vergangenen Jahr für Sie erreicht haben.

Mit den besten Wünschen für unternehmerischen Erfolg und privates Glück.

Thomas de Courten

Vorstände und Geschäftsstelle

Text: Thomas Schwarzenbach, Direktor

Generalversammlung

Die 105. Generalversammlung der SPEDLOGSWISS fand am 13. Juni 2025 im Zoologischen Garten in Basel statt. Bei seiner Begrüssung gab der Präsident Thomas de Courten der Freude Ausdruck, dass nach 8 Jahren die GV unseres Verbandes wieder in Basel abgehalten wird: 2017 fand mit der GV im St. Jakobspark die letzte Versammlung in Basel statt. Nun also sind wir – fuhr de Courten weiter fort – an einem durchaus historischen Ort, nämlich dem ältesten Tierpark der Schweiz. Historisch gesehen überflügelt der Zoo sogar unsere älteste SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, denn der Zoo eröffnete bereits 1874 seine Tore, während unser lokaler Branchenverband 1882, also vor 143 Jahren, als «Verband Basler Spediteure» gegründet wurde. Aus ursprünglich 8 Unternehmen wurden es bis heute über 130 Speditions- und Logistikfirmen, welche einen wesentlichen Teil der Schweizer Speditionswirtschaft repräsentieren. Diese grosse, lokale Geschichte würdigend, übergab der Präsident das Wort an den Präsidenten von SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Thomas Knopf. Dieser beleuchtete unter dem Titel «Nordwestschweiz: ein starker Logistikstandort mit langer Geschichte» spannende historische und wirtschaftliche Zusammenhänge, welche das zahlreiche und interessierte Publikum bestens auf die Versammlung einstimmten.

Vor der Präsidialadresse musste dann Präsident de Courten leider eine traurige Mitteilung machen und verkündete den Tod von Roman Wipfli, Ehrenmitglied SPEDLOGSWISS. Mit grosser Betroffenheit hatte der Verband vom Tod seines Ehrenmitglieds Roman Wipfli erfahren, der am 17. Mai 2025 im 88. Lebensjahr verstorben ist. Roman Wipfli prägte SPEDLOGSWISS über Jahrzehnte hinweg – als Präsident, Vorstandsmitglied und Mitgestalter der Verbandsentwicklung. Auch nach seinem offiziellen Rückzug blieb er als Ehrenmitglied dem Verband und der Branche eng verbunden. Wir verlieren mit ihm eine prägende Persönlichkeit, einen engagierten Unterstützer und einen geschätzten Kollegen. Es folgte eine Schweigeminute zu Ehren von Roman Wipfli.

In seiner Präsidialadresse richtete Nationalrat Thomas de Courten seinen Fokus auf Standortqualität und Mitgliedermehrwert. Er hob in diesem Zusammenhang die hohe Bedeutung einer leistungsfähigen Logistik für die Schweiz hervor – sowohl im Binnenmarkt als auch für die internationale Anbindung im Herzen Europas. Trotz erfreulicher Fortschritte – etwa im «Logistics Performance Index 2024» mit einem globalen dritten Rang – bestehen weiterhin Herausforderungen: Kapazitätsengpässe im Transitverkehr, der nötige Infrastrukturausbau sowie die Umsetzung der regulatorischen Rahmenbedingungen. SPEDLOGSWISS engagiert sich deshalb mit Nachdruck in der Zollgesetzgebung, der Grund- und Weiterbildung sowie in der politischen Interessenvertretung. Auch die Kommunikation zur Sichtbarkeit der Branche wird weiter gestärkt. Präsident Thomas de Courten appellierte an mehr Optimismus und Mut im Land – denn Stillstand ist keine Option. SPEDLOGSWISS baut bezüglich des generierten Mitgliedernutzens auch 2025 auf seine sechs tragenden Säulen: Bildung, Rahmenbedingungen, Dienstleistung, Beratung, Information und Netzwerk.

Der Präsident dankte allen in unserem Verband engagierten Personen – ob in den Vorständen, den Sektionen, in Kommissionen, auf der Geschäftsstelle oder in den Unternehmen – sehr herzlich für ihre Mitarbeit zugunsten der SPEDLOGSWISS. Ein besonderer Dank ging an seine Kollegin und seine Kollegen im Vorstand sowie an alle Mitarbeitenden auf der Geschäftsstelle unter der Leitung von Thomas Schwarzenbach. Thomas de Courten dankte im Weiteren den Bundesämtern, mit denen SPEDLOGSWISS vornehmlich zu tun hat, für ihre Kooperationsbereitschaft und ihre partnerschaftliche Einstellung. Dazu gehören das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL und das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL. Ganz besonders dankt der Präsident dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG, unserem Hauptpartner in der Verwaltung.

Gewählt wurden an der Generalversammlung 2025 folgende Personen:

Präsident und Mitglied des Vorstands:

- **Thomas de Courten,**
  Nationalrat

Vizepräsident und Mitglied des Vorstands:

- **Thomas Knopf,**
  Ultra-Brag AG, Basel

>>

Als weitere Mitglieder des Vorstands wurden folgende Personen gewählt:

- **Peter Bösch,**
  Groupement Fer, Basel
- **Patrick Brechtbühl** (neu),
  Somatra SA, Genf
- **Ralf Brink,**
  Abacus Shipping AG, Basel
- **Mario Caccivio,**
  Dachser Spedition AG, Regensdorf
- **Roberta Cippà Cavadini,**
  Cippà Trasporti SA, Chiasso
- **Domenico La Banca,**
  JAS Forwarding AG, Basel-Flughafen
- **Jürg Meier,**
  Kühne + Nagel Management AG, Schindellegi
- **Thierry Moreno,**
  NV Log SA, Genf
- **Michael Trommer (neu),**
  Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- **Jörg Zimmermann**
  Lamprecht Transport AG, Basel.

Die beiden bisherigen Revisorinnen Lamprecht Transport AG, Basel (vertreten durch Patrick Grünig) und Ziegler (Schweiz) AG, Pratteln (vertreten durch Salvatore Gangi), sowie die Ersatzrevisorin NTG Gondrand Customs AG, Basel (vertreten durch Daniel Mohler), wurden wiedergewählt.

Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Gesamtvorstand und engerer Vorstand
Der Gesamtvorstand hielt im Berichtsjahr wie üblich zwei physische Sitzungen ab. Ergänzt wurden diese Termine durch fünf Sitzungen des Engeren Vorstands. Dieser besteht aus dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten bei Anwesenheit des Direktors (ohne Stimmrecht), befasst sich mit jeweils aktuellen, auch operativen Geschäften, beschliesst Geschäfte hierzu auch unter dem Jahr und bereitet die Debatte und die Entscheide des Gesamtvorstands vor. Aus der Vielzahl von Projekten, Aktivitäten und Entscheiden dieser beiden Vorstandsgremien während des Berichtsjahres möchte ich folgende drei kurz beleuchten.

Zollgesetzrevision

Nach drei intensiven Jahren des Mitwirkens und des Einbringens unserer Interessen bei der politischen Debatte zur Totalrevision des Zollgesetzes kann man für das Jahr 2025 mit Fug und Recht behaupten: Es ist vollbracht! Der Nationalrat hat dem totalrevidierten Zollgesetz in der Schlussabstimmung vom 20. Juni 2025 zugestimmt. Beide Räte, also Nationalrat und Ständerat, haben damit dem Gesetz zugestimmt, womit die Totalrevision vom Parlament als angenommen gilt. Damit geht eine jahrelange und sehr intensive politische Debatte zu Ende.

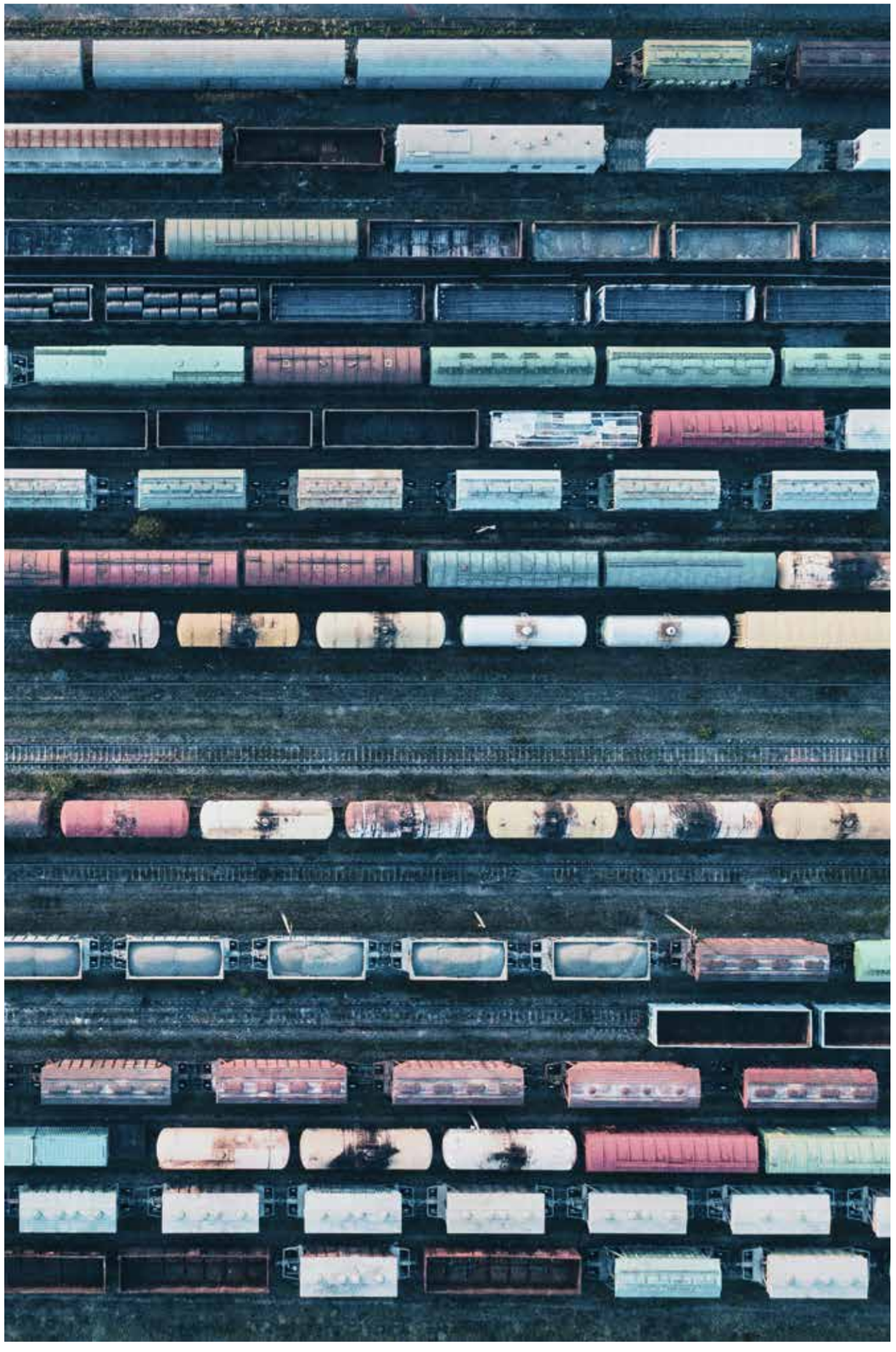
SPEDLOGSWISS hat sich für unsere Branche während der letzten drei Jahre intensiv für unsere Interessen und für diejenigen der Schweiz als Handelsnation eingesetzt. Wir mussten dabei etliche unangenehme und vor allem unnötige politische Störmanöver überstehen beziehungsweise beseitigen. Es ist uns gelungen, Mitglieder beider Räte von unseren Vorstellungen des neuen Zollgesetzes zu überzeugen. Als Branche, welche mindestens 90 % aller Zollanmeldungen abwickelt, spürten wir in den Einzelgesprächen ein hohes Vertrauen der Politik in unsere Expertise. Das Dossier Zollgesetzrevision war zweifellos eines der aufwendigsten in der Geschichte unseres Verbandes. Der enorm hohe Aufwand, den wir als nationaler Verband und den unsere Lokalsektionen und Einzelmitglieder geleistet haben, hat sich aber gelohnt. Von zehn unserer Anliegen sind neun im neuen Zollgesetz enthalten! Der einzige Wermutstropfen ist die Einführung des Artikels 15, Absatz 4, der nicht unseren Vorstellungen entspricht, weil er niemandem nützt (erleichterte Warenanmeldung für «unkritische» Warensendungen). In der Ausgestaltung der Verordnungen zum Gesetz wird derjenige Verband, der dies einbrachte, dann erklären müssen, wie dies in der Praxis umgesetzt werden soll. Wir können deshalb bestens mit diesem einzigen Gesetzestext leben, der nicht unseren Vorstellungen entspricht.

Damit das neue Gesetz in Kraft treten kann, müssen nun als Nächstes die dazugehörigen Verordnungen ausgearbeitet werden. Es laufen bereits verschiedene Vorbereitungsarbeiten des BAZG mit Wirtschaftsvertretern, und für das Jahr 2026 ist die Vernehmlassung zu den Verordnungstexten geplant. SPEDLOGSWISS wird bei der Ausgestaltung der Verordnung intensiv mitwirken und unser Zoll-Fachwissen einbringen. Wir sind davon überzeugt, dass wir am Schluss der Arbeiten ein griffiges, faires und wirtschaftsfreundliches Gesetz als eine unserer zentralen Arbeitsgrundlagen haben werden. Die Inkraftsetzung des neuen Zollgesetzes ist Stand heute per 2027 oder 2028 realistisch.

Neue Schweizer Bildungsverordnung «Kaufleute 2023» (BiVo23)

Die ersten Lernenden, die im August 2023 mit ihrer Lehre in unserer Branche gestartet sind, befinden sich nun im dritten und letzten Lehrjahr. Da 2026 der erste Jahrgang nach neuem Recht abschliesst, lag der Fokus bei unseren Bildungsfachleuten im Berichtsjahr vor allem bei der Vorbereitung der Abschlussprüfungen (Qualifikationsverfahren, QV). Die Grundlagen der betrieblichen Ausbildung nach neuer BiVo23 sind bereits implementiert: Lernende erarbeiten pro Semester weiterhin 3 bis 5 Praxisaufträge, die als Grundlage für die Semesterqualifikation dienen. Eine wesentliche Änderung für das QV 2026 ist, dass die schriftliche Prüfung zur Überprüfung des Fachwissens im Qualifikationsbereich «Praktische Arbeit» wegfällt. Stattdessen findet eine 50-minütige mündliche Prüfung statt.

>>



Die Arbeiten für den Abschluss des ersten Jahrgangs unter BiVo23 sind also in vollem Gange. Ende Berichtsjahr und im ersten Quartal des nächsten Jahres konzentriert sich SPEDLOGSWISS darauf, die Prüfungsexpertinnen und -experten mit den neuen handlungskompetenz-orientierten Verfahren vertraut zu machen. Lernende im 3. Lehrjahr erarbeiten derzeit ihre finalen Praxisaufträge, die wiederum als Grundlage für die Erfahrungsnoten dienen. Dazu hat SPEDLOGSWISS spezifische Wegleitungen für die Berufspraxis und das Qualifikationsverfahren veröffentlicht, um die Betriebe bei der neuen Bewertungsmethodik zu unterstützen. Wir sind somit bereit, den ersten Jahrgang Internationale Speditionslogistik EFZ nach den neuen rechtlichen Vorgaben zu prüfen. Eine sehr intensive Phase der Umsetzung dieser Vorgaben neigt sich damit erfolgreich dem Ende entgegen. Unsere Branche (konkret die vielen Fachpersonen von SPEDLOGSWISS und deren Mitgliedsfirmen) hat bei der Umsetzung von BiVo23 ihre Hausaufgaben mit Bravour gemacht. Sie ist bereit, die neuste Generation unserer Lernenden zu prüfen und sie danach als junge, top ausgebildete Fachkräfte in unseren Arbeitsmarkt einzuführen.

Künstliche Intelligenz (KI)

Mit der Gründung der «Arbeitsgruppe KI-SPEDLOGSWISS» im Berichtsjahr hat unser Verband einen wichtigen Impuls für die digitale Transformation der Schweizer Speditions- und Logistikbranche gesetzt. Ziel ist es, die Chancen und Herausforderungen von Künstlicher Intelligenz (KI) praxisnah herauszuarbeiten und konkrete Lösungen für den Arbeitsalltag bei unseren Mitgliedsfirmen zu entwickeln.
Die Arbeitsgruppe besteht aktuell aus rund 20 engagierten Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS. Sie vereint Fachleute aus allen Sprachregionen der Schweiz (Deutschschweiz, Westschweiz und Tessin) und stellt sicher, dass sowohl grosse als auch kleinere Unternehmen eingebunden sind. Die Teilnehmenden bringen vielfältige Kompetenzen aus den Bereichen Zoll, Landverkehr, Seefracht, Luftfracht, Lagerlogistik, Systeme und Prozesse, Bildung sowie Recht und Versicherung mit. Das Engagement erfolgt dabei nach dem bewährten Milizsystem von SPEDLOGSWISS: ehrenamtlich, praxisorientiert und mit dem gemeinsamen Ziel, echten Mehrwert für die Branche und unsere Mitgliedsfirmen zu schaffen.

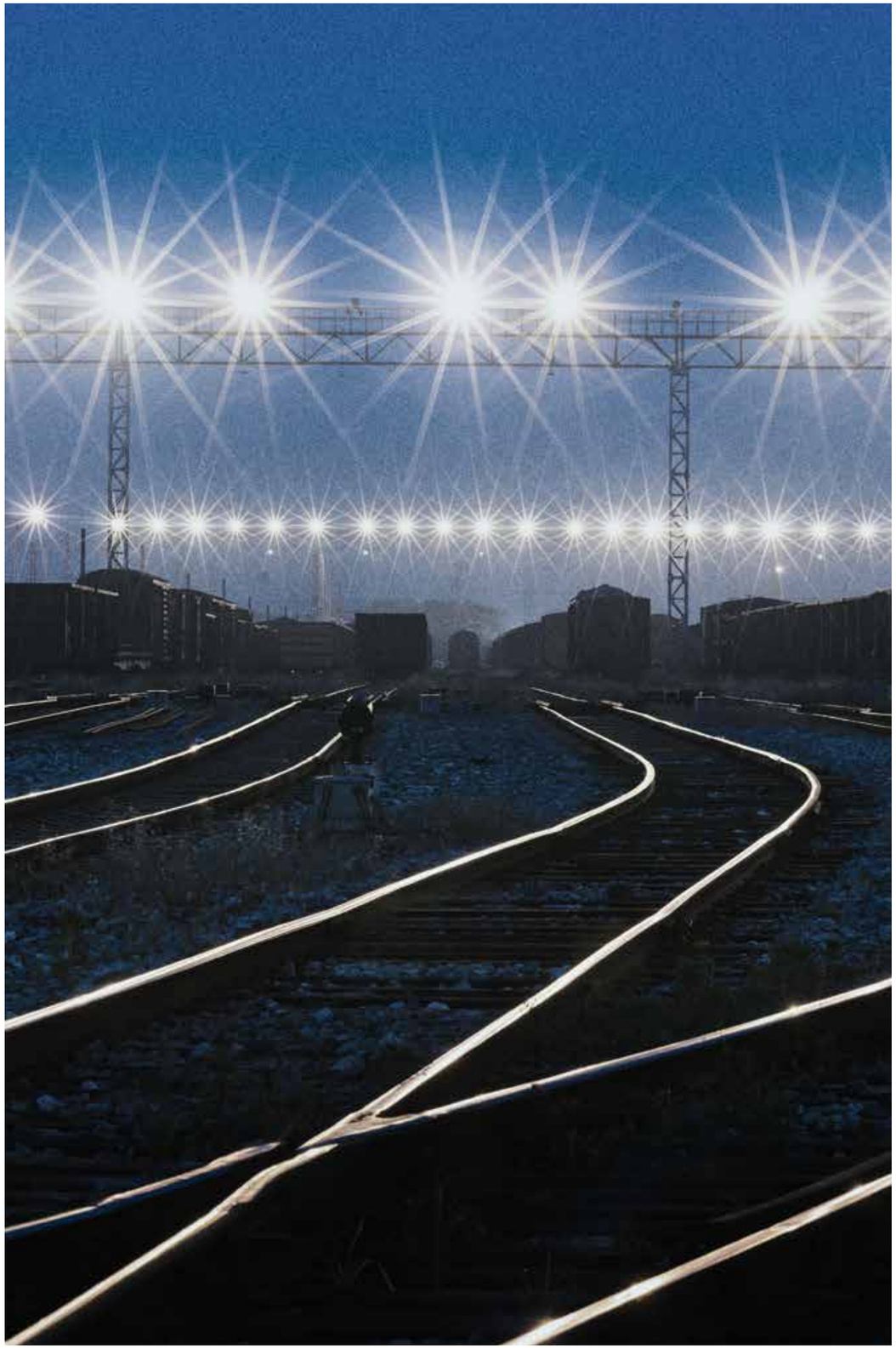
Im Fokus stehen praxisnahe Lösungen, Orientierung im «KI-Dschungel», die Entwicklung eines KI-Leitfadens und die Umsetzung von Pilotprojekten wie zum Beispiel dem für 2026 geplanten «SPEDLOGSWISS-KI-Agenten», welcher sich ausschliesslich auf unsere qualifizierten Fachinformationen abstützt und damit eine erhebliche Wertsteigerung unseres Webportals mit sich bringen wird. Wir haben vorgesehen, 2026 eine erste Live-Version im Mitglieder-Portal bereitzustellen und so den Zugang zu einem digitalen KI-Assistenten für alle Mitarbeitenden der SPEDLOGSWISS-Mitgliedsfirmen zu ermöglichen.

Geschäftsstelle

Das Team der Geschäftsstelle verantwortet die organisatorische beziehungsweise finanzielle Geschäftsführung folgender Verbände, Firmen und Organisationen: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer (Finanzbuchhaltung und Geschäftsstellen-Infrastruktur), Groupement Fret AG (Finanzbuchhaltung und Geschäftsstellen-Infrastruktur), SafeConsult AG, GeFaSuisse und Zollwerk AG (Finanzbuchhaltung). Mit unserer mandantengeführten Finanzbuchhaltung decken wir acht eigenständige Buchhaltungen mit Neben- und Hauptbüchern sowie Zwischen- und Jahresabschlüssen ab.

Das Vollzeitäquivalent im Geschäftsstellen-Team für alle betreuten Organisationen entspricht per Ende des Berichtsjahres 13.2, Vollzeitstellen. Nicht darin eingerechnet ist unsere WMS-Praktikantin Eleonore Theurillat. 2025 setzte sich das Team der Geschäftsstelle wie folgt zusammen:

- Onur Akbulut (Ausbildungsverbund)
- Noah Bader (Ausbildungsverbund)
- Silvia Degen (Grundbildung, SafeConsult AG, GeFaSuisse)
- Ecmel Esastürk (Weiterbildung)
- Marek Fausel (Digitale Transformation, Projekte)
- Dilara Hacilar (Office Management, Social Media)
- Sascha Herzog (Ausbildungsverbund)
- Andrea Jauslin (Grundbildung)
- Katharina Linggi (Ausbildungsverbund)
- Julia Mathis-von Planta (Grund- und Weiterbildung)
- Judith Moser (Kommunikation und PR, Mitglied der Geschäftsleitung)
- Tom Odermatt (Spedition, Recht, Zoll, Mitglied der Geschäftsleitung)
- Thomas Schwarzenbach (Direktor)
- Thomas Suter (Leiter Bildung, stellvertretender Direktor)
- Ivan Torres (Weiterbildung, Kurswesen)
- Iba Zenuni (Buchhaltung)



Mitgliederbewegungen
Stand: 31. Dezember 2025

Eintritte
- DP World Global Forwarding Switzerland GmbH, Baar
- Fert Services SA, Les Acacias
- Gaston Schul Zoll-Fit GmbH, Rheinfelden
- Holenstein AG, Will
- Huxe Sarl, Versoix
- Kipfer-Logistik GmbH, Zeiningen
- Musfeld Kran AG, Basel
- Nieten Internationale Spedition GmbH & Co KG, Rheinfelden
- Nostra-Log Group Sarl, Vétroz
- Planzer Synergetics AG, Regensdorf
- Prisma Logistics SWISS AG, Baar
- TLI Translog Overseas AG, Basel
- Zollagentur Krafft GmbH, Basel
- zollWerk Solutions GmbH, Riehen

Umfirmierungen
- Bolloré Logistics in CEVA Air & Ocean Switzerland SA, Meryin

Übernahmen
- Cargocare AG wurde von Cargocare Global AG, Embrach, übernommen
- zollWerk Solutions GmbH, Riehen
- HLZ Hänggi Verzollungsagentur wurde von der Zollagentur Krafft GmbH übernommen
- Schenker Schweiz AG wurde von der DSV Logistics AG übernommen

Austritte
- AAS Freight AG, Flughafen Zürich
- ACE Speditions AG, Schlieren
- Allmode AG, Therwil
- Blitzzz Kurier & Logistik AG, Bern
- Cargopack Transport AG, Wängi
- Swiss med services AG, Zofingen
- Zoll-Flex GmbH, Riehen

Ehrenmitglieder
- Vinicio Cassani
- Paul Kurrus
- Thomas Lamprecht
- Martin Oeschger
- Roman Wipfli († 17. Mai 2025)

Bestand
Per 31. Dezember 2025 setzt sich der Mitgliederbestand der SPEDLOGSWISS wie folgt zusammen:
Mitgliedsfirmen: 370
Sektionen: 6

Fachbereich Air

Text: Domenico La Banca, Vorsitzender des Fachbereichs, Mitglied Gesamtvorstand

Mitglieder Fachbereich Air:
Patrick Brechtbühl (Somatra SA), Marek Fausel (SPEDLOGSWISS, ab September 2025), Maik Jeker (Rhenus Logistics AG), Markus Keller (Lamprecht Transport AG), Domenico La Banca (JAS Forwarding SA), Andreas Müller (Kintetsu World Express Ltd), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS, bis August 2025), Bernhard Zaugg (General Transport AG), Mario Ziltener (Rhenus Logistics AG), Vorsitz: Domenico La Banca

Einleitung

Das Jahr 2025 stellte die internationale Luftfrachtindustrie vor eine neue Phase struktureller Transformation. Nach den starken Verwerfungen der Vorjahre veränderte sich das Marktumfeld nun von einer reinen Krisenbewältigung hin zu einer Phase nachhaltiger Neuausrichtung. Geopolitische Risiken, zunehmende regulatorische Anforderungen, der weitere Ausbau des E-Commerce-Geschäfts sowie der wachsende Druck zur Dekarbonisierung prägten das Jahr nachhaltig. Der Fachbereich Air hat diese Entwicklungen aktiv begleitet und seine Rolle als Bindeglied zwischen Industrie, Behörden und Politik weiter gestärkt, um stabile und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfrachtwirtschaft sicherzustellen.

Marktentwicklung und Kapazitätsstruktur

Im Berichtsjahr zeigte sich der globale Luftfrachtmarkt deutlich fragmentierter als in den Vorjahren. Während Transpazifik- und Asien–Europa-Verkehre weiter wuchsen, blieben transatlantische Routen aufgrund handelspolitischer Unsicherheiten und steigender Kosten unter Druck. Die anhaltende Konsolidierung bei Airlines und der selektive Kapazitätsausbau führten zu einer stärkeren Volatilität der Frachtraten. Gleichzeitig nahm die Bedeutung von Belly-Kapazitäten (Frachtraum in Passagierflugzeugen) wieder zu, während reine Frachtflugzeuge gezielter für Hochwert- und E-Commerce-Sendungen eingesetzt wurden.
Für die Schweizer Luftfrachtstandorte bedeutete dies eine stärkere Fokussierung auf hochwertige Güter, die zeitkritischen und regulierten Transportbedingungen unterliegen.

E-Commerce und Expresslogistik

Der internationale E-Commerce blieb auch 2025 der wichtigste Wachstumstreiber der Luftfracht. Insbesondere grenzüberschreitende (sog. «Cross-Border») Sendungen aus Asien nach Europa führten zu einer weiteren Verdichtung der Warenströme. Diese Entwicklung brachte jedoch erhebliche Herausforderungen wie:

- steigender Abfertigungsdruck an Flughäfen
- höhere Anforderungen an Sicherheitskontrollen
- zunehmende Belastung der Zoll- und Regulierungsprozesse.

Der Fachbereich Air setzte sich aktiv dafür ein, dass regulatorische Vereinfachungen und risikobasierte Kontrollmodelle in einer Form eingeführt werden, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfracht-Hubs sichern und nicht gefährden.

Regulatorik, Sicherheit und Compliance

2025 war geprägt von einer weiteren Verschärfung der Sicherheits- und Compliance-Anforderungen in der Luftfracht. Die Rolle von Regulated Agents (RA) und Known Consignors (KC) wurde weiter gestärkt, insbesondere im Zusammenhang mit E-Commerce-Sendungen und Hochrisikoländern.
Parallel dazu traten neue Vorgaben zu

- Cyber-Security,
- Datentransparenz,
- Vorabinformationen (Pre-Loading Data)

in Kraft, welche die operative Komplexität weiter erhöhten. Der Fachbereich Air arbeitete eng mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und internationalen Partnerorganisationen zusammen, um praktikable Umsetzungsmodelle für die Schweizer Speditionswirtschaft zu ermöglichen.

Nachhaltigkeit und SAF

Der politische und wirtschaftliche Druck zur Reduktion der CO_2-Emissionen nahm 2025 weiter zu. Die Einführung verbindlicher Beimischungsquoten für SAF (Sustainable Aviation Fuel) in Europa führte zu spürbaren Mehrkosten, aber auch zu mehr Planungssicherheit.
Immer mehr Verlader begannen, CO_2-basierte Ausschreibungen zu verwenden, wodurch nachhaltige Transportlösungen zu einem klaren Wettbewerbsvorteil wurden. Für die Luftfrachtbranche bedeutete dies, dass Nachhaltigkeit nicht mehr nur ein Imagefaktor, sondern durchaus auch ein entscheidendes Geschäftsargument geworden ist.

Digitalisierung und Datenökonomie

Die Digitalisierung erreichte 2025 eine neue Stufe. E-AWB, Track-&-Trace, Predictive Analytics und automatisierte Zollprozesse entwickelten sich von optionalen Tools zu operativen Standards. Insbesondere die Integration von

- Echtzeitdaten,
- Zoll- und Sicherheitsinformationen,
- Kapazitäts- und Yield-Management

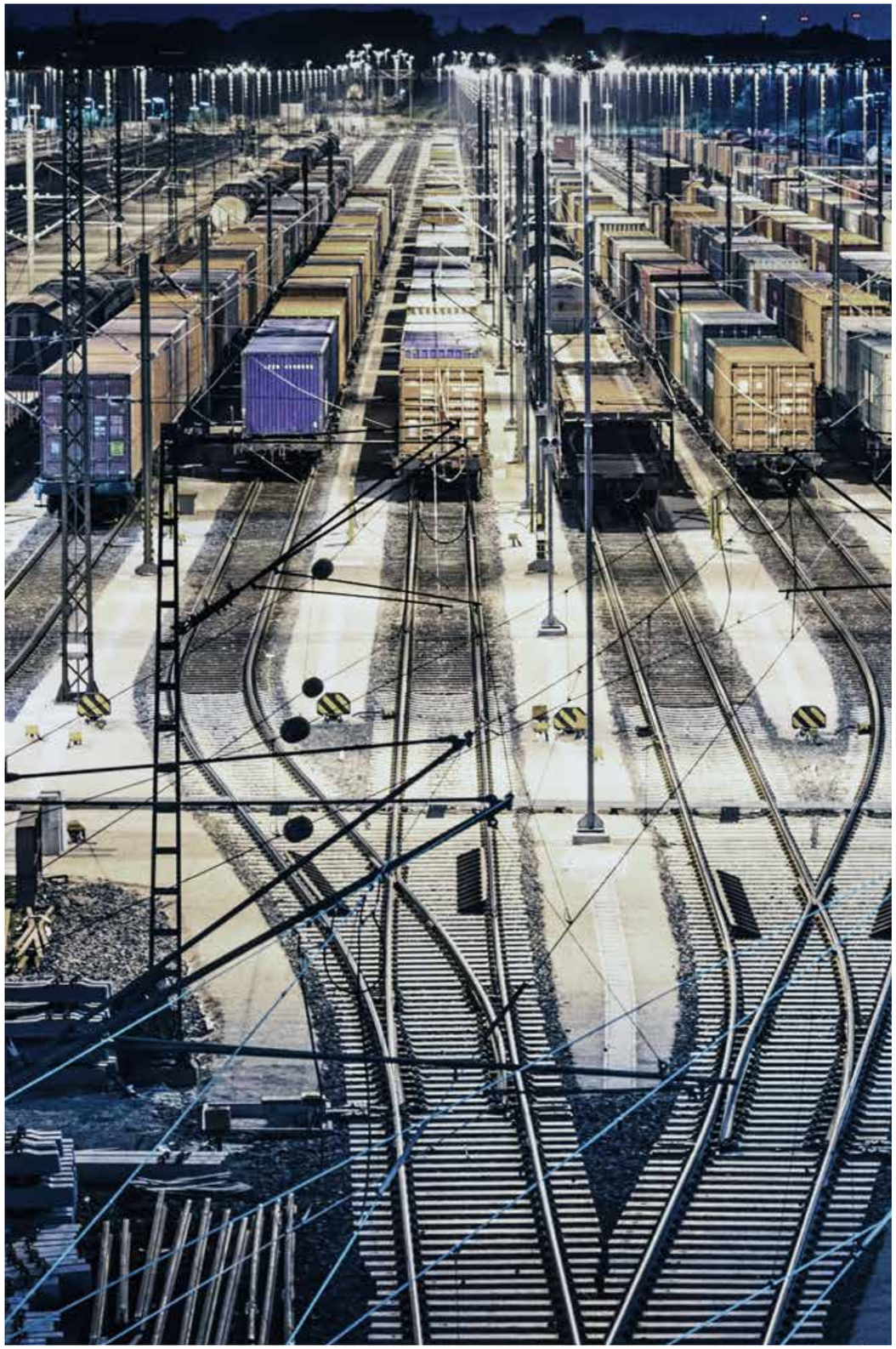
erlaubte eine deutlich höhere Planungsgenauigkeit, reduzierte Störungen und verbesserte die Servicequalität für die Verlader.

Ausblick auf 2026

Für 2026 erwarten wir eine weitere Verschärfung der regulatorischen und ökologischen Anforderungen bei gleichzeitig anhaltender geopolitischer Unsicherheit. Die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftfracht-Standorts wird zunehmend davon abhängen, wie effizient Sicherheit, Nachhaltigkeit und Digitalisierung miteinander kombiniert werden können. Der Fachbereich Air wird seine Rolle als Plattform für Koordination, Interessenvertretung und Branchenentwicklung weiter ausbauen.

Fazit

2025 war kein Jahr der Entspannung, sondern ein Jahr der strukturellen Weichenstellung. Die Luftfrachtbranche hat sich von einem rein kapazitätsgetriebenen Markt zu einem hochregulierten, datenbasierten und nachhaltig orientierten Wirtschaftszweig entwickelt.
Unternehmen, die in Compliance, Digitalisierung und nachhaltige Lösungen investieren, werden die Gewinner der kommenden Jahre sein. Für die sehr effektive Arbeit im Fachbereich Air danke ich allen oben aufgeführten Kollegen, und den Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS für das Vertrauen in unsere Verbandsarbeit.



Fachbereich Europa

Text: Jörg Zimmermann, Vorsitzender des Fachbereichs, Mitglied Gesamtvorstand

Mitglieder Fachbereich Europa:
Peter Dietrich (WeDeclare AG), Martin Gstach (Gebrüder Weiss AG), Martin Isler (Schneider + Cie. AG), Mike Karcher (DHL Logistics (Schweiz) AG), Daniel Kaufmann (Contargo AG), Urs Müller (Groupement Fer), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Thomas Schicker (Ritschard SA), Nils Sperisen (LOG AG), Karlfrieder Wassmer (Ziegler Schweiz AG), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG)

Im Berichtsjahr 2025 haben sich die Teilnehmer des Fachbereichs Europa zu insgesamt 3 Sitzungen getroffen. Wie in jedem Jahr fand auch diesmal eine der Sitzungen in einer in unserem Gremium vertretenen Region der Schweiz statt. In diesem Jahr war es die Nordwestschweiz mit anschliessendem Besuch des Paketverteilzentrums in Härkingen SO.

In diesem Jahr mussten wir uns leider von unserem langjährigen Mitglied Herrn Martin Isler (Schneider + Cie. AG) aus dem Fachbereich verabschieden. Es freut uns sehr, dass wir mit Nils Sperisen (LOG AG) einen würdigen und erfahrenen Nachfolger für die Mitarbeit finden konnten.

Das Jahr war geprägt von Unsicherheiten im europäischen Markt, insbesondere durch schwächelnde Konjunktur in der EU und Deutschland. Viele Unternehmen berichten von Wellenbewegungen bei den Mengen, Investitionen werden zurückgehalten. Die geopolitische Lage und die Auswirkungen der US-Zölle beeinflussen die Planungssicherheit und das Exportvolumen negativ.

Der Fachkräftemangel bleibt ein zentrales Thema, insbesondere bei Fahrern und im Zollbereich. Die demografische Entwicklung verschärft die Situation. Die SBB Cargo steht vor einer tiefgreifenden Transformation. Viele Transporte werden mittelfristig auf private Anbieter oder die Strasse verlagert. Die SBB Cargo zieht sich zunehmend aus dem Kombinierten Verkehr zurück oder erhöht die Preise stark. Die Verfügbarkeit von Bahnwagen sinkt (ab 2027 keine Container-Tragwagen mehr). Interessenten müssen Bahnwagen künftig selbst anmieten und das Risiko selber tragen. Es stehen nur noch Privat-Terminals im Hinterland zur Verfügung, SBB-Hubs wie Gossau und Oensingen werden geschlossen. Verlagerungen auf die Strasse werden dadurch begünstigt, was im Widerspruch zur Verlagerungspolitik der Schweiz steht und eine aus unserer Sicht gefährliche Entwicklung darstellt.

LKW: Die Unsicherheit bezüglich Investitionen in E-LKWs und die Entwicklung der LSVA (geplante Erhöhung ab 2027) sorgen für Zurückhaltung. Die Marktsituation für die Strassenfrachtführer (Carriers) im internationalen Verkehr Schweiz–Deutschland ist angespannt, die Frachtraten sinken und Kapazitäten werden knapper.

Rheinschifffahrt: Die europäischen Seehäfen, insbesondere Rotterdam, stehen weiterhin im Fokus der Rheinschifffahrt. Die Importmengen konzentrieren sich stark auf Rotterdam, wodurch mehrere Terminals an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Der Bau von Infrastrukturen, welche den Anforderungen der derzeit grössten Seeschiffe (24'000 TEU) gerecht werden, hinkt in vielen Häfen hinterher. Dies führt zu Engpässen und Verzögerungen bei der Abfertigung. Ende Oktober 2025 kam es in Rotterdam und Antwerpen zu orkanartigen Stürmen und zu Streiks, was die Herausforderungen für die Binnenschifffahrt zusätzlich verschärfte. Im Exportbereich ist das Containeraufkommen stark zurückgegangen. Dies wirkt sich direkt auf die Auslastung der Binnenschiffe und die Umschlagszahlen in den Häfen aus. Die Pegelverhältnisse auf dem Rhein waren im Herbst 2025 grundsätzlich gut bis sehr gut – trotz schlechter Prognosen im Frühling. Dies hat die Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt immerhin verbessert.

Fazit: Das Jahr 2025 war für den Fachbereich Europa von Unsicherheiten, strukturellen Veränderungen und regulatorischen Herausforderungen geprägt. Die Branche steht vor grossen Umbrüchen im Bahn- und Zollbereich, während der Fachkräftemangel und die Transformation der Verkehrsträger weiterhin zentrale Themen bleiben.

An dieser Stelle geht mein herzlicher Dank an alle Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS und des Fachbereichs Europa sowie an das Team unserer Geschäftsstelle für die sehr angenehme und professionelle Zusammenarbeit.

Fachbereich Schifffahrt und Fachbereich Reedereiagenten

Text: Ralf Brink, Vorsitzender des Fachbereichs, Mitglied Gesamtvorstand, und Marek Fausel, SPEDLOGSWISS

Mitglieder Fachbereich Schifffahrt:
Marco Benvenuti (MC Trans SA) bis November 2025, Eric Berclaz (CEVA Logistics AG), Ralf Brink (Abacus Shipping Ltd.), Marek Fausel (SPEDLOGSWISS), Franco Forlin (Ozean AG), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Samuele Incognito (TLI Translog Overseas AG), Claudio Licci (Lamprecht Transport AG), Roland Lieni (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS, ab September 2025), Antonio Secreti (Natco AG, ab Juni 2025), Philipp Schäuble (Kühne & Nagel AG, ab Juni 2025), Dominique Scherrer (Schneider + Cie. AG), Diego Vigorito (Rhenus Logistics AG), Markus Warnebold (FIATA WG Sea, bis November 2025), Markus Widmer (Schenker Schweiz AG, bis Juni 2025), Vorsitz: Ralf Brink.

Mitglieder Fachbereich Reedereiagenten:
Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Furness Shipping Ltd., Global Shipping GmbH, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Maersk Switzerland Ltd., MSC Mediterranean Shipping Agency AG, O. Brunoni SA, ONE Ocean Network Express (Europe) Ltd., Ozean Brokerage & Shipping AG, SPEDLOGSWISS (Geschäftsstelle), Vorsitz: Ralf Brink.

Der Fachbereich Schifffahrt & Reedereiagenten hat sich auch 2025 den vielfältigen Herausforderungen der Branche gestellt.
In vier Sitzungen wurden zentrale Entwicklungen analysiert und praxisnahe Lösungen erarbeitet. Dies stets mit dem Ziel, die Mitgliedsfirmen bestmöglich zu unterstützen.

Der intensive Austausch zwischen den Sitzungen ermöglichte es, auf aktuelle Fragestellungen rasch und effektiv zu reagieren.

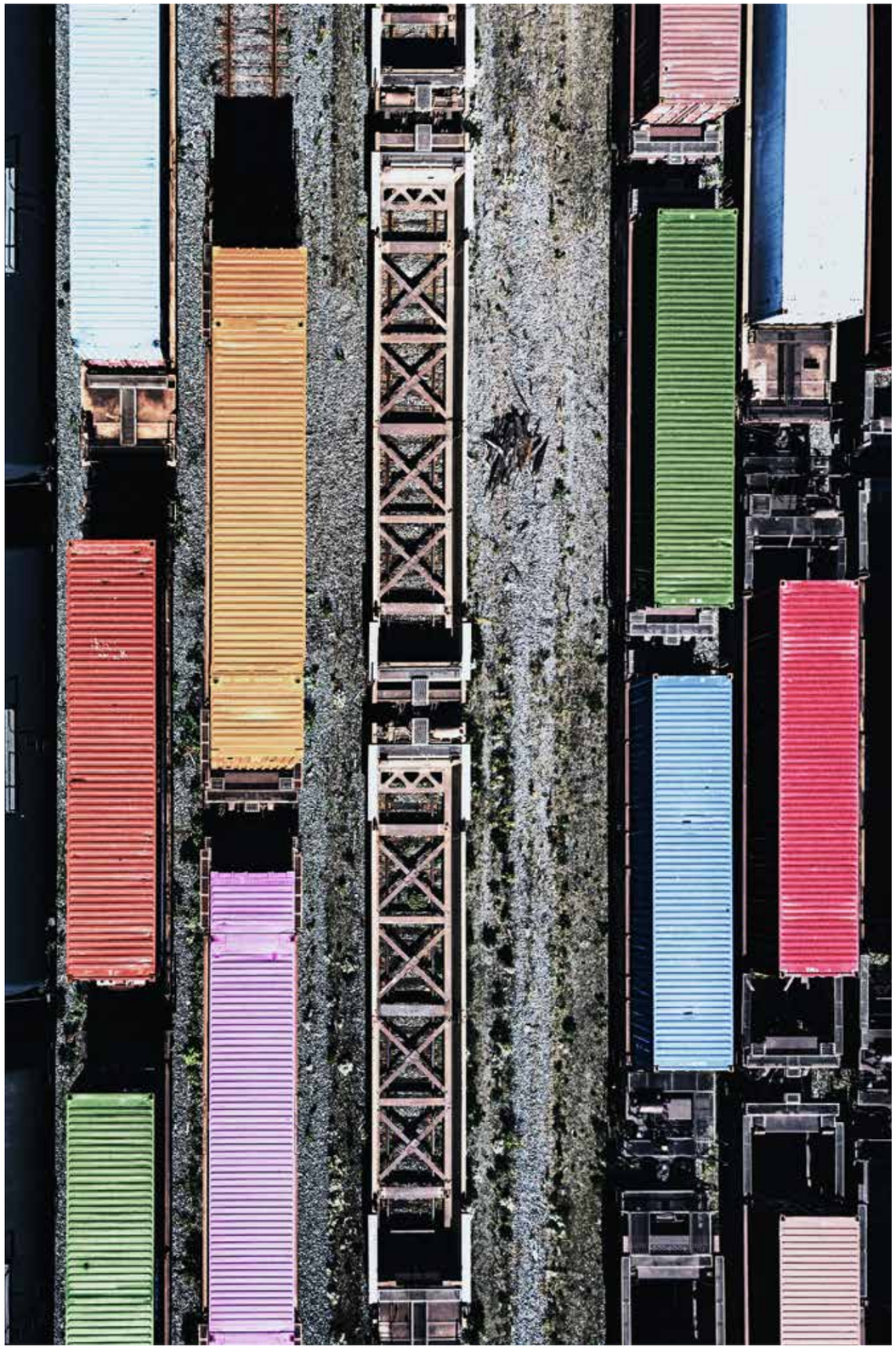
Das Berichtsjahr war von mehreren personellen Veränderungen geprägt. Marco Benvenuti schied im November 2025 aus und wurde bislang nicht ersetzt. Im Juni 2025 übergab Markus Widmer das Zepter an Antonio Secreti (Natco AG), der seither das Team verstärkt. Seit Juni 2025 ist auch Philipp Schäuble (Kühne & Nagel AG) neu dabei. Besonders hervorzuheben ist der Abschied von Markus Warnebold im November 2025. Mit seinem Fachwissen, Engagement und seiner Weitsicht hat er den Fachbereich über viele Jahre entscheidend geprägt. Sein Beitrag, insbesondere als Bindeglied zur FIATA Working Group Sea, war von unschätzbarem Wert. Für seinen grossen Einsatz gebührt ihm unser besonderer Dank – als Kollege und Experte wird er uns sehr fehlen. Die Nachfolge in der FIATA Working Group Sea übernimmt Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), der ab November 2025 auch im Fachbereich Schifffahrt aktiv ist.

Das Berichtsjahr war erneut von Unsicherheiten geprägt. Überkapazitäten, Preisdruck und eine schwache Nachfrage – insbesondere im Asien-Europa-Handel – sorgten für intensiven Wettbewerb. Geopolitische Spannungen, Streiks in europäischen Häfen und Umleitungen über das Kap der Guten Hoffnung wegen der weiterhin unsicheren Lage im Suez-Kanal führten zu längeren Transitzeiten und steigenden Kosten. Unsere Mitgliedsfirmen analysierten die Auswirkungen auf die Transportketten und entwickelten flexible Lösungsansätze, um den sich stetig wandelnden Marktbedingungen zu begegnen. Der deutliche Volumenrückgang nach der Bekanntgabe der Strafzölle für Exporte in die USA am 1. August 2025 erhöhte den Druck zusätzlich.

Ein zentrales Thema 2025 in der Seefracht war die Umsetzung des Import Control System 2 (ICS2) sowie die Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (EU ETS) auf die Schifffahrt. Unterschiedliche Interpretationen der Vorgaben durch Reedereien erschwerten die Planung. Der Fachbereich unterstützte die Mitgliedsfirmen mit Handlungsempfehlungen und förderte den Austausch mittels «Best Practice-Lösungen», um Unsicherheiten im Umgang mit den neuen Regelungen zu begegnen. Die fortschreitende Digitalisierung – etwa bei Freistellungsprozessen in den Häfen und der Einführung neuer Plattformen wie SBB Digital – wurde als Chance, aber auch als Herausforderung für kleinere Unternehmen gesehen.

Komplexe Vertragsprozesse, neue Kostenmodelle und die Notwendigkeit, sich auf mehrere Systeme parallel einzustellen, bestimmten den Alltag vieler Mitglieder. Durch gezielte Schulungen und Informationsveranstaltungen unterstützte der Fachbereich Schifffahrt die Mitgliedsfirmen dabei, die Umstellungen erfolgreich zu meistern und die Vorteile neuer Technologien zu nutzen. Auch der Kombinierte Verkehr war ein wiederkehrendes Thema.

Die Mitglieder diskutierten die Auswirkungen der neuen strategischen Ausrichtung



der SBB Cargo, die Herausforderungen bei der Planbarkeit und die Gefahr einer Rückverlagerung von Verkehren auf die Strasse.

Die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen wie FIATA und CLECAT wurde weiter intensiviert, um die Interessen der Mitglieder auch auf globaler Ebene zu vertreten. Besonders hervorzuheben ist die aktive Rolle des Fachbereichs in der FIATA Working Group Sea, die sich 2025 verstärkt auf praxisnahe Lösungen und die Vertretung der Speditionswirtschaft in internationalen Gremien konzentrierte. Die Überarbeitung von Ausbildungsleitfäden und die Förderung des Nachwuchses blieben wichtige Aufgaben, wobei die Integration von Digitalisierung und Nachhaltigkeit in die Ausbildung im Fokus stand.

Die Zugriffszahlen auf die über das SPEDLOGSWISS-Mitgliederportal bereitgestellten Dokumente und Informationen sind im vergangenen Jahr deutlich gestiegen. Dies zeigt, dass die Mitglieder den angebotenen Service aktiv nutzen und die bereitgestellten Inhalte als echten Mehrwert für ihre tägliche Arbeit wahrnehmen. Die kontinuierliche Aktualisierung und gezielte Bereitstellung relevanter Informationen haben dazu beigetragen, die Transparenz und den Wissenstransfer innerhalb des Fachbereichs weiter zu stärken.

Diese Basis wird auch 2026 genutzt, um unsere Verbandsmitglieder weiterhin gezielt zu unterstützen. Die Anforderungen an die Schifffahrts- und Logistikbranche bleiben hoch: Regulatorische Vorgaben und deren Umsetzung binden Ressourcen, die Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse erfordern kontinuierliche Weiterbildung, geopolitische Unsicherheiten und volatile Märkte verlangen Flexibilität und Innovationsbereitschaft. Die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern und die Interessenvertretung auf europäischer Ebene bleiben unsere zentralen Aufgaben.

Unser Dank gilt allen Personen und Unternehmen, die sich im Milizsystem engagieren und durch ihre ehrenamtliche Arbeit einen entscheidenden Beitrag für die gesamte Branche leisten. Dieses Engagement und die Bereitschaft, Wissen und Zeit einzubringen, machen die erfolgreiche Arbeit des Fachbereichs Schifffahrt und den Nutzen für unsere Mitglieder erst möglich.

FIATA: Multimodal Transport Institute (MTI) – Working Group Sea

Text: Markus Warnebold und Tom Odermatt, Delegierte WG Sea der SPEDLOGSWISS

Einleitung

Das Jahr 2025 war für die maritime Logistik geprägt von tiefgreifenden Veränderungen und strategischen Weichenstellungen. Die FIATA Working Group Sea hat sich intensiv mit den Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Resilienz, Integration multimodaler Lösungen und der Stärkung der Zusammenarbeit auseinandergesetzt. Die aktive Teilnahme an internationalen Gremien (z.B. FMC [Federal Maritime Commission]) und die Veröffentlichung praxisorientierter Leitlinien unterstreichen die zentrale Rolle der Arbeitsgruppe.

Marktentwicklung und Herausforderungen

Die Seefrachtbranche sah sich 2025 mit mehreren Herausforderungen konfrontiert. Geopolitische Risiken: Konflikte führten zu Umleitungen von Routen, insbesondere über das Kap der Guten Hoffnung. Dies verursachte längere Transitzeiten und erhöhte Kosten. Schwerpunkt Bahn: Aufgrund der geopolitischen Lage und Blockaden auf klassischen Seewegen wurde die eurasische Bahnroute zwischen Fernost und Europa und vice versa verstärkt genutzt, wobei die Ansprechpartner ausserhalb der Russischen Föderation ansässig sind. Diese Entwicklung zeigt die wachsende Bedeutung multimodaler Lösungen und die Notwendigkeit engerer Abstimmung zwischen See- und Landverkehr. Herausforderung Nachhaltigkeit: Die IMO (International Maritime Organization) verabschiedete etliche Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen (GHG: Greenhouse Gas), die ab 2027 hätten umgesetzt werden sollen. Das Stichdatum wurde nun auf März 2028 verschoben. Herausforderung Marktmacht der Reedereien: Diskussionen über faire Wettbewerbsbedingungen und die Rolle der Spediteure in der Lieferkette bleiben aktuell.

Aktivitäten der Working Group Sea

2025 war geprägt von intensiver Zusammenarbeit und mehreren Initiativen. 3 physische Sitzungen fanden statt: FIATA HQ Meeting in Genf (März), FIATA World Congress in Hanoi (Oktober) und FIATA RAMS Field Meeting in Cartagena (Dezember – ohne Beteiligung SPEDLOGSWISS).

Die Publikation des «FIATA Best Practice Guide on Maritime Contracting» richtet sich speziell an Spediteure, die zunehmend als vertragliche Frachtführer agieren. Ziel ist es, diese bei ihren sich ergänzenden Rollen zu unterstützen – als Vermittler und in direkter vertraglicher Verantwortung gegenüber dem Kunden oder Frachtführer. Der Guide liefert eine kompakte, praxisorientierte Anleitung, damit Spediteure ihre Verträge mit See-Frachtführern juristisch sicher und risikominimierend gestalten können – insbesondere im Hinblick auf gängige Dokumente wie MT B/L und Sea Waybills. Der Leitfaden wurde erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit der WG Sea (Vorsitz: Jens Römer, SPEDLOGSWISS-Vertretung: Markus Warnebold) und dem FIATA-Gremium «Advisory Body on Legal Matters» (ABLM).

IMO-Aktivitäten: Die WG Sea unterstützte die Einführung maritimer Single-Window-Systeme zur Vereinfachung des Datenaustauschs zwischen Schiff und Hafen und zur Reduktion der Verwendung von Papierdokumenten. FIATA hat neu einen «Full Consultative Status» bei der IMO und leistete Input zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.

CTU (Cargo Transport Unit) ist ein Beitrag zur korrekten Containerverpackung gemäss CTU-Code. Die neue Container Packing Application wurde am HQ-Meeting 2025 in Genf vorgestellt.

Resilience Task Force: Förderung des Datenaustauschs zwischen Reedereien, Port Terminals, Port Community Systems, Spediteuren und der FIATA. Dazu wurde das EU-Programm ICS2 (Import Control System), Release 3 für die Seefracht umgesetzt.

Digitalisierung: Die Einführung der elektronischen Bill of Lading (eFBL) bleibt ein zentrales Thema. Die Working Group Sea unterstützt die Implementierung, adressiert aber gleichzeitig die konkreten Herausforderungen wie Akzeptanz bei Reedereien, rechtliche Rahmenbedingungen und IT-Sicherheit. In der Schweiz ist die elektronische Variante aktuell noch nicht rechtskräftig. Andere wichtige Handelspartner wie u.a. Indien, China und die USA sind ebenfalls noch am Ausarbeiten einer entsprechenden Rechtsgrundlage.

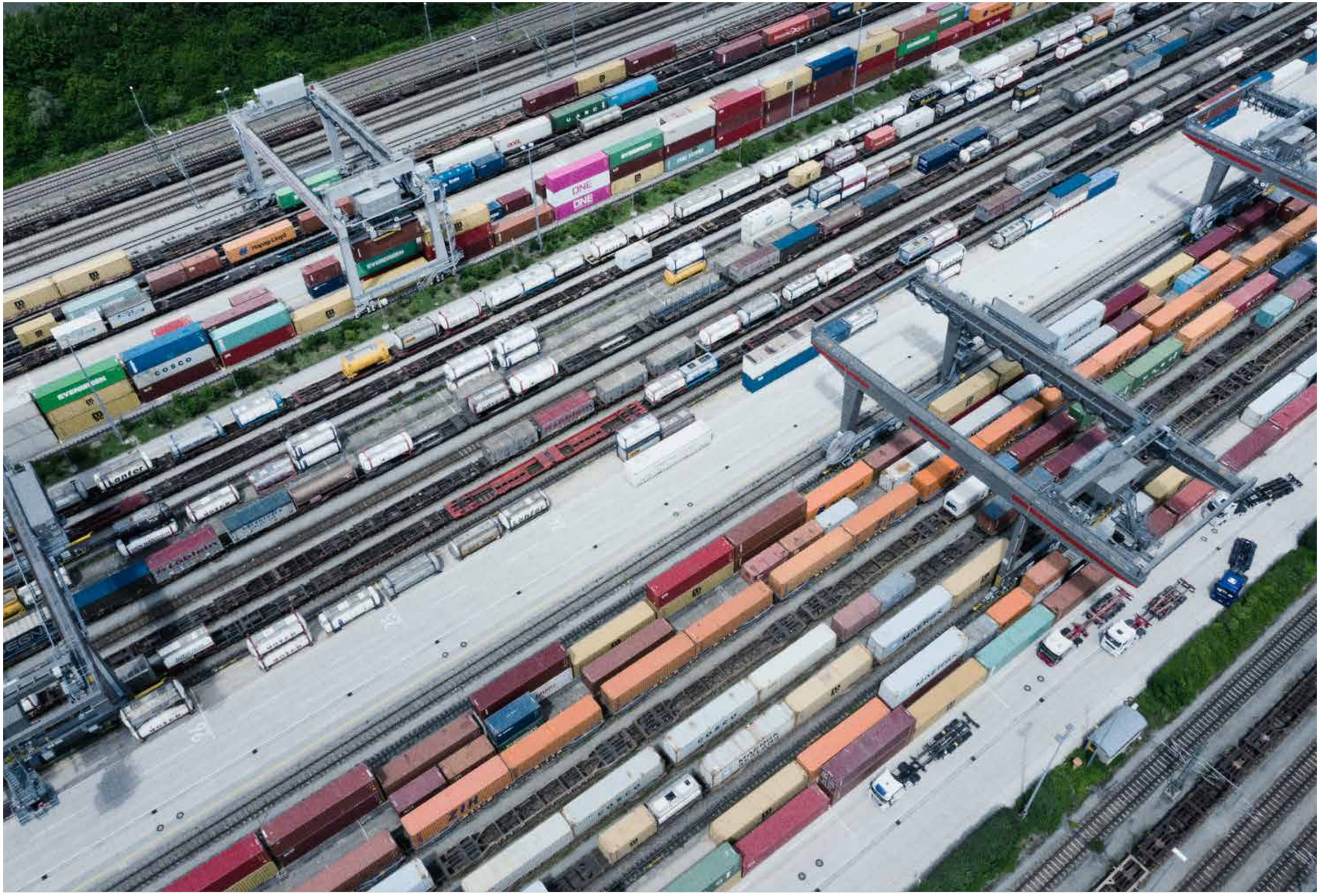
Personelle Veränderungen

2025 brachte bedeutende Wechsel: Jens Römer trat nach 12 Jahren als Chairman der WG Sea zurück und wird künftig in der FIATA Presidency (Verbandsvorstand) aktiv sein. Seine Nachfolgerin als Vorsitzende der WG Sea ist Barbara Hiebendhal (USA). Thomas Sim (Singapur) wurde am FIATA-Kongress in Hanoi als Nachfolger von Turgut Erkeskin als Präsident der FIATA gewählt. Markus Warnebold wurde nach 24 Jahren als Vertreter von SPEDLOGSWISS verabschiedet. Sein Nachfolger ist Tom Odermatt, der künftig die Delegation für die WG Sea übernimmt. Markus wünscht Tom viel Erfolg und Freude in dieser neuen Aufgabe und dankt allen Kolleginnen und Kollegen für die immer gute Zusammenarbeit und das Vertrauen.

Mit Blick auf das Jahr 2026 bleibt es für uns eine wichtige Herausforderung, die Nachhaltigkeit, die Digitalisierung und die Wettbewerbsfähigkeit innerhalb unserer Branche in Einklang zu bringen, mitunter durch eine Vertiefung der Digitalisierung (eFBL, interoperable Systeme). Zudem sind für 2026 wieder mehr physische Sitzungen geplant. Ziel ist es, zwei Präsenzmeetings zu organisieren, ergänzt durch virtuelle Treffen.

Der nächste FIATA Anniversary World Congress findet vom 6. bis 9. Oktober 2026 in Mailand statt. 2026 feiert die FIATA übrigens ihr 100-jähriges Bestehen! Aufgrund der geographischen Nähe und der guten Anbindung des Kongressortes hoffen wir auf eine grosse Delegation aus der Schweizer Speditions- und Logistikwirtschaft.

Fachbereich FIATA: Multimodal Transport Institute (MTI), Working Group Sea


EVERGREEN
COSCO
ONE
ONE
Hapag-Lloyd
Lantau
MAERSK
MAERSK

Fachbereich Warehouse & Solutions

Text: Michael Trommer, Vorsitzender des Fachbereichs, Mitglied Gesamtvorstand

Mitglieder Fachbereich Warehouse & Solutions:
Christoph Adam (Ultra-Brag AG), Marco Gredig (Cargologic AG), Martin Heinrich (Fiege Logistik (Schweiz) AG), Jean-Claude Maissen (Zürcher Freilager AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Mirco Schären (Schenker Schweiz AG), Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG), Hans-Rudolf Werner (Rhenus Logistics AG). Vorsitz: Marco Gredig (bis Mitte 2025), Michael Trommer (ab Mitte 2025).

Wechsel im Vorsitz und Mitgliederstruktur

Im Jahr 2025 gab es im Fachbereich Warehouse & Solutions einen bedeutenden personellen Wechsel: Nach acht Jahren engagierter Leitung übergab Marco Gredig (Cargologic AG) den Vorsitz an Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG). Die feierliche Übergabe fand im Rahmen der Sitzung vom 2. Juni 2025 in Graubünden statt und wurde auch im Verbandsmagazin SPEDLOGSWISS INFO dokumentiert. Marco wurde für seinen langjährigen Einsatz und die zahlreichen Impulse, die er dem Fachbereich und den Mitgliedern gegeben hat, herzlich gedankt. Michael Trommer übernimmt die Leitung mit frischem Elan und dem Ziel, die erfolgreiche Arbeit fortzuführen und neue Akzente zu setzen.

Ein zentrales Anliegen des Fachbereichs bleibt die Erweiterung und Diversifizierung des Teams. Besonders die Vertretung des Tessins sowie die Einbindung weiblicher Fachkräfte stehen im Vordergrund. Trotz intensiver Bemühungen und zahlreicher Kontaktaufnahmen konnten im Berichtsjahr noch keine neuen Mitglieder aus diesen Zielgruppen gewonnen werden. Die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten wird auch 2026 fortgesetzt, um die Perspektiven und die regionale wie fachliche Vielfalt im Fachbereich zu stärken. Einen Zugang hoffen wir im März 2026 an der ersten Fachbereichssitzung benennen zu können.

Projekte, Arbeitsgruppen und Marktentwicklung

Das Berichtsjahr war geprägt von einer Vielzahl an Projekten und Initiativen, die den Wandel und die Herausforderungen der Branche widerspiegeln. Die Arbeitsgruppen zu Nachhaltigkeit und Biodiversität wurden zusammengeführt, um Synergien zu nutzen und die Themen ganzheitlich zu bearbeiten. Das Nachhaltigkeits-Booklet sowie die zugehörige Homepage wurden laufend aktualisiert und auf ihre Relevanz für die Mitgliedsfirmen überprüft. Die Arbeitsgruppe hat sich zum Ziel gesetzt, Best-Practice-Beispiele aus den Mitgliedsunternehmen sichtbar zu machen und neue Firmen-Storys zu veröffentlichen. Zudem wurde eine neue Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die Förderungsmöglichkeiten für nachhaltige Projekte recherchiert und den Mitgliedern zugänglich macht.

Im Bereich Digitalisierung hat der Fachbereich die Entwicklungen rund um das SPEDLOGSWISS-Projekt «AI» aktiv begleitet. Ziel ist es, die Chancen von Automatisierung und künstlicher Intelligenz für die Lagerlogistik zu identifizieren und den Mitgliedsfirmen praxisnahe Informationen und Erfahrungsberichte bereitzustellen. Die Diskussionen um Robotics, neue Technologien und die Auswirkungen auf Arbeitsprozesse wurden intensiv geführt. Eine neue Arbeitsgruppe soll künftig den Digitalisierungsgrad in den Unternehmen erheben und den Austausch zu Best Practices fördern.

Im Bereich der Allgemeinen Bedingungen für Lagerlogistik (AB SPEDLOGSWISS Lager 2005) unterstützen wir die SPEDLOGSWISS-Kommission Recht und Versicherung (KRV) mit unserer Expertise.

Die Marktentwicklung zeigte sich 2025 insgesamt stabil, wenngleich die Branche mit einigen Herausforderungen konfrontiert war. Die Schweizer Lager waren mehrheitlich gut ausgelastet, die Stimmung unter den Mitgliedern vorsichtig optimistisch. Die Personalsituation bleibt angespannt und qualifizierte Mitarbeitende sind schwer zu finden.

Ausblick

Der Fachbereich Warehouse & Solutions blickt auf ein spannendes Jahr zurück und sieht den kommenden Aufgaben mit Zuversicht entgegen. Die Stärkung der Mitgliederstruktur, die Förderung von Diversität und die Weiterentwicklung der Projekte in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung stehen weiterhin im Fokus. Die Zusammenarbeit mit externen Partnern wird aufgenommen, um innovative Ansätze für nachhaltige Logistik zu fördern.

Zudem werden wir den begonnenen Aufbau eines Business-Continuity-Managements (BCM) im Jahr 2026 weiterführen. Ein schrittweise ausgebautes BCM unterstützt die Mitgliedsunternehmen dabei, ihre Prozesse widerstandsfähiger zu gestalten, und schafft damit einen nachhaltigen Mehrwert. Die Zusammenarbeit im Team und die Offenheit für neue Themen werden auch 2026 die Arbeit unseres Fachbereichs prägen.

Kommission Betriebswirtschaft

Text: Christian Zesiger, Vorsitzender der Kommission

Mitglieder Kommission Betriebswirtschaft:
Patrick Heilmann (UBS AG), Patric Käser (Briese Schiffahrt (Schweiz) AG), Dr. Jens Schulte (PostLogistics AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG), Vorsitz.

Im Jahr 2025 hat sich die schweizerische Volkswirtschaft gesamthaft positiv entwickelt. Die BIP-Wachstumsrate im Jahr 2025 betrug 0.9 %, laut dem Internationalen Währungsfonds (IWF). Das BIP pro Kopf in der Schweiz (mit einer Bevölkerung von 8'967'407 Menschen) betrug USD 111.047 im Jahr 2025, ein Anstieg um USD 6'366 gegenüber USD 104'681 im Jahr 2024; dies entspricht einer Änderung von 6.1 % beim BIP pro Kopf. Der BIP-Wert der Schweiz entspricht 0,88 % der Weltwirtschaft.

Prognosen Schweiz
Ohne weitere Angabe Veränderungen in %

	2025*		2026*		2027*
Bruttoinlandprodukt (BIP) und Komponenten, Sportevent-bereinigt**					
BIP	1.4	(1.3)	1.1	(0.9)	1.7
Privater Konsum	1.5	(1.4)	1.5	(1.3)	1.5
Staatskonsum	1.3	(1.5)	0.4	(0.4)	0.4
Bauinvestitionen	-0.5	(-0.1)	1.6	(1.8)	1.8
Ausrüstungsinvestitionen	-0.8	(-0.9)	0.7	(0.5)	2.2
Exporte	2.1	(2.2)	1.6	(0.5)	3.5
Importe	2.3	(1.4)	1.3	(0.7)	3.5
Vollzeitäquivalente Beschäftigung	0.1	(0.4)	0.2	(0.2)	0.8
Arbeitslosenquote in %	2.8	(2.9)	3.1	(3.2)	2.9
Landesindex der Konsumentenpreise	0.2	(0.2)	0.2	(0.5)	0.5
BIP, nicht Sportevent-bereinigt	1.2	(1.1)	1.4	(1.2)	1.4

* BIP und Komponenten: real, saisonbereinigt; Aussenhandel: ohne Wertsachen.
Prognosen der Expertengruppe Konjunkturprognosen des Bundes vom 15.12.2025. Prognosen vom 16.10.2025 in Klammern.
** Von Sportevent-Effekten betroffen sind: BIP, Exporte, Importe.

Was bedeutet dies für unsere Branche?
Gemäss dem Fachportal trans.iNFO zeichnen sich bezüglich der Entwicklung unserer Branche folgende zehn Top-Trends ab:

Digitale Transformation und Automatisierung

Technologien wie Künstliche Intelligenz (KI) und maschinelles Lernen werden zunehmend in den täglichen Betrieb integriert, um Prozesse zu optimieren und die Effizienz zu steigern. Automatisierung wird in Bereichen wie Bestandsmanagement, Routenplanung und Lagerhaltung eine zentrale Rolle spielen, besonders Robotik in der Lagerhaltung. Dank des Einsatzes von Robotern werden Lagerprozesse automatisiert und autonom navigiert. Sie unterstützen durch Echtzeitinformationen das Bestandsmanagement und präzise Lieferzeitprognosen.

Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Logistik

Nachhaltige Antriebslösungen für Nutzfahrzeuge bleiben zentral, angetrieben durch strengere Umweltauflagen und die Nachfrage nach nachhaltigen Transportlösungen. Die EU hat ehrgeizige CO_2-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge festgelegt: 45 % weniger Emissionen ab 2030, 65 % ab 2035 und 90 % ab 2040.

Cloud-basierte Dokumentenverwaltung

Cloud-basierte Dokumentenverwaltung optimiert die Digitalisierung in der Logistik durch Echtzeitzugriff auf Dokumente und automatische Updates bei Statusänderungen. Besonders bei komplexen, internationalen Lieferketten bieten Cloud-Lösungen Transparenz und Effizienz.

Künstliche Intelligenz für Routenplanung

Künstliche Intelligenz (KI) revolutioniert die Routenplanung in der Logistik, insbesondere angesichts wachsender Anforderungen durch den E-Commerce. KI verarbeitet Daten zu Ressourcen, Verkehr und Wetter, um Routen effizient zu planen und anzupassen.

Digitale Frachtdokumentation

Elektronische Frachtdokumente wie Frachtbriefe, Lieferscheine und Zolldokumente optimieren Arbeitsabläufe in der Logistik. Sie reduzieren Fehler, sparen Zeit und Ressourcen und verbessern die Vernetzung sowie Transparenz entlang

der Lieferkette. Alle Beteiligten können in Echtzeit auf die Dokumente zugreifen, wodurch Prozesse beschleunigt und Störungen schnell behoben werden können.

Kundenorientierte und agile Lieferketten

Steigende Erwartungen der Kunden hinsichtlich schneller und personalisierter Lieferungen führen zu flexibleren und kundenorientierten Lieferketten. Innovationen im Bereich der letzten Meile, wie autonome Fahrzeuge und Drohnen, werden zunehmend eingesetzt, um diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Intelligente Verpackungen

Moderne Verpackungstechnik beschleunigt Logistikprozesse durch automatisierte Erfassung, Kontrolle und Nachverfolgung von Sendungen. Intelligente Verpackungen mit Sensoren und RFID-Etiketten ermöglichen eine lückenlose Überwachung und Qualitätskontrolle.

Process Mining

Process Mining analysiert automatisch gesammelte Prozessdaten, um Abläufe in der Logistik zu visualisieren und zu optimieren. Durch Algorithmen werden Muster und Trends in Bereichen wie Bestellvorgängen, Lieferzeiten und Kosten identifiziert.

Multimodalität für mehr Resilienz

Multimodalität im Transport bedeutet den Wechsel zwischen den vier Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Schiff oder Flugzeug, um Lieferketten effizienter und widerstandsfähiger zu gestalten. Sie minimiert Risiken durch Diversifizierung der Transportwege und kombiniert die Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu nachhaltigen Logistiklösungen.

Cyber Security

Cybersecurity ist für die Logistikbranche von hoher Bedeutung, da Logistiknetzwerke ein Hauptziel für Cyberangriffe sind. Neue digitale Technologien wie generative KI und Quantencomputer erhöhen die Risiken und stellen herkömmliche Schutzmethoden vor Herausforderungen. Die Integration des «Internets der Dinge» (IoT: Internet of Things) vergrössert die Angriffsflächen durch umfangreiche Datensätze.

Der klassische Spediteur hatte auch im Jahr 2025 mit einem komplexen Umfeld und externen Interdependenzen zu kämpfen. Die DNA einer Gesellschaft ist das Working Capital; mittels eines ausgewogenen und vorsichtigen Steuerns von Debitoren und Kreditoren werden notwendige Gewinne erwirtschaftet, welche dann wiederum in den Kreislauf von Investitionen in Personal, Systeme und Kontakte gesteckt werden können und auch gesteckt werden müssen. Die Kommission Betriebswirtschaft hat sich zum Ziel gesetzt, die an den Sitzungen gewonnenen Erkenntnisse breiter zu streuen, dies zusammen mit der Geschäftsstelle. Deshalb haben wir das Bulletin KBW 01/2025 herausgegeben, welches sich explizit mit dem wichtigen Thema «Unternehmensnachfolge verantwortungsvoll gestalten» befasst. Dabei wird das Thema von mehreren Seiten beleuchtet und das Bulletin gibt einen ersten Überblick. Verlangen Sie das Bulletin bei unserer Geschäftsstelle!

Als Querschnittskommission sind wir auf die Gedanken und Ideen unserer Mitglieder angewiesen. Bitte beteiligen Sie sich aktiv und bringen Sie als Mitglied der SPEDLOGSWISS Ihre Fragen oder Ideen ein.

Selbstverständlich sind auch neue Mitglieder in unserer Kommission herzlich willkommen.

Besonders bedanken möchte ich mich bei den Kommissionsmitgliedern für das doch nicht selbstverständliche Engagement. Das Milizsystem stösst zunehmend an seine Grenzen, hier gilt es neue Ideen und Anreize zu evaluieren. Danke auch an die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle, welche uns wie immer tatkräftig unterstützt haben.

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Kommission Bildung

Text: Jürg Meier, Vorsitzender der Kommission, Mitglied Gesamtvorstand, und Thomas Suter, stellvertretender Direktor, Leiter Bildung SPEDLOGSWISS

Mitglieder Kommission Bildung:
Ecmel Esastürk, Alexandre Fallet, Sarah Gredig, Andrea Jauslin, Kenny Krech, David Krivanek, Julia Mathis-von Planta, Jürg Meier (Vorsitzender), Simon Schnell, Aldo Stoffel, Sascha Straub, Thomas Suter, Selina Taiana, Ivan Torres, Robert Widmer.

Wenn man auf das Bildungsjahr 2025 zurückblickt, könnte man meinen, die Schweizer Speditions- und Logistikbranche hätte sich heimlich für einen Triathlon angemeldet: Herausforderungen, Tempo und Präzision – alles war dabei. SPEDLOGSWISS hat erneut gezeigt, dass Bildung nicht bloss ein strategischer Pfeiler, sondern vielmehr das solide Fundament eines ganzen Gebäudes ist. Bildung bekämpft Fachkräftemangel, stärkt Innovationskraft und garantiert, dass die Branche auch im digitalen Zeitalter nicht ins Hintertreffen gerät. In diesem Bericht möchten wir Ihnen einen Überblick über die Bildungsinitiativen und deren Erfolge des Jahres 2025 geben.

Abschlüsse Grundbildung EFZ, EBA und BAM 2025

Im Sommer 2025 traten die Lernenden der kaufmännischen Grundbildungen in der Internationalen Speditionslogistik zu ihren Abschlussprüfungen an. Sämtliche Prüfungen konnten ordnungsgemäss abgehalten werden. Insgesamt sind in allen Ausbildungsregionen 130 Kandidaten zu den Lehrabschlussprüfungen zum Kaufmann/Kauffrau EFZ angetreten. 10 Lernende absolvierten den Branchenabschluss für Mittelschulabsolventen (BAM-Praktikum), und 23 Personen legten ihre Prüfungen als Büroassistentinnen EBA ab. Nur 5 EFZ-Lernende haben die Branchenprüfung nicht bestanden, insgesamt scheiterten 14 Personen an den betrieblichen und/oder schulischen Abschlussprüfungen. Somit durften 116 Lernende das eidgenössische Fähigkeitszeugnis Kaufmann/Kauffrau Internationale Speditionslogistik entgegennehmen. Der Branchendurchschnitt lag in diesem Jahr bei 4.88 (Vorjahr 4.86). 6 Kandidaten erreichten in diesem Jahr den Sprung in den eidgenössischen Rang. Wir gratulieren folgenden Prüfungsheldinnen zu ihren herausragenden Resultaten:

Kauffrau EBA

- Natalija Surkuljevic, FT Logistics AG, Pratteln, Note 5.3

Kaufmann*frau EFZ

- Romy Hunkeler, Kühne + Nagel AG, Opfikon, Note 5.8
- Mounir Merahi, DHL Logistics (Schweiz) AG, Genf, Note 5.5
- Vilius Marcinkevicius, Rhenus Logistics AG, Schaffhausen, Note 5.4
- Fatjon Alidemaj, CEVA Air & Ocean Switzerland AG, Zürich, Note 5.3
- Louna Hohmann, Lamprecht Transport AG, Basel, Note 5.3

SPEDLOGSWISS dankt in diesem Zusammenhang allen beteiligten Bildungsverantwortlichen der Ausbildungsbetriebe für ihre engagierte und wertvolle Arbeit.

Lehrstartzahlen 2025 Kaufmann/Kauffrau Internationale Speditionslogistik EFZ

Die aktuellen Lehrstartzahlen 2025 zeigen eine besorgniserregende Entwicklung: In mehreren Ausbildungsregionen sind die Zahlen rückläufig oder stagnieren. Besonders auffällig ist der Rückgang in der Nordwestschweiz und der neu zusammengeführten Ausbildungsregion Nordostschweiz.

Insgesamt starteten im Sommer 2025 nur noch 126 Lernende ihre Ausbildung als Kaufmann resp. Kauffrau Internationale Speditionslogistik EFZ – ein deutlicher Rückgang im Vergleich zu den Vorjahren, in denen wir noch konstant zwischen 160 und 180 neue Lernende begrüssen durften.

Lehrjahre	NW-Schweiz	Romandie	Schaffhausen	Ostschweiz	Zürich	Tessin	Total
2017-2020	92	13	12	16	49		182
2018-2021	90	20	9	15	42		176
2019-2022	80	19	10	20	31		160
2020-2023	75	14	13	16	46		164
2021-2024	80	13	12	14	42		161
2022-2025	78	20	11	10	45		164
2023-2026	78	12	10	16	52		168
2024-2027	75	7	14	14	50	4	164
2025-2028	61	12	50			3	126

Diese Entwicklung ist alarmierend.
Die Ausbildung von Nachwuchskräften ist das Fundament unserer Branche. Wenn wir heute nicht entschlossen handeln und mehr in die Ausbildung investieren, werden uns in wenigen Jahren die qualifizierten Fachkräfte fehlen. Das gefährdet nicht nur die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen, sondern auch die Zukunft unserer gesamten Branche.

Neues E-Learning-Programm im Einsatz

In diesem Geschäftsjahr hat SPEDLOGSWISS intensiv an einem neuen E-Learning Programm gearbeitet, welches seit August 2025 in allen Regionen in Betrieb genommen wurde. Die Online-Kurse basieren auf den neusten technischen Bildungsstandards und wurden mit didaktischen Impulsen angereichert. Das Programm bereitet die Lernenden auf ihre überbetrieblichen Kurse (üKs) vor und es wird erwartet, dass sie diese vor dem Präsenzunterricht bearbeitet haben.

Neuer Marketingauftritt

Die Nachwuchsförderung ist und bleibt ein zentrales Anliegen unseres Verbands. Neben bewährten Massnahmen wie den regionalen Berufs- und Weiterbildungsmessen setzt der Verband noch stärker auf Social Media, um junge Menschen direkt dort zu erreichen, wo sie sich täglich bewegen – auf Plattformen wie TikTok und Instagram. Mit einer authentischen, emotionalen Videokampagne spricht SPEDLOGSWISS gezielt Jugendliche an, die sich für eine Lehrstelle als Speditionskauffrau oder Speditionskaufmann interessieren. Im Fokus stehen dabei die Lernenden aus unserer Branche selbst – ihre Geschichten, Hobbys und Emotionen.
Die Kampagne ist ein gemeinsames Projekt der SPEDLOGSWISS-Sektionen Nordwestschweiz (NWS) und Nordostschweiz (NOS). Beide Regionen haben sich aktiv an der Planung, Umsetzung und Finanzierung beteiligt. Die Kampagne umfasst mehrere Kurzclips, die aus dem Alltag der Lernenden erzählen. Jeder Clip erzählt einen kleinen, persönlichen Moment – ehrlich, ungefiltert und aus der Perspektive der Lernenden selbst. Diese Authentizität ist zentraler Bestandteil der Kampagne: Sie soll jungen Menschen zeigen, wie vielseitig, spannend und international die Ausbildung in der Speditionsbranche ist. Ziel der Kampagne ist es, durch visuelles Storytelling und authentische Darstellungen das Interesse junger Menschen zu wecken und sie auf die Website diekvlehre.ch zu führen, wo sie mehr über unser Berufsbild erfahren und sich direkt bei den Ausbildungsbetrieben bewerben können.

Abschlüsse der eidgenössischen Weiterbildungs-Lehrgänge 2025

Auch in diesem Jahr durften zahlreiche Mitarbeitende unserer Mitgliedsfirmen einen wichtigen Meilenstein feiern: ihren erfolgreichen eidgenössischen Abschluss.

- 19 Kandidatinnen und Kandidaten aus der Deutschschweiz und der Romandie haben im vergangenen Jahr den begehrten Fachausweis als Zolldeklarant/Zolldeklarantin erlangt.
- In der Weiterbildung «Fachmann/Fachfrau Internationale Spedition und Logistik» konnten 22 Absolventinnen und Absolventen ihren eidgenössischen Fachausweis entgegennehmen.

≤

Quereinsteigerkurse SPEDLOG-SWISS – ein Erfolgsmodell

Die Quereinsteigerprogramme von SPEDLOGSWISS bleiben ein fester Pfeiler in der Nachwuchsförderung unserer Branche. Sowohl in der Deutschschweiz als auch in der Romandie bieten sie Menschen neue berufliche Perspektiven – mit beachtlichem Erfolg: Der Lehrgang Quereinsteiger Spedition wurde von 17 Teilnehmenden erfolgreich abgeschlossen. Die Kurse Quereinsteiger Zoll 1 + 2 absolvierten insgesamt 47 Personen. Damit haben rund 70 neue Fachkräfte ihren Weg in unsere Branche gefunden – motivierte Talente, die heute einen wertvollen Beitrag zu unseren Mitgliedsfirmen leisten.

Breites Weiterbildungsangebot in allen Sprachregionen

Neben diesen Lehrgängen bietet SPEDLOGSWISS weiterhin ein vielfältiges Programm an Mehrtageskursen und Tagesseminaren – und das in sämtlichen drei Sprachregionen. Damit bleibt die gezielte berufliche Weiterentwicklung für alle Interessierten jederzeit zugänglich.

Nachhaltigkeit durch Aus- und Weiterbildung

Das Jahr 2025 stellte für die Bildungsarbeit von SPEDLOGSWISS einen wichtigen Meilenstein dar. Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung bleibt ein zentrales Instrument zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Speditions- und Logistikbranche. Angesichts globaler Herausforderungen wie geopolitischer Instabilität, Klimawandel und wirtschaftlicher Volatilität gewinnt die gezielte Förderung von Fachkräften weiter an Bedeutung.

Gleichzeitig bieten technologische Entwicklungen – darunter Digitalisierung, Automatisierung und das Wachstum des E-Commerce-Sektors für resiliente Lieferketten – neue Perspektiven für die Branche. Um diese Veränderungen aktiv zu begleiten, stellt SPEDLOGSWISS praxisorientierte Weiterbildungsprogramme in verschiedenen Kategorien bereit, die relevantes Wissen und Kompetenzen vermitteln.

Unternehmen, die strukturiert in die Qualifizierung ihrer Mitarbeitenden investieren und dabei innovative Technologien sowie Nachhaltigkeit berücksichtigen, sichern ihren langfristigen Erfolg. Auch künftig wird SPEDLOGSWISS die Branche durch ein umfassendes Bildungsangebot unterstützen und gemeinsam mit seinen Mitgliedern die zukünftige Entwicklung aktiv vorantreiben.

Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Text: Dr. Barbara Furrer, Vorsitzende der Kommission

Mitglieder Kommission Recht und Versicherung (KRV):
Dr. Barbara Furrer (RailCom), Vorsitz, Kevin Meltzer (Baloise), Dr. Giovanna Montanaro (Wartmann Merker), Nicola Ielapi (Allianz), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Louis Scheidegger (Glausen+Partner), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics (Schweiz) AG), Nicole Werner Floc'hic (Post CH AG), Nora Zinsli (DHL Logistics (Schweiz) AG)

Die Kommission Recht und Versicherung blickt auf ein in vielerlei Hinsicht prägendes Jahr 2025 zurück. Dr. Barbara Furrer trat am 1. Januar 2025 ihr Amt als Präsidentin der Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) an, welche den diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Eisenbahnnetz sowie die Aufsicht über Umschlagsanlagen und Anschlussgleise sicherstellt. An unserer Sitzung im Juni 2025 in Bern hatte die KRV die Gelegenheit, direkt bei RailCom Einblicke in Barbaras neue Aufgaben und in aktuelle Fragestellungen aus dem Eisenbahnbereich zu erhalten. Diese thematische Nähe zur Bahn war im Berichtsjahr vor allem im Kontext multimodaler Schnittstellen spürbar und rahmte verschiedene Diskussionen in der Kommission sachlich ein.

Im Berichtsjahr haben uns zahlreiche Anfragen der Mitgliedsfirmen erreicht. Besonders beschäftigte uns ein Bundesgerichtsentscheid zum Thema AB SPEDLOGSWISS, der die Frage der wirksamen Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen neu ausleuchtet und für viele Betriebe Unsicherheiten schuf. Neben einem ausführlichen Zirkular standen wir unseren Mitgliedern mit individuellen Auskünften zur Seite. Fragen bestanden insbesondere hinsichtlich der praktischen Handhabung der AB SPEDLOGSWISS im multimodalen Umfeld sowie im Tagesgeschäft gegenüber Kunden, Subunternehmern und Partnern. Die KRV wird diese Themen auch 2026 eng begleiten.

Viel Raum nahmen auch 2025 unsere Schulungs- und Informationsangebote ein. Die «4L-Reihe» (Logistics Law Lunch & Learn) hat sich als fester Bestandteil im Weiterbildungsangebot etabliert. Gut besucht waren insbesondere die Lunch-Sessions zu den AB SPEDLOGSWISS, zur CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route), sowie zu Schaden & Claims. Kompakte, praxisorientierte Formate unterstützen unsere Mitglieder bei der Umsetzung rechtlicher und versicherungstechnischer Anforderungen. Auch das Risk Bulletin zur Aufbewahrungspflicht, das aus digitaler Perspektive aktualisiert wurde, sowie das neue Bulletin zur E-Signatur fanden grossen Anklang. Ergänzend informierten wir in einem separaten Zirkular zum AGB-Entscheid des Bundesgerichts über die Auswirkungen auf die Verbandspraxis.

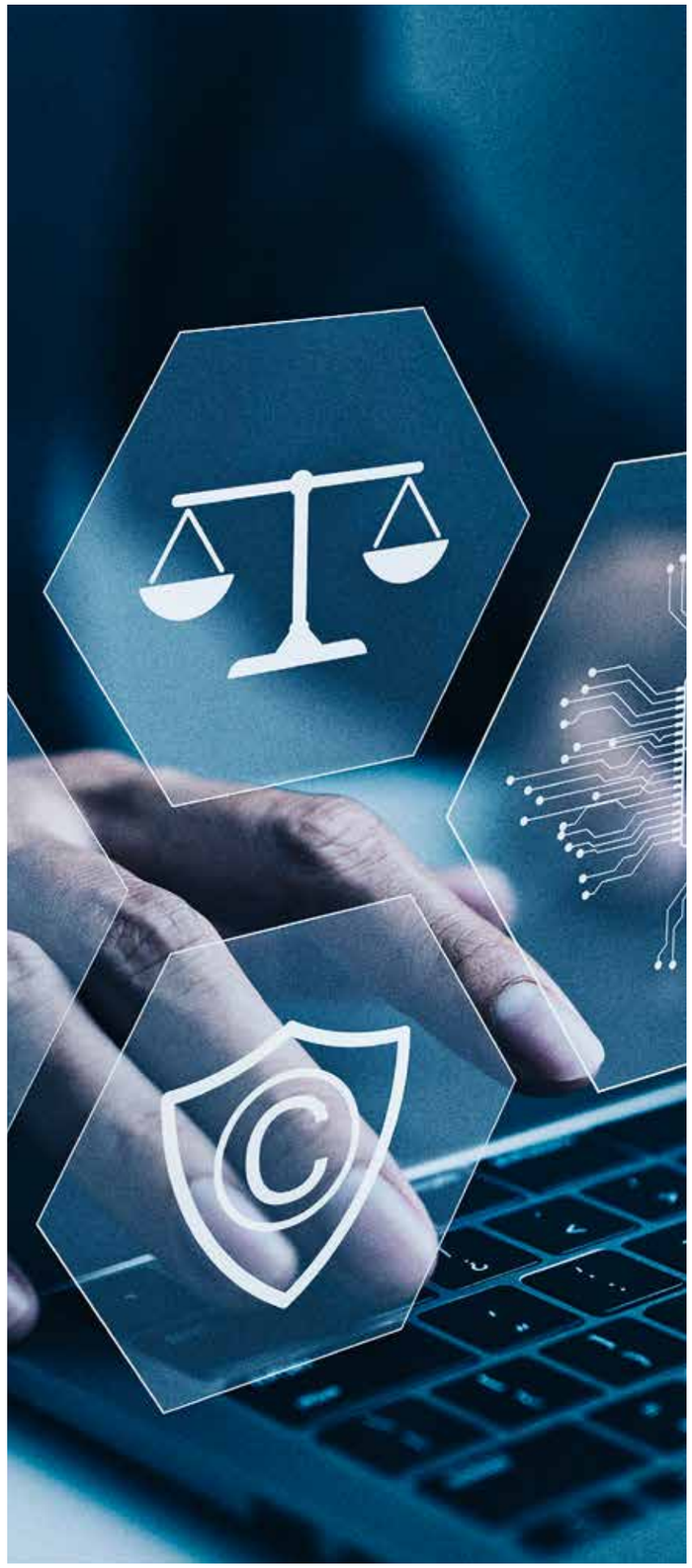
Die AB SPEDLOGSWISS standen auch 2025 unter sorgfältiger Beobachtung der Kommission. Wie in den vergangenen Jahren prüft die KRV regelmässig, ob die Allgemeinen Bestimmungen noch den heutigen rechtlichen, operativen und technologischen Anforderungen der Branche entsprechen. Im Jahr 2026 wird die Kommission vertieft beurteilen, ob sanfte Anpassungen angezeigt sind, um den aktuellen Entwicklungen weiterhin gerecht zu werden. Diese kontinuierliche Qualitätssicherung stellt sicher, dass die AB SPEDLOGSWISS als verlässlicher Rahmen für die Mitglieder dienen und in ihrer praktischen Anwendung aktuell und praxistauglich bleiben.

Mit Blick auf das Jahr 2026 hat die Kommission intensiv an der Vorbereitung des «KRV-Forums» gearbeitet, das am 4. März 2026 in Olten stattfindet. Unter dem Titel «Multimodaltransport – das 1x1 der Risikoabwägung» beleuchtet das Forum die Herausforderungen der modernen Logistik aus juristischer, versicherungs- und praxisorientierter Sicht. Neben rechtlichen und versicherungstechnischen Referaten sind ein starker Praxisfokus, Fallbeispiele, Workshops sowie eine vertiefte Paneldiskussion vorgesehen. Die Rückmeldungen aus dem ersten Forum haben gezeigt, welch grossen Mehrwert dieses Format für unsere Verbandsmitglieder bietet.

Auch personell war 2025 ein bedeutendes Jahr. Die KRV konnte ihre fachliche Breite massgeblich erweitern. Nora Zinsli, Head of Legal Switzerland für die DHL Gruppe, verstärkt die Kommission mit ihrer juristischen Kompetenz, insbesondere in digitalen und datenschutzrechtlichen Themen. Kevin Martin (Baloise) bringt als Schadenspezialist wertvolles operatives Versicherungswissen ein. Nicola Ielapi (Allianz) unterstützt uns durch seine Expertise im Transportversicherungsbereich und seine Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Verbänden. Im Herbst durften wir zudem Louis Scheidegger von Glausen+Partner willkommen heissen, der in der Nachfolge von Karim Drai die langjährige Vertretung seines Hauses in der Kommission fortführt und die Sicht der Transportversicherung mit grosser Fachkenntnis einbringt. Gleichzeitig scheidet Karim Drai aus der Kommission aus; wir danken ihm an dieser Stelle herzlich für seinen langjährigen Einsatz.

Ein besonderes Highlight im personellen Bereich war zudem, dass wir die Gelegenheit hatten, uns im Verbandsmagazin «INFO 3-2025» mit einem eigenen Beitrag ausführlich vorzustellen. Dies stärkte die Sichtbarkeit der Kommission und ermöglichte es, unsere Arbeit und unsere Mitglieder einem breiteren Publikum innerhalb des Verbands näherzubringen.

Die Kommission Recht und Versicherung dankt allen Mitgliedern, den Fachbereichen und Kommissionen, der Geschäftsstelle sowie allen aktiven Partnerinnen und Partnern für ihre engagierte Zusammenarbeit. Die Vielzahl an Projekten, fachlichen Fragestellungen und Entwicklungen im Schweizer Transport- und Logistikumfeld hat gezeigt, wie wichtig ein gut abgestimmtes Zusammenspiel zwischen Praxis, Recht und Versicherung bleibt. Mit dieser soliden Basis und dem gemeinsamen Engagement aller Beteiligten ist die KRV bestens aufgestellt, um die Branche auch 2026 kompetent zu unterstützen.



Kommission Zoll

Text: Mario Caccivio, Vorsitzender der Kommission, Mitglied Gesamtvorstand

Mitglieder Kommission Zoll:
Astrid Bischof (Post CH AG), Roland Bösch (WeDeclare AG), Marianne Büchel (Halag Spedition AG), Mario Caccivio (Dachser Spedition AG), Ernesto Carnevale (Focus93 GmbH), Peter Dietrich (WeDeclare AG), Pascal Joos (CSL AG), Daniel Kuhnt (Gerlach AG), Fabian Schulthess (MBS Logistics), Andrés Jimenez (Rhenus Logistics AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Ute Saavedra (Gerlach AG), Thomas Schicker (Ritschard SA), Iris Wölber (Relatra AG), Antonella Zarzana (Post CH AG).

Im Jahr 2025 schreitet die Ablösung des alten Zollsystems e-dec weiter voran. Neben dem Transitverfahren wurde nun auch das Ausfuhrverfahren vollständig ins PASSAR überführt. Das neue Zollgesetz ist verabschiedet, und wir konnten zur Zollverordnung – die für die operative Abwicklung von grosser Bedeutung ist – in der Vernehmlassung detailliert Stellung nehmen. Gemeinsam mit unseren Partnerverbänden haben wir dabei unsere Brancheninteressen mit viel Einsatz erfolgreich eingebracht.

DaziT und PASSAR

Die Modernisierung der Zollprozesse nimmt Fahrt auf: Ende 2025 wird das System e-dec definitiv von PASSAR Ausfuhr abgelöst. Ab dem zweiten Quartal 2026 starten die ersten Pilotversuche mit PASSAR Einfuhr. Die Einfuhrabfertigung ist dabei komplexer geworden und erfordert eine enge Abstimmung zwischen Speditionen, Verzollungsagenten und der Wirtschaft. Aktuell stehen die Software-Entwickler in intensivem Austausch mit dem BAZG. Wir begleiten die Umsetzung von PASSAR 2.0 eng und stellen sicher, dass die Prozesse mit den zollrechtlichen Bestimmungen und der neuen Zollverordnung harmonieren und in den IT-Anwendungen praxisgerecht umgesetzt werden.

Neben den bestehenden Arbeitsgruppen für Luftfracht und Schifffahrt wurde 2025 eine eigene Plattform für Bahntransporte geschaffen. Hintergrund ist die wachsende Bedeutung des internationalen Schienengüterverkehrs, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz. Ziel ist es, die mengenmässig wichtigen Bahnverkehre digital abzubilden und die Besonderheiten der Schiene ebenfalls in PASSAR zu integrieren. Dies erfordert Anpassungen bei den Verfahren und eine enge Abstimmung mit Bahnbetreibern, Speditionsunternehmen und Zollstellen. Die Kommission Zoll unterstützt diese Entwicklung aktiv und sieht darin einen wichtigen Schritt zur Förderung multimodaler Lösungen.

Neues Zollgesetz und Zollverordnung

Das neue Zollgesetz wurde im Juni 2025 vom Parlament angenommen, die Referendumsfrist ist unbenutzt verstrichen. Das Inkrafttreten wird nicht vor dem 1. Januar 2027 erwartet. Nun folgt die Ausarbeitung der Zollverordnung – ein umfangreicher Prozess, basierend auf einem Verordnungsdokument mit mehreren hundert Seiten. Die Kommission wird diese intensiv prüfen und eine detaillierte Stellungnahme erarbeiten. Rückmeldungen der Mitgliedsfirmen sind ausdrücklich erwünscht, um gemeinsam unsere Interessen beim BAZG zu vertreten.

Weiterbildung

4C–Customs Compliance Coffee and Chat. Im vergangenen Jahr haben wir das neue Ausbildungsformat «4C» eingeführt. Es steht für «Customs, Compliance, Coffee and Chat» und ist angelehnt an das bestehende Konzept der Kollegen der Kommission Recht und Versicherung (KRV) mit ihren «4L»-Kursen (Logistics Law Lunch & Learn»). In diesen Webinaren vermitteln wir aktuelle Zollthemen und schaffen eine Plattform für den Austausch unter den Mitgliedern. Die einstündigen Online-Veranstaltungen über Mittag kombinieren Fachinformationen mit Networking und werden auch im Jahr 2026 fortgeführt. Die ersten drei Webinare wurden zu den Themen PASSAR, Garanzia und dem neuen PEM-Übereinkommen durchgeführt. Mit bis zu 40 Teilnehmern pro Webinar hat sich dieses Format bewährt und wird deshalb ausgebaut.

Zudem werden wir unseren Lehrgang zum eidg. dipl. Zolldeklaranten «Fit für PASSAR 2.0» und an die neue Zollgesetzgebung anpassen, beides für den Lehrgang ab Sommer 2027.

Highlight 2025

Ein besonderes Ereignis war unser Besuch im Bundeshaus: Die Kommission Zoll erhielt die Gelegenheit, einen ganzen Tag in Bern zu verbringen, ihre Sitzung im Bundeshaus abzuhalten und am Nachmittag eine Debatte im Nationalratssaal von der Tribüne aus live zu verfolgen. Zudem hatten wir die Gelegenheit zu einer Fragerunde mit unserem Präsidenten Nationalrat Thomas de Courten, um mehr über die parlamentarische Arbeit und die politischen Prozesse zu erfahren. Dieser direkte Einblick in die Bundespolitik war für alle Teilnehmenden ein wertvoller Moment und hat die Bedeutung unserer Arbeit im politischen Kontext sichtbar gemacht.

Das kommende Jahr wird entscheidend für die weitere Digitalisierung der Zollprozesse, welche wir weiterhin nicht nur inhaltlich unterstützen, sondern auch tatkräftig an der Umsetzung mitgestalten. Es geht um die stabile Umsetzung von PASSAR 2.0 für die Ausfuhr und die Umsetzung von Garanzia, sowie die Pilotierung der Einfuhr-Prozesse, die ab 2027 vollständig digital ablaufen sollen. Und natürlich engagieren wir uns 2026 mit erheblichen Ressourcen bei der Ausarbeitung der Zollverordnung zum neuen Zollgesetz. Die Kommission Zoll wird weiterhin alles daransetzen, die Interessen unserer Mitgliedsfirmen in den regulatorischen Prozessen zu vertreten und die Weichen für eine effiziente und digitale «Zoll-Zukunft» zu stellen. Für Ihr Vertrauen in unsere Verbandsarbeit danke ich Ihnen bestens.

Swiss Supply

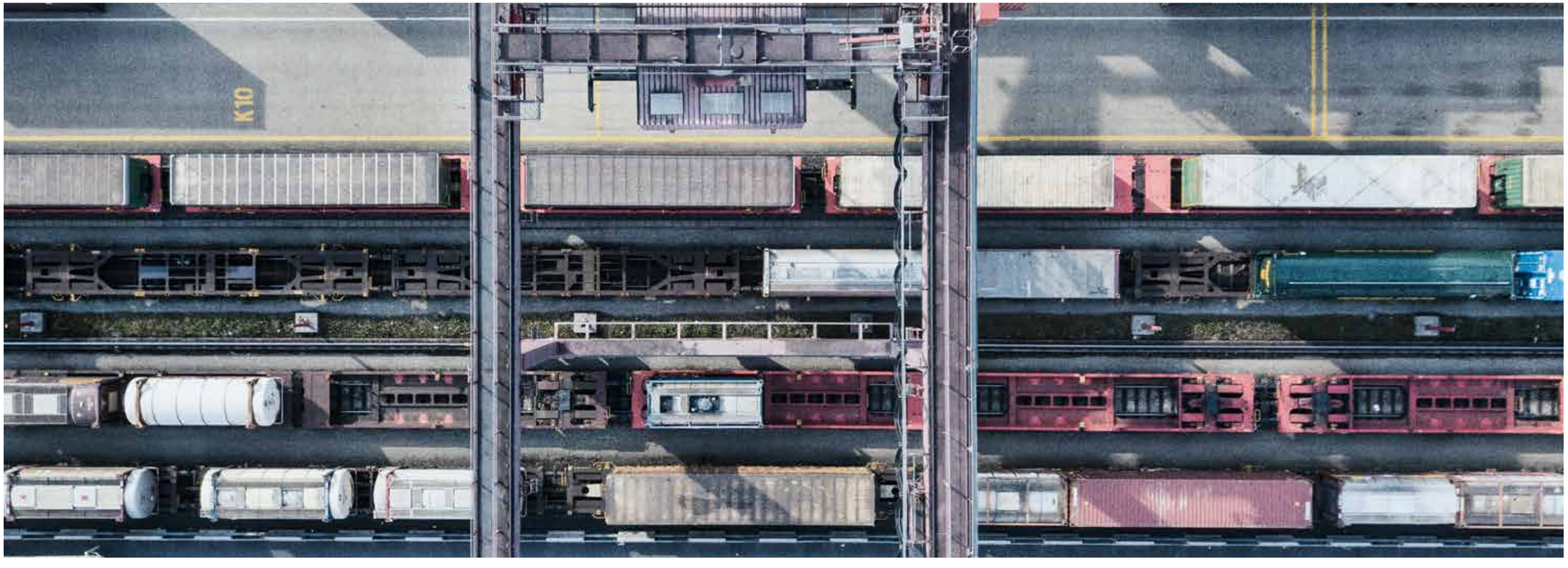
Text: Thomas Schwarzenbach, Direktor SPEDLOGSWISS, Vorstandsmitglied Swiss Supply

Vier Jahre ist es nun her, seit die Verbände SPEDLOGSWISS, ASTAG, GS1, ILS Schweiz, procure.ch und Swiss Logistics die neue Organisation Swiss Supply gegründet haben. Entstanden ist die Idee im Nachgang von Logistikausstellungen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und der Erkenntnis, dass unsere Branche als Ganzes oftmals zu wenig Beachtung erhält. Nicht aus bösem Willen oder aus Konkurrenz zu anderen Branchen der Schweizer Wirtschaft, sondern vielmehr aus Unwissenheit. In der Schweiz ist aber jeder Fünfte, gesamthaft also über eine Million Arbeitnehmende, direkt oder indirekt in diesem Bereich tätig. Oft eben leider unbemerkt. Swiss Supply verfolgt deshalb das Ziel, das Ansehen der von uns getragenen Branchen zu verbessern.

Nach der Konsolidierung und Weiterentwicklung von Swiss Supply ab 2021 ging es 2024 und 2025 darum, auszuloten, ob eine über mehrere Jahre andauernde Kampagne zugunsten der Förderung unseres Images genügend Interesse in der Privatwirtschaft findet und auch finanzierbar ist. Das Projekt «Movement '32» wurde gestartet. Das Ziel: Gemeinsam sollte es uns künftig deshalb noch besser gelingen, Menschen für unsere sinnvollen, zukunftssicheren und unverzichtbaren Berufsfelder in Spedition, Logistik und Transport zu begeistern. Mit Movement '32 sollte Unternehmen aus unserer Branche die Gelegenheit geboten werden, sich zu engagieren, sich zu zeigen und ihre Merkmale zu bewerben. Es geht um Heldinnen und Helden des Logistik-Alltags und die Firmen, welche diese Berufsbilder benötigen und ausbilden. Bei zwei Runden Tischen mit Vertreterinnen und Vertretern namhafter Unternehmen aus unseren Branchen ergab sich anfangs ein durchaus positives Echo. In der letzten Gesprächsrunde im Berichtsjahr 2025 stellte sich dann allerdings heraus, dass die finanziellen Zusagen aus der Wirtschaft nicht ausreichen werden, um das Projekt mit einer längerfristigen Perspektive bis 2032 zu betreiben. Wir mussten dies im Vorstand der Swiss Supply akzeptieren und haben uns entschieden, das Projekt nicht weiterzuverfolgen.

Vielmehr werden wir uns bei Swiss Supply deshalb in naher Zukunft wieder auf unsere Ursprungsaufgabe wie oben ausgeführt fokussieren. Die einzelnen Berufsfelder im sehr grossen Fächer aller Logistikberufe in der Schweiz werden wir weiterhin spezifisch fördern und bewerben. Also in den einzelnen Verbänden, welche Swiss Supply aufgebaut haben. Dort, wo es erfolgversprechend und sinnvoll ist, werden wir aber unseren gesamten Blick auf sämtliche dieser Berufe gemeinsam bewirtschaften. Dazu wurde die Organisation gegründet und so werden wir sie in naher Zukunft auch weiterbetreiben.

www.swiss-supply.ch



GeFaSuisse

Text: Silvia Degen, Geschäftsleiterin

Über uns

Gefahrgutbeauftragte übernehmen in Unternehmen eine zentrale Rolle, um die sichere Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten. Ihre Aufgaben umfassen die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, die Beratung und Schulung von Mitarbeitenden sowie die sorgfältige Dokumentation. Zudem müssen sie sich kontinuierlich über aktuelle gesetzliche Änderungen informieren, da die Gefahrgutbestimmungen regelmässig angepasst werden. Seit 1998 bildet GeFaSuisse Fachkräfte für die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Binnenschiff aus und bereitet sie gezielt auf die entsprechenden Prüfungen vor.

Im Berichtsjahr wurde die Trägerschaft von GeFaSuisse anlässlich ihrer Generalversammlung vom 8. Mai 2025 in Zürich durch die Integration von Swiss Logistics by ASFL SVBL erweitert. Diese strategische Ergänzung eröffnet neue Möglichkeiten: Ein deutlich grösseres Netzwerk und eine erhöhte Reichweite schaffen Mehrwert für alle Beteiligten. Durch die Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen entstehen Synergien, die sowohl die Qualität unserer Dienstleistungen als auch die Effizienz in der Ausbildung weiter steigern. Damit setzen wir ein klares Zeichen für die Zukunft und die nachhaltige Entwicklung unseres Angebots.

Die Trägerschaft der GeFaSuisse setzt sich neu wie folgt zusammen:

- VBS / Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee SVSAA (ehemals Generalstab/Untergruppe Logistik - UGLog)
- Schweizerische Bundesbahnen SBB
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- scienceindustries – Wirtschaftsverband Chemie Pharma Life Sciences (ehemals Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie SGCI)
- Swiss Safety Center AG (ehemals Schweizerisches Institut für Förderung der Sicherheit – Sicherheitsinstitut)
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
- Les Routiers Suisses
- Swiss Logistics by ASFL SVBL

Ausbildungen und Prüfungen 2025

Angehende Gefahrgutbeauftragte erhalten an unseren Basisseminaren das Grundwissen, um ihre zukünftigen Aufgaben wahrzunehmen. Zudem können sie sich anlässlich von Trainingstagen auf die Prüfungen vorbereiten, welche alle 5 Jahre wiederholt werden müssen.

Im Berichtsjahr konnten 4 Schulungsblöcke durchgeführt werden, d.h. zwei in Echandens (in französischer Sprache) sowie jeweils einer in Olten und in Zofingen (in deutscher Sprache).

Die GeFaSuisse ist vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als Prüfungsstelle nach Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV) anerkannt und bietet nebst Prüfungen in den Bereichen Strasse und Schiene auch solche für den Verkehrsträger Binnenschiff an. Im Jahr 2025 konnten 7 Prüfungsdurchgänge durchgeführt werden.

An dieser Stelle geht mein herzlicher Dank an das gesamte GeFaSuisse-Team, d.h. den Präsidenten, die Kommissionen mit ihren Vorsitzenden sowie die Referenten, für die professionelle und motivierende Arbeit sowie ihren unermüdlichen Einsatz.

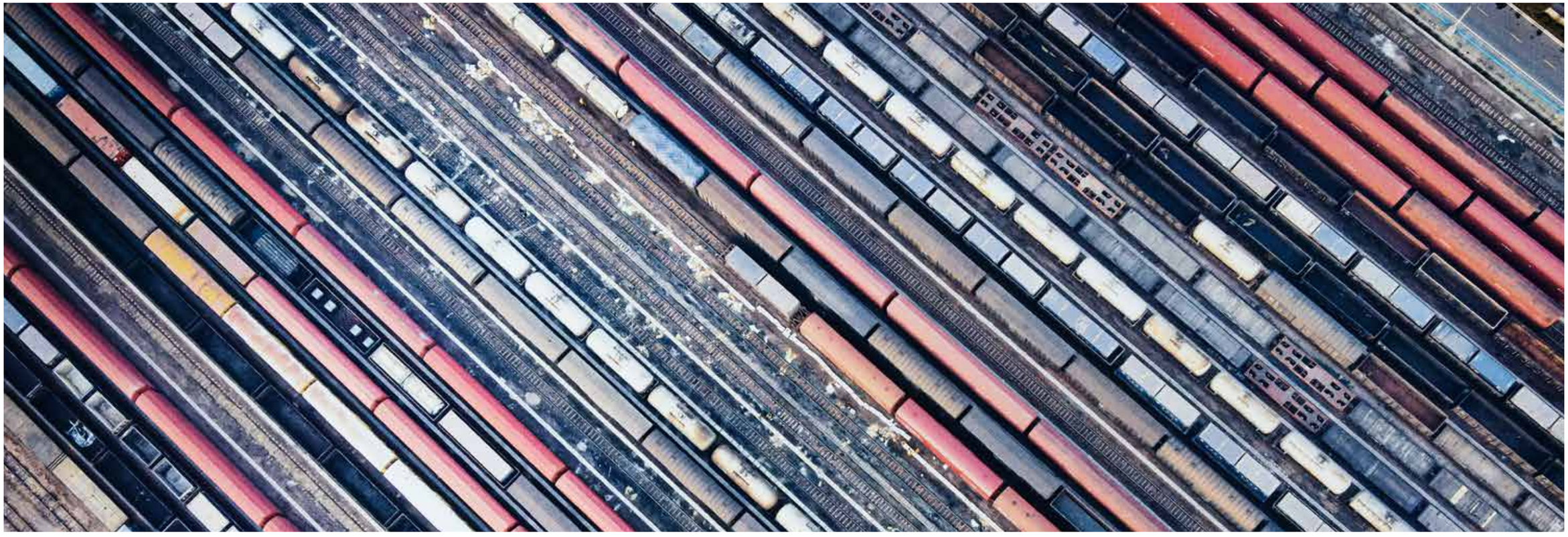
Groupement Fer / Groupement Fret AG

Text: Peter Bösch, Präsident, Mitglied Gesamtvorstand SPEDLOGSWISS

Im Berichtsjahr dominierte der Angebotsumbau bei SBB Cargo die gesamte Kommunikation. Weshalb ist dies im Grundsatz eine positive Erkenntnis? Die Kernaufgabe des Groupement Fer (GF) bleibt es, den Mitgliedsunternehmen zuverlässige, qualitätsgesicherte Verbindungen zwischen den Nordsee- und Südhäfen sowie der Schweiz bereitzustellen. Diese Shuttle-Verkehre rollten imJahr 2025 weitgehend störungsfrei, es bestand deshalb auch kein grosser Kommunikationsbedarf.

Die Zusammenarbeit mit den GF-Operatoren in den quartalsweise durchgeführten «Quality-Performance-Meetings» bleibt gut und konstruktiv. Identifizierte Fragestellungen oder an die GF-Geschäftsstelle gemeldete Anliegen werden gezielt und rasch geprüft und gelöst, bevor sie sich im Tagesgeschäft auswirken.

Einmal jährlich treffen sich alle GF-Operateure und beteiligte Bahnen (EVU) zum «Comité Mixte». Die dort geführten Gespräche sind zukunftsorientiert und behandeln zentrale Themen des europäischen Güterverkehrs. Im Berichtsjahr fand das Treffen der Vertreterinnen und Vertreter der GF-Partner sowie des GF-Vorstands im beschaulichen Appenzell statt.



Sperrung der Rheintalbahnstrecke

In der zweiten Aprilhälfte und während zehn Tagen im Juni 2025 war die Rheintalbahnstrecke, die wichtigste Nord-Süd-Schienenverbindung Europas, für Arbeiten am viergleisigen Streckenausbau gesperrt.

Für die Operateure, deren Züge über die Rheintalbahnstrecke verkehren, wird der Ausnahmezustand inzwischen zum Alltag. Dies hat aber auch den Vorteil, dass Abläufe in der Kundeninformation und in der operativen Planung besser eingespielt sind. Dank frühzeitiger Ankündigungen an den Markt konnten die negativen Auswirkungen minimiert werden.

Auch 2026 bleibt die Rheintalbahn eine Grossbaustelle; insbesondere im Abschnitt Karlsruhe-Basel und der Hochrheinbahn sind Streckenunterbrüche bereits angekündigt.

Entwicklungen bei SBB Cargo

Schon im Jahresbericht 2024 stellte ich die Frage «Patient SBB Cargo?» Diese Frage hat die Cargobahn inzwischen selbst beantwortet, indem sie Teile ihres Angebots amputierte und ihr nun ein längerer Aufenthalt in der Reha bevorsteht.

Unter dem Trendbegriff «Transformation» schloss SBB Cargo die bisherige «Dispo KV» Ende Dezember des Berichtsjahres und überführte den Containerverkehr im Vor- und Nachlauf zu einem Seehafenshuttle oder Leercontainerdepot in den «Einzelwagenladungsverkehr» (EWLV). Ebenso geschlossen wurden acht von zehn Binnenterminals. Davon betroffen ist auch der von SBB Cargo betriebene Teil des Terminals Basel SBB GB (Wolf). Der Portalkran dieses Terminals wurde 2023 im Auftrag der SBB Cargo während zwei Monaten für mehr als eine Million CHF saniert. Inzwischen hat SBB Cargo die Bedienung des Portalkrans eingestellt. Dieser wird nun seit dem 29.09.25 von HUPAC bedient, die damit sicherstellt, dass auch dieser Teil des Terminals weiterhin für alle Marktteilnehmer offen bleibt.

Mit Blick auf die SwissSplit-Tarife 2026 nahm das GF frühzeitig Kontakt mit SBB Cargo auf, um die neuen Konditionen kennenzulernen und die Mitgliedsfirmen informieren zu können. Leider führten die Gespräche in eine Sackgasse: Die bisherigen Leistungsvereinbarungen zwischen dem GF und SBB Cargo konnten unter den vorgegebenen Konditionen nicht mehr weitergeführt werden. Die Mitgliedsfirmen des Groupement Fer sind über die per Zirkular kommunizierten weiteren Entwicklungen informiert.

SafeConsult AG

Text: Silvia Degen, Geschäftsleiterin

25-Jahre-Jubiläum SafeConsult AG

Als die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV) im Jahr 2001 angekündigt wurde, war klar: Die Branche steht vor grossen Herausforderungen. Mit Weitblick gründete SPEDLOGSWISS bereits im Jahr 2000 die SafeConsult AG – eine Organisation, die Unternehmen dabei unterstützt, komplexe gesetzliche Anforderungen sicher und effizient umzusetzen. Heute ist SafeConsult AG als 100%-Tochter von SPEDLOGSWISS die führende Partnerin für Gefahrgutberatung in der Schweiz und verbindet Fachwissen mit praxisnaher Logistikkompetenz.

Mit einem breiten Netzwerk an Consulting-Partnern und exzellenten Kontakten zu Behörden sowie renommierten Verbänden bietet SafeConsult AG den SPEDLOGSWISS-Mitgliedern einen einzigartigen Mehrwert. Als wohl einzige Anbieterin in der Schweiz verbindet SafeConsult fundiertes Fachwissen im Bereich Gefahrgut mit praxisnaher Expertise aus der Speditions- und Logistikbranche – für Lösungen, die Sicherheit und Effizienz vereinen.

Aus der Geschäftsstelle

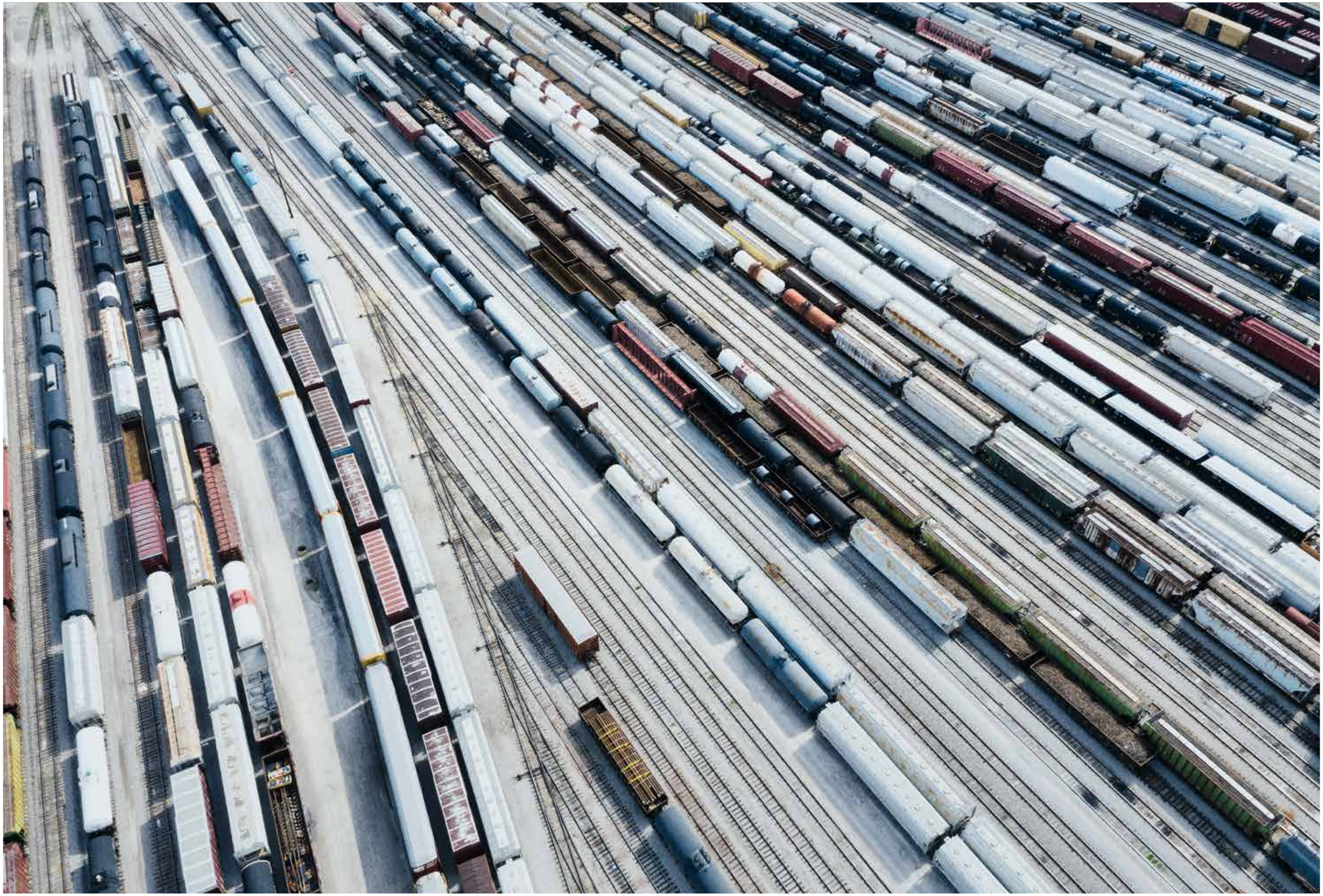
Es freut uns, dass wir zur Verstärkung des SafeConsult-Teams eine neue Fachkraft begrüssen dürfen: Herr Yann Bettex wird künftig die Ansprechperson unserer Westschweizer Kunden sein.

Gefahrgutvorschriften

Im Zweijahresrhythmus erfahren die gängigen Regelwerke Änderungen, denen zwingend gefolgt werden muss. Im Hinblick auf die mit Wirkung zum 01.01.2025 in Kraft getretenen Änderungen in den nationalen und internationalen Regelwerken haben die Fachexperten der SafeConsult AG sichergestellt, dass alle Kunden auf dem neuesten Stand sind.

Auch im Jahr 2025 freuen wir uns, berichten zu können, dass in unserem Kundenkreis keine Unfälle oder relevanten Zwischenfälle aufgetreten sind. Unsere Kunden haben erneut bewiesen, dass sie Verpackung, Lagerung und Transport von Gefahrgut mit hoher Professionalität und Weitsicht handhaben. Eine solide Ausbildung und kontinuierliche Schulung der Mitarbeitenden bleibt der entscheidende Schlüssel für Erfolg und Sicherheit.

Ich bedanke mich an dieser Stelle bei unseren vielen Kunden für die jahrelange Treue und das Vertrauen, das sie uns im äusserst anspruchsvollen Gefahrgutbereich schenken.



Prologue

Texte: Peter Bösch, président de Groupement Fer

Depuis de nombreuses années, j'ai le privilège de suivre de près les évolutions de la branche, en particulier dans le domaine du «rail». C'est donc avec grand plaisir que je rédige le prologue du rapport annuel 2025 de SPEDLOGSWISS consacré au thème central du «chemin de fer» qui est, je peux vous l'assurer, tout sauf «ennuyeux», comme on le dit parfois.

Il y a eu et il y a encore de nombreux développements passionnants: depuis les premiers conteneurs maritimes arrivés en Europe, qui ont profondément transformé le transport conventionnel par wagons complets, jusqu'à la libéralisation des marchés ferroviaires, en passant par la création, puis la dissolution de l'agence intermodale européenne des chemins de fer «Intercontainer». Le «chemin de fer» au sens classique du terme n'existe plus: les opérateurs de traction ferroviaire sont aujourd'hui des entreprises de transport ferroviaire (ETF). La libéralisation du chemin de fer a été suivie par la libéralisation du transport intermodal européen (utilisation combinée des trois modes de transport que sont la route, le rail et les voies navigables dans le domaine du fret). Le secteur du transport ferroviaire de marchandises a toujours connu de profondes mutations. À y regarder de plus près, il ne s'agit pas d'années, mais de décennies de transformation.

Il est donc d'autant plus important de se tourner vers l'avenir. Car une chose est sûre: le changement va se poursuivre. On observe actuellement une tendance particulièrement marquée à l'abandon des solutions pragmatiques et pratiques au profit de règlementations de plus en plus administratives et bureaucratiques. Cette évolution ne concerne pas seulement le chemin de fer, mais s'observe également dans d'autres domaines spécialisés tels que les douanes, le transport terrestre ou Warehouse & Solutions.

Des exemples actuels de cette évolution dans le domaine ferroviaire en Suisse sont ladite «transformation» du transport combiné en transport par wagons complets isolés tout comme le remplacement du remboursement de la RPLP dans le pré-acheminement et le postacheminement routiers par des contributions dites de transbordement et de chargement versées à l'expéditeur et au destinataire. Ce qui semble discutable en théorie manque clairement, dans la mise en œuvre pratique, de la sensibilité au marché et de la culture du compromis connues et appréciées jusqu'à présent en Suisse.

Il ne faut pas être devin pour constater qu'une partie du trafic de marchandises transféré vers le rail depuis des années grâce à l'engagement sans faille des entreprises membres de Groupement Fer et de SPEDLOGSWISS sera réintégrée dans le trafic routier en 2026. Cette évolution va diamétralement à l'encontre de l'objectif de «zéro émission nette» fixé pour 2050 et de la politique de transfert de la Confédération. Il semble que le CHF passe à nouveau avant le CO_2!

La libéralisation a toutefois donné lieu à quelques réussites remarquables. Plusieurs opérateurs se sont implantés en amont et en aval des ports maritimes. Ils proposent au marché des services et des systèmes de navettes fiables et à haute fréquence. Sur les longues distances, ils font produire les trains de marchandises selon des modèles simples et optimisés en termes de coûts. Les nombreux chantiers sur les voies d'accès de l'infrastructure ferroviaire allemande, en partie délabrées, longtemps négligées mais essentielles, représentent certes des défis majeurs, mais les opérateurs privés trouvent des moyens de maintenir l'attractivité de leurs offres, même dans des conditions difficiles.

En Suisse, des entreprises de transport ferroviaire privées telles que RailCare ou Trans Rail donnent une impulsion positive. D'autres projets, tels qu'un Cargo-S-Bahn pour le transport combiné intérieur, visent à maintenir ou à créer (après la suppression radicale par CFF Cargo) un transport combiné attractif et commercialisable sur le territoire national.

Il est d'autant plus réjouissant que Groupement Fer puisse compter sur un comité engagé et des entreprises membres actives, qui continueront à l'avenir à relever les défis de manière critique et constructive et à soutenir activement le transport ferroviaire de marchandises.

Je vous souhaite une lecture stimulante du rapport annuel 2025 de SPEDLOGSWISS et remercie les entreprises membres ainsi que SPEDLOGSWISS pour leur soutien et la confiance qu'ils nous accordent.

Éditorial

Texte: Thomas de Courten, Conseiller national et président SPEDLOGSWISS

Entre stabilité et turbulences

À chaque fin d'année, les mêmes questions se posent: quels enseignements tirons-nous du passé pour l'avenir? Quelles conclusions tirons-nous lorsque nous jetons un regard rétrospectif sur l'année 2025? Que nous apprend cette analyse pour les semaines et les mois à venir en 2026? En particulier en ce qui concerne l'évolution de l'économie mondiale, qui reste essentielle pour nous, en tant que branche de l'expédition et de la logistique, y compris en Suisse.

En bref, on peut d'abord constater que, si l'on se base sur les indicateurs conjoncturels pertinents des douze derniers mois, on observe un rapprochement des différents cycles conjoncturels. Alors que les chiffres économiques des États-Unis sont restés dans la fourchette basse des prévisions, l'Europe a publié des nouvelles plutôt meilleures que prévu. Cela a également conduit à une «surperformance» des indices respectifs. Nous prévoyons une évolution similaire pour les semaines et les mois à venir. Bien que les indicateurs de tendance des consommateurs et des entreprises à travers le monde ne laissent présager qu'une dynamique peu positive, il ne faut pas s'attendre pour l'instant à un effondrement de la dynamique de croissance. Cela s'explique avant tout par le fait que les différentes banques centrales ont globalement adopté une politique plus expansionniste ces derniers mois et qu'il existe actuellement peu de signes d'un resserrement de la politique monétaire. Au contraire: les taux d'intérêt monétaires restent à des niveaux qui permettent de nouvelles baisses en cas d'urgence.

Il en va autrement de la politique fiscale et budgétaire des principaux acteurs. On s'attend à une expansion des finances publiques à l'échelle mondiale. Ce phénomène est particulièrement marqué aux États-Unis, où les fonds destinés à la mise en œuvre de la réforme fiscale géante ou «Big Beautiful Bill» du gouvernement Trump seront injectés dans l'économie. Mais en Europe et dans d'autres parties du monde également, des dépenses publiques supplémentaires ont récemment été annoncées afin de soutenir la croissance économique dans les mois à venir.

Il est évident que les responsables politiques européens souhaitent exploiter un nouveau potentiel de croissance dans les années à venir en augmentant les dépenses d'infrastructure et les dépenses militaires. Cela vaut également pour la Suisse. Même si l'on peut débattre longuement du bien-fondé ou non du financement de ces dépenses supplémentaires, celles-ci sont néanmoins synonymes de croissance économique pour les mois à venir. Outre la croissance économique induite par l'État, les tendances technologiques de ces derniers mois autour de l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) continueront de prévaloir dans les mois à venir. Il sera intéressant de voir si et dans quelle mesure les dépenses dans le domaine de l'IA peuvent être rentabilisées, ou si ce sont principalement les fournisseurs de l'infrastructure correspondante qui profitent le plus de cette tendance.

Dans tous les cas, il est vrai que jusqu'à présent, très peu d'acteurs ont pu profiter à grande échelle de cette tendance. Des investissements importants ont été et continuent d'être réalisés dans cette infrastructure d'intelligence artificielle. Il ne faut pas oublier que ces investissements ont été et continuent d'être de moins en moins financés par des fonds propres et de plus en plus par des fonds externes. Si l'on ajoute à cela le fait que ces développements sont de plus en plus souvent menés par un nombre toujours plus restreint d'acteurs, il s'agit là d'une évolution qui doit être suivie de près et qui recèle un potentiel explosif. Dans ce contexte, une diversification prudente est certainement judicieuse.

SPEDLOGSWISS a accompagné et soutenu ses entreprises membres même en cette période agitée grâce à un travail associatif éprouvé, qui repose toujours sur les six piliers que sont la formation, les conditions-cadres, les services, le conseil, l'information et le réseau ainsi que sur une forte représentation des intérêts dans la définition des conditions-cadres politiques. Ces fondations stables pour le travail en faveur de nos membres dans la branche de l'expédition et de la logistique forment également une base stable pour les défis que nous réserve l'avenir.

L'année à venir sera également marquée par un changement à la tête de SPEDLOGSWISS. Notre directeur de longue date, Thomas Schwarzenbach, va prendre une retraite bien méritée. Il a dirigé notre association avec succès pendant de nombreuses années, l'a marquée de son empreinte et l'a considérablement développée, ce pour quoi nous lui sommes très reconnaissants. Son successeur est son ancien directeur adjoint, Thomas Suter. Il s'est imposé de manière convaincante à l'issue d'un processus de candidature exigeant. Nous lui souhaitons d'ores et déjà bonne chance et beaucoup de succès.

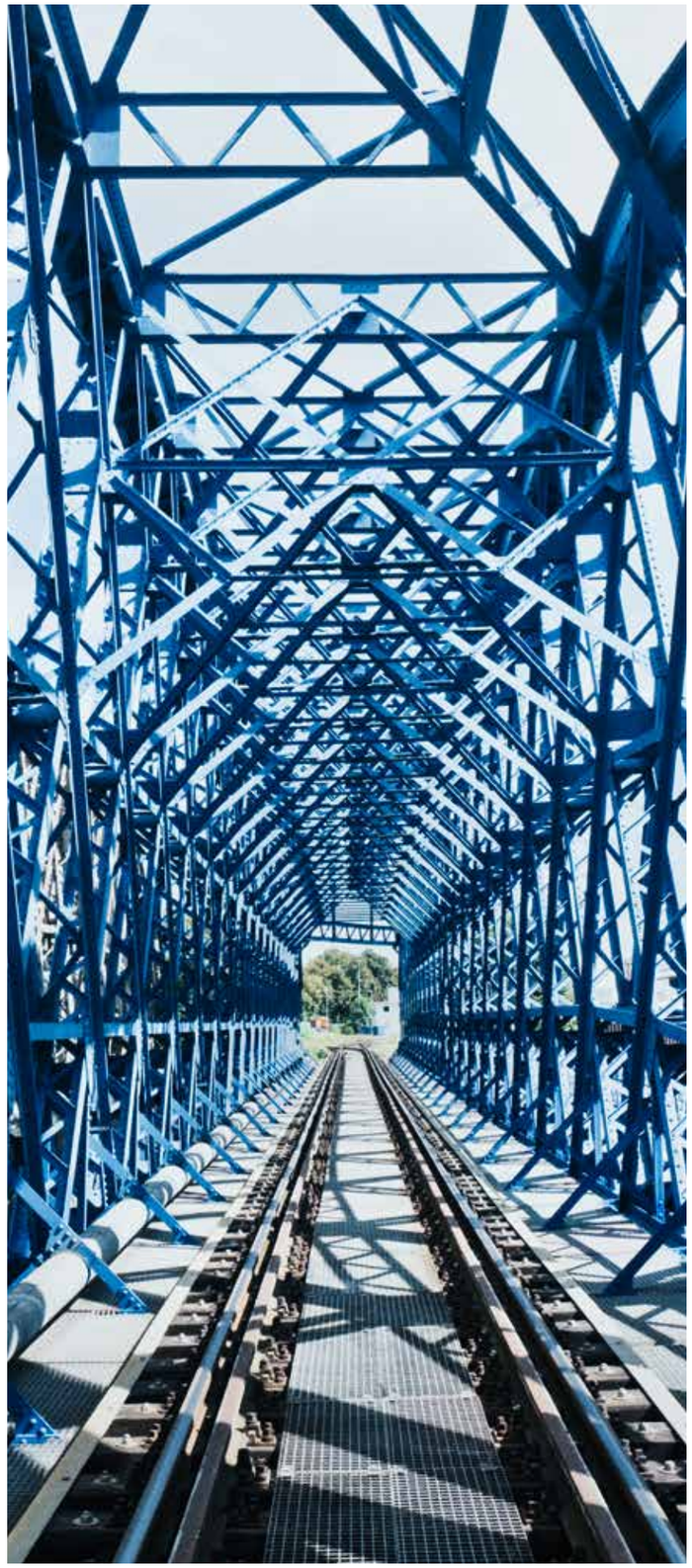
Je suis convaincu que, même en ces temps turbulents, il maintiendra le cap de SPEDLOGSWISS et qu'il mènera l'association vers un avenir toujours plus prospère.

J'adresse ici mes sincères remerciements à toutes les personnes qui s'engagent dans notre association – que ce soit dans les comités, dans les sections, dans les commissions, au secrétariat ou dans les entreprises – et qui ont contribué par leur engagement personnel au succès de SPEDLOGSWISS. Le présent rapport illustre en détail tout ce que nous avons accompli pour vous au cours de l'année passée grâce à toutes ces personnalités.

Avec mes meilleurs vœux de réussite dans votre vie professionnelle et privée.

Thomas de Courten

Thomas de Courten



Bureau et comité

Texte: Thomas Schwarzenbach, directeur

Assemblée générale

La 105e assemblée générale de SPEDLOGSWISS s'est tenue le 13 juin 2025 au parc zoologique de Bâle. Dans son discours de bienvenue, le président Thomas de Courten a exprimé sa joie de voir l'assemblée générale (AG) de notre association se tenir à nouveau à Bâle après 8 ans: la dernière AG dans cette ville avait en effet eu lieu en 2017 au Parc Saint-Jacques (St. Jakob-Park). Nous nous trouvons donc aujourd'hui, a poursuivi Monsieur de Courten, dans un lieu tout à fait historique, à savoir le plus ancien parc animalier de Suisse. D'un point de vue historique, le zoo devance même notre plus ancienne association SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, car il a ouvert ses portes dès 1874, tandis que notre association professionnelle locale a été fondée en 1882, il y a donc 143 ans, sous le nom de «Verband Basler Spediteure» (Association des transporteurs de Bâle). Composée de 8 entreprises au départ, elle compte aujourd'hui plus de 130 sociétés de transport et de logistique, qui représentent une part importante du secteur suisse de l'expédition. Rendant hommage à cette grande histoire locale, le président a donné la parole au président de SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Thomas Knopf. Sous le titre «La Suisse du Nord-Ouest: un pôle logistique fort avec une longue histoire», celui-ci a mis en lumière des liens historiques et économiques passionnants, qui ont parfaitement mis le public nombreux et intéressé dans l'ambiance de l'assemblée.

Avant le discours présidentiel, le président de Courten a malheureusement dû faire une triste annonce et a fait part du décès de Roman Wipfli, membre d'honneur de SPEDLOGSWISS. C'est avec beaucoup de tristesse que l'association a appris le décès de son membre d'honneur Roman Wipfli, décédé le 17 mai 2025 à l'âge de 88 ans. Roman Wipfli a marqué SPEDLOGSWISS pendant des décennies, en tant que président, membre du comité et co-acteur du développement de l'association. Même après son départ officiel, il est resté étroitement lié à l'association et à la branche en tant que membre d'honneur. Avec lui, nous perdons une personnalité marquante, un soutien engagé et un collègue apprécié. Une minute de silence a été observée en l'honneur de Roman Wipfli.

Dans son discours présidentiel, le conseiller national Thomas de Courten a mis l'accent sur la qualité du site et la valeur ajoutée pour les membres. Dans ce contexte, il a souligné l'importance capitale d'une logistique performante pour la Suisse, tant sur le marché intérieur que pour les liaisons internationales au cœur de l'Europe. Malgré des progrès réjouissants, comme en témoigne le troisième rang mondial selon l'«indice de performance logistique 2024», des défis subsistent: les goulets d'étranglement en matière de capacité dans le trafic de transit, le développement nécessaire des infrastructures et la mise en œuvre du cadre règlementaire. SPEDLOGSWISS s'engage donc avec détermination dans la législation douanière, la formation de base et continue ainsi que dans la représentation des intérêts politiques. La communication visant à accroître la visibilité de la branche sera également renforcée. Le président Thomas de Courten a appelé à plus d'optimisme et de courage dans le pays, car l'immobilisme n'est pas une option. En ce qui concerne les avantages générés pour ses membres, SPEDLOGSWISS continuera à s'appuyer sur ses six piliers fondamentaux en 2025: formation, conditions générales, services, conseil, information et réseaux.

Le président a remercié chaleureusement toutes les personnes engagées dans notre association, que ce soit au sein des comités, des sections, des commissions, du secrétariat ou des entreprises, pour leur collaboration en faveur de SPEDLOGSWISS. Il a adressé des remerciements particuliers à ses collègues du comité ainsi qu'à tous les collaborateurs du secrétariat sous la direction de Thomas Schwarzenbach. Thomas de Courten a également remercié les offices fédéraux avec lesquels SPEDLOGSWISS travaille principalement pour leur coopération et leur esprit de partenariat. Il s'agit notamment de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE). Le président remercie tout particulièrement l'Office fédéral des douanes et de la sécurité des frontières (OFDF), notre principal partenaire au sein de l'administration.

Les personnes suivantes ont été élues lors de l'assemblée générale 2025:

Président et membre du comité:
- Thomas de Courten, conseiller national

Vice-président et membre du comité:
- Thomas Knopf, Ultra-Brag SA, Bâle

>

Les autres membres élus au comité sont:

- Peter Bösch, Groupement Fer, Bâle
- Patrick Brechtbühl (nouveau membre), Somatra SA, Genève
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Bâle
- Mario Caccivio, Dachser Expédition AG, Regensdorf
- Roberta Cippà Cavadini, Cippà Trasporti SA, Chiasso
- Domenico La Banca, JAS Forwarding AG, aéroport de Bâle
- Jürg Meier, Kühne + Nagel Management AG, Schindellegi
- Thierry Moreno, NV Log SA, Genève
- Michael Trommer (nouveau membre), Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transports AG, Bâle

Les sociétés Lamprecht Transports SA, Bâle (représentée par Patrick Grünig) et Ziegler (Suisse) SA, Pratteln (représentée par Salvatore Gangi), qui assuraient toutes deux la fonction de réviseur jusqu'à présent, ainsi que la société NTG Gondrand Customs SA, Bâle (représentée par Daniel Mohler), en tant que réviseur suppléant ont été réélues.

Activités des comités et du secrétariat

Comité complet et comité restreint
Le comité complet a tenu deux réunions en présentiel au cours de l'année sous revue comme à l'accoutumée. Ces dates ont été complétées par cinq réunions du comité restreint. Ce dernier, composé du président et du vice-président en présence du directeur (sans droit de vote), traite les affaires courantes, y compris les activités opérationnelles, décide des affaires y afférentes également en cours d'année, et prépare les débats et les décisions du comité complet. Parmi la multitude de projets, d'activités et de décisions de ces deux comités, j'aimerais brièvement mettre en lumière les trois suivants.

Révision de la loi sur les douanes

Après trois années intenses de participation et de défense de nos intérêts dans le débat politique sur la révision totale de la loi sur les douanes, nous pouvons affirmer à juste titre pour l'année 2025 que c'est désormais chose faite! Le Conseil national a approuvé la révision totale de la loi sur les douanes lors du vote final qui a eu lieu le 20 juin 2025. Les deux chambres, à savoir le Conseil national et le Conseil des États, ont ainsi approuvé la loi, ce qui signifie que la révision totale est considérée comme adoptée par le Parlement. Cela met fin à un débat politique très intense qui a duré plusieurs années. Au cours des trois dernières années, l'association SPEDLOGSWISS s'est engagée intensivement pour notre branche, pour nos intérêts et pour ceux de la Suisse en tant que nation commerciale. Nous avons dû pour ce faire surmonter, voire éliminer, de nombreuses manœuvres politiques désagréables et surtout inutiles. Nous avons réussi à convaincre les membres des deux chambres de nos idées concernant la nouvelle loi sur les douanes. En tant que branche qui traite au moins 90 % de toutes les déclarations en douane, nous avons ressenti, lors des entretiens individuels, une grande confiance de la part des politiciens dans notre expertise. Le dossier de la révision de la loi sur les douanes a sans aucun doute été l'un des plus complexes de l'histoire de notre association. Mais les efforts considérables que nous avons déployés en tant qu'association nationale, ainsi que nos sections locales et nos membres individuels, ont porté leurs fruits. Sur les dix points que nous avions soulevés, neuf ont été repris dans la nouvelle loi sur les douanes! Le seul bémol est l'introduction de l'article 15, alinéa 4, qui ne correspond pas à nos attentes, car il ne profite à personne (déclaration simplifiée pour les envois de marchandises «non critiques»). Lors de l'élaboration des ordonnances relatives à la loi, l'association qui a proposé cette disposition devra expliquer comment elle doit être mise en œuvre dans la pratique. Nous pouvons donc tout à fait nous accommoder de ce seul texte de loi qui ne correspond pas à nos attentes.

Pour que la nouvelle loi puisse entrer en vigueur, il faut maintenant élaborer les ordonnances afférentes. Divers travaux préparatoires sont déjà en cours au sein de l'OFDF avec des représentants du monde économique et la consultation sur les textes des ordonnances est prévue pour 2026. SPEDLOGSWISS participera activement à l'élaboration de l'ordonnance et apportera son expertise en matière douanière. Nous sommes convaincus qu'à l'issue de ces travaux, nous disposerons d'une loi efficace, équitable et favorable à l'économie, qui constituera l'une de nos principales bases de travail. À l'heure actuelle, l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les douanes est réaliste pour 2027 ou 2028.

Nouvelle ordonnance suisse sur la formation «Employé·e·s de commerce 2023» (OrFo23)

Les premiers apprentis qui ont commencé leur apprentissage dans notre branche en août 2023 sont désormais dans leur troisième et dernière année de formation. Étant donné que la première promotion obtiendra son diplôme selon la nouvelle législation en 2026, nos spécialistes de la formation se sont principalement concentrés sur la préparation des examens finaux (procédure de qualification, PQ) au cours de l'année sous revue. Les bases de la formation en entreprise selon la nouvelle OrFo23 sont déjà mises en œuvre: les apprentis continuent à réaliser 3 à 5 mandats pratiques par semestre, qui servent de base à la qualification semestrielle. Un changement important pour la PQ 2026 est la suppression de l'examen écrit visant à vérifier les connaissances spécialisées dans le domaine de qualification «Travail pratique». Il sera remplacé par un examen oral de 50 minutes.

Les travaux pour la fin de la première année sous l'OrFo23 battent donc leur

plein. À la fin de l'année sous revue et au cours du premier trimestre de l'année prochaine, SPEDLOGSWISS se concentrera sur la familiarisation des experts aux examens avec les nouvelles procédures axées sur les compétences opérationnelles. Les apprentis en 3e année d'apprentissage élaborent actuellement leurs derniers mandats pratiques, qui serviront à leur tour de base pour les notes d'expérience. À cette fin, SPEDLOGSWISS a publié des directives spécifiques pour la pratique professionnelle et la procédure de qualification afin d'aider les entreprises à s'adapter à la nouvelle méthode d'évaluation. Nous sommes donc prêts à évaluer la première promotion d'employé•e•s de commerce CFC Logistique d'expédition internationale selon les nouvelles exigences légales. Une phase très intense de mise en œuvre de ces exigences touche ainsi à sa fin avec succès. Notre branche (plus précisément les nombreux spécialistes de SPEDLOGSWISS et de ses entreprises membres) a brillamment accompli sa mission dans le cadre de la mise en œuvre de l'OrFo23. Elle est prête à examiner la dernière génération de nos apprentis et à les introduire ensuite sur notre marché du travail en tant que jeunes professionnels hautement qualifiés.

Intelligence artificielle (IA)

Avec la création du «groupe de travail IA de SPEDLOGSWISS» au cours de l'année sous revue, notre association a donné une impulsion importante à la transformation numérique du secteur suisse de l'expédition et de la logistique. L'objectif est d'identifier les opportunités et les défis de l'intelligence artificielle (IA) dans la pratique et de développer des solutions concrètes pour le travail quotidien de nos entreprises membres.

Le groupe de travail se compose actuellement d'une vingtaine de représentants engagés de différentes entreprises membres de SPEDLOGSWISS. Il réunit des experts de toutes les régions linguistiques de Suisse (Suisse alémanique, Suisse romande et Tessin) et veille à ce que les grandes et les petites entreprises soient pareillement impliquées. Les participants apportent des compétences variées dans les domaines des douanes, du transport terrestre, du fret maritime, du fret aérien, de la logistique d'entreposage, des systèmes et processus, de la formation, du droit et des assurances. L'engagement s'inscrit dans le cadre du système de milice éprouvé de SPEDLOGSWISS: bénévole, axé sur la pratique et avec l'objectif commun de créer une réelle valeur ajoutée pour la branche et nos entreprises membres.
L'accent est mis sur des solutions proches de la pratique, une orientation dans la «jungle de l'IA», l'élaboration d'un guide sur l'intelligence artificielle et la mise en œuvre de projets pilotes tels que «SPEDLOGSWISS – Agents IA» prévu pour 2026, qui s'appuie exclusivement sur nos informations spécialisées qualifiées et apportera ainsi une valeur ajoutée considérable à notre portail web. Nous prévoyons de mettre à disposition une première version en ligne sur le portail des membres en 2026, permettant ainsi à tous les collaborateurs des entreprises membres de SPEDLOGSWISS d'accéder à un assistant IA numérique.

Secrétariat

L'équipe du secrétariat est responsable de la gestion organisationnelle respectivement financière des associations, entreprises et organisations suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, groupement de formation SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer (comptabilité financière et infrastructure des bureaux), Groupement Fret AG (comptabilité financière et infrastructure des bureaux), SafeConsult SA, GeFaSuisse et Zollwerk AG (comptabilité financière). Avec notre comptabilité financière gérée par mandant, nous couvrons huit comptabilités indépendantes avec des livres auxiliaires et des livres principaux ainsi que des bilans intermédiaires et annuels.
L'équivalent temps plein de l'équipe du secrétariat pour toutes les organisations suivies correspondait à 13,2 postes à temps plein à la fin de l'année sous revue. Ce chiffre ne tient pas compte de notre stagiaire WMS Eleonore Theurillat.

En 2025, l'équipe du secrétariat était composée comme suit:

- Onur Akbulut (groupement de formation)
- Noah Bader (groupement de formation)
- Silvia Degen (formation de base, SafeConsult SA, GeFaSuisse)
- Ecmel Esastürk (formation continue)
- Marek Fausel (transformation numérique, projets)
- Dilara Hacilar (office management, social media)
- Sascha Herzog (groupement de formation)
- Andrea Jauslin (formation de base)
- Katharina Gamse (groupement de formation)
- Julia Mathis-von Planta (formation de base et continue)
- Judith Moser (communication et PR, membre de la direction)
- Tom Odermatt (expédition, droit, douane, membre de la direction)
- Thomas Schwarzenbach (directeur)
- Thomas Suter (responsable du domaine formation, directeur adjoint)
- Ivan Torres (formation continue, service des cours de formation)
- Iba Zenuni (comptabilité).

Fluctuations parmi les membres
Version: 31 décembre 2025

Entrées
- DP World Global Forwarding Switzerland GmbH, Baar
- Fert Services SA, Les Acacias
- Gaston Schul Zoll-Fit GmbH, Rheinfelden
- Holenstein AG, Will
- Huxe Sàrl, Versoix
- Musfeld Kran AG, Bâle
- Nieten Internationale Spedition GmbH & Co KG, Rheinfelden
- Nostra-Log Group Sàrl, Vétroz
- Kipfer-Logistik GmbH, Zeiningen
- Planzer Synergetics AG, Regensdorf
- Prisma Logistics SWISS AG, Baar
- TLI Translog Overseas AG, Bâle
- Zollagentur Krafft Sàrl, Bâle
- zollWerk Solutions GmbH, Riehen

Changements de nom
- Bolloré Logistics en CEVA Air & Ocean Switzerland SA, Meryin

Reprises
- Cargocare AG a été intégrée à Cargocare Global AG, Embrach
- zollWerk Solutions GmbH, Riehen
- HLZ Hänggi Verzollungsagentur a été intégrée à Zollagentur Krafft Sàrl
- Schenker Schweiz AG a été intégrée à DSV Logistics SA

Départs
AAS Freight AG, aéroport de Zurich
ACE Expédition SA, Schlieren
Allmode AG, Therwil
Blitzzz Kurier & Logistik AG, Berne
Cargopack Transport AG, Wängi
Swiss med services AG, Zofingen
Zoll-Flex GmbH, Riehen

Membres d'honneur
- Vinicio Cassani
- Paul Kurrus
- Thomas Lamprecht
- Martin Oeschger
- Roman Wipfli († 17 mai 2025)

Effectifs
Au 31 décembre 2025, la composition des membres de SPEDLOGSWISS était la suivante:
Entreprises membres: 370
Sections: 6

Domaine spécialisé Air

Texte: Domenico La Banca, président du domaine spécialisé, membre du comité

Membres du domaine spécialisé Air:
Patrick Brechtbühl (Somatra SA), Marek Fausel (SPEDLOGSWISS, à partir de septembre 2025), Maik Jeker (Rhenus Logistics AG), Markus Keller (Lamprecht Transports SA), Domenico La Banca (JAS Forwarding SA), Andreas Müller (Kintetsu World Express Ltd), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS, jusqu'en août 2025), Bernhard Zaugg (General Transport SA), Mario Ziltener (Rhenus Logistics AG), président: Domenico La Banca.

Introduction

L'année 2025 a marqué le début d'une nouvelle phase de transformation structurelle pour l'industrie internationale du fret aérien. Après les bouleversements importants des années précédentes, le marché est passé d'une phase de simple gestion de crise à une phase de réorientation durable. Les risques géopolitiques, le renforcement des exigences règlementaires, la poursuite de l'expansion des activités liées au commerce électronique ainsi que la pression croissante en faveur de la décarbonation ont marqué l'année de manière durable. Le domaine spécialisé Air a activement accompagné ces développements et a continué à renforcer son rôle de lien entre l'industrie, les autorités et la politique afin de garantir des conditions-cadres stables et compétitives pour l'industrie suisse du fret aérien.

Évolution du marché et structure des capacités

Au cours de l'année sous revue, le marché mondial du fret aérien s'est révélé nettement plus fragmenté que les années précédentes. Alors que le trafic transpacifique et les transports entre l'Asie et l'Europe ont continué de croître, les liaisons transatlantiques sont restées sous pression en raison des incertitudes commerciales et de la hausse des coûts. La consolidation continue des compagnies aériennes et l'augmentation sélective des capacités ont entraîné une plus grande volatilité des taux de fret. Dans le même temps, l'importance des capacités de fret en soute (espace de fret dans les avions de passagers) a de nouveau augmenté, tandis que les avions-cargos simples ont été utilisés de manière plus ciblée pour les envois de grande valeur et ceux liés au commerce électronique.
Pour les sites suisses de fret aérien, cela s'est traduit par une concentration accrue sur les marchandises de grande valeur soumises à des conditions de transport urgentes et règlementées.

Commerce électronique et logistique express

En 2025, le commerce électronique international est resté le principal moteur de croissance du fret aérien. Les envois transfrontaliers (dits «cross-border») de l'Asie vers l'Europe ont notamment entraîné une nouvelle densification des flux de marchandises. Cette évolution a toutefois entraîné des challenges considérables, tels que:

- une pression croissante sur les aéroports en matière de traitement des marchandises,
- des exigences plus strictes en matière de contrôles de sécurité et
- une charge croissante pour les processus douaniers et règlementaires.

Le domaine spécialisé Air s'est activement engagé pour que des simplifications règlementaires et des modèles de contrôle basés sur les risques soient instaurés sous une forme qui garantisse la compétitivité des plaques tournantes (ou hubs) de fret aérien suisses sans la compromettre.

Règlementation, sécurité et conformité
L'année 2025 a été marquée par un nouveau durcissement des exigences en matière de sécurité et de conformité dans le domaine du fret aérien. Le rôle des agents habilités (Regulated Agents ou RA) et des expéditeurs connus (Known Consignors ou KC) a été encore renforcé, en particulier dans le contexte des envois liés au commerce électronique et des pays à haut risque.

Parallèlement, de nouvelles exigences sont entrées en vigueur dans les domaines suivants:
cybersécurité,transparence des données, informations préalables (données de préchargement),
ce qui a encore accru la complexité opérationnelle. Le domaine spécialisé Air a travaillé en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et des organisations partenaires internationales afin de mettre en place des modèles de mise en œuvre praticables pour le secteur suisse de l'expédition.

Durabilité et CAD

La pression politique et économique en faveur de la réduction des émissions de CO2 s'est encore accrue en 2025. L'introduction de quotas obligatoires d'incorporation pour les CAD ou carburants d'aviation durables (SAF: Sustainable Aviation

Fuel) en Europe a entraîné non seulement des coûts supplémentaires notables, mais aussi une plus grande sécurité dans la planification.
De plus en plus de chargeurs ont commencé à utiliser des appels d'offres basés sur le CO_2, ce qui a fait des solutions de transport durables un avantage concurrentiel évident. Pour la branche du fret aérien, cela signifiait que la durabilité n'était plus seulement un facteur d'image, mais aussi un argument commercial décisif.

Digitalisation et économie des données

La digitalisation a atteint un nouveau niveau en 2025. L'e-AWB, le Track and Trace, l'analyse prédictive et les processus douaniers automatisés sont passés du statut d'outils optionnels à celui de normes opérationnelles. Notamment l'intégration des éléments suivants:

- données en temps réel,
- informations douanières et de sécurité,
- gestion des capacités et du rendement,

a permis d'améliorer considérablement la précision de la planification, de réduire les perturbations et d'améliorer la qualité du service pour les chargeurs.

Perspectives pour 2026

Pour 2026, nous prévoyons un nouveau durcissement des exigences règlementaires et environnementales, parallèlement à une incertitude géopolitique persistante. La compétitivité de la Suisse en tant que plaque tournante du fret aérien dépendra de plus en plus de l'efficacité avec laquelle la sécurité, la durabilité et la digitalisation pourront être combinées. Le domaine spécialisé Air continuera à renforcer son rôle de plateforme pour la coordination, la représentation des intérêts et le développement de la branche.

Conclusion

2025 n'a pas été marquée par la détente, mais par des changements structurels. La branche du fret aérien est passée d'un marché purement axé sur les capacités à un secteur hautement règlementé, basé sur les données et orienté vers la durabilité.

Les entreprises qui investissent dans la conformité, la digitalisation et les solutions durables seront les gagnantes des années à venir. Je tiens à remercier tous les collègues mentionnés ci-dessus pour leur travail très efficace dans le domaine spécialisé Air, ainsi que les entreprises membres de SPEDLOGSWISS pour leur confiance dans le travail de notre association.

Domaine spécialisé Europe

Texte: Jörg Zimmermann, président du domaine spécialisé, membre du comité

Membres du domaine spécialisé Europe: Peter Dietrich (WeDeclare AG), Martin Gstach (Gebrüder Weiss AG), Martin Isler (Schneider & Cie. SA), Mike Karcher (DHL Logistics (Suisse) SA), Daniel Kaufmann (Contargo SA), Urs Müller (Groupement Fer), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Thomas Schicker (Ritschard SA), Nils Sperisen (LOG AG), Karlfrieder Wassmer (Ziegler SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transports SA).

Les membres du domaine spécialisé Europe ont tenu 3 réunions au total au cours de l'année sous revue 2025. Comme chaque année, l'une des réunions s'est tenue dans une région de Suisse représentée au sein de notre comité. Cette année, il s'agissait de la Suisse du Nord-Ouest, suivie d'une visite du centre de tri postal de Härkingen (SO).

Cette année, nous avons malheureusement dû faire nos adieux à Monsieur Martin Isler (Schneider & Cie. SA), membre de longue date de notre domaine spécialisé. Nous sommes très heureux d'avoir trouvé en Nils Sperisen (LOG AG) un successeur digne et expérimenté pour rejoindre notre équipe.

L'année a été marquée par des incertitudes sur le marché européen, notamment en raison du ralentissement économique dans l'UE et en Allemagne. De nombreuses entreprises font état de fluctuations dans les volumes et freinent leurs investissements. La situation géopolitique et les répercussions de l'instauration et de la hausse des droits de douane américains ont un impact négatif sur la sécurité de la planification et le volume des exportations.

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée reste un thème majeur, en particulier chez les chauffeurs et dans le domaine des douanes. L'évolution démographique aggrave la situation. L'entreprise CFF Cargo se voit confrontée à une profonde transformation. À moyen terme, de nombreux transports seront transférés vers des prestataires privés ou vers la route. CFF Cargo se retire progressivement du transport combiné ou augmente fortement ses prix. La disponibilité des wagons diminue (à partir de 2027, il n'y aura plus de wagons plats porte-conteneurs). À l'avenir, les personnes intéressées devront louer elles-mêmes les wagons et en assumer le risque. Seuls des terminaux privés seront encore disponibles dans l'arrière-pays, les plaques tournantes de CFF Cargo telles que Gossau et Oensingen seront fermées. Cela favorise le transfert vers la route, ce qui va à l'encontre de la politique de transfert de la Suisse et représente, à notre avis, une évolution dangereuse.

Camions: l'incertitude concernant les investissements dans les camions électriques et l'évolution de la RPLP (augmentation prévue à partir de 2027) suscitent la prudence. La situation du marché pour les transporteurs routiers (carriers) dans le trafic international entre la Suisse et l'Allemagne est tendue, les tarifs de fret baissent et les capacités se raréfient.

Navigation sur le Rhin: les ports maritimes européens, en particulier Rotterdam, restent au centre de l'attention de la navigation rhénane. Les volumes d'importation se concentrent fortement sur Rotterdam, ce qui pousse plusieurs terminaux à atteindre leurs limites de capacité. La construction d'infrastructures répondant aux exigences des plus grands navires maritimes actuels (24 000 TEU ou EVP) accuse un retard dans de nombreux ports. Cela entraîne des goulots d'étranglement et des retards dans le traitement des marchandises. Fin octobre 2025, les villes de Rotterdam et Anvers ont été touchées par des tempêtes très violentes et des grèves, ce qui a encore aggravé les difficultés rencontrées par la navigation intérieure. Dans le domaine de l'exportation, le volume de conteneurs a fortement diminué. Cela a un impact direct sur le taux d'utilisation des bateaux de navigation intérieure et les chiffres de transbordement dans les ports. Les conditions de niveau d'eau du Rhin étaient globalement bonnes à très bonnes à l'automne 2025, malgré les mauvaises prévisions du printemps. Cela a tout de même amélioré les conditions de transport pour la navigation intérieure.

Conclusion: pour le domaine spécialisé Europe, l'année 2025 a été marquée par des incertitudes, des changements structurels et des défis en matière de règlementation. La branche est confrontée à des bouleversements majeurs dans les domaines ferroviaire et douanier, tandis que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et la transformation des modes de transport restent des thèmes centraux.

Je voudrais profiter de cette occasion pour adresser mes plus vifs remerciements à toutes les entreprises membres de SPEDLOGSWISS et du domaine spécialisé Europe ainsi qu'à l'équipe de notre secrétariat pour leur collaboration très agréable et professionnelle.

Domaines spécialisés Navigation et Agents maritimes

Texte: Ralf Brink, président du domaine spécialisé, membre du comité, et Marek Fausel, SPEDLOGSWISS

Membres du domaine spécialisé Navigation: Marco Benvenuti (MC Trans SA, jusqu'à novembre 2025), Eric Berclaz (CEVA Logistics SA), Ralf Brink (Abacus Shipping SA), Marek Fausel (SPEDLOGSWISS), Franco Forlin (Ozean Brokerage & Shipping AG), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Samuele Incognito (TLI Translog Overseas AG), Claudio Licci (Lamprecht Transports SA), Roland Lieni (DHL Logistics (Suisse) SA), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS, à partir de septembre 2025), Antonio Secreti (Natco AG, à partir de juin 2025), Philipp Schäuble (Kühne + Nagel SA, à partir de juin 2025), Dominique Scherrer (Schneider & Cie. SA), Diego Vigorito (Rhenus Logistics AG), Markus Warnebold (FIATA WG Sea, jusqu'à novembre 2025), Markus Widmer (Schenker Suisse SA, jusqu'à juin 2025), président: Ralf Brink.

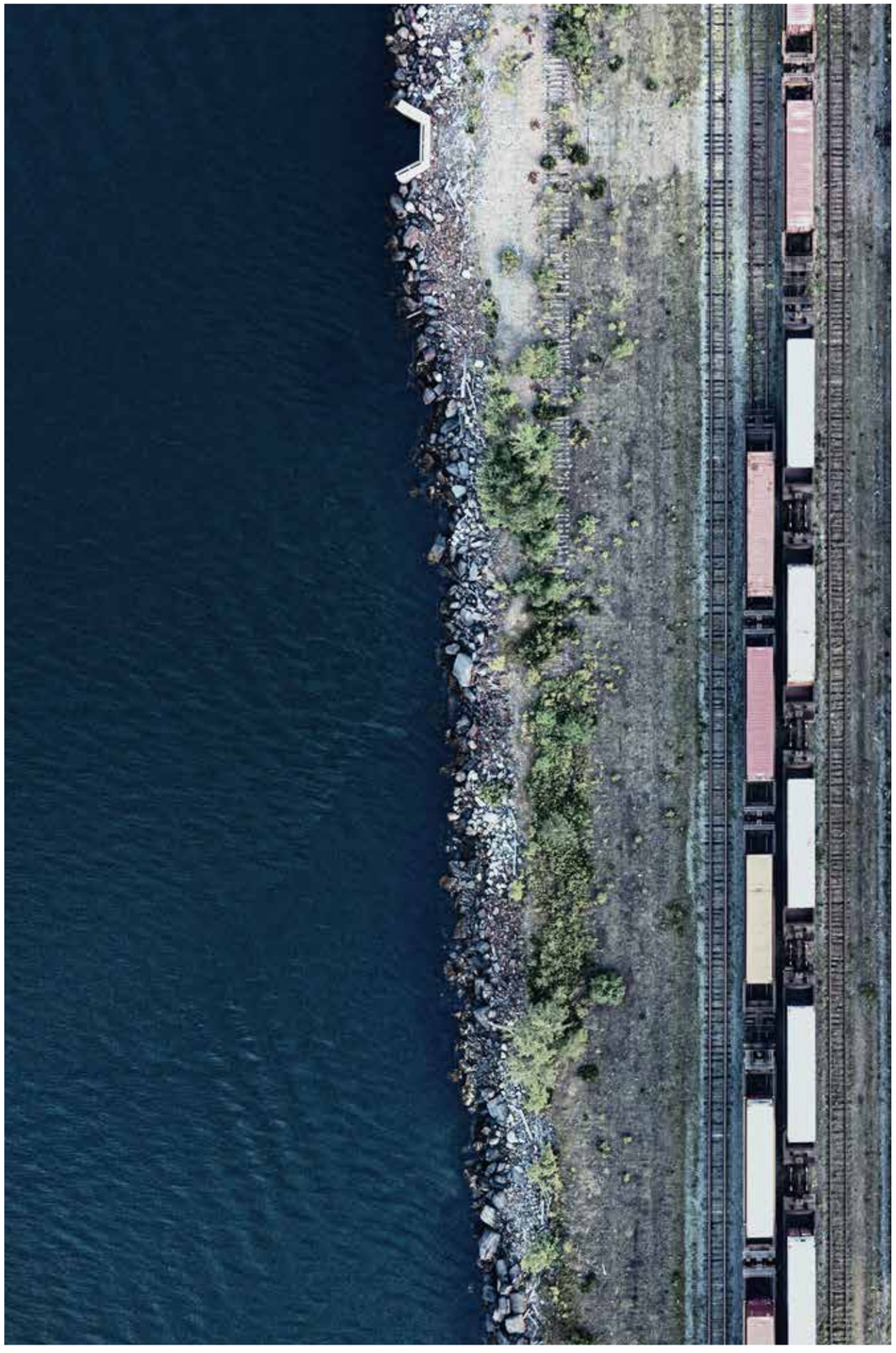
Membres du domaine spécialisé Agents maritimes: Abacus Shipping SA, CMA CGM Agency SA, Furness Shipping SA, Global Shipping GmbH, Hapag-Lloyd (Suisse) SA, Maersk Switzerland Sàrl, MSC - Mediterranean Shipping Agency SA, O. Brunoni SA, ONE Ocean Network Express (Europe) Ltd., Ozean Brokerage & Shipping AG, SPEDLOGSWISS (secrétariat), président: Ralf Brink.

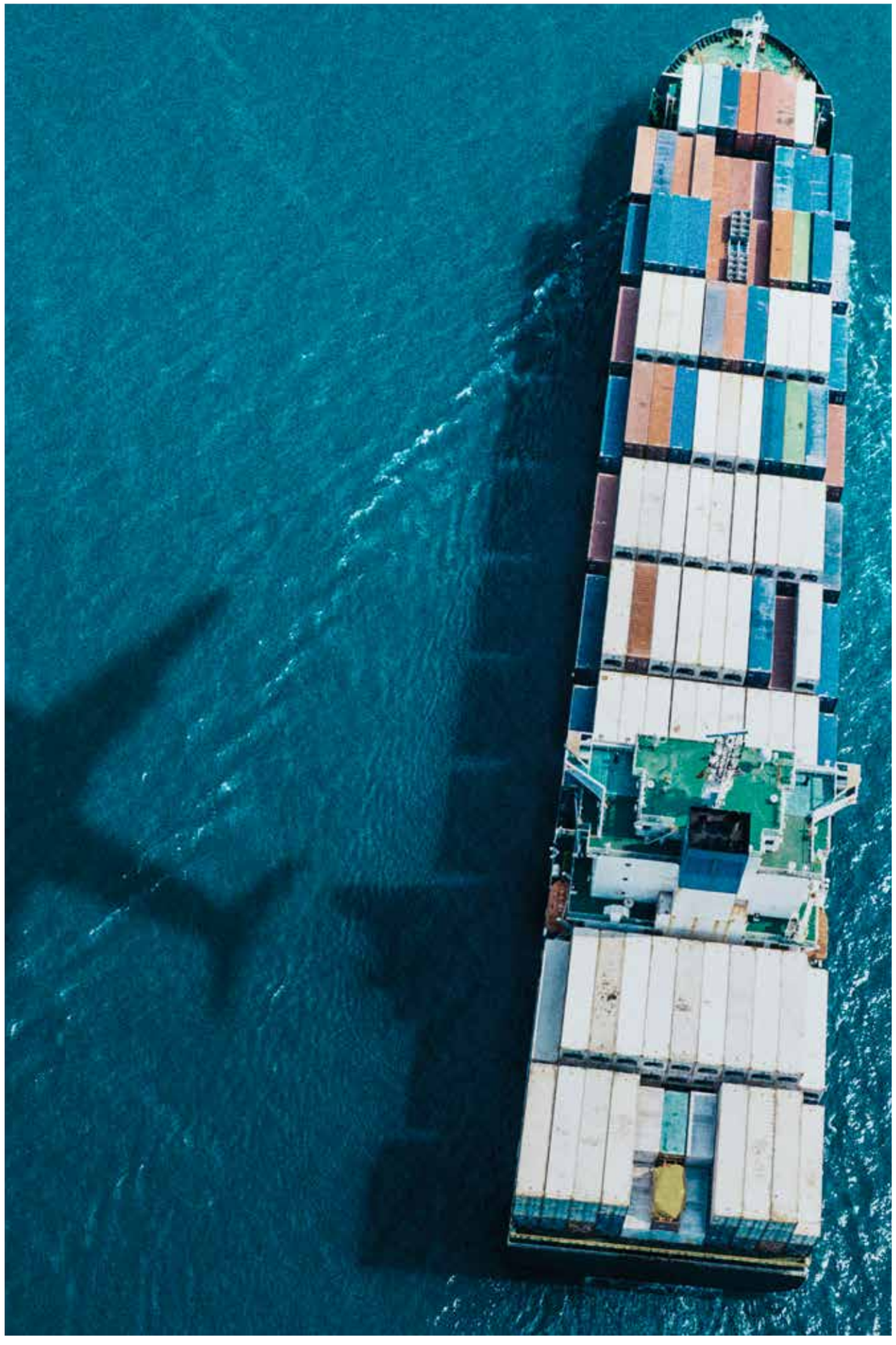
En 2025, les domaines spécialisés Navigation et Agents maritimes ont continué à relever les nombreux défis de la branche. Au cours de quatre réunions, les développements majeurs ont été analysés et des solutions pratiques ont été élaborées, l'objectif étant toujours de soutenir au mieux les entreprises membres. Les échanges intensifs entre les réunions ont permis de réagir rapidement et efficacement aux questions d'actualité.

L'année sous revue a été marquée par plusieurs changements au sein du personnel. Marco Benvenuti a quitté l'entreprise en novembre 2025 et n'a pas été remplacé jusqu'à ce jour. En juin 2025, Markus Widmer a passé le relais à Antonio Secreti (Natco AG), qui renforce depuis lors l'équipe. Depuis juin 2025, Philipp Schäuble (Kühne + Nagel SA) est également un nouveau membre. Il convient de souligner tout particulièrement le départ de Markus Warnebold en novembre 2025. Grâce à son expertise, à son engagement et à sa clairvoyance, il a marqué de manière décisive le domaine spécialisé pendant de nombreuses années. Sa contribution, notamment en tant que lien avec le groupe de travail FIATA Working Group Sea, a été inestimable. Nous lui sommes particulièrement reconnaissants pour son engagement sans faille. En tant que collègue et expert, il va beaucoup nous manquer. Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), qui travaillera également dans le domaine spécialisé Navigation à partir de novembre 2025, lui succèdera au sein du FIATA Working Group Sea.

Le rapport a de nouveau été marqué par des incertitudes. Les surcapacités, la pression sur les prix et la faiblesse de la demande, en particulier dans le commerce entre l'Asie et l'Europe, ont entraîné une concurrence intense. Les tensions géopolitiques, les grèves dans les ports européens et les détours par le cap de Bonne-Espérance en raison de la situation toujours incertaine dans le canal de Suez ont entraîné des temps de transit plus longs et une augmentation des coûts. Nos entreprises membres ont analysé les répercussions sur les chaînes de transport et développé des solutions flexibles pour faire face à l'évolution constante des conditions du marché. La baisse significative des volumes après l'annonce des droits de douane punitifs sur les exportations vers les États-Unis le 1er août 2025 a encore accru la pression.

En 2025, l'un des thèmes majeurs dans le domaine du fret maritime a été la mise en œuvre du système de contrôle des importations 2 (ICS 2) ainsi que l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE) au transport maritime. Les différentes interprétations des exigences par les compagnies maritimes ont compliqué la planification. Le domaine spécialisé a aidé les entreprises membres en leur fournissant des recommandations d'action et a encouragé les échanges au moyen de «solutions de meilleure pratique» afin de dissiper les incertitudes liées à l'application des nouvelles règlementations. La digitalisation croissante, p. ex. dans les processus d'exonération dans les ports et l'introduction de nouvelles plateformes telles que CFF Digital, a été considérée comme une opportunité, mais aussi comme un défi pour les entreprises de plus petite taille. Des processus contractuels complexes, de nouveaux modèles de coûts et la nécessité de s'adapter à plusieurs systèmes en parallèle ont déterminé le quotidien de nombreux membres. Grâce à des formations ciblées et à des séances d'informa-





tion, le domaine spécialisé Navigation a aidé les entreprises membres à maîtriser avec succès les changements et à tirer parti des avantages des nouvelles technologies. Le transport combiné a également été un thème récurrent. Les membres ont discuté des répercussions de la nouvelle orientation stratégique de CFF Cargo, des défis en matière de planification et du risque d'un retour du trafic routier.

La collaboration avec des organisations internationales telles que la FIATA et le CLECAT a été encore intensifiée afin de représenter les intérêts des membres également au niveau mondial. Il convient de souligner tout particulièrement le rôle actif joué par le domaine spécialisé au sein du FIATA Working Group Sea, qui s'est concentré en 2025 sur des solutions pratiques et la représentation du secteur du transport dans les instances internationales. La révision des guides de formation et la promotion de la relève sont restées des tâches importantes, l'accent étant mis sur l'intégration de la digitalisation et de la durabilité dans la formation.

Le nombre de consultations des documents et informations mis à disposition sur le portail des membres de SPEDLOG-SWISS a considérablement augmenté au cours de l'année écoulée. Cela montre que les membres utilisent activement le service proposé et perçoivent les contenus fournis comme une véritable valeur ajoutée pour leur travail quotidien. La mise à jour continue et la mise à disposition ciblée d'informations pertinentes ont contribué à renforcer encore la transparence et le transfert de connaissances au sein du domaine spécialisé.

Cette base sera également utilisée en 2026 pour continuer à soutenir de manière ciblée les membres de notre association. Les exigences imposées au secteur du transport maritime et de la logistique restent élevées: les règlementations et leur mise en œuvre mobilisent des ressources, la digitalisation et l'automatisation des processus nécessitent une formation continue, les incertitudes géopolitiques et la volatilité des marchés exigent flexibilité et capacité d'innovation. La collaboration avec des partenaires internationaux et la représentation des intérêts au niveau européen restent nos tâches majeures.

Nous remercions toutes les personnes et entreprises qui s'engagent dans le système de milice et qui, par leur travail bénévole, apportent une contribution décisive à l'ensemble de la branche. Cet engagement et cette volonté de partager leurs connaissances et de donner de leur temps sont indispensables au bon fonctionnement du domaine spécialisé Navigation et aux avantages dont bénéficient nos membres.

FIATA: Multimodal Transport Institute (MTI) – Working Group Sea

Texte: Markus Warnebold et Tom Odermatt, délégués du Working Group Sea de SPEDLOGSWISS

Introduction

L'année 2025 a été marquée par des changements profonds et des orientations stratégiques dans le domaine de la logistique maritime. Le FIATA Working Group Sea s'est penché de manière intensive sur les thèmes de la numérisation, de la durabilité, de la résilience, de l'intégration de solutions multimodales et du renforcement de la coopération. La participation active à des instances internationales (p. ex. la FMC ou Federal Maritime Commission) et la publication de lignes directrices axées sur la pratique soulignent le rôle majeur du groupe de travail.

Évolution du marché et défis

En 2025, la branche du fret maritime s'est vue confrontée à plusieurs défis. Risques géopolitiques: les conflits ont entraîné des détournements d'itinéraires, en particulier via le cap de Bonne-Espérance. Cela a entraîné des temps de transit plus longs et une augmentation des coûts. Priorité au chemin de fer: en raison de la situation géopolitique et des blocus sur les voies maritimes classiques, la ligne ferroviaire eurasienne entre l'Extrême-Orient et l'Europe et vice versa a été davantage utilisée, les interlocuteurs étant basés en dehors de la Fédération de Russie. Cette évolution montre l'importance croissante des solutions multimodales et la nécessité d'une coordination plus étroite entre le transport maritime et le transport terrestre. Défi de la durabilité: l'OMI (Organisation maritime internationale) a adopté plusieurs mesures visant à réduire les gaz à effet de serre (GHG: Greenhouse Gas) qui auraient dû être mises en œuvre à partir de 2027. La date butoir a désormais été reportée au mois de mars 2028. Défi du pouvoir des compagnies maritimes sur le marché: les discussions sur des conditions de concurrence équitables et le rôle des transitaires dans la chaîne d'approvisionnement restent d'actualité.

Activités du Working Group Sea
L'année 2025 a été marquée par une collaboration intensive et plusieurs initiatives. Trois réunions physiques ont eu lieu: la réunion du siège de la FIATA à Genève (FIATA HQ Meeting en mars), le congrès mondial de la FIATA à Hanoï (FIATA World Congress en octobre) et la réunion de terrain de la FIATA RAMS à Carthagène (FIATA RAMS Field Meeting en décembre – sans la participation de SPEDLOGSWISS).

La publication du «FIATA Best Practice Guide on Maritime Contracting» s'adresse tout particulièrement aux transitaires, qui agissent de plus en plus souvent en tant que transporteurs contractuels. L'objectif est de les aider dans leurs rôles complémentaires, en tant qu'intermédiaires et dans le cadre de leur responsabilité contractuelle directe envers le client ou le transporteur. Le guide fournit des instructions concises et pratiques afin que les transitaires puissent rédiger leurs contrats avec les transporteurs maritimes en toute sécurité juridique et en minimisant les risques, notamment en ce qui concerne les documents courants tels que les MT B/L et les Sea Waybills. Le guide a été élaboré en étroite collaboration avec le Working Group Sea (présidé par Jens Römer, représentant de SPEDLOGSWISS: Markus Warnebold) et le comité «Advisory Body on Legal Matters» (ABLM) de la FIATA.

Activités de l'OMI: le Working Group Sea a soutenu l'introduction de systèmes maritimes à guichet unique afin de simplifier l'échange de données entre les navires et les ports et de réduire l'utilisation de documents papier. La FIATA bénéficie désormais d'un «statut consultatif à part entière» auprès de l'OMI et a apporté sa contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La CTU (Cargo Transport Unit) contribue à l'emballage correct des conteneurs conformément au code CTU. La nouvelle application Container Packing a été présentée lors de la réunion du siège social 2025 à Genève.

Groupe de travail Résilience: promotion de l'échange de données entre les compagnies maritimes, les terminaux portuaires, les systèmes communautaires portuaires, les transitaires et la FIATA. À cette fin, le programme européen ICS 2 (Import Control System), version 3, a été mis en œuvre pour le fret maritime.

Numérisation: l'introduction du connaissement électronique (eFBL) reste un sujet majeur. Le Working Group Sea soutient cette mise en œuvre, mais aborde également les défis concrets tels que l'acceptation par les compagnies maritimes, le cadre juridique et la sécurité informatique. En Suisse, la version électronique n'est actuellement pas encore juridiquement valable. D'autres partenaires commerciaux importants, comme l'Inde, la Chine et les États-Unis, sont également en train d'élaborer une base juridique correspondante.

Changements de personnel

L'année 2025 a été marquée par des changements importants: Jens Römer a démissionné de son poste de président du Working Group Sea après 12 ans et travaillera désormais au sein de la présidence de la FIATA (comité directeur de l'association). Barbara Hiebendhal (États-Unis) lui succède à la présidence du Working Group Sea. Thomas Sim (Singapour) a été élu président de la FIATA lors du congrès de la FIATA à Hanoï, succédant ainsi à Turgut Erkeskin. Markus Warnebold a quitté ses fonctions après 24 ans en tant que représentant de SPEDLOGSWISS. Son successeur est Tom Odermatt, qui prendra désormais la tête de la délégation pour le Working Group Sea. Markus souhaite à Tom beaucoup de succès et de satisfaction dans ses nouvelles fonctions et remercie l'ensemble de ses collègues pour leur collaboration toujours fructueuse et leur confiance.

Dans la perspective de l'année 2026, l'un de nos principaux défis restera de concilier durabilité, numérisation et compétitivité au sein de notre branche, notamment en approfondissant la numérisation (eFBL, systèmes interopérables). De plus, davantage de réunions physiques sont prévues pour 2026. L'objectif est d'organiser deux réunions en présentiel, complétées par des réunions virtuelles. Le prochain congrès mondial anniversaire de la FIATA se déroulera à Milan du 6 au 9 octobre 2026. En 2026, la FIATA fêtera d'ailleurs son 100e anniversaire! En raison de la proximité géographique et de la bonne accessibilité du lieu du congrès, nous espérons accueillir une importante délégation du secteur suisse du transport et de la logistique.

FIATA: Multimodal Transport Institute (MTI) – Working Group Sea

Domaine spécialisé Warehouse & Solutions

Texte: Michael Trommer, président du domaine spécialisé, membre du comité

Membres du domaine spécialisé Warehouse & Solutions: Christoph Adam (Ultra-BragSA), Marco Gredig (Cargologic SA), Martin Heinrich (Fiege Logistiques (Suisse) SA), Jean-Claude Maissen (Zürcher Freilager AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Mirco Schären (Schenker Suisse SA), Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG), Hans-Rudolf Werner (Rhenus Logistics AG). Président: Marco Gredig (jusqu'à la mi-2025), Michael Trommer (à partir de la mi-2025).

Changement de président et composition du personnel

En 2025, le domaine spécialisé Warehouse & Solutions a connu un changement important au niveau de son personnel: après huit ans de direction engagée, Marco Gredig (Cargologic AG) a cédé la présidence à Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG). La cérémonie de passation de pouvoir s'est déroulée dans le cadre de la réunion du 2 juin 2025 dans les Grisons et a également été documentée dans le magazine de l'association SPEDLOGSWISS INFO. Marco a été chaleureusement remercié pour son engagement de longue date et les nombreuses impulsions qu'il a données au domaine spécialisé et aux membres. Michael Trommer prend la direction avec un nouvel élan et l'objectif de poursuivre le travail fructueux jusqu'à présent accompli tout en apportant de nouvelles impulsions.
L'élargissement et la diversification de l'équipe restent une préoccupation majeure du domaine spécialisé. La représentation du Tessin et l'intégration de femmes qualifiées occupent une place particulière au premier plan. Malgré des efforts intensifs et de nombreuses prises de contact, aucun nouveau membre n'a pu être recruté dans ces groupes cibles au cours de l'année sous revue. La recherche de candidates et candidats appropriés se poursuivra en 2026 afin de renforcer les perspectives et la diversité régionale et professionnelle au sein du domaine spécialisé. Nous espérons pouvoir annoncer l'arrivée d'une nouvelle recrue lors de la première réunion du domaine spécialisé au mois de mars 2026.

Projets, groupes de travail et évolution du marché

L'année sous revue a été marquée par une multitude de projets et d'initiatives qui reflètent les changements et les défis auxquels la branche se voit confrontée. Les groupes de travail sur la durabilité et la biodiversité ont été fusionnés afin d'exploiter les synergies et d'aborder ces thèmes de manière globale. La brochure sur la durabilité et la page d'accueil correspondante ont été régulièrement mises à jour et leur pertinence pour les entreprises membres a été vérifiée. Le groupe de travail s'est fixé pour objectif de mettre en avant les exemples de meilleures pratiques des entreprises membres et de publier de nouveaux témoignages d'entreprises. En outre, un nouveau groupe de travail a été créé afin d'étudier les possibilités de financement pour des projets durables et de les mettre à la disposition des membres.

Dans le domaine de la digitalisation, le domaine spécialisé a activement accompagné les développements liés au projet «IA» de SPEDLOGSWISS. L'objectif est d'identifier les opportunités offertes par l'automatisation et l'intelligence artificielle pour la logistique d'entreposage et de fournir aux entreprises membres des informations pratiques et des rapports d'expérience. Les discussions sur la robotique, les nouvelles technologies et leur impact sur les processus de travail ont été intenses. Un nouveau groupe de travail sera chargé à l'avenir d'évaluer le degré de digitalisation dans les entreprises et de promouvoir l'échange de meilleures pratiques.

Dans le domaine des conditions générales pour la logistique d'entreposage (CG SPEDLOGSWISS Entreposage 2005), nous apportons notre expertise à la commission Droit et assurance (CDA) de SPEDLOGSWISS.

En 2025, le marché s'est montré globalement stable, même si la branche a dû faire face à un certain nombre de défis. La plupart des entrepôts suisses ont affiché un bon taux d'utilisation et les membres ont fait preuve d'un optimisme prudent. La situation en matière de personnel reste tendue et il est difficile de trouver des collaborateurs qualifiés.

Perspectives

Le domaine spécialisé Warehouse & Solutions a connu une année passionnante et envisage l'avenir avec confiance. Le renforcement de la composition du personnel, la promotion de la diversité et le développement des projets dans les domaines de la durabilité et de la digitalisation restent au centre de nos préoccupations. Une collaboration avec des partenaires externes est mise en place afin de promouvoir des approches innovantes en matière de logistique durable. De plus, nous poursuivrons en 2026 la mise en place d'un dispositif de gestion de la continuité des activités (Business Continuity Management ou BCM) déjà entamée. Un tel dispositif, développé progressivement, aide les entreprises membres à rendre leurs processus plus résistants et crée ainsi une valeur ajoutée durable. La collaboration au sein de l'équipe et l'ouverture à de nouveaux thèmes continueront de caractériser le travail de notre domaine spécialisé en 2026.

Commission Économie d'entreprise (CÉE)

Texte: Christian Zesiger, président de la commission

Membres de la commission Économie d'entreprise (CÉE): Patrick Heilmann (UBS SA), Patric Käser (Briese Schiffahrt (Schweiz) AG), Jens Schulte (PostLogistics SA), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Suisse) SA), président.

En 2025, l'économie suisse a connu une évolution globalement positive. Selon le Fonds monétaire international (FMI), le taux de croissance du PIB en 2025 s'élevait à 0,9 %. Le PIB par habitant en Suisse (avec une population de 8 967 407 personnes) s'élevait à 111 047 USD en 2025, soit une augmentation de 6 366 USD par rapport aux 104 681 USD de 2024, ce qui correspond à une variation de 6,1 % du PIB par habitant. La valeur du PIB de la Suisse correspond à 0,88 % de l'économie mondiale.

Qu'est-ce que cela signifie pour notre branche?
Selon la plateforme spécialisée trans.iNFO, les dix principales tendances suivantes se dessinent en ce qui concerne l'évolution de notre branche:

Transformation numérique et automatisation

Les technologies telles que l'intelligence artificielle (IA) et l'apprentissage automatique sont de plus en plus intégrées dans les opérations quotidiennes afin d'optimiser les processus et d'accroître l'efficacité. L'automatisation jouera un rôle majeur dans des domaines tels que la gestion des stocks, la planification des itinéraires et l'entreposage. En particulier la robotique dans le domaine de l'entreposage. Grâce à l'utilisation de robots, les processus d'entreposage sont automatisés et la navigation se fait de manière autonome. Ils facilitent la gestion des stocks et permettent d'établir des prévisions précises en matière de délais de livraison grâce à des informations en temps réel.

Durabilité et logistique respectueuse de l'environnement

Les solutions de propulsion durables pour les véhicules utilitaires restent au cœur des préoccupations, sous l'impulsion de règlementations environnementales plus strictes et de la demande en solutions de transport durables. L'UE a fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO_2 pour les poids lourds: 45 % d'émissions en moins à partir de 2030, 65 % à partir de 2035 et 90 % à partir de 2040.

Gestion des documents basée sur le cloud

La gestion des documents basée sur le cloud optimise la digitalisation dans le domaine de la logistique grâce à un accès en temps réel aux documents et à des mises à jour automatiques en cas de changement de statut. Les solutions cloud offrent transparence et efficacité, en particulier dans le cas de chaînes d'approvisionnement internationales complexes.

Intelligence artificielle pour la planification d'itinéraires

L'intelligence artificielle (IA) révolutionne la planification d'itinéraires dans la logistique, en particulier face aux exigences croissantes du commerce électronique. L'IA traite les données relatives aux ressources, au trafic et à la météo afin de planifier et d'adapter efficacement les itinéraires.

Documentation numérique du fret

Les documents de fret électroniques, tels que les lettres de voiture, les bons de livraison et les documents douaniers, optimisent les processus logistiques. Ils réduisent les erreurs, permettent de gagner du temps et d'économiser des ressources, tout en améliorant la mise en réseau et la transparence tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Toutes les parties prenantes peuvent accéder aux documents en temps réel, ce qui accélère les processus et permet de résoudre rapidement les problèmes.

Chaînes d'approvisionnement agiles et orientées client

Les attentes croissantes des clients en matière de livraisons rapides et personnalisées conduisent à des chaînes d'approvisionnement plus flexibles et orientées client. Les innovations dans le domaine du dernier kilomètre, comme les véhicules autonomes et les drones, sont de plus en plus utilisées pour répondre à ces exigences.

Emballages intelligents

Les techniques d'emballage modernes accélèrent les processus logistiques grâce à la saisie, au contrôle et au suivi automatisés des envois. Les emballages intelligents équipés de capteurs et d'étiquettes RFID permettent une surveillance et un contrôle qualité sans faille.

Process Mining

Le Process Mining analyse automatiquement les données de processus recueillies afin de visualiser et d'optimiser les processus logistiques. Des algorithmes permettent d'identifier des modèles et des tendances dans des domaines tels que les processus de commande, les délais de livraison et les coûts.

Plus de résilience grâce à la multimodalité

La multimodalité dans le transport désigne la possibilité de combiner les quatre modes de transport (route, rail, bateau ou avion) afin que les chaînes d'approvisionnement gagnent en efficacité et en résistance. Elle minimise les risques en diversifiant les itinéraires de transport et combine les atouts de chaque mode de transport pour offrir des solutions logistiques durables.

Cybersécurité

La cybersécurité revêt une importance capitale pour la branche logistique, car les réseaux logistiques constituent une cible privilégiée pour les cyberattaques. Les nouvelles technologies numériques telles que l'IA générative et les ordinateurs quantiques augmentent les risques et confrontent les méthodes de protection traditionnelles à de nouveaux défis. L'intégration de l'«Internet des objets» (IoT: Internet of Things) élargit les surfaces d'attaque en raison de la quantité importante de données.

En 2025, le transporteur classique devait encore faire face à un environnement complexe et à des interdépendances externes. Le fonds de roulement est l'ADN d'une société; une gestion équilibrée et prudente des débiteurs et des créanciers permet de générer les bénéfices nécessaires, qui peuvent et doivent ensuite être consacrés à des investissements dans le personnel, les systèmes et les contacts. La commission Économie d'entreprise s'est fixé pour objectif de diffuser plus largement les connaissances acquises lors des réunions, en collaboration avec le secrétariat. C'est pourquoi nous avons publié le bulletin CÉE 01/2025, qui traite explicitement du thème important intitulé «Organiser la succession d'une entreprise de manière responsable». Ce thème est abordé sous plusieurs angles et le bulletin en donne un premier aperçu. Demandez le bulletin à notre secrétariat!

En tant que commission transversale, nous dépendons des idées et des réflexions de nos membres. Nous vous invitons donc à participer activement et à nous faire part de vos questions ou suggestions en tant que membre de SPEDLOGSWISS.
Les nouveaux membres sont bien entendu les bienvenus dans notre commission.
Je tiens tout particulièrement à remercier les membres de la commission pour leur engagement, qui ne va pas de soi. Le système de milice se heurtant de plus en plus à ses limites, il convient donc d'évaluer de nouvelles idées et incitations. Merci également aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat, qui nous ont comme toujours apporté leur soutien actif.

Commission Formation

Texte: Jürg Meier, président de la commission, membre du comité, et Thomas Suter, Directeur adjoint et Chef de la formation SPEDLOGSWISS

Membres de la commission Formation:
Ecmel Esastürk, Alexandre Fallet, Sarah Gredig, Andrea Jauslin, Kenny Krech, David Krivanek, Julia Mathis-von Planta, Jürg Meier (président), Simon Schnell, Aldo Stoffel, Sascha Straub, Thomas Suter, Selina Taiana, Ivan Torres, Robert Widmer.

Si l'on revient sur l'année de formation 2025, on pourrait croire que la branche suisse du transport et de la logistique s'était secrètement inscrite à un triathlon: challenges, rythme et précision – tout y était. SPEDLOGSWISS a une fois de plus démontré que la formation n'est pas seulement un pilier stratégique, mais bien la base solide de tout un édifice. La formation permet de lutter contre la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, renforce la capacité d'innovation et garantit que la branche ne soit pas à la traîne à l'ère numérique.
Nous souhaitons vous présenter dans ce rapport un aperçu des initiatives de formation et de leurs réussites pour l'année 2025.

Diplômes de formation de base CFC, AFP et BAM 2025

À l'été 2025, les apprentis des formations commerciales de base en logistique d'expédition internationale ont passé leurs examens finaux. Tous les examens ont pu être organisés en bonne et due forme. Au total, 130 candidats dans toutes les régions de formation ont participé aux examens finaux de la formation d'employé·e de commerce CFC.

10 apprenants ont obtenu le diplôme de branche pour les élèves des écoles secondaires (stage BAM) et 23 personnes ont passé leurs examens d'assistante de bureau AFP.

Seuls 5 apprenants CFC ont échoué à l'examen de branche, tandis que 14 personnes au total n'ont pas réussi les examens finaux de l'entreprise et/ou de l'école. Ainsi, 116 apprenants ont obtenu le certificat fédéral de capacité d'employé·e de commerce Logistique d'expédition internationale. Cette année, la note moyenne de la branche est de 4.88 (contre 4.86 l'année précédente).

6 candidats ont réussi cette année à rejoindre le classement fédéral. Nous félicitons les lauréates suivantes pour leurs résultats exceptionnels:

Employée de commerce AFP
- Natalija Surkuljevic, FT Logistics AG, Pratteln,note 5.3

Employé·e de commerce CFC
- Romy Hunkeler, Kühne + Nagel SA, Opfikon, note 5.8
- Mounir Merahi, DHL Logistics (Suisse) SA, Genève, note 5.5
- Vilius Marcinkevicius, Rhenus Logistics AG, Schaffhouse, note 5.4
- Fatjon Alidemaj, CEVA Air & Ocean Switzerland SA, Zurich, note 5.3
- Louna Hohmann, Lamprecht Transports SA, Bâle, note 5.3

SPEDLOGSWISS remercie à cette occasion tous les responsables de la formation des entreprises formatrices pour leur travail engagé et précieux.

Nombre de débuts d'apprentissage en 2025 dans la filière Employé·e de commerce CFC Logistique d'expédition internationale

Le nombre de débuts d'apprentissage pour 2025 est préoccupant:
En effet, le nombre de nouveaux apprenants est en baisse ou stagne dans plusieurs régions de formation. La baisse est particulièrement marquée dans la Suisse du Nord-Ouest ainsi que dans la nouvelle région de formation fusionnée de la Suisse orientale.

À l'été 2025, seulement 126 apprenants ont entamé une formation d'employé·e de commerce CFC Logistique d'expédition internationale, ce qui représente une nette diminution par rapport aux années précédentes, où l'on accueillait encore régulièrement entre 160 et 180 nouveaux apprenants.

Années	Suisse du Nord-Ouest	Romandie	Schaffhouse	Suisse orientale	Zurich	Tessin	Total
2017-2021	92	13	12	16	49		182
2018-2021	90	20	9	15	42		176
2019-2022	80	19	10	20	31		160
2020-2023	75	14	13	16	46		164
2021-2024	80	13	12	14	42		161
2022-2025	78	20	11	10	45		164
2023-2026	78	12	10	16	52		168
2024-2027	75	7	14	14	50	4	164
2025-2028	61	12	50			3	126

Cette évolution est alarmante. La formation des candidats à la relève constitue le socle de notre branche. Si nous n'agissons pas dès aujourd'hui avec détermination et n'investissons pas davantage dans la formation, nous manquerons, dans quelques années seulement, de professionnels qualifiés. Cela met en danger non seulement la capacité d'innovation et la compétitivité de nos entreprises, mais aussi l'avenir de l'ensemble de notre branche.

Nouveau programme d'apprentissage en ligne (e-learning) mis en place

Au cours de cet exercice, SPEDLOGSWISS a travaillé intensivement sur un nouveau programme d'e-learning, qui a été déployé dans toutes les régions depuis août 2025. Les cours en ligne reposent sur les normes de formation techniques les plus récentes et ont été enrichis par des approches didactiques innovantes.
Le programme prépare les apprenants à leurs cours interentreprises (CI); ils sont censés les avoir traités avant les cours en présentiel.

Nouvelle stratégie marketing

La promotion de la relève est et reste une priorité majeure de notre association. En complément des mesures éprouvées, telles que les salons régionaux des métiers et de la formation continue, l'association mise désormais encore davantage sur les réseaux sociaux afin de toucher les jeunes directement là où ils se trouvent au quotidien – sur des plateformes comme TikTok et Instagram.
Avec une campagne vidéo authentique et émotionnelle, SPEDLOGSWISS s'adresse spécifiquement aux adolescents intéressés par un apprentissage d'employé·e de commerce en logistique d'expédition.
Les protagonistes sont les apprenants de notre branche – avec leurs histoires, leurs loisirs et leurs émotions.
La campagne est un projet commun des sections SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (NWS) et SPEDLOGSWISS Nordostschweiz (NOS). Les deux régions ont activement participé à la planification, à la mise en œuvre et au financement de la campagne.
Cette campagne comprend plusieurs courts clips vidéo qui racontent le quotidien des apprenants. Chaque clip raconte un petit moment personnel – en toute honnêteté, sans aucun filtre et tel que le voient les apprenants eux-mêmes. Cette authenticité constitue un élément central de la campagne: elle doit montrer aux jeunes à quel point la formation dans la branche de la logistique est variée, passionnante et internationale.
L'objectif de la campagne est, grâce au storytelling visuel et à des représentations authentiques, de susciter l'intérêt des jeunes et de les diriger vers le site diekvlehre.ch, où ils peuvent en apprendre davantage sur notre profession et postuler directement auprès des entreprises formatrices.

Diplômes des formations continues fédérales en 2025

Cette année encore, de nombreux collaborateurs de nos entreprises membres ont pu célébrer une étape importante: l'obtention de leur diplôme fédéral. 19 candidats de Suisse alémanique et de Suisse romande ont obtenu l'année passée le très convoité brevet fédéral de «Déclarant·e en douane». Dans le cadre de la formation continue «Spécialiste de l'expédition et de la logistique internationales», 22 candidats ont obtenu le brevet fédéral.

Cours de réorientation SPEDLOG-SWISS – un modèle de succès

Les programmes de réorientation de SPEDLOGSWISS restent un pilier essentiel de la promotion de la relève dans notre branche. Tant en Suisse alémanique qu'en Suisse romande, ils offrent à des personnes de nouvelles perspectives professionnelles – avec un succès remarquable: Le cours de réorientation Expédition a été suivi avec succès par 17 participants. Les cours de réorientation Douane 1 + 2 ont été suivis par 47 personnes au total.

Ainsi, environ 70 nouveaux spécialistes qualifiés ont trouvé leur voie dans notre branche – des talents motivés qui apportent aujourd'hui une contribution précieuse à nos entreprises membres.

Large éventail de formations continues dans toutes les régions linguistiques

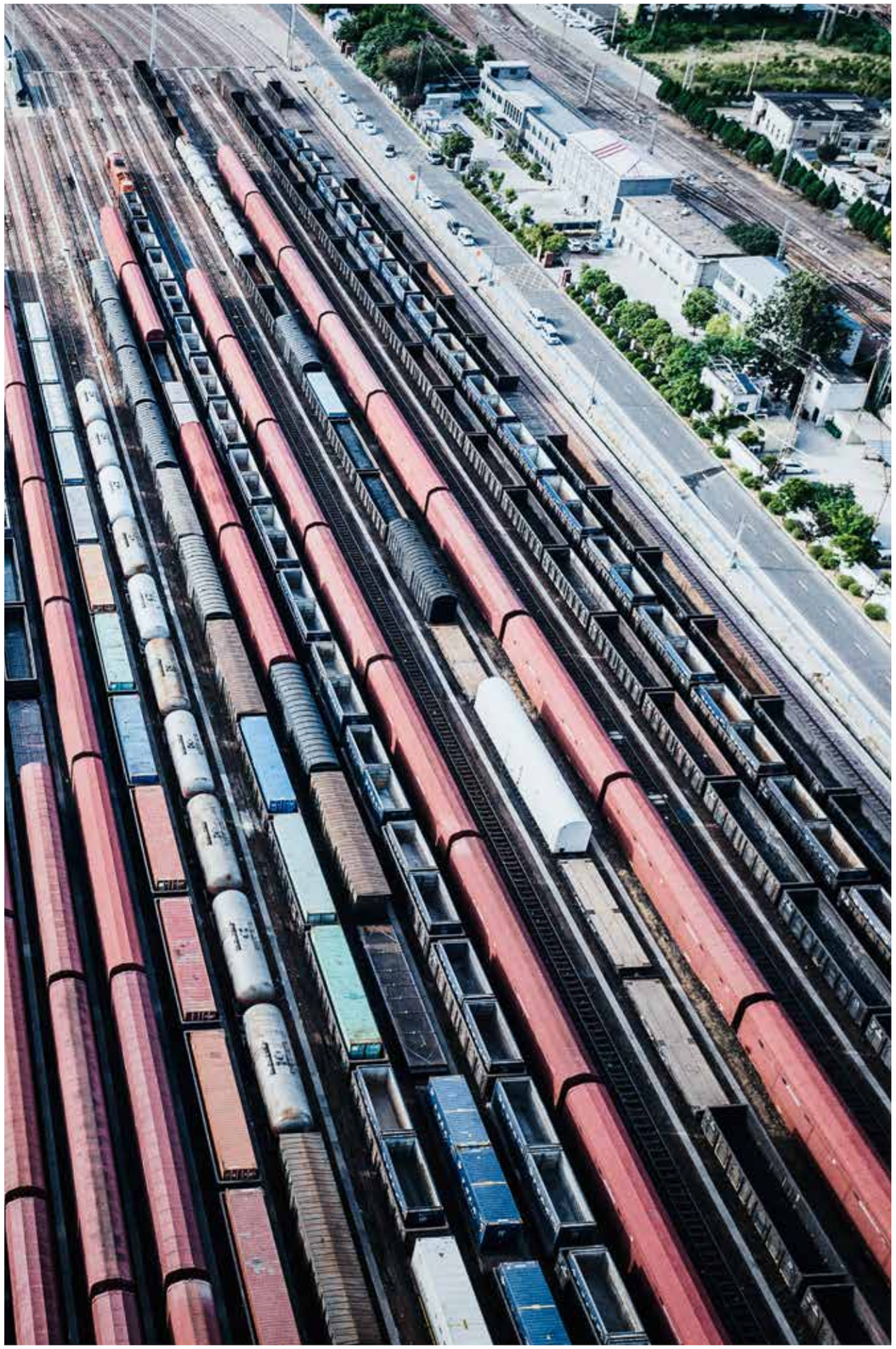
En complément de ces formations, SPEDLOGSWISS continue de proposer un programme varié de cours de plusieurs jours et de séminaires d'une journée – et ce dans les trois régions linguistiques. Ainsi, le développement professionnel ciblé reste accessible à toutes les personnes intéressées en tout temps.

Durabilité grâce à la formation initiale et continue

L'année 2025 a été une étape importante pour le travail de formation de SPEDLOGSWISS. La formation initiale et continue reste un instrument majeur pour assurer la compétitivité de la branche suisse de l'expédition et de la logistique. Face aux défis mondiaux tels que l'instabilité géopolitique, le changement climatique et la volatilité économique, il est plus important que jamais de promouvoir de manière ciblée les travailleurs qualifiés.

Dans le même temps, les progrès technologiques – notamment la digitalisation, l'automatisation et la croissance du secteur du commerce électronique pour des chaînes logistiques résilientes – offrent de nouvelles perspectives à la branche. Afin d'accompagner activement ces changements, SPEDLOGSWISS propose des programmes de formation continue axés sur la pratique dans diverses catégories, qui transmettent des connaissances et compétences pertinentes.

Les entreprises qui investissent de manière structurée dans la qualification de leur personnel et misent sur des technologies innovantes et la durabilité, assurent leur succès à long terme. SPEDLOGSWISS continuera à l'avenir également à soutenir la branche grâce à une offre de formation complète et à promouvoir activement, avec ses membres, le développement futur du secteur.



Commission Droit et assurance (CDA)

Texte: Dr. Barbara Furrer, présidente de la commission

Membres de la commission Droit et assurance (CDA): Barbara Furrer (RailCom), présidente, Kevin Meltzer (Baloise), Giovanna Montanaro (Wartmann Merker), Nicola Ielapi (Allianz), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Louis Scheidegger (Glausen + Partner), Stephan Schneider (M + R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics (Suisse) SA), Nicole Werner Floc'hic (Poste CH SA), Nora Zinsli (DHL Logistics (Suisse) SA).

La commission Droit et assurance a connu une année 2025 qui a été marquante à bien des égards. Le 1er janvier 2025, Barbara Furrer a pris ses fonctions de présidente de la Commission des chemins de fer (RailCom), qui garantit un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse et supervise les installations de transbordement et les voies de raccordement. Lors de notre réunion au mois de juin 2025 à Berne, la CDA a eu l'occasion de découvrir directement auprès de RailCom les nouvelles tâches de Barbara et les questions d'actualité dans le domaine ferroviaire. Cette proximité thématique avec le rail a été perceptible au cours de l'année sous revue avant tout dans le contexte des interfaces multimodales et a encadré de manière objective diverses discussions au sein de la commission.

Durant l'année sous revue, nous avons reçu de nombreuses demandes de la part des entreprises membres. Nous nous sommes particulièrement intéressés à un arrêt du Tribunal fédéral suisse concernant les CG SPEDLOGSWISS, qui jette un nouvel éclairage sur la question de l'intégration effective des conditions générales de vente et qui a généré des incertitudes pour de nombreuses entreprises. Outre une circulaire détaillée, nous avons assisté nos membres en leur fournissant des informations individuelles. Des questions se posaient notamment concernant l'application pratique des CG SPEDLOGSWISS dans un environnement multimodal ainsi que dans les activités quotidiennes avec les clients, les sous-traitants et les partenaires. La CDA continuera également à suivre de près ces questions en 2026.

Nos offres de formation et d'information ont également occupé une place importante en 2025. La «série 4L» pour Logistics Law Lunch & Learn (logistique, loi, pause de midi et apprentissage) s'est imposée comme un élément incontournable de l'offre de formation continue. Les sessions-déjeuners consacrées aux CG SPEDLOGSWISS, à la CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route) et aux sinistres et réclamations ont notamment attiré un public nombreux. Des formats compacts et axés sur la pratique aident nos membres à mettre en œuvre les exigences juridiques et actuarielles. Le Bulletin risques concernant l'obligation de conservation, qui a été mis à jour d'un point de vue numérique, ainsi que le nouveau bulletin sur la signature électronique ont également été très bien accueillis. En complément, nous avons publié une circulaire séparée sur l'arrêt du Tribunal fédéral suisse concernant les CGV et ses répercussions sur la pratique de l'association.

Les CG SPEDLOGSWISS ont également fait l'objet d'une surveillance attentive de la part de la commission en 2025. Comme les années précédentes, la CDA vérifie régulièrement si les dispositions générales sont toujours conformes aux exigences juridiques, opérationnelles et technologiques actuelles de la branche. En 2026, la commission évaluera de manière approfondie si des ajustements mineurs sont indiqués afin de continuer à répondre aux évolutions actuelles. Cette assurance qualité continue garantit que les CG SPEDLOGSWISS constituent un cadre fiable pour les membres et restent actuelles et pratiques dans leur application.

Dans la perspective de l'année 2026, la commission a travaillé intensivement à la préparation du «Forum Droit et assurance», qui se tiendra le 4 mars 2026 à Olten. Sous le titre «Transport multimodal – le b.a.-ba de l'évaluation des risques», le forum mettra en lumière les défis de la logistique moderne d'un point de vue juridique, des assurances et de la pratique. Outre des exposés juridiques et actuariels, une forte orientation pratique, des études de cas, des ateliers et une table ronde approfondie sont prévus. Les retours du premier forum ont montré l'importante valeur ajoutée que ce format offre aux membres de notre association.

2025 a également été une année importante sur le plan du personnel. La CDA a pu élargir considérablement son champ d'expertise. Nora Zinsli, responsable juridique pour la Suisse du groupe DHL, renforce la commission grâce à ses compétences juridiques, notamment dans les domaines du numérique et de la protection des données. Kevin Martin (Baloise) apporte ses précieuses connaissances opérationnelles en matière d'assurance en tant que spécialiste des sinistres. Nicola Ielapi (Allianz) nous apporte son expertise dans le domaine de l'assurance transport et son expérience de la collaboration avec des associations. À l'automne, nous avons également eu le plaisir d'accueillir Louis Scheidegger, de Glausen + Partner, qui succède à Karim Drai et poursuit la longue tradition de représentation de son entreprise au sein de la commission, apportant avec lui une grande expertise dans le domaine de l'assurance transport. Dans le même temps, Karim Drai quitte la commission; nous tenons à le remercier chaleureusement pour son engagement de longue date.
Un autre temps fort dans le domaine du personnel a été l'occasion qui nous a été donnée de nous présenter en détail dans le magazine de l'association «INFO 3-2025» avec notre propre article. Cela a renforcé la visibilité de la commission et nous a permis de faire connaître notre travail et nos membres à un public plus large au sein de l'association.

La commission Droit et assurance remercie tous ses membres, les domaines spécialisés et les commissions, le secrétariat ainsi que tous les partenaires actifs pour leur collaboration engagée. La multitude de projets, de questions techniques et d'évolutions dans le domaine des transports et de la logistique en Suisse a montré à quel point une interaction bien coordonnée entre la pratique, le droit et l'assurance reste importante. Grâce à cette base solide et à l'engagement commun de toutes les parties prenantes, la CDA est parfaitement positionnée pour continuer à soutenir la branche de manière compétente en 2026.

Commission Douanes

Texte: Mario Caccivio, président de la commission, membre du comité

Membres de la commission Douanes:
Astrid Bischof (Poste CH SA), Roland Bösch (WeDeclare AG), Marianne Büchel (Halag Spedition AG), Mario Caccivio (Dachser Expédition SA), Ernesto Carnevale (Focus 93 GmbH), Peter Dietrich (WeDeclare AG), Pascal Joos (CSL AG), Daniel Kuhnt (Gerlach SA), Fabian Schulthess (MBS Logistics SA), Andrés Jimenez (Rhenus Logistics AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Ute Saavedra (Gerlach SA), Thomas Schicker (Ritschard SA), Iris Wölber (Relatra AG), Antonella Zarzana (Poste CH SA).

En 2025, le remplacement de l'ancien système douanier e-dec se poursuit. Outre la procédure de transit, la procédure d'exportation a désormais également été entièrement transférée vers PASSAR. La nouvelle loi sur les douanes a été adoptée et nous avons pu prendre position de manière détaillée lors de la consultation sur l'ordonnance sur les douanes, qui revêt une grande importance pour le traitement opérationnel. En collaboration avec nos associations partenaires, nous avons défendu avec beaucoup d'engagement les intérêts de notre branche.

DaziT et PASSAR

La modernisation des processus douaniers s'accélère: à la fin de l'année 2025, le système e-dec sera définitivement remplacé par PASSAR Exportation et les premiers essais pilotes avec PASSAR Import débuteront au deuxième trimestre 2026. Le dédouanement à l'importation devient plus complexe et nécessite une coordination étroite entre les transitaires, les agents en douane et les entreprises. Actuellement, les développeurs de logiciels sont en contact étroit avec l'OFDF. Nous accompagnons étroitement la mise en œuvre de PASSAR 2.0 et veillons à ce que les processus soient conformes aux dispositions douanières et à la nouvelle ordonnance sur les douanes et qu'ils soient mis en œuvre de manière pratique dans les applications informatiques.

Outre les groupes de travail existants pour le fret aérien et la navigation, une plateforme dédiée aux transports ferroviaires a été créée en 2025. Cette initiative s'explique par l'importance croissante du transport international de marchandises par rail, en particulier dans le trafic transfrontalier avec la Suisse. L'objectif est de représenter numériquement les transports ferroviaires importants en termes de volume et d'intégrer également les particularités du rail dans PASSAR. Cela nécessite des adaptations des procédures et une coordination étroite avec les opérateurs ferroviaires, les entreprises de transport et les bureaux de douane. La commission Douanes soutient activement cette évolution et y voit une étape importante dans la promotion des solutions multimodales.

Nouvelle loi sur les douanes et ordonnance sur les douanes

La nouvelle loi sur les douanes a été adoptée par le Parlement en juin 2025, le délai référendaire ayant expiré sans avoir été utilisé. Son entrée en vigueur n'est pas prévue avant le 1er janvier 2027. Il s'agit maintenant d'élaborer l'ordonnance sur les douanes, un processus complexe basé sur un document de plusieurs centaines de pages. La commission l'examinera attentivement et rédigera un avis détaillé. Les commentaires des entreprises membres sont explicitement souhaités afin que nous puissions défendre ensemble nos intérêts auprès de l'OFDF.

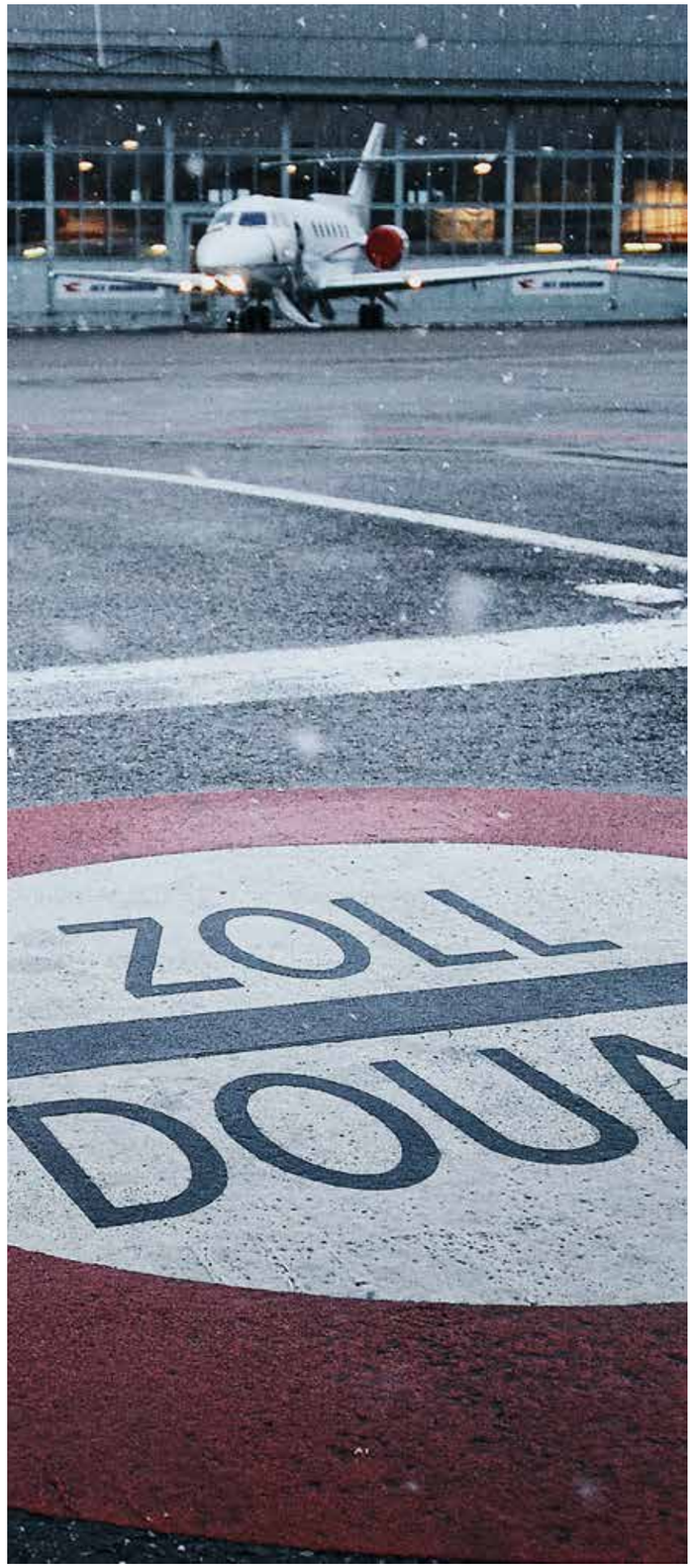
Formation continue

4C – Customs Compliance Coffee and Chat. Nous avons introduit le nouveau format de formation «4C» l'année dernière. «4C» signifie «Customs, Compliance, Coffee and Chat» (douane, conformité, café et discussion) et s'inspire du concept existant de nos collègues de la commission Droit et assurance (CDA) avec leurs cours «4L» ou Logistics Law Lunch & Learn (logistique, loi, pause de midi et apprentissage). Dans ces webinaires, nous abordons des thèmes d'actualité liés aux douanes et créons une plateforme d'échange entre les membres. Ces évènements en ligne d'une heure, organisés pendant la pause déjeuner, combinent informations spécialisées et réseautage et se poursuivront en 2026. Les trois premiers webinaires ont porté sur les thèmes PASSAR, Garanzia et la nouvelle convention PEM. Avec jusqu'à 40 participantes et participants par webinaire, ce format a fait ses preuves et sera donc développé. En outre, nous adapterons notre formation menant au diplôme fédéral de déclarant•e en douane à «Fit für PASSAR 2.0» (Prêt pour PASSAR 2.0) ainsi qu'à la nouvelle législation douanière, les deux pour la session de formation à partir de l'été 2027.

Temps fort en 2025

Notre visite au Palais fédéral a été un évènement particulier: la commission Douanes a eu l'occasion de passer une journée entière à Berne, de tenir sa séance au Palais fédéral et d'assister en direct, depuis la tribune, à un débat dans la salle du Conseil national. Nous avons également eu l'occasion de participer à une séance de questions-réponses avec notre président, le conseiller national Thomas de Courten, afin d'en apprendre davantage sur le travail parlementaire et les processus politiques. Cet aperçu direct de la politique fédérale a été un moment précieux pour toutes les personnes présentes et a mis en évidence l'importance de notre travail dans le contexte politique.

L'année à venir sera décisive pour la poursuite de la digitalisation des processus douaniers. Nous continuerons non seulement à les soutenir sur le fond, mais aussi à contribuer activement à leur concrétisation. Il s'agit de la mise en œuvre stable de PASSAR 2.0 pour l'exportation et de la mise en œuvre de Garanzia, ainsi que du pilotage des processus d'importation, qui devraient être entièrement numérisés à partir de 2027. Et bien sûr, en 2026, nous consacrerons des ressources considérables à l'élaboration de l'ordonnance sur les douanes relative à la nouvelle loi sur les douanes. La commission Douanes continuera à tout mettre en œuvre pour représenter les intérêts de nos entreprises membres dans les processus règlementaires et pour poser les jalons d'un «avenir douanier» efficace et numérique. Je vous remercie sincèrement pour la confiance que vous accordez au travail de notre association.



Swiss Supply

Texte: Thomas Schwarzenbach, directeur de SPEDLOGSWISS, membre du comité de Swiss Supply

Cela fait maintenant quatre ans que les associations SPEDLOGSWISS, ASTAG, GS1, ILS Suisse, procure.ch et Swiss Logistics ont fondé la nouvelle organisation Swiss Supply. L'idée est née à la suite d'expositions sur la logistique au Musée suisse des transports à Lucerne et du constat que notre branche dans son ensemble est souvent trop peu prise en considération. Non pas par mauvaise volonté ou par concurrence avec d'autres branches de l'économie suisse, mais plutôt par ignorance. Ceci bien qu'en Suisse, une personne sur cinq, soit plus d'un million de salariés, travaille directement ou indirectement dans ce domaine. Malheureusement, cela passe souvent inaperçu. Swiss Supply poursuit donc l'objectif d'améliorer l'image des branches que nous représentons.

Après la consolidation et le développement de Swiss Supply à partir de 2021, il s'agissait en 2024 et 2025 de déterminer si une campagne de plusieurs années visant à promouvoir notre image susciterait suffisamment d'intérêt dans le secteur privé et serait financièrement viable. Le projet «Movement'32» a été lancé. Objectif: à l'avenir, nous devrions ainsi réussir d'un commun effort à intéresser encore davantage les gens à nos domaines professionnels utiles, porteurs d'avenir et indispensables dans la branche de l'expédition, de la logistique et du transport. Avec Movement'32, les entreprises de notre branche devraient se voir offrir la possibilité de s'engager, de se montrer et de promouvoir leurs caractéristiques. Il s'agit des héros de la logistique au quotidien et des entreprises qui ont besoin de ces profils professionnels et qui les forment. Lors de deux tables rondes réunissant des représentants d'entreprises renommées de nos branches, les réactions ont été très positives au début. Lors de la dernière table ronde de l'année 2025, il est toutefois apparu que les engagements financiers de l'économie ne seraient pas suffisants pour mener à bien le projet dans une perspective à long terme jusqu'en 2032. Nous avons dû accepter cette situation au sein du comité de Swiss Supply et avons décidé de ne pas poursuivre le projet.

C'est pourquoi, chez Swiss Supply, nous allons plutôt nous recentrer dans un avenir proche sur notre mission initiale, telle qu'elle est décrite ci-dessus. Nous continuerons à promouvoir et à faire connaître de manière spécifique les différents domaines professionnels dans le vaste éventail des métiers de la logistique en Suisse. C'est-à-dire dans les différentes associations qui ont constitué Swiss Supply. Là où cela s'avère prometteur et judicieux, nous porterons toutefois notre attention sur l'ensemble de ces professions et les gèrerons conjointement. C'est dans ce but que l'organisation a été créée et c'est ainsi que nous continuerons à la gérer dans un avenir proche.

www.swiss-supply.ch

GeFaSuisse

Texte: Silvia Degen, directrice

À propos de nous

Les conseillères et conseillers à la sécurité jouent un rôle majeur dans les entreprises afin de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Leurs tâches comprennent le respect des dispositions légales, le conseil et la formation du personnel ainsi que la documentation minutieuse. Les conseillères et conseillers à la sécurité doivent en outre se tenir informés en permanence des modifications législatives actuelles, car les dispositions relatives aux marchandises dangereuses sont régulièrement adaptées. Depuis 1988, GeFaSuisse forme un personnel qualifié pour les modes de transport routier, ferroviaire et fluvial et le prépare aux examens correspondants de manière ciblée.

Au cours de l'année sous revue, l'organisme responsable de GeFaSuisse a été élargi lors de son assemblée générale du 8 mai 2025 à Zurich par l'intégration de Swiss Logistics by ASFL SVBL. Ce complément stratégique ouvre de nouvelles perspectives: un réseau nettement plus vaste et une portée accrue créent une valeur ajoutée pour toutes les parties concernées. Le regroupement des compétences et des ressources génère des synergies qui améliorent encore davantage aussi bien la qualité de nos prestations que l'efficacité de la formation. Nous envoyons ainsi un signal clair pour l'avenir et le développement durable de notre offre.

La composition de l'organisme responsable de GeFaSuisse est désormais la suivante:

- DDPS – Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée OCRNA anciennement état-major général/groupe logistique – Grlog
- Chemins de fer fédéraux suisses CFF
- Association suisse des transports routiers ASTAG
- scienceindustries – Association des Industries Chimie Pharma Life Sciences anciennement Société suisse des industries chimiques SSICI
- Swiss Safety Center AG anciennement Institut Suisse de Promotion de la Sécurité – Institut de Sécurité
- Association suisse d'inspection technique ASIT
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
- Les Routiers Suisses
- Swiss Logistics by ASFL SVBL

Formations et examens 2025

Lors de nos séminaires de base, les futurs conseillers et conseillères à la sécurité acquièrent les connaissances de base qui leur permettront d'assumer leurs futures tâches. En outre, ils peuvent se préparer aux examens, qu'il faut passer tous les 5 ans, à l'occasion de journées de formation.

Au cours de l'année sous revue, 4 modules de formation ont été organisés, dont deux à Echandens (en français) et un à Olten et à Zofingen (en allemand).

L'association GeFaSuisse est reconnue par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en tant qu'organe d'examen selon l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS) et propose, outre des examens dans les domaines de la route et du rail, des examens pour le mode de transport de la navigation intérieure. En 2025, 7 sessions d'examens ont pu être organisées.

J'adresse ici mes plus vifs remerciements à toute l'équipe de GeFaSuisse, c'est-à-dire au président, aux commissions et à leurs présidents ainsi qu'aux intervenants pour leur travail professionnel et motivant ainsi que pour leur engagement infatigable.

Groupement Fer / Groupement Fret AG

Texte : Peter Bösch, président, membre du comité SPEDLOGSWISS

Au cours de l'année sous revue, la restructuration de l'offre de CFF Cargo a dominé l'ensemble de la communication. Pourquoi s'agit-il en principe d'un constat positif? La mission principale de Groupement Fer (GF) reste de fournir à ses entreprises membres des liaisons fiables et de qualité entre les ports du sud et de la mer du Nord ainsi que la Suisse. En 2025, ces navettes ont circulé pratiquement sans encombre, il n'y a donc pas eu de besoin important en matière de communication.

La collaboration avec les opérateurs GF dans le cadre des «Quality Performance Meetings» trimestriels reste bonne et constructive. Les questions identifiées ou les préoccupations signalées au bureau de GF sont examinées et résolues de manière ciblée et rapide avant qu'elles n'aient un impact sur les activités quotidiennes.

Une fois par an, tous les opérateurs GF et les entreprises de transport ferroviaire (ETF) concernées se réunissent au sein du «Comité Mixte». Les discussions qui y ont lieu sont tournées vers l'avenir et traitent de thèmes majeurs du transport ferroviaire de marchandises en Europe. Au cours de l'année sous revue, la réunion des représentantes et représentants des partenaires de GF et du comité directeur de GF s'est tenue dans la paisible ville d'Appenzell.

Fermeture de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin

Au cours de la deuxième quinzaine d'avril et pendant dix jours en juin 2025, la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin, principale liaison ferroviaire nord-sud d'Europe, a été fermée pour permettre la réalisation de travaux d'extension de la ligne à quatre voies.

Pour les opérateurs dont les trains circulent sur la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin, l'état d'urgence est désormais devenu monnaie courante, mais cela présente aussi l'avantage de mieux coordonner les processus d'information de la clientèle et de planification opérationnelle. Grâce à des annonces précoces sur le marché, les effets négatifs ont pu être minimisés.

En 2026, la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin restera un grand chantier; des interruptions de trafic ont déjà été annoncées, notamment sur le tronçon Karlsruhe-Bâle et la ligne du Rhin supérieur.

Évolutions chez CFF Cargo

Dans le rapport annuel 2024, j'avais déjà posé la question «CFF Cargo, une société malade?». Cargobahn a depuis répondu à cette question en amputant une partie de son offre et en s'apprêtant à passer un long séjour en rééducation.

Sous le terme tendance «transformation», CFF Cargo a mis fin à l'ancienne «planification TC» à la fin du mois de décembre de l'année sous revue et a transféré le trafic de conteneurs en amont et en aval vers une navette maritime ou un dépôt de conteneurs vides dans le «trafic par wagons complets isolés» (TWCI). Huit des dix terminaux intérieurs ont également été fermés. La partie du terminal Bâle CFF GB (Wolf) exploitée par CFF Cargo est également concernée. La grue à portique de ce terminal a été rénovée en 2023 pour le compte de CFF Cargo pendant deux mois pour un montant de plus d'un million de CHF. Entre-temps, CFF Cargo a cessé d'utiliser la grue à portique. Depuis le 29.09.2025, celle-ci est exploitée par Hupac, qui garantit ainsi que cette partie du terminal reste ouverte à tous les acteurs du marché.

Dans la perspective des tarifs SwissSplit 2026, GF a pris contact très tôt avec CFF Cargo afin de prendre connaissance des nouvelles conditions et d'en informer ses entreprises membres. Malheureusement, les discussions ont abouti à une impasse: les conventions de prestations qui existent entre GF et CFF Cargo ne pouvaient plus être maintenues dans les conditions fixées. Les entreprises membres de Groupement Fer ont été informées des développements ultérieurs par circulaire.

Groupement Fer/Groupement Fret AG

SafeConsult SA

Auteure: Silvia Degen, directrice

25e anniversaire de SafeConsult S

Lorsque l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS) a été annoncée en 2001, une chose était claire: la branche allait devoir faire face à des défis de taille. Faisant preuve de clairvoyance, SPEDLOGSWISS a fondé dès 2000 la société SafeConsult SA, c'est-à-dire une organisation qui aide les entreprises à mettre en œuvre de manière sûre et efficace des exigences légales complexes. Aujourd'hui, SafeConsult SA, filiale à 100 % de SPEDLOGSWISS, est le partenaire leader en matière de conseil sur les marchandises dangereuses en Suisse et allie expertise et compétences logistiques pratiques.

Grâce à un vaste réseau de partenaires de conseil et à d'excellents contacts avec les autorités et des associations renommées, SafeConsult SA offre une valeur ajoutée unique aux membres de SPEDLOGSWISS. SafeConsult est probablement le seul prestataire en Suisse à allier des connaissances approfondies dans le domaine des marchandises dangereuses à une expertise pratique issue du secteur du transport et de la logistique, pour des solutions qui allient sécurité et efficacité.

À propos du secrétariat

Nous avons le plaisir d'accueillir un nouveau spécialiste pour renforcer l'équipe de SafeConsult: Monsieur Yann Bettex sera désormais l'interlocuteur de nos clients de Suisse romande.

Règlementation du transport des marchandises dangereuses

Tous les deux ans, les règlementations courantes subissent des modifications qu'il faut impérativement suivre. En ce qui concerne les modifications apportées aux règlementations nationales et internationales entrées en vigueur le 01.01.2025, les experts de SafeConsult ont veillé à ce que toute la clientèle soit à jour.

Nous sommes heureux d'annoncer qu'aucun accident ni incident notable n'est survenu parmi notre clientèle au cours de l'année 2025. Nos clients ont une nouvelle fois prouvé qu'ils géraient l'emballage, l'entreposage et le transport des marchandises dangereuses avec un grand professionnalisme et une grande clairvoyance. Une formation solide et continue du personnel reste la clé du succès et de la sécurité.

J'en profite ici pour remercier nos nombreux clients pour leur fidélité de longue date et la confiance qu'ils nous témoignent dans le domaine extrêmement exigeant des matières dangereuses.

Finanzen

Text: Thomas Schwarzenbach, Direktor

Auf der Ertragsseite profitieren wir von weiterhin steigender Anzahl der Mitgliedsfirmen, was sich in einer soliden Rechnungsposition «Mitgliederbeiträge» widerspiegelt. Schwieriger zeigt sich die Situation bei der Ertragskomponente der Weiterbildungsangebote, was wohl zu einem grossen Teil mit der stockenden Wirtschaftslage im Berichtsjahr zu tun haben dürfte.

Kostenseitig haben wir die nach 2024 zweite Investitionstranche im Bereich der Digitalisierung (auch in der Grundbildung: E-Learning und letzte Etappe der Umsetzung der Bildungsverordnung 2023) und des Engagements bei Anwendungen mit künstlicher Intelligenz durch Auflösung einer dafür vorgesehenen Rückstellung gestützt. Wir verfügen mit CHF 295'000.- über Rückstellungen für künftige Projekte, die nicht aus dem laufenden Geschäft finanzierbar sind. Wir schliessen das Berichtsjahr mit einem Gewinn von CHF 1'000.- ab.

Finances

Texte: Thomas Schwarzenbach, Directeur

En ce qui concerne les recettes, nous bénéficions d'une augmentation continue du nombre de sociétés membres, ce qui se traduit par un poste «Cotisations des membres» solide dans la comptabilité. La situation est plus difficile en ce qui concerne les recettes des offres de formation continue, ce qui s'explique en grande partie par le ralentissement de la conjoncture économique au cours de l'année sous revue.

Concernant les coûts, nous avons soutenu la deuxième tranche d'investissements après 2024 dans le domaine de la digitalisation (tout comme dans la formation de base: e-learning et dernière étape de la mise en œuvre de l'ordonnance sur la formation 2023) ainsi que dans les applications liées à l'intelligence artificielle, en dissolvant une provision prévue à cet effet. Nous disposons de réserves d'un montant de CHF 295'000.- pour des projets futurs qui ne peuvent pas être financés par les affaires courantes. Nous clôturons l'année sous revue avec un bénéfice de CHF 1'000.-.

Bilanzen per 31. Dezember 2025 und 31.12.2024

AKTIVEN	**31.12.25**	**31.12.24**
	TCHF	TCHF
Kasse	1	1
Postcheck	28	44
Banken	1'201	1'358
Flüssige Mittel	**1'230**	**1'403**
Debitoren	90	362
Forderungen gegenüber Verbänden	126	144
Übrige kurzfristige Forderungen	4	3
Warenlager	25	25
Aktive Rechnungsabgrenzung	160	95
Total Umlaufvermögen	**1'635**	**2'032**
Mobilien und Einrichtungen	9	34
EDV	76	76
Beteiligungen	30	30
Total Anlagevermögen	**115**	**140**
TOTAL AKTIVEN	**1'750**	**2'172**
PASSIVEN		
Kreditoren	126	120
Kreditoren MwSt	13	6
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	557	654
Passive Rechnungsabgrenzung	189	243
Rückstellungen	295	580
Total Fremdkapital	**1'180**	**1'603**
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	421	415
Ergebnis	1	6
Eigenkapital/Vermögen	**570**	**569**
TOTAL PASSIVEN	**1'750**	**2'172**

Erfolgsrechnungen 2024 und 2025 sowie Budget 2026

	2024	**2025**	**Budget 2026**
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'266	1'296	1'293
Warenertrag	88	87	73
Schulbetrieb/Kurse	996	829	767
Übrige Erträge	208	183	173
Total Ertrag	**2'558**	**2'395**	**2'306**
Warenaufwand	28	46	41
Schulbetrieb/Kurse	409	286	255
Personalaufwand	1'259	1'285	1'243
Raumaufwand	139	134	132
Abschreibungen	30	30	30
Anlässe/Werbung/PR	149	53	176
Reisespesen, Sitzungen	92	98	25
Beiträge an Organisationen	79	74	57
Honorare	105	120	97
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	267	270	248
Total Aufwand	**2'557**	**2'396**	**2'304**
Betriebsergebnis	**1**	**-1**	**2**
Finanzertrag	5	2	0
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	5	2	0
Ergebnis vor Steuern	**6**	**1**	**2**
Steuern	0	0	0
Ergebnis nach Steuern	**6**	**1**	**2**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

der SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistik-unternehmen, Basel, der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Basel und des Groupement Fer, Basel.

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2025 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungs-entscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung Gesetz und Statuten.

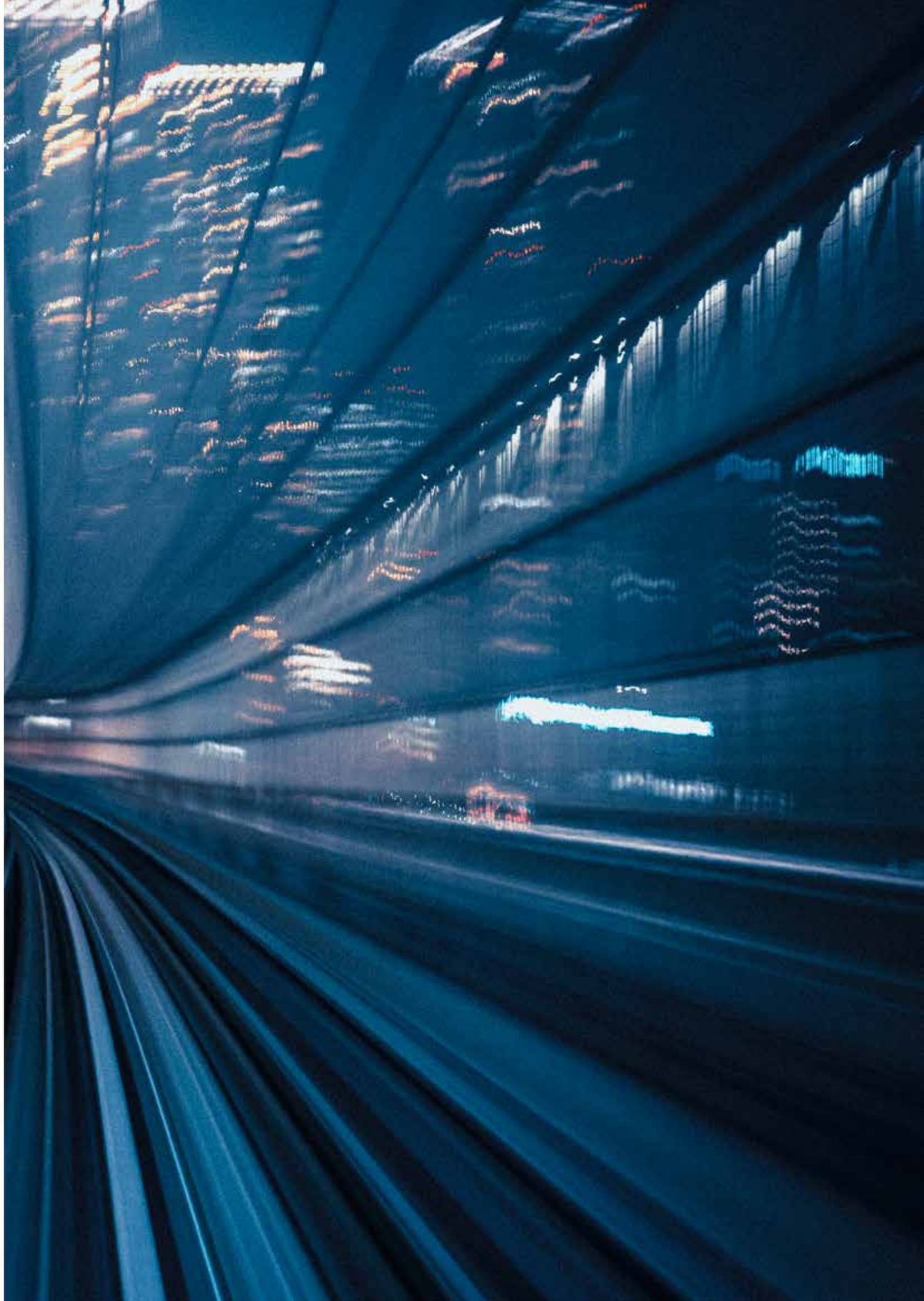
Wir empfehlen Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Patrick Grunig
Lamprecht Transport AG

Salvatore Gangi
Ziegler (Schweiz) AG

Basel, 24. März 2026



SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica
Swiss Freight Forwarding and Logistics Association

Elisabethenstrasse 44
CH – 4002 Basel
Telefon + 41 (0)61 205 98 00
www.spedlogswiss.com
office@spedlogswiss.com

Wir sind Mitglied von/
nous sommes membre de:

FIATA

economiesuisse

CLECAT