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

JAHRESBERICHT
RAPPORT ANNUEL
RESOCONTO ANNUO

2010

Inhalt

Contenu

Prolog	4	Prologue
Vorwort und Ausblick	5-6	Préface et perspective
Mitgliederbewegungen	8-11	Mutations
Tätigkeit der Vorstände und der Geschäftsstelle	12-13	Activités des comités et du secrétariat
Berichte der Ausschüsse:		**Rapport des commissions:**
Cargo Forum Schweiz	14-17	Cargo Forum Schweiz
Fachausschuss	18-19	Commission spécialisée
Berichte aus den Fachbereichen:		**Rapports des commissions spécialisées:**
Air	20-23	Air
Europa	24-25	Europe
Lagerlogistik	26	Logistique d'entreposage
Reedereiagenten	27-28	Agents maritimes
Schifffahrt	30	Navigation
FIATA	31-34	FIATA
Berichte aus den Kommissionen:		**Rapports des commissions:**
Betriebswirtschaft	35-36	Economie d'entreprise
Bildung	37-38	Formation
Informatik	39-40	Informatique
Kommunikation	41	Communication
Recht und Versicherung	42-43	Droit et assurance
Zoll	44-45	Douane
Arbeitsgruppen:		**Groupes de travail:**
Bildung	47-48	Formation
Umwelt	49	Environnement
Befreundete Verbände und Firmen:		**Associations et entreprises amies:**
GeFaSuisse	50-51	GeFaSuisse
Groupement Fer	52-56	Groupement Fer
SafeConsult AG	57-58	SafeConsult AG
Sektionen	59	Sections
Finanzen	60-64	Finances

Prolog

Autor: Reto C. Wieser

Der Jahresbericht 2010 der SPEDLOGSWISS ist der «Luftfracht» gewidmet und visuell bereichert mit typischen Fotos aus diesem Fachbereich.

Bekanntermassen ist die Tätigkeit des Spediteurs einer der nachweislich ältesten Berufe. Angefangen mit Pferdefuhrwerken, Schiffen und später auch der Eisenbahn und den LKWs, welche die Spedition in der Vergangenheit geprägt haben und teilweise heute noch prägen, widmen wir die diesjährige Ausgabe des Jahresberichts der eigentlich jüngsten Transportart, in welcher unsere Branche ebenfalls äusserst erfolgreich tätig ist – und zwar der Luftfracht.

Auch wenn die Ursprünge der Luftfahrt – mit den ersten Flugversuchen der Pioniere Otto Lilienthal oder den Gebrüdern Wright – mittlerweile bereits ins vorletzte Jahrhundert zurückgehen, ist die Entwicklung der modernen Luftfahrt als rasant zu bezeichnen. Zwar entwickelte sich die zivile Luftfahrt und somit auch die Luftfracht erst nach dem 2. Weltkrieg als Branche, aber bereits anfangs des letzten Jahrhunderts und speziell ab den 1920er Jahren wurden regelmässige Liniendienste eingeführt und somit auch Luftfracht aus der Schweiz und in die Schweiz entwickelt. Als klassisches Binnenland wurde die Bedeutung von Transportmöglichkeiten in der Luft für die Schweiz immer wichtiger. Schon in den 1930er Jahren wurden seitens Luftfrachtspediteure firmeneigene Luftfracht-Tarife ausgestaltet. Ich kann mich an dieser Stelle nicht zurückhalten und anmerken, dass die Luftfracht seit damals nicht teurer, sondern eher günstiger geworden ist. Eigentlich sehr verwunderlich, wenn man an das investierte und damit gebundene Kapital einer modernen Fluggesellschaft denkt.
Wie schon erwähnt, ging die Entwicklung der Luftfracht auch in der Schweiz nach dem 2. Weltkrieg so richtig los. Mit der Einführung der Düsenjets und immer grösser werdendem Fluggerät wurde es möglich, immer umfangreichere und schwerere Sendungen per Luftfracht zu transportieren. Bald hielten beim Einsatz von Grossflugzeugen auch sog. ULD (Unit Load Devices = Container oder Luftfrachtpaletten) Einzug. Dadurch konnten einzelne Frachtstücke mit der gleichen Destination zusammengeladen werden, wodurch die Effizienz bei der Beladung erhöht und die Standzeiten am Boden verringert werden konnten. Es tauchten die ersten grossen Vollfrachter (z.B. B-707 oder DC-8) auf. Mit der

Prologue

Rapport: Reto C. Wieser

Le rapport annuel 2010 de SPEDLOGSWISS est consacré au «Fret aérien» et enrichi visuellement par des photos typiques de ce domaine spécialisé.

Il est bien connu que l'activité du transitaire est sans conteste l'un de plus vieux métiers du monde. Il a débuté par des convoyages au moyen de chevaux, des bateaux et plus tard par le chemin de fer et les camions, qui ont marqué l'expédition par le passé et la marquent en partie aujourd'hui encore; nous consacrons l'édition de cette année du Rapport annuel au mode de transport à vrai dire le plus récent dans lequel notre branche est active avec un grand succès – à savoir le fret aérien.

Même si les origines de l'aviation – avec les premières tentatives de vol des pionniers Otto Lilienthal ou des frères Wright – remontent déjà depuis lors au siècle précédent, le développement de l'aviation moderne doit être qualifié d'extrêmement rapide. L'aviation civile, et en conséquence également le fret aérien, ne s'est développée en fait en tant que branche qu'après la 2e guerre mondiale; des services de lignes réguliers ont été introduits déjà au début du siècle dernier et spécialement à partir des années 20, puis développés à partir de la Suisse et en Suisse. En tant que pays intérieur classique, l'importance de possibilités de transport par air a été toujours plus marquée pour la Suisse. Déjà dans les années 30, des tarifs de fret aérien propres aux transitaires ont été mis en place. Je ne peux pas m'abstenir ici de faire remarquer que le fret aérien depuis lors n'est pas devenu plus cher, mais au contraire plutôt favorable. Et cela est plutôt étonnant si l'on pense au capital investi et par conséquent lié d'une compagnie d'aviation moderne.

Ainsi que cela a déjà été mentionné, le développement a progressé après la 2e guerre mondiale. Grâce à l'introduction des appareils à réaction et d'aéronefs toujours plus grands, il a été possible de transporter par fret aérien des envois toujours plus volumineux et plus lourds. Bientôt sont apparus lors de l'engagement de gros appareils aussi les ULD (Unit Load Devices = conteneurs ou palettes pour le fret aérien). Cela a permis de grouper des colis de détail isolés vers la même destination, augmentant par là l'efficacité du chargement et réduisant les temps d'attente au sol. Sont apparus les premiers gros appareils pour le fret (par exemple

Einführung der «Jumbo-Jets» (B-747) im Jahre 1969 und deren Weiterentwicklung bis zur heutigen B-747-400F und der bald in Betrieb gehenden Maschine B-747-8 Freighter mit einem theoretischen «payload» von rund 120'000 Kg Fracht wurde ein weiterer Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte gesetzt. Von der 747-400-Vollfrachter-Version sind heute weit über 100 Maschinen im Einsatz. Gesamthaft sind es weit über 300 Vollfrachter der B-747-Familie, welche heute vermutlich rund die Hälfte der weltweiten Luftfracht Tag für Tag bewegen.

Zu erwähnen sind sicher auch noch die gewaltigen Frachter aus russischer Produktion, so z.B. die Antonow-225, welche mit ihrer Ladekapazität so manchen Beobachter in Staunen versetzen kann. Ich möchte Sie aber an dieser Stelle nicht mit weiterem Zahlenmaterial langweilen, obwohl es noch viele Superlativen aus der Geschichte der modernen Luftfracht zu erwähnen gäbe.

B-707 ou DC-8). Par l'introduction des «Jumbo-Jets» (B-747) en 1969 et leur développement jusqu'à l'actuel B-747-400F par l'appareil à fret bientôt mis en service B-747-8 Freighter avec une capacité théorique «payload» avoisinant les 120'000 kg de fret a été trouvée une nouvelle pierre dans l'histoire de l'aviation. Il y a aujourd'hui en service plus de 100 machines de la version 747-400 pour le transport de fret. Il y a au total aujourd'hui plus de 300 appareils de la famille des B747, qui transportent probablement jour après jour la moitié du fret aérien mondial.

Il convient à coup sûr de mentionner également les énormes appareils à fret de production russe tels que par ex. les Antonov-225, qui provoquent par leur capacité de chargement l'étonnement de nombreux observateurs. Je ne souhaite néanmoins pas vous ennuyer ici par des chiffres, bien qu'il y aurait encore à citer de nombreux superlatifs de l'histoire moderne du fret aérien.

Es ist mir viel mehr ein Anliegen, auf die Wichtigkeit der Luftfracht im allgemeinen und besonders für die Schweiz hinzuweisen. Auch wenn sich das weltweite Luftfrachtaufkommen «nur» auf etwa 4% der total transportierten Güter beläuft, muss mit aller Deutlichkeit festgehalten werden, dass die Luftfracht heute einen unabdingbaren Teil zur täglichen Versorgung wichtiger Industrie- und Handelsgüter darstellt. Ganze Produktionsstrassen in wichtigen Industrien (Autoindustrie, Maschinenindustrie etc.) sind heute auf «Just-in-time» Lieferungen per Luftfracht angewiesen. Die Schweizer Wirtschaft wiederum verdient bekanntlich jeden zweiten Franken mit dem Export hochwertiger Industrie- und Handelsgüter. Auch in der Schweiz werden nur rund etwa 4% der gesamten Tonnage per Luftfracht exportiert. Dieser relativ kleine Anteil entspricht aber über 30% des gesamthaft exportierten Wertes. Allein diese Betrachtung unterstreicht die Wichtigkeit der Luftfracht und somit auch das Vorhandensein einer effizienten Luftfracht-Infrastruktur in der Schweiz. Hinzu kommt die Tatsache, dass heute die Luftfracht – speziell im Interkontinentalverkehr – einen immensen Beitrag zur Kostendeckung der Flüge leistet. Es ist eine Tatsache, dass heute Interkontinentalflüge ohne Luftfracht schlicht nicht rentieren würden.

Die Luftfracht sowie die hierfür notwendige Infrastruktur an den Flughäfen (Umschlagplatz, Verkehrsanbindungen etc.) tragen einen erheblichen Beitrag zur Entwicklung unserer Volkswirtschaft bei. Die Studie über den Luftfrachtstandort Schweiz der HSG, an welcher wir ebenfalls mitgewirkt haben, hat dies auf eindrückliche Weise wissenschaftlich belegt. Man sollte also daran denken, wenn man das nächste Mal bequem mit einem Direktflug in einem Grossraumflugzeug einer Liniengesellschaft in die verdienten Ferien nach Asien oder über den Atlantik fliegt.

SPEDLOGSWISS und speziell der Fachbereich Air kümmern sich in Zusammenarbeit mit Airlines, Handling-Agenten, Behörden (Zoll, BAZL), dem Spediteur-Weltverband FIATA und weiteren an der Luftfrachtkette beteiligten Unternehmen und Verbänden um die Belange der Luftfracht hier in der Schweiz. 2010 feiert die Schweiz offiziell das Jubiläum «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz». Somit findet das Leitthema Luftfracht auch in diesem Zusammenhang einen gelungenen Rahmen für diesen Jahresbericht.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre der nachfolgenden Seiten.

Je préfère de loin attirer votre attention sur l'importance du fret aérien en général et en particulier pour la Suisse. Même si l'ampleur du fret aérien mondial ne se situe «qu'à» environ 4% du total des marchandises transportées, il faut retenir très clairement que le fret aérien représente aujourd'hui une part incontournable du ravitaillement quotidien en marchandises importantes de l'industrie et du commerce. Des voies entières de production dans des industries importantes (industrie automobile, industrie des machines, etc.) sont aujourd'hui tributaires des livraisons «just-in-time» par fret aérien.
Il est connu que l'économie suisse à son tour gagne tous les 2 francs par l'exportation de marchandises industrielles et commerciales de haute valeur. Aussi en Suisse seuls quelque 4% du tonnage total sont exportés par fret aérien. Cette part relativement modeste correspond toutefois à plus de 30% de la valeur totale exportée. Cette seule considération souligne l'importance du fret aérien et ainsi aussi l'existence d'une infrastructure de fret aérien efficace en Suisse. S'y ajoute le fait que, aujourd'hui, le fret aérien – spécialement dans le trafic intercontinental – fournit une contribution immense à la couverture des frais des vols. Il est de fait que, aujourd'hui, les vols intercontinentaux sans fret aérien ne seraient tout simplement pas rentables.

Le fret aérien ainsi que l'infrastructure nécessaire sur les aéroports (place de transbordement, liaisons avec le trafic, etc.) apportent une contribution notable au développement de notre économie. L'étude de la HSG sur l'emplacement de fret aérien Suisse, à laquelle nous avons également contribué, a démontré cela scientifiquement de façon impressionnante. On devrait donc y penser lorsque, la prochaine fois, on emprunte confortablement un vol direct avec un gros appareil d'une compagnie aérienne de ligne pour aller en vacances (bien méritées) en Asie ou à travers l'Atlantique.

SPEDLOGSWISS, et spécialement le domaine spécialisé, s'occupe ici en Suisse, en collaboration avec les compagnies d'aviation, les agents de transbordement, les autorités (douane, OFAC), l'association mondiale des transitaires FIATA et d'autres, des problèmes des entreprises et des associations impliquées dans la chaîne du fret aérien. En 2010, la Suisse a fêté officiellement le jubilé «100 ans d'aviation en Suisse». C'est ainsi que ce thème important fret aérien trouve à ce sujet un cadre approprié pour le présent Rapport annuel.

Je vous souhaite une lecture intéressante des pages qui vont suivre.

Vorwort und Ausblick

Sehr geehrte Damen und Herren

2010 besser als erwartet

Glücklicherweise hat sich das konjunkturelle Klima im abgelaufenen Jahr erfreulich aufgehellt. Die schweizerische Volkswirtschaft ist mit 2.7% deutlich gewachsen. Der immer wieder befürchtete «Double Dip» ist ausgeblieben. Obschon die Volumina namentlich im Exportbereich noch nicht befriedigen, dürfen wir insgesamt auf ein gutes Jahr zurückblicken.

Zuversichtlicher wirtschaftspolitischer Ausblick

Für das laufende Jahr mussten die Prognosen, infolge der Bremseffekte der Frankenstärke auf die Exportwirtschaft, etwas nach unten, auf 1.5% BIP-Wachstum korrigiert werden. Weil unsere Branche stark von der Entwicklung der Exportindustrie abhängt, werden unsere Unternehmungen möglicherweise etwas weniger Rückenwind als deren ausländische Konkurrenten haben. Trotzdem bin ich überzeugt, dass sich der Speditions- und Logistikstandort Schweiz, dank vergleichsweise hoher Qualität der Dienstleistungen, gut behaupten wird.

Ausbau von Verbandsdienstleistungen

Im Berichtsjahr hat sich Spedlogswiss wiederum auf den Gebieten der Bildung, Dienstleistungen, Information, Beratung und für gute Rahmenbedingungen und Netzwerke eingesetzt. Stellvertretend für eine Vielzahl von Engagements des Verbandes möchte ich nur drei wichtige Projekte erwähnen. Im Herbst des Berichtsjahres erfolgte in Basel der Startschuss für ein wichtiges Kernprojekt, Blended Learning. Fünf Klassen des 2. Lehrjahres begannen mit dieser neuen Lernform, welche den bisherigen Präsenzunterricht mit sogenanntem e-Learning ergänzt. Nach einer präzis geplanten Einführung, welche das aufwendige Überführen der Lerninhalte auf das neue System beinhaltete, mussten mit den Referenten und den Bildungsbeauftragten in den Lehrfirmen rechtzeitig Informationsveranstaltungen durchgeführt werden. Die hohe Akzeptanz des neuen Lernsystems bei allen Beteiligten stimmt uns zuversichtlich, dass das System 2011 gesamtschweizerisch eingeführt werden kann.

Das Datacenter ist ein weiteres Grossprojekt unseres Verbandes. Die Entwicklung dieser Plattform verläuft erfreulich. Zahlreiche Mitglieder haben sich angemeldet. Auch

Préface et rétrospective

Mesdames, Messieurs

2010 meilleure que ce qu'on attendait

Fort heureusement, le climat conjoncturel dans l'année écoulée s'est éclairci de manière réjouissante. L'économie publique suisse a nettement progressé à un taux de 2.7%. Le «Double Dip» très redouté n'a pas eu lieu. Bien que les volumes, notamment dans le domaine de l'exportation, ne sont pas encore satisfaisants, nous pouvons faire globalement une rétrospective réjouissante sur l'année écoulée.

Perspective de politique économique réjouissante

Pour l'année en cours, il a fallu corriger quelque peu vers le bas à 1,5% la croissance du PIB, en raison de l'effet de frein de la force du franc sur l'économie d'exportation. Vu que notre branche dépend fortement du développement de l'industrie d'exportation, nos entreprises pourraient avoir un peu moins de vent dans le dos que les concurrents étrangers. Je suis néanmoins convaincu que l'emplacement suisse d'expédition et de logistique pourra bien s'affirmer grâce à une qualité comparativement plus élevée de ses prestations de service.

Extension des prestations de service de l'association

Dans l'année sous rapport, Spedlogswiss s'est à nouveau engagée dans les domaines de la formation, des prestations de service, de l'information, des conseils et pour de bonnes conditions cadres et de bons réseaux. En résumé pour un grand nombre d'engagements de l'association, je souhaite ne mentionner ici que trois projets importants.

En automne de l'année sous rapport a eu lieu à Bâle le lancement d'un projet central important, le Blended Learning. Cinq classes de la deuxième année d'apprentissage ont commencé à utiliser cette nouvelle forme d'apprentissage qui combine l'enseignement en classe comme jusqu'ici avec le système appelé e-Learning. Après une introduction planifiée très précisément qui comprenait le transfert compliqué des contenus de formation sur le nouveau système est venue l'étape des séances d'information dans les entreprises d'apprentissage pour les conférenciers et les chargés de formation. Le degré d'acceptation élevé du nouveau système

die Entwicklung des Webentry kommt gut voran. Ab dem ersten Halbjahr 2011 steht das Produkt für Verlader bereit. Seitens EDI-direct sind 2010 einige Projekte gestartet worden, welche nun unmittelbar vor der Umsetzung stehen. Da das Einheitsformular 11.030 des Zolls in absehbarer Zeit nicht mehr zur Verfügung steht, wird unser Datacenter als elektronische Lösung bereitstehen.

Der schonungsvolle und nachhaltige Umgang mit Umwelt und Ressourcen ist auch für unsere Branche von grosser Bedeutung. Um unsere Unternehmungen bei der Bewältigung dieser Herausforderungen zu unterstützen, haben wir ein zweistufiges und branchentypisches Modell erarbeitet. Auf Wunsch stehen zwei Pakete, ecoStandard und ecoPlus, zur Verfügung. Je nachdem, ob ein Unternehmen in der reinen Vermittlung von Transportdienstleistungen oder anverwandter Dienstleistungen tätig ist, oder ob es einen eigenen Fuhrpark betreibt, oder beispielsweise ausschliesslich im Verzollungsmarkt tätig ist: jedes Unternehmen soll mit der Branchenlösung Umwelt eine geeignete Hilfestellung bekommen. Drei professionelle Partner stehen bereit, um die Umsetzung der Massnahmen in den Unternehmungen zu begleiten. Die Branchenlösung steht ab 2011 zur Verfügung.

Gut gerüstet für die Zukunft

Abschliessend danke ich unseren Mitgliedern, welche uns einmal mehr ihr Vertrauen geschenkt und uns mit der Mitarbeit ihrer Experten in den Fachbereichen und Kommissionen unterstützt haben. Unsere Branche ist und bleibt eine Zukunftsbranche. Sie hat die Hausaufgaben gemacht und ist auch für die anstehenden Herausforderungen gut gerüstet.

Mit herzlichen Grüssen, Paul Kurrus, Präsident

d'étude chez toutes les personnes impliquées nous permet de pouvoir espérer une introduction pour toute la Suisse de ce système en 2011.

Le Datacenter est un autre grand projet de notre association. Le développement de cette plateforme se déroule de façon réjouissante. De nombreux membres se sont déjà annoncés. Le développement du Webentry progresse bien. A partir du premier semestre 2011 ce produit est disponible pour les affréteurs. Quelques projets ont été lancés en 2010 du côté de EDI-direct qui sont maintenant prêts pour une transposition imminente. Vu que le formulaire unique 11.030 de la douane ne sera plus disponible sous peu, notre Datacenter sera prêt en tant que solution électronique.

Est aussi d'une grande importance pour notre branche un comportement prévenant et durable envers l'environnement et les ressources. Afin de soutenir nos entreprises dans la maîtrise de ces défis, nous avons élaboré un modèle à deux phases typique pour notre branche. Sur demande sont disponibles deux paquets ecoStandard et ecoPlus. Selon le fait qu'une entreprise est un pur intermédiaire de prestations de service de transport ou de prestations de service apparentées, ou qu'elle exploite son propre parc de transport ou est active par exemple exclusivement dans le marché du dédouanement: chaque entreprise doit obtenir une aide appropriée par le biais de la solution de la branche Environnement. Trois partenaires professionnels sont disponibles pour l'accompagnement de la transposition des mesures dans les entreprises. La solution de la branche est disponible à partir du printemps 2011.

Bien équipés pour le futur

Pour terminer, je remercie nos membres qui, une fois de plus nous ont accordé leur confiance et, par la collaboration de leurs experts, nous ont soutenu dans les domaines spécialisés et les commissions. Notre branche est et reste une branche d'avenir. Elle a accompli ses tâches et est bien équipée pour les défis qui nous attendent.

Cordialement, Paul Kurrus, Président

Mitgliederbewegungen/

Stand Dezember 2010/Etat décembre 2010

Eintritte Einzelmitglieder
Nouveaux membres individuels

ALS Customs Services AG, Basel
Asta AG Arbon, Arbon
Cargobay AG, Zürich
DHL Global Mail (Schweiz) AG, Basel
Exposition Natural Le Coultre S.A., Genf
Fine Art Transport Natural Le Coultre S.A., Genf
Helmar SA, Basel
I. MESSINA (SUISSE) SA, Zürich
MSV Verzollungen GmbH, Basel
Multi-Douane Services Sarl, Genf
NV Log S.A., Genf
Ostlog AG, Buchs
PELICHET EXPOSITIONS SA, Genf
Rhenus Office Systems Swiss AG, Basel
Senator International AG, Kloten
Spedition Maier AG, Ramsen
Transsped AG, Embrach
VL Verzollung + Logistik AG, Basel
Zollagentur Richard AG, Basel

Austritte/Démissions

Planzer air cargo Basel AG
Yeaper Logistics International SA, Genf
Natural Le Coultre S.A., Genf

Firmenintegration
Intégration d'entreprises

Cargologic Freight Services AG und Cargologic AG
in Cargologic AG, Zürich

BLG Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG
in Ziegler (Schweiz) AG, Basel

Leimgruber Stückgut + Logistik AG, Basel
in Paul Leimgruber AG, Pratteln

Hangartner AG, Zürich
in Schenker (Schweiz) AG, Zürich

Logwin Solutions Switzerland AG
in FT Logistics AG, Pratteln

Namensänderung/Changement de nom

Logwin Road + Rail Switzerland AG
Neu: JCL Logistics Switzerland AG, Thayngen

Ehrenmitglieder/Membres d'honneur

Edward H. Crowe
Helmut Jöhri
Kurt Meister
Martin Oeschger
Hansruedi Richner
Roman Wipfli

Bestand/Situation actuelle

Am 31. Dezember 2010 setzte sich die SPEDLOGSWISS (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) wie folgt zusammen:
Au 31 décembre 2010, la SPEDLOGSWISS (Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique) se composait de:

Einzelfirmen/Entreprises individuelles	308
Sektionen/Sections	10
Ehrenmitglieder/Membres d'honneur	6

Private Members/Membres privés

Firmen/Entreprises	14
Einzelpersonen/Personnes individuelles	44

Bericht über die Tätigkeit der Geschäftsstelle und des Vorstandes
Rapport sur les activités du bureau et du comité

Autor/Rapport: Thomas Schwarzenbach

Vorstand/Comité

An der Generalversammlung vom 11. Juni 2010 in Bern wurde der Vorstand wie folgt gewählt:
Le comité a été élu comme suit lors de l'assemblée générale du 11 juin 2010 à Berne:

Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:
Président et membre du comité restreint:

Paul Kurrus
Arlesheim

Vizepräsidenten und Mitglieder des engeren Vorstandes:
Vice-présidents et membres du comité restreint:

Roman W. Bisig
DHL Logistics (Schweiz) AG / DHL Freight, Basel
Vinicio Cassani
VIA MAT Artcare, Kloten
Thomas Lamprecht
Lamprecht Transport AG, Basel

Weitere Mitglieder des Vorstandes
Membres du comité

Peter Bösch
DHL Logistics (Schweiz) AG / DHL Global Forwarding

Eveline Brechtbühl
Somatra SA, Genf

Ralf Brink
Abacus Shipping AG, Basel

Gérard Duchesne
Ports Francs et Entrepôts de Genève SA, Genf

Beat Hirschi
DHL Global Mail, Basel

Thomas Knopf
Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein

Wolfgang Koch
Fiege Logistik (Schweiz) AG, Balerna

Oskar Kramer
Gebrüder Weiss AG, Altenrhein

François Mermod
PESA SA, Chavornay

Paul Nicolet
Rhenus Alpina AG, Basel

Peter Rasi
Gondrand AG, Glattbrugg

Franz Schneider
Gerlach Schweiz AG, Basel

Christian Zesiger
Close Logistics GmbH, Wollerau und
Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein

Die im Vorstand vorgesehenen Vertretungen der Fachbereiche Schifffahrt (geleitet ad interim von Christoph Ernst), Air (geleitet ad interim von Reto C. Wieser) sowie KEP (derzeit unbesetzt) bleiben bis zur entsprechenden neuen Ernennung vakant.

Im Vorstand waren per Generalversammlung 2010 vier Rücktritte zu verzeichnen: Christian Fritz (Vorsitzender Fachbereich KEP), Felix Gremminger (Vorsitzender Kommission Zoll), Martin Gudenrath (Präsident VBSL (Verband Basler Speditions-Logistiker) und Reto C. Wieser (Vorsitzender Fachbereich Air).

Christian Fritz gehörte dem Vorstand seit 2007 an. Er leitete in dieser Zeit den Fachbereich mit grosser Souveränität und trug mit seiner Persönlichkeit und seinem Fachwissen dazu bei, den damals neugegründeten Fachbereich zu entwickeln. Er verstand es insbesondere, mit Vorsicht und Bedacht ein neues Gremium zu schaffen, das auf der Basis des gegenseitigen Vertrauens gemeinsame Themen behandeln konnte. Es ist ihm dabei auch der schwierige Spagat gelungen, trotz grosser Divergenzen der Fachbereichsmitglieder (Stichwort: private KEP-Dienstleister versus die Schweizer Post – alles Mitglieder unseres Verbandes) Themen aufzugreifen, die für alle von gemeinsamem Nutzen sind. Wir danken Christian Fritz für diese wertvolle Arbeit, die wir im Fachbereich KEP hoffentlich in diesem Jahr weiterführen können.

Felix Gremminger gehörte dem Vorstand seit 1999 an. Wer im Zusammenhang mit SPEDLOGSWISS den Begriff «Zoll» erwähnt, schliesst damit immer auch ganz automatisch den Namen «Felix Gremminger» mit ein. Er hat mit seinem enormen Fachwissen, seiner präzisen Formulierungsgabe und insbesondere seinem Augenmass und Verhandlungsgeschick viel mehr für unsere Branche bewirkt, als viele von Ihnen überhaupt wahrgenommen haben. Im Zuge der zunehmenden Anforderungen im Bereich Safety & Security ist auch die Arbeit unserer Zollkommission zunehmend in den Mittelpunkt gerückt. Reibungslose Verzollungsprozeduren und ein hoher Ausbildungsstand waren stets die zentralen Motivatoren seiner Vorstandsarbeit. Felix Gremminger gibt zwar den Vorstand der Kommission Zoll ab, bleibt uns aber – und dafür gebührt ihm unser Dank – auch weiterhin als Mitglied der Zollkommission erhalten.

Les représentations prévues au comité des domaines spécialisés Navigation (dirigé ad intérim par Christoph Ernst), Air (ad intérim par Reto C. Wieser) ainsi que KEP (inoccupé pour le moment) demeurent vacantes jusqu'à nouvelle nomination.
Quatre démissions ont été enregistrées au comité à l'assemblée générale de 2010: Christian Fritz (président du domaine spécialisé KEP), Felix Gremminger (président de la commission Douane), Martin Gudenrath (Präsident VBSL (Verband Basler Speditions-Logistiker)) et Reto C. Wieser (président du domaine spécialisé Air)

Christian Fritz faisait partie du comité depuis 2007. Durant cette période, il a dirigé le domaine spécialisé avec une grande souveraineté et a contribué grâce à sa personnalité et ses connaissances à développer le domaine spécialisé alors nouvellement créé. Il a su en particulier créer avec prévenance et réflexion un nouvel organe qui a pu traiter des thèmes communs sur la base de la confiance réciproque. Il a réussi en l'occurrence le grand écart consistant à s'attaquer malgré les grandes divergences des membres du domaine spécialisé (rappel: prestataires privés de prestations KEP contre la Poste suisse - tous membres de notre association) à des thèmes d'intérêt commun. Nous remercions Christian Fritz pour ce travail précieux dans le domaine spécialisé KEP que nous espérons pouvoir poursuivre cette année.

Felix Gremminger a fait partie du comité depuis 1999. Quiconque mentionne la notion «douane» en rapport avec SPEDLOGSWISS inclut ainsi automatiquement le nom de «Felix Gremminger». Par ses connaissances spécialisées énormes, son don de formuler de façon précise et en particulier sa notion de mesure et ses talents de négociateur, il a obtenu bien davantage pour notre branche que beaucoup d'entre vous ne l'ont réalisé. Dans la ligne des exigences grandissantes dans le domaine Safety & Security, le travail de notre commission Douane a de l'importance. Des procédures de dédouanement sans heurts et un haut niveau de formation ont toujours été les motivateurs fondamentaux de son travail au comité. Felix Gremminger abandonne certes la présidence de la commission Douane, mais il reste dans la commission – et nous l'en remercions – en tant que membre de ladite commission.

Martin Gudenrath war seit 2006 Mitglied des Gesamtvorstands. Martin Gudenrath war von 2006 bis im April dieses Jahres Präsident unserer Basler Sektion VBSL. Er vertrat damit die Interessen und Anliegen der Region Nordwestschweiz und Mittelland im Gesamtvorstand. Er hat mit seinen manchmal vielleicht etwas unkonventionellen Überlegungen – als «Querdenker» im besten Sinne des Wortes – die eine oder andere Diskussion und Entwicklung im Verband in Gang gebracht und damit einen wichtigen Beitrag zum Wohle unseres Verbandes und seiner Mitglieder geleistet. Dafür möchten wir Dir, lieber Martin, in aller Form danken.

Reto C. Wieser war seit 2008 in seiner Funktion als Vorsitzender des Fachbereichs Air Mitglied des Vorstands. Diese Funktion wird er, bis sein Nachfolger bestimmt ist, auch weiterhin noch behalten. Da er aber nicht mehr bei einer Mitgliedsfirma tätig ist, muss er den Sitz im Vorstand abgeben. Reto Wieser ist es mit seiner ruhigen, sachlichen und zielorientierten Art gelungen, unseren Fachbereich Air in einer schwierigen Zeit zu führen. Im Zuge der einschneidenden Veränderungen im Bereich Sicherheit in der Luftfracht war es beileibe nicht immer leicht, die notwendige Ruhe zu bewahren. Er hat dies geschafft, und dafür danken wir ihm ganz herzlich.

Martin Gudenrath a été membre du comité élargi depuis 2006. Martin Gudenrath a été de 2006 jusqu'en avril de cette année le président de notre section bâloise de la VBSL. Il a ainsi représenté les intérêts et les souhaits de la région du Nord-Ouest suisse et du Mittelland au comité élargi. Par ses réflexions parfois peu conventionnelles, il a - en tant que «non conventionnel» dans le meilleur sens du mot - mis en marche dans l'association l'une ou l'autre discussion et développement apportant une contribution importante pour le bien de notre association et de ses membres. Cher Martin, j'aimerais ici t'en remercier en bonne et due forme.

Reto C. Wieser a été membre du comité depuis 2008 dans sa fonction de président du domaine spécialisé Air. Il va continuer à exercer cette fonction jusqu'à ce que son successeur soit désigné. Toutefois, vu qu'il n'est plus en activité pour le compte d'une entreprise membre, il doit abandonner son siège au comité. Par son genre calme, précis et axé sur des objectifs, Reto Wieser a réussi à conduire notre domaine spécialisé Air dans une période difficile. Compte tenu des modifications importantes dans le domaine de la sécurité dans le fret aérien, il n'a pas été toujours facile de garder le calme nécessaire. Il a réussi à le faire et nous le remercions très sincèrement pour cela.

Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Schwarzenbach, Geschäftsleiter

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Der Gesamtvorstand traf sich im Berichtsjahr zu zwei Sitzungen. Diejenige im März dient traditionell dazu, die Generalversammlung vorzubereiten, und diejenige im November ist jeweils als Rückblick auf die zentralen Themen des laufenden Jahres sowie als Ausblick (Zielsetzungen für das Folgejahr) zu verstehen.

Zwei zentrale Projekte dominierten dabei die Arbeit in den Vorständen im Verlaufe des Jahres. Es handelt sich hierbei erstens um das Bildungsprojekt «Blended Learning». In einer ersten Phase für die Grundbildung wird das bisherige Konzept des ausschliesslichen Präsenzunterrichts in der Branchenkunde ersetzt durch eine Mischung aus Präsenzunterricht und Lernen am PC (e-Learning), «Blended Learning» ge-nannt. Mit äusserst grossem Einsatz seitens der Projektlei-tung (Ruedi Scheidegger und Andy Montigel), aber auch bei andern Personen der Geschäftsstelle wurde der bestehende Lernstoff Schritt für Schritt auf die neue elektronische Plattform übertragen. Als Erstes kam die neue Lernmethode ab Oktober 2010 in fünf Klassen des zweiten Lehrjahres in Basel zum Einsatz. Erste Rückmeldungen von Berufsbildnern, Referenten und Lernenden zeigen klar, dass dieser Start und damit die neue Lernmethode als voller Erfolg bezeichnet werden darf. Die einzelnen Fachthemen werden nun auf «Blended Learning» umgestellt, und ab 2011 werden ebenfalls die andern Sektionen unseres Verbandes auf das neue System umsteigen. Der Vorstand ist der Meinung, dass wir mit «Blended Learning» einen grossen Schritt in Richtung einer Qualitätssteigerung der Ausbildung und damit auch in Richtung einer Steigerung der Attraktivität unseres Berufsstandes gemacht haben.

Das zweite Grossprojekt ist das DATACENTER. Es ist nun absehbar, dass der Ersatz der bisher papiergestützten Lösung für Speditionsaufträge, nämlich eine elektronische Plattform für unsere Mitgliedsfirmen, zur Verfügung stehen muss. Das Produkt ist bereits im produktiven Einsatz und wird nun noch erweitert durch das «Webentry», also die Möglichkeit, direkt im Web unseren Mitgliedsfirmen Speditionsaufträge auf elektronischem Wege zu übermitteln.

Activités des comités et du secrétariat

Rapport: Thomas Schwarzenbach, directeur

Comité élargi et comité restreint

Dans l'année sous rapport, le comité élargi s'est réuni pour deux séances. Celle de mars sert traditionnellement à préparer l'assemblée générale et celle de novembre est à voir comme la rétrospective des thèmes centraux de l'année en cours ainsi que comme une perspective (objectifs pour l'année suivante).

En l'occurrence, deux projets centraux ont dominé le travail dans les comités au cours de l'année. Il s'agit en premier lieu du projet de formation «Blended Learning». Dans une première phase le concept actuel pour la formation de base d'enseignement exclusivement en classe pour les connaissances de la branche sera remplacé par un mélange d'enseignement en classe et d'étude à l'ordinateur (e-Learning), système appelé «Blended Learning». Grâce à un engagement extrêmement important de la direction du projet (Ruedi Scheidegger et Andy Montigel) mais aussi d'autres personnes du secrétariat, la matière d'étude existante a été transposée pas à pas sur la nouvelle plateforme électronique. En premier lieu, la nouvelle méthode d'étude a été mise en place dès octobre 2010 dans cinq classes de la deuxième année d'apprentissage à Bâle. Les premiers rétromessages de formateurs, de conférenciers et apprentis montrent clairement que ce lancement, et donc la nouvelle méthode d'apprentissage, peut être qualifié de plein succès. Les thèmes spéciaux pris isolément seront transposés sur «Blended Learning» et, à partir de 2011, les autres sections de notre association vont elles aussi passer au nouveau système. Le comité est d'avis que, grâce à «Blended Learning», un grand pas a été fait dans le sens d'une amélioration de la qualité de la formation et donc en direction d'une augmentation de l'attractivité de notre profession.

Le deuxième gros projet est le DATACENTER. Il est désormais perceptible que le remplacement de la solution actuelle sur papier pour les ordres d'expédition, à savoir la plateforme électronique pour nos entreprises membres, doit être mise à disposition. Le produit en est déjà au stade d'utilisation productive et sera encore élargi par la phase «Webentry», c.-à-d. la possibilité de transmettre directement dans le Web à nos entreprises membres des ordres d'expédition par voie

Das über Jahrzehnte praktizierte Ausfüllen und Versenden von Papier-Dokumenten für den Speditionsauftrag scheint sich somit langsam dem Ende zuzuneigen. Wir sind als Branchenverband bereit, die Alternative dazu in Form des DATACENTER schon jetzt anbieten zu können.

Der engere Vorstand traf sich zu sechs Sitzungen im Berichtsjahr. Die Themen, die dort behandelt werden, sind naturgemäss nah dran an der operativen Arbeit zugunsten unserer Mitglieder. Als wichtige Themen, denen sich der engere Vorstand eingehend angenommen hat, seien hier die folgenden genannt: Blended Learning, DATACENTER, Branchenlösung Umwelt, SafeConsult AG sowie personelle Entscheidungen in unseren Fachgremien.

Geschäftsstelle

Das seit 2009 neu formierte Team hat sich etabliert und alle Ressorts und Aufgabengebiete sind bei den neuen Kolleginnen und Kollegen platziert. Dies gilt ebenso für den Bereich PR, der seit August 2010 ebenfalls in neuen Händen ist.

Im Berichtsjahr war die Geschäftsstelle neben SPEDLOGSWISS auch für die Verbände Verband Basler Speditions-Logistiker (VBSL), Groupement Fer (GF), GeFaSuisse und den Ausbildungsverbund Basler Speditions-Logistiker (ABV) tätig. Auf Mandatsbasis führte sie die Finanzbuchhaltungen des GF sowie der SafeConsult AG.

Auf der Geschäftsstelle waren bis Ende Juli 2010 12 Mitarbeitende mit einem Pensum von 10,3 Personaleinheiten tätig. Seit August 2010 sind es 11 Mitarbeitende mit einem Pensum von 9,3 Personaleinheiten.

électronique. Il apparaît ainsi lentement que l'établissement et l'expédition de documents en papier pour les ordres d'expédition, opérations pratiquées depuis des années, tirent à leur fin. En tant qu'association de branche, nous sommes disposés à pouvoir offrir maintenant déjà une alternative sous la forme du DATACENTER.
Le comité restreint s'est réuni pour six séances dans l'année sous rapport. Les thèmes qui ont été traités sont par nature plus et plus proches du travail opératif en faveur de nos membres. Il convient de citer en tant que thèmes importants dont le comité restreint s'est occupé les thèmes suivants: Blended Learning, DATACENTER, solution de la branche environnement, SafeConsult AG ainsi que des décisions en matière de personnel dans nos organes spécialisés.

Secrétariat

La nouvelle équipe formée depuis 2009 s'est établie et tous les registres et domaines de tâches sont distribués aux nouvelles et nouveaux collègues. Cela vaut également pour le domaine RP, lui aussi dans des mains nouvelles depuis août 2010.
Dans l'année sous rapport, le secrétariat a été actif pour SPEDLOGSWISS mais également pour les associations Verband Basler Speditions-Logistiker (VBSL), Groupement Fer (GF), GeFaSuisse et la communauté de formation des logisticiens bâlois d'expédition (Basler Speditions-Logistiker (ABV)). Sur la base d'un mandat, il a tenu les comptabilités financières du GF ainsi que de SafeConsult AG.
Au secrétariat travaillaient jusqu'à la fin de juillet 2010 12 collaborateurs avec une charge de travail de 10,3 unités de personnel. Depuis août 2010, il n'a a plus que 11 collaborateurs avec une charge de 9,3 unités de personnel.

Cargo Forum Schweiz (CFS)

Autor: Martin Dätwyler

Präsident: Rolf Büttiker Ständerat FDP SO, Präsident SSC
Geschäftsleiter: Martin Dätwyler, Bereichsleiter Handelskammer beider Basel

Aufbau und Organisation

Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Vollmitglieder waren im Jahre 2010:

- GS1 Schweiz - Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozessen, Methoden und Kooperationen, Bern
- SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
- SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel
- SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne
- SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, Basel
- VAP - Verlader, Anschlussgeleise, Privatgüterwagen, Uitikon

Die Zielsetzung des Cargo Forum Schweiz ist es, die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu vertreten. Das Cargo Forum Schweiz übernimmt also mindestens teilweise die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände. Aus diesem Grund ist das Präsidium mit dem renommierten Politiker, Ständerat Rolf Büttiker, besetzt.

Cargo Forum Schweiz Symposium 2010 an der Messe Pack & Move in Basel

Mit einem multimodal konzipierten Anlass wurden die Herausforderungen im Güterverkehr für die einzelnen Verkehrsträger sowie die aktuellen in der Verkehrspolitik diskutierten Lösungsansätze thematisiert. In Impulsreferaten konnten Persönlichkeiten aus der Praxis die Forderungen und Zukunftsvisionen der vier Verkehrsträger präsentieren. In dem darauf folgenden Referat des CFS-Präsidenten wurde die aktuelle Verkehrspolitik analysiert. In einer umfangreichen Podiumsdiskussion mit hohen Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verbänden wurde speziell auf die Frage der künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen eingegangen.

Cargo Forum Suisse (CFS)

Rapport: Martin Dätwyler

Président: Rolf Büttiker, Conseiller aux Etats PLR SO, Président SSC, Administrateur: Martin Dätwyler, Responsable de division à la Chambre de Commerce des deux Bâle

Composition et organisation

Le Cargo Forum Suisse est une communauté d'intérêt regroupant des organismes intéressés par le trafic de marchandises ainsi que les prestataires de services de logistique, d'expédition et de transport. Les membres de plein droit en 2010 étaient les suivants :

- GS1 Suisse – Association pour la promotion des standards, de la logistique, des processus, méthodes et coopération, Berne
- SPEDLOGSWISS – Association suisses des transitaires et des entreprises de logistique, Bâle
- SIHK Regroupement des chambres de commerce suisses, représenté par la Chambre de Commerce des deux Bâle
- SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne
- SVS – Association suisse pour la navigation et l'économie portuaire, Bâle
- VAP – Chargeurs, Embranchements et propriétaires de wagons particuliers, Uitikon

L'objectif du CFS est de représenter les intérêts du transport de marchandises dans la politique, l'administration et face au public en général. Le CFS se charge ainsi au moins d'une partie du travail de l'action politique des associations qui en font partie. Pour cette raison, la présidence est assurée par un politicien de renom, à savoir le Conseiller aux Etats Rolf Büttiker.

Symposium 2010 du Cargo Forum Suisse à l'occasion de la Pack & Move à Bâle

Dans le cadre d'une manifestation conçue autour du transport multimodal, les différents défis de chaque mode de transport pour les marchandises ont été abordés en les plaçant dans le contexte de la politique des transports actuelle. Une personnalité professionnellement active dans un des quatre modes de transport a présenté son point de vue en mentionnant les visions et les revendications concrètes. Puis, le Président du CFS a brossé une analyse de la situation actuelle de la politique des transports suisse, suivie d'un débat qui a abordé la question du financement futur des

Mit der Veranstaltung wurden die Anliegen des Cargo Forum Schweiz auf hoher Ebene deponiert. Dies sind eine verbindliche und verkehrsträgerübergreifende Finanzierung, das Vorantreiben der Trassenpreis-Revision, der nachfragegerechte Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur und die Mitfinanzierung der Rheinhäfen durch den Bund.

Kampagne «4 m Eckhöhe»

Das CFS erklärt sich für die Teilnahme an einer national ausgelegten Kampagne bereit, welche den Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken auf 4 Meter Eckhöhe in naher Zukunft verlangt.
Obwohl ein Verlagerungsziel bis spätestens 2019 besteht und die beiden NEAT-Röhren die 4 Meter Eckhöhe bieten, wurde verpasst, auch die Zulaufstrecken entsprechend vorzubereiten. Hier bestehen Defizite bis zu 20 Zentimeter. Im kleinen Bahn-2030-Paket (CHF 12 Mrd.) sind keine Ausbauten eingeplant, im grossen Paket (CHF 21 Mrd.) ist der Zeithorizont zu lang, um das Verlagerungsziel zu erreichen oder den zukünftigen Mehrverkehr aufzufangen.

Vernehmlassungen / Anhörungen

Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz

Die Ziele der Infrastrukturstrategie werden vom CFS unterstützt. Für die Ausprägung der einzelnen Zielebenen wird vorgeschlagen, Innovation und technologischen Fortschritt, die Substitution verbrauchsintensiver Technologien und die Stärkung der Spitzenposition grosser Agglomerationen und Subzentren als Bestandteile der Zielsetzung aufzunehmen. Betreffend Auslegeordnung und aktuellem Stand wird bemängelt, dass insbesondere die Kapitel Marktordnung und Geschäftsmodell zu kompakt gehalten sind. Eine Vertiefung ist nötig, um der fundamentalen Bedeutung dieser beiden Punkte für die Infrastrukturpolitik gerecht zu werden.

Weiter wird schwergewichtig zu finanziellen Aspekten der Stossrichtung des Bundesrates Stellung genommen. So ist ein ausgewogenes System mit vorgängiger Kosten-Nutzen, Analyse erforderlich. In Sachen Bahnreform sind insbesondere die Themen «Trennung Infrastruktur und Betrieb» sowie «Trassenpreise» eine Herausforderung. Generell wird eine verursachergerechte Finanzierung aller Beteiligten gefordert. Allgemein stellt sich die grösste Herausforderung in der gerechten Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs, speziell auf den Zulaufstrecken zur NEAT und in den grossen Knoten.

infrastructures. A cette occasion, des représentants compétents du monde de la politique, de l'administration fédérale, de l'économie et des associations ont donné leur point de vue. Grâce à cette manifestation, le Cargo Forum Suisse a ainsi pu déposer ses revendications au plus haut niveau. Ces revendications comportent un principe simple, à savoir un mode de financement impliquant tous les modes de transport. Elles comprennent aussi la révision du système des prix du sillon, le développement des infrastructures pour le transport aérien basé sur la demande et le soutien du financement des installations porturaires de Bâle par la Confédération.

La campagne pour la hauteur aux angles de 4 mètres

Le CFS est prêt à soutenir une campagne nationale qui exige la garantie d'un couloir ferroviaire continu d'une hauteur aux angles de quatre mètres entre Bâle et Chiasso et de créer la base de financement nécessaire. Bien que l'objectif de transfert ne doive être atteint qu'au plus tard en 2019 et que le nouveau tunnel du Gothard respecte déjà la norme des quatre mètres, celle-ci n'a toutefois pas été appliquée aux accès nord et sud à ces nouveaux ouvrages. Il convient donc de combler un déficit de 20 scm, aucune adaptation n'étant prévue dans le premier paquet Rail 2030 (CHF 12 Mia.) ni dans le deuxième projet (CHF 21 Mia.) dans lequel le délai prévu est trop lointain pour répondre aux évolutions des besoins réels et pour faire face aux exigences du transfert.

Consultations / Auditions

Avenir des réseaux d'infrastructures d'importance nationale en Suisse

Les objectifs poursuivis par la stratégie des réseaux d'infrastructures sont approuvés par le CFS. Afin de mieux positionner les différents objectifs intermédiaires, le CFS propose de prendre en compte dans ces objectifs les innovations et avancées technologiques ainsi que la puissance des agglomérations importantes et des centres suburbains.
En ce qui concerne l'inventaire de la situation actuelle, il est à noter que les chapitres «ordre du marché» et «concept» sont traités de manière par trop succinte. Un approfondissement est dès lors nécessaire afin de tenir compte de ces deux points fondamentaux en matière de politique d'infrastructures. Plus avant dans ce rapport, il est fait mention de remarques à propos des aspects financiers tels que suggérés par le Conseil fédéral. Il en ressort ainsi qu'il est nécessaire d'établir au préalable une étude qui tient compte du rapport coût-rendement. A propos de la réforme du rail, la séparation claire de l'infrastructure de l'exploitation, ainsi que le

SIL Objektblatt Flughafen Zürich

Grundsätzlich wird festgehalten, dass der Flughafen Zürich – wie schon im luftfahrtpolitischen Bericht von 2005 erwähnt – eine herausragende Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft hat und dessen zukünftige Entwicklung sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr gewährleistet sein muss. Das SIL Objektblatt Zürich verhindert mittel- bis langfristig die Umsetzung der bundesrätlichen Zielsetzung. Die fehlende Investitions- und Planungssicherheit wird bemängelt, weshalb die raumplanerische Sicherung der knappen Landressourcen um den Flughafen gefordert wird. Um einen dem zukünftigen Flugverkehrsaufkommen angepassten Betrieb zu ermöglichen, werden sowohl Starts auf Piste 16 geradeaus als auch im europäischen Kontext konkurrenzfähige Öffnungszeiten verlangt. Nur mit diesen und weiteren Massnahmen kann der Flughafen Zürich seinen wirtschaftlichen Wert für die Schweiz als Ganzes wahren und sich gegen ausländische Konkurrenz behaupten.

Erste Teilrevision des Luftfahrtgesetzes

Die Relevanz des Luftverkehrs für den Güterverkehr und die darin Involvierten ist in der exportorientierten Schweiz ganz zentral. Trotz konjunkturellen Schwankungen ist über die Jahre erkennbar, dass sich das Volumen und somit die Wichtigkeit der Luftfahrtbranche im Aufwind befindet. Zehntausende Arbeitsplätze und der Wirtschaftsstandort Schweiz können hiervon jetzt und in Zukunft nur profitieren, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen für Luftfahrt und Luftfracht korrekt gesetzt werden. Daher hat sich das Cargo Forum Schweiz in einem Hearing der KVF-S gegen die geplante Aufsichtsgebühr, für die Erhaltung der verwaltungsunabhängigen Luftfahrtkommission und für eine Verpflichtung des Bundes zu Gunsten einer qualitativ hochwertigen Ausbildung ausgesprochen.

Trassenpreise

Bis anhin deckten die Einnahmen aus den Trassenpreisen gut 20 Prozent der Gesamtkosten für die Instandhaltung des Netzes. Der Trassenpreis hat jedoch keine Lenkungswirkung auf die Kapazitäten auf den Schienen. Mit der Netzzugangspriorität werden im Güterverkehr zusätzliche Kosten verursacht, ein Einfluss auf den Trassenpreis ist nicht vorhanden. Im Rahmen der Vorkonsultation zur Revision des Trassenpreissystems liess sich das Cargo Forum Schweiz vernehmen. Grundsätzlich wird die Revision begrüsst, insbesondere als Chance, die Trassenpreise diskriminierungsfrei zu gestalten. Deshalb ist es unverständlich, dass das vorgeschlagene Sysprix du sillon, représentent un grand défi. Nous demandons de manière globale un mode de financement qui se base sur le principe de l'utilisateur-payeur. De manière générale, le grand défi réside dans le fait que le trafic marchandises n'est pas considéré à sa juste valeur par rapport au trafic des personnes, spécialement en ce qui concerne les axes d'approche NLFA et dans les grands centres.

Plan sectoriel d'infrastructure pour l'aéroport de Zurich

Comme déjà mentionné dans le rapport sur la politique aérienne de 2005, il est rappelé que l'aéroport de Zurich représente un enjeu majeur pour la place économique suisse et qu'à cet effet, il est essentiel que son développement futur couvre aussi bien tous les besoins pour le trafic passagers que marchandises. Le projet sectoriel actuellement publié empêche à moyen ou long terme le développement tel que défini par le Conseil fédéral. Une sécurité en matière de planification et de financement fait défaut, raison pour laquelle les ressources en terrain aux abords de l'aéroport sont mises à forte contribution. Afin de permettre une exploitation adaptée au développement du trafic, il est nécessaire de pouvoir procéder aux envols directs sur la piste 16 et de disposer d'heures d'ouverture qui soient identiques aux autres aéroports européens. Ce n'est qu'avec de telles mesures que l'aéroport de Zurich pourra se maintenir face à la concurrence et garantir ainsi son rôle dans le contexte du commerce international au départ et à l'arrivée de la Suisse.

Première partie de la révision de la loi sur le trafic aérien

L'importance du trafic aérien en matière de transport de marchandises et des acteurs impliqués ne sont plus à démontrer en Suisse, nation exportatrice par excellence. Malgré le fait de variations conjoncturelles, il est indubitable que le volume, et ainsi l'importance du fret aérien, a évolué au fil des ans. Des dizaines de milliers d'emplois ainsi que le développement de la place économique suisse ne peuvent que tirer profit d'une reconnaissance des conditions-cadres nécessaires pour cette activité. C'est la raison pour laquelle le CFS a participé à une audition de la CTT-CE traitant des sujets suivants: le rejet d'une nouvelle taxe de contrôle, le maintien d'une commission indépendante de l'administration traitant des aspects relatifs au trafic aérien et pour l'engagement de la Confédération en faveur d'une formation appropriée dans ce domaine.

Le prix des sillons

Les recettes encaissées pour le prix des sillons couvraient

tem weiterhin die Bruttotonnenkilometer zur Berechnung des Trassenpreises beibehält und die Priorisierung des Personenverkehrs bestehen bleibt. Vorgeschlagen werden eine individuelle Preisgestaltung je nach Streckenabschnitt und ein nachfrageorientierter Trassenpreis. Weiter äussert sich das Cargo Forum Schweiz jeweils zu den Einzelelementen des Trassenpreises. Abschliessend wird ein Expertengremium unter Teilnahme von zwei bis drei Praktikern zur Ausgestaltung des neuen Trassenpreissystems gefordert.

PP Infrastrukturfinanzierung

Das Cargo Forum Schweiz beschäftigte sich 2010 schwergewichtig mit der Infrastrukturfinanzierung. In diesem Zusammenhang wurde ein Positionspapier verfasst, in welchem die Forderungen des Cargo Forum Schweiz zum 3. Teilpaket der Bahnreform 2 festgehalten sind.
Die Verbindlichkeit von Netzausbauten, Trassenvergabe und Finanzierung ist eine fundamentale Anforderung an die Bahnreform. In Sachen Trassenvergabe und Finanzierung wird zudem die Benachteiligung des Güter- gegenüber dem Personenverkehr moniert. Weiter wird die Beibehaltung der Fondslösung sowie deren Optimierung befürwortet. Eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung wird vor allem vor dem Hintergrund der Co-Modalität gefordert. In der Trennung von Infrastruktur und Verkehr sieht man erhebliche Kosteneinsparungen und Synergievorteile sowie eine Erhöhung der Transparenz. Zudem äussert sich das Cargo Forum Schweiz in seinem Papier zu den Trassenpreisen und fordert eine individuelle Preisgestaltung je nach Streckenabschnitt und einen nachfrageorientierten Trassenpreis. Weiter sollte der Anteil des Trassenpreises an der Netzfinanzierung neu festgesetzt und insbesondere derjenige des Personenverkehrs erhöht werden. Abschliessend wünscht man sich eine rasche Öffnung des Schienenmarkts im Fern- und Regionalverkehr.

Cargo Forum Schweiz – Themen 2011

Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2011 wird weiterhin die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung sein. Weiterer Arbeitsschwerpunkt sind die Entwicklungen im Programm Bahn 2030.

jusqu'à ce jour un peu plus de 20% des coûts totaux de l'entretien du réseau. Le prix des sillons n'a toutefois aucune fonction régulatrice pour gérer les capacités du réseau. A travers l'accès prioritaire au réseau, le trafic marchandises se voit facturer des frais supplémentaires et il n'y a pas d'influence sur le prix du sillon. Le CFS a pu faire valoir sa position dans le cadre de la pré-consultation. L'administration a globalement admis le bien-fondé d'une révision et considère qu'il existe ainsi une opportunité de moduler le prix des sillons sans discrimination. Il est dès lors incompréhensible que le nouveau système retenu continue à appliquer le principe des «tonnes par kilomètre brutes» et à favoriser le trafic des personnes. Le CFS propose une fixation individuelle des tarifs en fonction du trajet et en tenant compte de l'offre et de la demande. Pour terminer, le CFS préconise la création d'une commission d'experts composée de 2 à 3 praticiens, chargée d'élaborer un nouveau système de fixation du prix des sillons.

Le financement des infrastructures PP

Le Cargo Forum Suisse s'est penché en 2010 sur la problématique du financement des infrastructures et a déposé un dossier qui comprend ses revendications en relation avec le 3e paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le caractère obligatoire du développement du réseau, de l'attribution des sillons et du financement sont des éléments essentiels de cette réforme. Dans le domaine de l'attribution des sillons et du financement, il est à noter que le trafic marchandises reste le parent pauvre par rapport au trafic des personnes. Le maintien du système des fonds de financement et de leur gestion optimale est approuvé. En relation avec le principe de la co-modalité, il est exigé de prévoir un financement qui englobe tous les modes de transport. Dans le domaine de la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation, le CFS est d'avis que de substantielles économies peuvent être réalisées tout en augmentant les synergies et la transparence. Par ailleurs, le CFS mentionne dans son rapport sur le prix des sillons que celui-ci devrait être fixé sur une base individuelle en fonction du tronçon et en tenant compte de l'offre et de la demande. En plus, la part pour le financement du réseau devrait être redéfinie et celle du transport des personnes augmentée. Et pour terminer, il est souhaité que le marché du rail pour le trafic régional et longue distance soit rapidement libéralisé.

Les thèmes du CFS pour 2011

Le thème central du Cargo Forum Suisse en 2011 sera la nouvelle organisation du financement des infrastructures. Des thèmes additionnels viendront s'ajouter avec les développements en relation avec Rail 2030.

Fachausschuss

Autor: Roman W. Bisig (Vorsitz)

Die weltweite Konjunkturlage hat sich 2010 merklich entspannt. Zwischen den verschiedenen Wirtschaftsräumen bestanden allerdings beträchtliche Unterschiede. Brasilien und China glänzten durch Wachstum. Frachtraumkapazitäten im Bereich See- und Luftfracht konnten auf gewissen Routen die Nachfrage nicht befriedigen. Europa bot ein uneinheitliches Bild. Die boomende Wirtschaft in Deutschland auf einer Seite und die schwierige Wirtschaftslage in den südlichen Ländern auf der anderen Seite hinterliessen gemischte Gefühle. Die limitierten Frachtraumkapazitäten und die damit verbundenen höheren Gestehungskosten bei gewissen Importrelationen erforderten einiges an Improvisationstalent. Der Export in den Euro-Raum wurde durch den starken Schweizer Franken geschwächt. Ein Volumenanstieg gegenüber dem Vorjahr war klar ersichtlich. Allerdings waren die Warenmengen starken Schwankungen unterworfen. Wir sind gespannt, was uns 2011 erwartet. Stabilisierung, gar Wachstum? Härtere Rahmenbedingungen aufgrund der Staatsverschuldungen, politischer Veränderungen und einer länger anhaltenden Euro-Schwäche?

Der Start ins neue Jahr 2011 im Bereich Interkontinental war recht ansprechend, im Europabereich hingegen eher verhalten. Die demografische Entwicklung fordert ihren Tribut. Junge Menschen für unsere Branche zu begeistern, ist ein ständiger Auftrag an uns alle. Eine faire Entlöhnung und attraktive Arbeitsplätze sind dabei wichtige Erfolgsfaktoren. Monotone Arbeiten müssen automatisiert werden, um die Flexibilität, Intelligenz und Kreativität der Menschen für die interessanten und anspruchsvollen Tätigkeiten nutzen zu können.

Die Schweiz hat im internationalen Vergleich einen hohen Anteil an freiwilliger Milizarbeit in Verbänden und Organisationen aller Art. In unserer Branche ist das auch so. Unser Milizsystem kann aber nur dann funktionieren, wenn Fachleute unserer Mitgliedsfirmen und ihre Arbeitgeber bereit sind, sich für die Branche einzusetzen, indem sie ihr Wissen einbringen in Fachgremien oder weitervermitteln im Bildungsbereich. Wir sind auf die Bereitschaft möglichst vieler Menschen angewiesen, für uns Fronarbeit zu leisten. Freude und Enthusiasmus sind die Basis für unsere Verbandstätigkeit. In den verschiedenen Fachbereichen

Commission spécialisée

Rapport: Roman W. Bisig (Président)

La situation conjoncturelle mondiale s'est nettement détendue en 2010. Des différences toutefois notables ont existé entre les diverses régions économiques. Le Brésil et la Chine ont brillé par leur croissance. Les capacités d'entreposage de fret dans le domaine fret maritime et aérien n'ont pas pu être satisfaites sur certaines routes. L'Europe a présenté une image dissolue. L'économie en plein boom en Allemagne d'une part et la situation économique difficile dans les pays du Sud d'autre part ont laissé des sentiments mitigés. Les capacités d'entreposage de fret limitées et les coûts d'acquisition plus élevés en découlant pour certaines relations à l'importation ont nécessité un certain talent d'improvisation. L'exportation dans la zone Euro a été affaiblie par le franc suisse fort.
Une croissance de volume par rapport à l'année précédente a été clairement perceptible. Les quantités de marchandises ont été cependant soumises à de fortes fluctuations.
Nous sommes curieux de savoir ce qui nous attend pour 2011. Stabilisation voire même croissance? Des conditions cadres plus dures compte tenu des endettements des Etats, des changements politiques et une faiblesse persistante de l'Euro?

Le départ dans la nouvelle année 2011 dans le domaine intercontinental a été fort prometteur. Dans le domaine européen en revanche plutôt retenu.
Le développement démographique exige son tribut. Enthousiasmer les jeunes pour notre branche est pour nous tous une mission permanente. Un salaire équitable et des postes de travail attractifs sont des facteurs de succès importants. Les travaux monotones doivent être automatisés afin de pouvoir tirer parti de la souplesse, de l'intelligence et de la créativité des personnes pour des activités intéressantes et exigeantes.

La Suisse a, en comparaison internationale, une part importante de travail bénévole de milice dans des associations et organisations de toutes sortes. C'est également le cas pour notre branche. Notre système de milice ne peut cependant fonctionner que si les spécialistes de nos entreprises membres et leurs employeurs sont disposés à s'engager en faveur de la branche, en ce sens qu'ils apportent leur science dans les organes spécialisés ou la transmettent dans le domaine de la formation. Nous sommes tributaires de la disponibilité

und Kommissionen wurde und wird hervorragende Arbeit geleistet. Ein grosses Dankeschön gebührt allen Kolleginnen und Kollegen für deren täglichen Einsatz zum Wohle der Branche und der Schweizer Wirtschaft.

Wir sind aufgefordert, den Jüngeren die Chance zu geben, sich aktiv am Verbandsleben zu beteiligen. Ich danke deshalb allen Firmen und Vorgesetzten, welche die Expertise und den Elan ihrer Nachwuchskräfte für die Verbandsarbeit zur Verfügung stellen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude und eine «frohe Wertschöpfung» und freue mich darauf, Sie im laufenden Jahr bei guter Gesundheit wieder zu treffen.

de beaucoup de personnes à effectuer pour nous du travail bénévole. Le plaisir et l'enthousiasme sont la base de notre activité d'association. Un travail extraordinaire est fourni dans les divers domaines spécialisés et les commissions. Un grand merci doit être adressé à nos collègues pour leur engagement quotidien en faveur de la branche et de l'économie suisse.
Nous sommes appelés à donner aux jeunes la chance de prendre une part active à la vie d'association. C'est pourquoi je remercie toutes les entreprises et tous les supérieurs qui mettent à disposition les qualités d'experts et l'élan de leur relève pour le travail d'association.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir et un «joyeux apport de valeur», et je me réjouis de pouvoir vous rencontrer en pleine santé tout au long de l'année en cours.

Berichte aus den Fachbereichen

Air

Autor: Reto C. Wieser (Vorsitz)

Mitglieder: Richard Fässler (Austritt 2010), Christoph Jeanneret, André Kaiser (Eintritt 2010), Markus Keller (Eintritt 2010), Pascal Sieber (Austritt 2010), Bruno Vogt (Eintritt 2010), Markus Weber, Markus Wiedmer, Bernhard Zaugg

Im Berichtsjahr hat sich der Fachbereich zu vier Sitzungen getroffen. Es hat sich erneut gezeigt, dass sich dieser Sitzungsrhythmus bewährt. Es werden dadurch nicht nur die laufenden Themen aktuell verfolgt, sondern auch vermehrt neue Entwicklungen und Tendenzen diskutiert, sodass auch – wo nötig – rechtzeitig reagiert werden kann. Selbstverständlich fanden neben den ordentlichen Sitzungen auch diverse bilaterale Meetings mit anderen «Stakeholders» (BAZL, Zoll, Airlines/ACCS, Handling-Agenten, IATA, FIATA) statt. Einige zentrale Themen der Arbeit waren:

BAZL – Sicherheitsprogramm/Sicherheitsmassnahmen

Im Zuge des bereits 2009 gestarteten, neuen Zertifizierungsprozesses des BAZL für Verlader (Exporteure) ist die Anzahl der sich auf der BAZL-Liste befindlichen Unternehmen mittlerweile auf knapp 800 Firmen zurückgegangen. Noch sind nicht alle dieser Unternehmen zertifiziert, wobei dieser Prozess vermutlich 2011 abgeschlossen wird. Die Umstellungen an den Flughäfen in Sachen Handling von bekannter resp. unbekannter Fracht liefen nach einigen notwendigen Anpassungen auch im 2010 mehrheitlich problemlos. Die Abläufe und die Wahrnehmung und Platzierung neuer Kosten (Scanning) haben sich eingespielt. Per Ende 2010 / Anfang 2011 wird die BAZL-Liste nicht mehr durch SPEDLOGSWISS geführt, sondern direkt durch das BAZL.

Im Berichtsjahr hat das BAZL auch die Auflagen / Vorschriften definiert für Handling-Agenten, welche inskünftig auch «off-airport» Scanning-Anlagen betreiben möchten. Wie vernommen werden konnte, ist bereits mindestens ein Unternehmen (Handling-Agent) daran, die notwendigen Investitionen zu tätigen.

Aufgrund der vereitelten Paketbombenanschläge (Stichwort: Jemen) wurden zudem weitere Sicherheitsmassnahmen an den Flughäfen eingeführt. Die Umsetzung der Massnahmen

Rapports des domaines spécialisés

Air

Rapport: Reto C. Wieser (Président)

Membres: Richard Fässler (retrait 2010), Christoph Jeanneret, André Kaiser (entrée 2010), Markus Keller (entrée 2010), Pascal Sieber (retrait 2010), Bruno Vogt (entrée 2010), Markus Weber, Markus Wiedmer, Bernhard Zaugg

Dans l'année sous rapport, le domaine spécialisé s'est réuni pour quatre séances. Il s'est avéré une nouvelle fois que ce rythme de séances à fait ses preuves. On ne suit pas seulement les thèmes en cours actuels, mais aussi on peut discuter davantage des nouveaux développements et nouvelles tendances de manière à pouvoir réagir – si nécessaire – en temps utile. Evidemment que, en plus des séances ordinaires, ont également eu lieu diverses rencontres bilatérales avec d'autres «Stakeholders» (OFAC, douane, Airlines/ACCS, Agents de transbordement, IATA, FIATA). Quelques thèmes centraux du travail ont été:

OFAC – Programme de sécurité / Mesures de sûreté

Dans la ligne du nouveau processus de certification de l'OFAC lancé en 2009 déjà pour les affréteurs (exportateurs), le nombre des entreprises figurant sur la liste de l'OFAC s'est réduit à quelque 800 entreprises. Toutes ces entreprises ne sont pas encore certifiées, ce processus se terminera probablement en 2011. Les changements dans les aéroports en matière de manutention de fret connu ou inconnu se sont déroulés en majorité sans problème aussi en 2010 après quelques adaptations nécessaires. Les déroulements et l'acceptation de même que le report de nouveaux coûts («Scanning») se sont intégrés. A compter de fin 2010 / début 2011, la liste de l'OFAC ne sera plus gérée par SPEDLOGSWISS mais directement par l'OFAC.
Dans l'année sous rapport, l'OFAC a défini aussi les charges/prescriptions pour les agents de manutention qui souhaiteraient désormais exploiter aussi les installations de scanage «off-airport». Ainsi que nous avons pu l'apprendre, une entreprise au moins (agent de manutention) est en passe d'opérer les investissements nécessaires.

Compte tenu des attentats ratés à la bombe emballée (mot clé «Jemen»), des mesures de sécurité supplémentaires ont été introduites dans les aéroports. La transposition des

erfolgte nach mehreren Gesprächen mit den Handling-Agenten grösstenteils problemlos.

Wirtschaftliche Entwicklung

Nach den teilweise massiven Einbrüchen des Luftfrachtaufkommens 2009 hat sich die Situation im Berichtsjahr überraschend schnell wieder aufgehellt. Gegenüber dem Vorjahr wurde mehr Luftfracht umgeschlagen: alleine auf dem Flughafen Zürich waren es rund 411‘000 Tonnen. Diese Zahl beinhaltet auch die sog. «Transferfracht», d.h. also Fracht, welche vom Ursprung via Zürich nach der Endbestimmung transportiert wurde. Die geflogene Fracht (Sendungen, die in Zürich per Flugzeug ankommen oder abfliegen) im Export wuchs gegenüber 2009 wieder um 17,2% auf rund 47‘000 Tonnen, wogegen im Import nur ein Wachstum von 2,4% auf rund 53‘000 Tonnen verzeichnet werden konnte. Massiv zugelegt hat allerdings das Aufkommen im Bereich RFS/LEV (Road Feeder Service/Luftfracht-Ersatz-Verkehr). Die Tonnagen in diesem Bereich, welche allerdings nicht nach Verkehrsrichtung getrennt sind, wuchsen gegenüber Vorjahr um 28,1% auf rund 125‘000 Tonnen. Die Zahlen basieren auf der Verkehrsstatistik des Flughafens Zürich. Der Fachbereich Air geht davon aus, dass die Entwicklung an den anderen Landesflughäfen etwa ähnlich war. Es ist nun zu hoffen, dass sich der positive Trend weiterentwickelt.

AMS (Automated Manifest System) Import

Aufgrund der Vereinbarung mit der EU für Voranmeldungen von Sendungen aus Drittstaaten wurde der Prozess für die Einführung des AMS (Automated Manifest System) seitens der zuständigen Zollbehörde definiert. Die elektronische Voranmeldung wird durch den Handling-Agenten der jeweiligen Airline erledigt.

ACCS/IG Cargo Switzerland

Der ACCS (Airline Cargo Council of Switzerland) ist bereits im Vorjahr an den Fachbereich Air, an die Luftfrachtkommission ZSV, sowie an die Handlingagenten und Transporteure im Luftfrachtbereich herangetreten mit dem Vorschlag, die gemeinsamen Interessen im Bereich Luftfracht in einer Art «IG Cargo Switzerland» zusammenzufassen. Zwischenzeitlich wurde die IG Cargo Switzerland gegründet und dem Fachbereich Air vorgestellt. Der Fachbereich Air sowie auch die Luftfrachtkommission ZSV erklärten sich grundsätzlich weiterhin bereit, an gemeinsamen Themen zu arbeiten und sich zu engagieren, doch lehnten sie es ab, sich komplett in eine solche IG Cargo Switzerland einzubringen, da Interes-

mesures a eu lieu le plus souvent sans problème après plusieurs concertations avec les agents de manutention.

Développement économique

Après les chutes partiellement massives du volume de fret aérien en 2009, la situation dans l'année sous rapport s'est éclaircie de façon étonnamment rapide. Par rapport à l'année précédente, il y a eu davantage de fret aérien transbordé: pour le seul aéroport de Zurich, il s'est agi en gros de 411 000 tonnes. Ce chiffre comprend aussi le fret appelé de «transfert», c.-à-d. aussi celui qui a été transporté de son origine via Zurich jusqu'à la destination finale. Le fret transporté par voie aérienne (envois arrivant à Zurich ou quittant Zurich par avion) s'est accru à l'exportation par rapport à 2009 à nouveau de 17,2% à quelque 47 000 tonnes, alors qu'à l'importation on n'a enregistré qu'une croissance de 2,4% à env. 53 000 tonnes. Une augmentation massive est enregistrée, il est vrai, dans le domaine RFS/LEV (Road Feeder Service / Luftfracht-Ersatz-Verkehr). Les tonnages dans ce domaine qui ne sont toutefois pas séparés selon la direction du trafic ont augmenté par rapport à l'année précédente de 28,1% à env. 125 000 tonnes. Les chiffres sont basés sur la statistique de trafic de l'aéroport de Zurich. Le domaine spécialisé Air part du principe que le développement dans les autres aéroports du pays a été à peu près semblable. Il ne reste qu'à espérer que cette tendance positive se poursuive.

AMS (Automated Manifest System) Importation

Sur la base de l'accord avec l'UE pour les annonces préalables d'envois en provenance de pays tiers, le processus d'introduction de l'AMS (Automated Manifest System) a été défini par les autorités douanières compétentes. L'annonce préalable électronique sera opérée par les agents de manutention des compagnies aériennes concernées.

ACCS / IG Cargo Switzerland

L'ACCS (Airline Cargo Council of Switzerland) s'est approché déjà dans l'année précédente du domaine spécialisé Air, de la commission du fret aérien de la ZSV, ainsi que des agents de transbordement et transporteurs du fret aérien pour proposer de regrouper dans un genre de CI Cargo Switzerland les intérêts communs dans le domaine du fret aérien. Dans l'intervalle a été fondée la CI Cargo Switzerland et présentée au domaine spécialisé Air. Le domaine spécialisé Air ainsi que la commission du fret aérien ZSV se sont déclarés en principe toujours disposés à travailler à des thèmes

senkonflikte auftauchen könnten. Wichtig ist jedoch sicherlich, dass Gespräche zu gemeinsamen Themen im Sinne der Erhaltung der Attraktivität des Luftfrachtstandortes Schweiz regelmässig geführt werden.

IATA «Financial Review»

Mit grossem Erstaunen reagierten unsere Mitglieder, als die IATA ohne Vorankündigung bzw. ohne vorherige, grundsätzlich vereinbarte Konsultation der SPEDLOGSWISS von unseren Mitgliedern eine sog. «Financial Review» verlangte. Konkret wurden die Mitglieder aufgefordert, auditierte Geschäftsabschlüsse bei der IATA einzureichen, um die Kreditwürdigkeit der Mitgliedsfirmen gegenüber der IATA bzw. den Airlines zu überprüfen. Dies zudem in einem Umfeld, wo weit über 90% sämtlicher Luftfracht-Beträge via CASS im Lastschriftverfahren (LSV) direkt bei den Mitgliedern eingezogen werden. Der Fachbereich Air hat sich gegenüber der IATA gegen solche Massnahmen gewehrt. Es ist hier allerdings auch anzumerken, dass die Berechtigung der IATA, solche Unterlagen zu verlangen, grundsätzlich vorhanden und in den entsprechenden Resolutionen der Regelwerke definiert ist.

Allerdings wurde seitens IATA seit Jahren keine solche Aktion mehr in der Schweiz lanciert, und wir können auch keinen Sinn darin erkennen, eine solche Erhebung durchzuführen. Der Fachbereich Air wehrte sich auf jeden Fall gegen diese nach unserer Ansicht überholten, nicht mehr zeitgemässen Massnahmen. Da die entsprechenden Regelwerke entweder auf globaler oder auf europäischer Basis gültig sind, hat sich der Fachbereich zusammen mit der Geschäftsstelle dazu entschlossen, der FIATA ein offizielles Mandat zu erteilen, um das Thema mit der IATA weiter zu diskutieren, bzw. Verhandlungen aufzunehmen und grundsätzlich eine spediteur-(kunden-)freundliche Lösung zu diesem Thema zu erarbeiten. Seit dem FIATA-Weltkongress in Bangkok im Oktober 2010 wird das Thema zwischen IATA und FIATA diskutiert. Es gilt zu hoffen, dass bald konkrete Lösungen vorliegen werden.

Haftung Selbstdeklaration DGR

Der Fachbereich hat einmal mehr festgestellt, dass offenbar Verlader vermehrt die Ausstellung der DGR-Deklaration für Gefahrgutsendungen ihren Dienstleistern/Spediteuren überlassen. Dies ist zwar rechtlich inzwischen gestattet, doch ist es ein Anliegen des Fachbereichs, die Mitglieder an dieser Stelle nochmals auf die entsprechenden, äusserst hohen Risiken aufmerksam zu machen. Dieses Thema wird auch in

communs et à s'engager, mais ils ont refusé de participer complètement à une telle CI Cargo Switzerland car il pourrait y avoir des conflits d'intérêts. Il est certainement néanmoins important que des dialogues soient menés régulièrement sur des thèmes communs dans le sens du maintien de l'attractivité de l'emplacement fret aérien Suisse.

IATA «Financial Review

Nos membres ont réagi de manière très étonnée lorsque l'IATA a exigé de nos membres sans avertissement préalable ni sans consultation en principe convenue de SPEDLOGSWISS une opération dite «Financial Review». Concrètement, les membres ont été priés de présenter à l'IATA des bouclements d'affaires approuvés par audit pour pouvoir examiner la crédibilité des entreprises membres envers l'IATA ou encore des compagnies aériennes. Et cela en outre dans un contexte où largement plus de 90% de tous les montants de fret aérien sont prélevés directement auprès des membres via CASS en procédure centralisée de décompte (PCD) werden. Le domaine spécialisé Air s'est défendu auprès de l'IATA contre de telles mesures. Il convient de relever néanmoins ici que le droit de l'IATA de demander de tels documents existe en principe et qu'il est défini dans les résolutions appropriées des réglementations. On relèvera cependant qu'aucune action de ce genre n'a été lancée en Suisse depuis des années et nous ne pouvons déceler aucun sens à effectuer un tel relevé. Le domaine spécialisé Air s'est en tout cas défendu contre cette opération à notre avis totalement dépassée et plus moderne du tout. Vu que les réglementations appropriées sont valables soit globalement ou sur une base européenne, le domaine spécialisé a décidé avec le secrétariat d'octroyer à la FIATA un mandat officiel et de discuter ce thème avec l'IATA ou d'engager des tractations pour élaborer en principe une solution plus conviviale sur ce thème pour le transitaire ou client. Ce thème est discuté entre l'IATA et la FIATA depuis le congrès mondial de la FIATA à Bangkok en octobre 2010. Il s'agit d'élaborer sur ce thème une solution à l'amiable. Reste à espérer que seront présentées bientôt des solutions concrètes.

Responsabilité de l'autodéclaration DGR

Le domaine spécialisé a constaté une fois de plus que les affréteurs laissent manifestement et plus fréquemment l'établissement de la déclaration DGR pour les envois de marchandises dangereuses à leurs prestataires de service / transitaires. Dans l'intervalle, cela est juridiquement autorisé, mais c'est un souhait du domaine spécialisé que d'attirer l'attention des membres une fois encore sur les risques extrê-

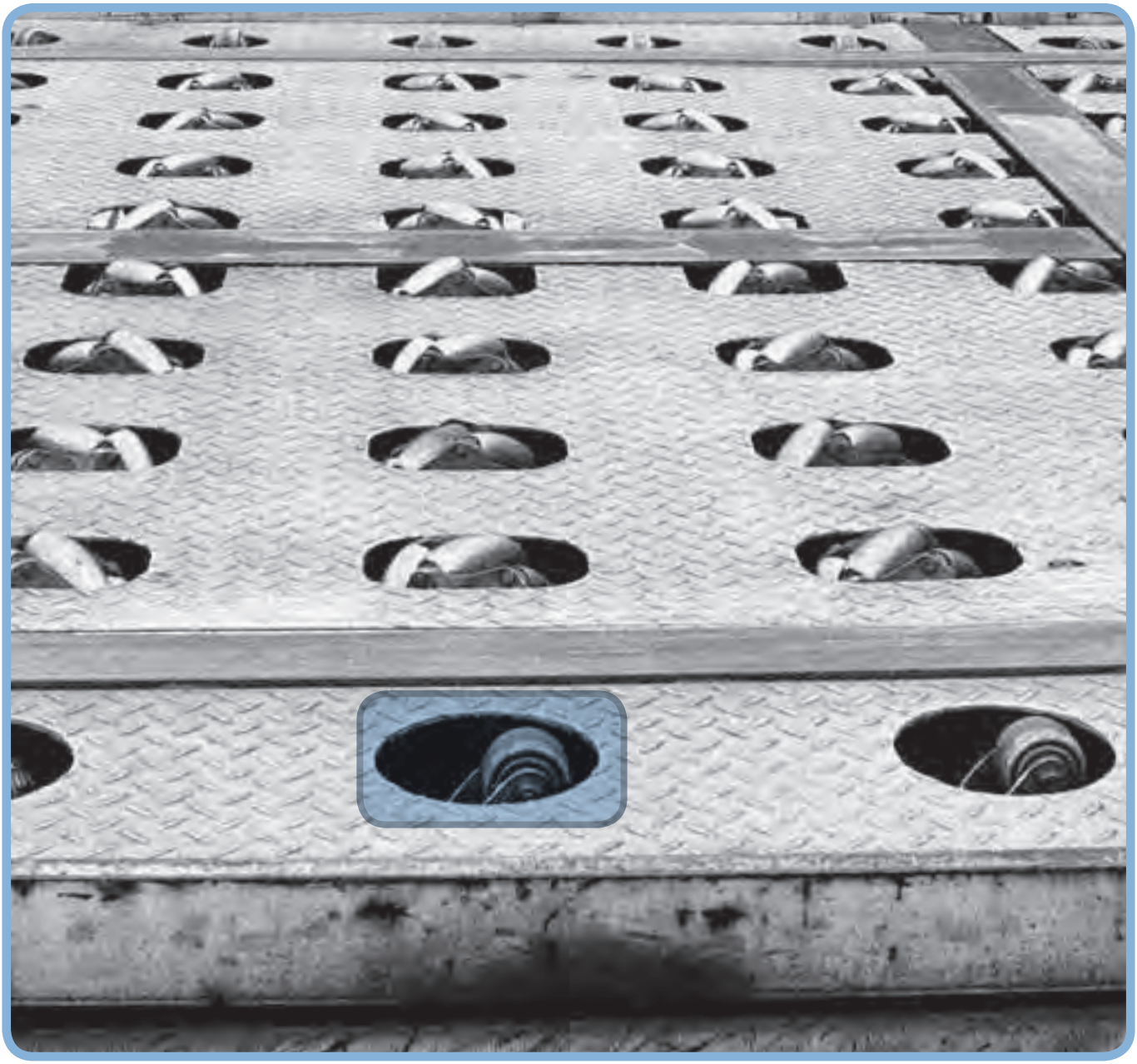
Zusammenarbeit mit der Kommission Recht & Versicherung weiter behandelt.

Nebst den vorgenannten Punkten ist dies nur ein Auszug aus unserer Arbeit im Berichtsjahr. Es wurden unzählige weitere Themen behandelt, und der Fachbereich Air wird auch in 2011 sehr aktiv an Sachthemen zum Luftfrachtstandort Schweiz arbeiten.

Ich möchte an dieser Stelle meinen Kollegen aus dem Fachbereich einmal mehr für die tolle Zusammenarbeit und die effiziente Behandlung der Themen danken. Danken möchte ich auch den anderen Fachgremien, der Luftfrachtkommission der Zürcher Spediteur-Vereinigung und der SPEDLOGSWISS-Geschäftsstelle, welche uns bei der Arbeit immer hilfreich unterstützt haben.

mement élevés en la matière. Ce thème sera traité encore également en collaboration avec la commission Droit et assurances.
En plus des points déjà cités, ceci n'est qu'un extrait de notre travail dans l'année sous rapport. De très nombreux autres thèmes ont été traités, et le domaine spécialisé Air va travailler très activement aussi en 2011 sur des thèmes spécialisés de l'emplacement suisse du fret aérien.

Je souhaite encore ici remercier une fois de plus mes collègues du domaine spécialisé pour leur admirable coopération et pour le traitement efficient des thèmes. J'aimerais remercier aussi les autres organes spécialisés, la commission fret aérien de l'union zurichoise des transitaires et le secrétariat de SPEDLOGSWISS qui nous ont toujours été très utiles dans notre travail.



Europa

Autor: Roman W. Bisig (Vorsitz)

Ein spannendes Jahr liegt hinter uns. Unpaarige Verkehre und volatile Märkte prägten das vergangene Jahr. Kapazitätsengpässe, speziell auf der Importseite, mussten gemeistert werden. Erfreuliche Wachstumsraten ergaben sich im Intermodal-Verkehr.

Unsere langjährigen Bereichsmitglieder Marino Ballo, Urs Kägi und Martin Brunner haben ihre Mandate niedergelegt. Wir danken an dieser Stelle den Kollegen für ihren wertvollen Beitrag und wünschen ihnen für ihre Zukunft alles Gute.

Als kompetente Neuzugänge durften wir Martin Isler und Jörg Zimmermann begrüssen. Wir freuen uns auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

Sachthemen – Rückblick:

- Mautentwicklungen: Diverse neue und Erhöhung bestehender Mauten
- ASTAG ImEx Zonentarif für die Logistikbranche: Aufgrund mangelnder Nachfrage vermeldet die ASTAG die Aufhebung dieses kundenfreundlichen Tarifwerkes
- e-dec Export: Erfolgreiche Einführung und Umsetzung
- Margendruck: Nachwehen zum Krisenjahr 2009 und gestiegene Gestehungskosten beim Frachteinkauf
- AEO CH: Pilotphase erfolgreich abgeschlossen; zwei unserer Mitglieder wurden zugelassen
- Gesetzesanpassungen: z.B. ADR-Tunnelverordnung, neue Lenk- und Ruhezeiten

Europe

Rapport: Roman W. Bisig (Président)

Une année intense est derrière nous. Des trafics instables et des marchés volatils ont marqué l'année écoulée. Des problèmes de capacités, spécialement du côté des importations, ont dû être maîtrisés. Des taux de croissance réjouissants se sont produits dans le trafic intermodal.

Nos membres du domaine durant de longues années Marino Ballo, Urs Kägi et Martin Brunner ont déposé leurs mandats. Nous remercions ici ces collègues pour leur précieuse contribution et leur souhaitons plein de bonnes choses pour le futur. Nous pouvons saluer les nouvelles arrivées, compétentes, de Martin Isler et Jörg Zimmermann. Nous nous réjouissons d'une fructueuse collaboration.

Thèmes spécifiques - Rétrospective

- Développements des taxes (maut): Taxes nouvelles diverses et augmentation de taxes existantes.
- Tarif de zones ImEx de l'ASTAG pour la branche de la logistique: Compte tenu de la baisse de la demande, l'ASTAG annonce la suppression de cet outil tarifaire pratique pour les clients.
- e-dec Exportation: Introduction réussie et transposition.
- Pression sur les marges: Maux subséquents de l'année de crise 2009 et frais d'acquisition plus élevés pour l'achat de fret.
- AEO CH: Phase pilote achevée avec succès. Deux de nos membres ont été certifiés.
- Adaptations de lois: Par ex. ordonnance ADR sur les tunnels, nouveaux temps de conduite et de repos.

Sachthemen – Ausblick:

- AEO CH: Offizielle Einführung des AEO-Systems. Mittelfristig werden unsere Mitglieder wohl nicht umhinkommen, die Zertifizierung anzugehen Prozessanpassungen, Zeitaufwand und Bindung von Ressourcen werden unvermeidbar sein.
- Mautentwicklung: Der seit Jahren anhaltende Trend wird auch 2011 nicht gebrochen werden. Bereits stehen Neueinführungen und Erweiterungen in diversen Ländern an. Unsere Kalkulatoren werden gefordert sein.
- Elektronische Veranlagungsverfügung: Erfordert neuerlich Prozessanpassungen. Richtig umgesetzt sowohl ökologisch als auch ökonomisch eine tolle Sache.
- Frächtermarkt: Die Laderaumkapazitäten werden wieder ansteigen. Die Unternehmer sind wieder bereit zu investieren. Möglichst nahe am Puls bleiben, um schnell reagieren zu können.
- Zollgeschäft: Web Dec gefährdet unsere Expertise im Zollgeschäft und ist nicht im Sinne der Volkswirtschaft. Es gilt, unseren Einfluss geltend zu machen, um hier vernünftige Lösungen zu finden. Unsere Kollegen von der Zollkommission werden zweifelsohne wie immer gute Arbeit im Sinne unserer Mitglieder leisten.

Die Währungsentwicklung wird uns stark fordern. Aktives Agieren wo möglich, rasches Reagieren wo notwendig werden uns jede Situation meistern lassen. Die Mitglieder des Fachbereichs freuen sich darauf, einen echten Nutzen für unsere Mitglieder erbringen zu dürfen.

Thèmes spécifiques – Perspective

- AEO CH: Introduction officielle du système de l'AEO. A moyen terme, nos membres ne pourront pas éviter de demander la certification. Adaptations de processus, temps nécessaire et ressources liées seront inévitables.
- Développement de taxes (maut): La tendance en marche depuis des années ne s'interrompra pas en 2011. De nouvelles introductions et des augmentations sont imminentes dans divers pays. Nos calculateurs seront mis à l'épreuve.
- Déclaration électronique de taxation: Exige de nouvelles adaptations de procédures. Une bonne chose en termes d'écologie et d'économie si elles sont transposées correctement.
- Marché des frets: Les capacités de volumes de chargement vont à nouveau augmenter. Les entreprises sont à nouveau disposées à investir. Rester le plus près possible du rythme pour pouvoir réagir rapidement.
- Affaire douanière: Le Web Dec met en danger notre expertise en affaire douanière et ne va pas dans le sens de l'économie publique. Il s'agit de faire valoir notre influence pour trouver ici des solutions raisonnables. Nos collègues de la commission Douane vont fournir sans doute et comme toujours un bon travail dans le sens de nos membres.

Le développement des monnaies va nous interpeller fortement. Agir activement si possible, réagir rapidement si nécessaire nous permettront de maîtriser chaque situation.
Les membres du domaine spécialisé se réjouissent de pouvoir fournir un réel profit pour nos membres.

Lagerlogistik

Autor: Beat Hirschi

Mitglieder: Beat Hirschi (Vorsitz), Kurt Lütolf, François Mermod, Giorgio Mischler, Markus Weber

Der im Jahr 2009 zurückgetretene Vorsitzende Paul Nicolet hat im Jahresbericht 2009 Folgendes geschrieben: «Die zunehmende Bedeutung klassischer Lagerlogistik-Dienstleistungen sowie die teilweise rasanten Entwicklungen im Bereich der ausserbetrieblichen Güterlogistik bestärken uns, den Fachbereich künftig auszubauen, personell zu erweitern und themenbezogen weiter aufzufächern».
An dieser Aussage hat sich auch im Jahr 2010 nichts geändert, im Gegenteil, die Bedeutung nimmt laufend zu! Im Berichtsjahr 2010 hat eine Sitzung des Fachbereichs Lagerlogistik stattgefunden. An dieser Sitzung wurde unter der Leitung von Beat Hirschi lange, intensiv und konstruktiv über die Neuausrichtung unseres Fachbereichs diskutiert.
Fragen sind vor allem: Wen sprechen wir an? Was ist das Ziel des Fachbereichs? Welche personellen und zeitlichen Ressourcen sind verfügbar? Der Ideen sind viele! Es ist eine gute «Aufbruchsstimmung» zu verspüren. Grundsätzlich stimmt der Fachbereich Lagerlogistik einer «Neuausrichtung» zu. In einer ersten Phase werden die Anforderungen und Bedürfnisse der Anspruchssteller an den Fachbereich Lagerlogistik neu erfasst und ausgewertet.

Leider mussten wir im Herbst 2010 zur Kenntnis nehmen, dass Beat Hirschi sich zu einer beruflichen Neuorientierung ausserhalb der Speditionsbranche entschlossen hat. Dies bedeutet natürlich gleichzeitig, dass der Vorsitz des Fachbereiches ebenfalls abgegeben wird und damit wieder vakant ist. Der Fachbereich Lagerlogistik und die Geschäftsstelle bemühen sich, diesen vakanten Vorsitz adäquat zu besetzen und anschliessend in 2011 die «Re-Organisation» des Fachbereiches erneut an die Hand zu nehmen.

Logistique d'entreposage

Rapport: Beat Hirschi

Membres: Beat Hirschi (Président), Kurt Lütolf, François Mermod, Giorgio Mischler, Markus Weber
Le président démissionnaire en 2009 Paul Nicolet a écrit dans le rapport annuel 2009 ce qui suit: «L'importance croissante des prestations de service de la logistique d'entreposage classique, ainsi que les évolutions parfois rapides dans le domaine de la logistique hors entreprise des marchandises, renforcent nos intentions d'étendre à l'avenir le domaine spécialisé, de l'élargir en personnel et de le diversifier encore». Rien n'a changé à cette constatation aussi pour 2010, au contraire, l'importance augmente constamment!
Dans l'année sous rapport 2010 a eu lieu une séance du domaine spécialisé Logistique d'entreposage. Lors de cette séance sous la direction de Beat Hirschi, il a été discuté longuement, intensément et constructivement de la nouvelle direction à donner à notre domaine spécialisé. Les questions sont surtout: A qui nous adressons-nous? Quel est l'objectif du domaine spécialisé? Quelles sont les ressources disponibles en personnel et en temps? Il y a pas mal d'idées! On sent une bonne intention de changement. En principe, le domaine spécialisé Entreposage approuve une «nouvelle orientation». Dans une première phase seront réenregistrés et mis en valeur les exigences et les besoins des demandeurs au domaine spécialisé Logistique d'entreposage.
Nous avons malheureusement dû apprendre en automne 2010 que Beat Hirschi avait décidé d'une réorientation professionnelle en dehors de la branche de l'expédition. Or, cela signifie naturellement et en parallèle que la présidence du domaine spécialisé est également abandonnée et à nouveau vacante. Le domaine spécialisé Logistique d'entreposage et le secrétariat s'efforcent de repourvoir cette présidence vacante de façon adéquate, puis en 2011, de reprendre une nouvelle fois la «réorganisation» du domaine spécialisé.

Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

Mitglieder: Ralf Brink (Vorsitz), Fabio Crosilla, Franco Forlin, Pascal Frank, Peter Furian, Peter Gastiger, Stefan Hofer, Patrick Kräuchi, Sascha Lüscher, Suzanne Monnier Cranch, Reinhard Neitzel, Tom Odermatt, Rocco Palma, Christian Richner, Thomas Rösch, Werner Saurenmann, Thomas Schwarzenbach, Paolo Sommavilla, Markus Wyden

Das Jahr 2010 war wohl für die meisten Reedereiagenten ein besserer Jahrgang als 2009. Auch wenn sich die Volumen erhöht haben, so war es doch ein turbulentes Jahr, geprägt von vielen Wechseln. Speziell im Bereich des «Slowsteaming», welches – verbunden mit Dienst- und Rotationswechseln der Schiffe – von vielen Reedern eingeführt wurde und operationell nicht immer einfach zu bewältigen war, ergaben sich viele Zusatzaufwendungen. Denn eine der Wirkungen der langsamer fahrenden Containerschiffe ist, dass sich Fahrpläne zeitweise nicht mehr halten liessen. Die Planbarkeit der Sendungen wurde damit für alle an der Versorgungskette beteiligten Parteien immer schwieriger.

Unser Fachbereich hat in diesem Jahr die Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Schifffahrt intensiviert. Wir nehmen als Reedereiagenten mit zwei dafür bestimmten Delegierten an den jeweiligen Fachbereichssitzungen teil und kooperieren somit stark mit diesem Fachbereich, dessen Problemstellungen sich oft mit den unseren decken. Dazu kommt, dass bei der Bearbeitung aktueller Fragen aus dem Seecontainerbereich auch seitens der Kollegen der Seefrachtspediteure Fragen und Anregungen an uns Reedereiagenten bestehen, welche wir nun schnell und unkompliziert gleich in derselben Sitzung abhandeln können. Die daraus resultierenden Beschlüsse und Informationen werden auf gewohntem Wege unseren Mitgliedern zur Verfügung gestellt.

Ausserdem wurde auf unsere Initiative hin die SHV- (Spediteur-Haftpflichtversicherung) Deckung ab 2011 um eine Frachtführerausfallversicherung erweitert. Im Konkursfall des Frachtführers übernimmt diese Zusatzdeckung die zusätzlichen Kosten für das Verbringen der Ware an die ursprünglich gebuchte Destination sowie alle weiteren Kosten, welche aus diesem Umstand resultieren. Wir hoffen natürlich, dass wir diese Deckung nicht in Anspruch nehmen müssen, die letzte Krise hat aber gezeigt, dass diese Deckung kein Luxus ist.

Agents maritimes

Rapport: Ralf Brink (Président)

Membres: Fabio Crosilla, Franco Forlin, Pascal Frank, Peter Furian, Peter Gastiger, Stefan Hofer, Patric Kräuchi, Sascha Lüscher, Suzanne Monnier Cranch, Reinhard Neitzel, Tom Odermatt, Rocco Palma, Christian Richner, Thomas Rösch, Werner Saurenmann, Thomas Schwarzenbach, Paolo Sommavilla, Markus Wyden

L'année 2010 a été fort heureusement pour la plupart des agents maritimes meilleure que 2009. Même si les volumes ont augmenté, il s'est agi d'une année turbulente marquée par de nombreux changements. Spécialement dans le domaine du «slow-steaming» lié aux changements de service et de rotation, introduit par de nombreux armateurs et pas toujours simple à maîtriser sur le plan opérationnel, il en est résulté beaucoup de dépenses supplémentaires. En effet, l'une des répercussions des déplacements plus lents des porte-conteneurs est qu'il n'était parfois plus possible de respecter les horaires. La planificabilité des envois devint donc toujours plus difficile pour toutes les parties impliquées dans la chaîne de ravitaillement.

Cette année, notre domaine spécialisé a intensifié la collaboration avec le domaine spécialisé Navigation. En tant qu'agents maritimes, nous prenons part, à raison de deux délégués désignés spécialement, aux séances du domaine spécialisé et coopérons ainsi fortement avec le domaine spécialisé précité, dont les problèmes se recouvrent fréquemment avec les nôtres. S'y ajoute le fait que, dans le traitement des questions actuelles du domaine des conteneurs maritimes, des questions et des suggestions nous sont adressées de la part de collègues des transitaires de fret maritime, questions que nous pouvons traiter rapidement et sans complication directement en cours de séance. Les décisions et informations qui en résultent sont mises à la disposition de nos membres par la voie usuelle.

En outre, à notre initiative, la couverture d'assurance RC des transitaires a été élargie à compter de 2011 d'une assurance pour absence de conducteur de marchandise. En cas de faillite du conducteur, cette assurance prend en charge les coûts supplémentaires pour la livraison des marchandises à la destination réservée à l'origine ainsi que tous les autres coûts résultant de ces circonstances. Nous espérons naturel-

Das Thema Infrastruktur für Containerverkehre in der Schweiz und in den Seehäfen hat uns auch dieses Jahr beschäftigt, und wir haben an der Kommunikationsverbesserung aller beteiligten Parteien mitgewirkt. Dieses Thema, insbesondere bei weiterhin steigenden Containervolumen, wird uns auch in Zukunft beschäftigen. Denn so erfreulich die Entwicklung auf dem derzeitig wieder anziehenden Containermarkt auch ist: mit den wieder steigenden Volumen werden sich die negativen Folgen der Infrastruktur-Engpässe in der Schweiz und im übrigen Europa leider wieder verschärfen.

Zum Jahresende hin traf dann die Liquidation des Bahnoperateurs «Intercontainer» die Branche unerwartet, und Lösungen für die Aufrechterhaltung der bestehenden Containerzugsverbindungen in die Seehäfen werden nun umzusetzen sein.

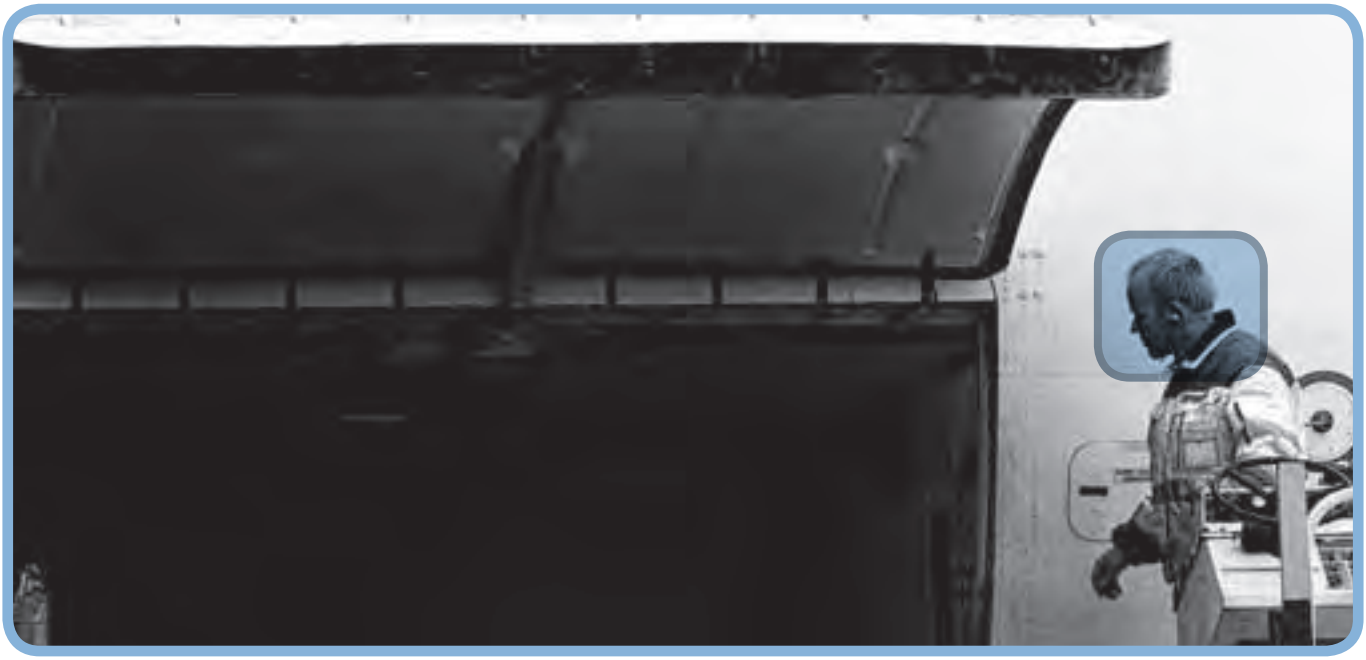
Für das neue Jahr stehen auch wieder Veränderungen an, welche unseren Fachbereich betreffen werden. Beispielhaft genannt sei hier das neue Voranmeldesystem der EU (analog der hinlänglich bekannten Container Security Initiative der USA), welches ab 2011 in Kraft tritt und für die Reedereien je nach Fall und Destination das Melden von Sendungsdaten an den Zoll bedeutet. Damit ist bereits jetzt klar, dass uns gerade Security-Programme in der Seefracht künftig wohl noch intensiver als heute beschäftigen werden.

Ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Reedereiagenten dafür, dass sie sich jederzeit mit ihrer Fachkompetenz für unseren Verband und damit für unsere Branche zur Verfügung halten.

lement ne pas devoir revendiquer cette couverture, mais la dernière crise a montré qu'elle n'est pas un luxe.

Le thème Infrastructure pour les trafics de conteneurs en Suisse et dans les ports de mer nous a occupé cette année également et nous avons coopéré à l'amélioration de la communication de toutes les parties. Ce thème, en particulier lors d'une poursuite de croissance du volume des conteneurs, nous occupera aussi à l'avenir. En effet, autant est réjouissant le développement du marché des conteneurs actuellement en reprise: avec l'augmentation des volumes, les conséquences négatives des problèmes d'infrastructure en Suisse et dans le reste de l'Europe vont à nouveau s'accentuer.
A la fin de l'année, la liquidation de l'opérateur ferroviaire «Intercontainer» a touché la branche de manière inattendue et il faudra donc transposer les solutions pour le maintien des liaisons existantes en matière de trains de conteneurs dans les ports de mer. Pour la nouvelle année, de nouveaux changements apparaîtront qui concerneront notre domaine spécialisé. Citons ici à titre d'exemple le nouveau système d'annonce préalable de l'UE (analogue à la très connue Container Security Initiative des USA), qui entre en vigueur à compter de 2011 et qui signifie pour les compagnies de navigation, selon le cas et la destination, l'annonce des données des envois à la douane. Il est ainsi déjà clair que précisément le programme de sécurité dans le fret maritime va nous occuper désormais de manière encore plus accrue que jusqu'ici.

Je remercie mes collègues du domaine spécialisé Agents maritimes de ce qu'ils se tiennent en tout temps, avec leur compétence spéciale, à disposition de notre association et donc de notre branche.



Schifffahrt

Autor: Christoph Ernst

Mitglieder: Andreas Antenen, Christoph Ernst (Vorsitz a.i.), Urs Forte, Thomas Herzog (Vertreter VBSL), Claudio Licci, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Walter Scheuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink und Peter Furian (beide Vertreter des Fachbereichs Reedereiagenten).

Im Berichtsjahr hat der Fachbereich Schifffahrt nur drei Sitzungen abgehalten, da eine Sitzung wegen längerer Abwesenheit des Vorsitzenden zugunsten eines humanitären Speditions- und Logistikeinsatzes im Krisengebiet Haiti ersatzlos ausfallen musste. Generell ist zu sagen, dass seit längerer Zeit im Fachbereich die ständig anwachsenden Anforderungen im Sicherheitsbereich und die damit ansteigenden Anforderungen an uns Spediteure zu reden geben. Wir versuchen immer, möglichst rasch alle relevanten Anforderungen zu erfahren und in unseren verschiedenen Kommunikationsmitteln unseren Kunden (sprich: Verbandsmitgliedern) zur Kenntnis zu bringen. Ebenfalls versuchen wir, über neue länderspezifische Detailregelungen möglichst frühzeitig zu informieren, was nicht immer zeitnah möglich ist, da auch wir nicht immer die vollständigen und offiziellen Informationen zur richtigen Zeit erhalten. Wir sind deshalb auch hier auf die aktive Mitarbeit aller Mitglieder des Fachbereiches, aber auch auf Informationen aus dem Kreis unserer Kunden angewiesen.

Letztes Jahr haben wir darauf hingewiesen, dass wir zwei feste Vertreter des Fachbereiches Reedereiagenten in unseren Fachbereich integrieren, da ein grosser Teil der zu besprechenden Punkte beide Fachbereiche gleichermassen stark beschäftigt. Diese Zusammenarbeit funktioniert jetzt gut, und dafür gehört mein besonderer Dank den beiden aktiv mitwirkenden Vertretern.

Inzwischen haben wir auch nach einer nochmaligen kurzen Veränderung die Hafenverantwortlichen abschliessend festgelegt. Das sind Kollegen aus dem Milizsystem, deren Aufgaben in einem entsprechenden Pflichtenheft festgehalten sind und auf Grund dessen sie die Verbindungen zu ihren Häfen gewährleisten. Sie informieren uns auch an den Sitzungen über interessante Punkte, die allenfalls auch an unsere Kunden weitergegeben werden.

Navigation

Rapport: Christoph Ernst

Membres: Andreas Antenen, Christoph Ernst (Président a.i.), Urs Forte, Thomas Herzog (représentant de la VBSL), Claudio Licci, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Walter Scheuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink et Peter Furian (tous deux réprésentants du domaine spécialisé Agents maritimes).

Dans l'année sous rapport, le domaine spécialisé Navigation n'a tenu que trois séances, vu qu'une séance a dû être supprimée en raison d'une longue absence du président en faveur d'un engagement humanitaire d'expédition et de logistique dans la zone de crise de Haïti. Il convient de relever de manière générale que, depuis quelque temps, les exigences toujours plus pointues posées au domaine spécialisé dans le domaine de la sécurité et les exigences croissantes pour nous transitaires suscitent les discussions. Nous tentons toujours d'apprendre le plus rapidement possible toutes les exigences déterminantes et de les porter à la connaissance de nos clients (donc les membres de l'association) dans nos divers moyens de communication. Nous essayons également d'informer le plus tôt possible sur les nouvelles réglementations de détail spécifiques à certains pays, ce qui n'est pas toujours possible à court terme car nous ne recevons pas non plus toujours à temps les informations complètes et officielles. Nous sommes par conséquent, ici aussi, tributaires de la coopération active de tous les membres du domaine spécialisé, mais aussi d'informations provenant du cercle de nos clients.

Nous avons informé l'année dernière que deux représentants fixes du domaine spécialisé Agents maritimes sont intégrés dans notre domaine spécialisé vu qu'une grande partie des points à discuter occupent assez également les deux domaines spécialisés. Cette collaboration fonctionne maintenant à satisfaction et mes meilleurs remerciements s'adressent à ces deux représentants actifs. Dans l'intervalle, nous avons aussi défini après un court changement supplémentaire les responsables des ports. Ce sont des collègues du système de milice, dont les tâches sont consignées dans un cahier des charges adéquat et sur la base duquel ils assurent les liaisons avec leurs ports. Ils nous informent aussi lors des séances sur des points intéressants qui sont transmis aussi, le cas échant, à nos clients.

Zusätzlich haben wir uns vom Fachbereich in die Diskussionen eingeschaltet, die zwischen Terminalbetreibern, Camionneuren und Spediteuren wegen der teilweise überlangen Wartezeiten an einzelnen Schweizer Container-Terminals aufgetreten sind. Eine sofortige Lösung kann nicht gefunden werden. Aber wir haben versucht mitzuhelfen, um zusammen mit andern Direktbeteiligten mögliche Optimierungsmöglichkeiten zu ermitteln und umzusetzen. Es benötigt die Mithilfe aller, um die Wartezeiten zu minimieren, da die bestehenden Infrastrukturen nicht einfach ausgebaut werden können. Ausbau und insbesondere die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen ist derzeit ja in unserem Land ein Thema auf der politischen Agenda. In diesem Punkt werden wir deshalb auch in 2011 mithelfen, um umsetzbare Verbesserungen und Ideen einzubringen.

Bezüglich der Kontakte mit den Häfen hat sich der Fachbereich bei eintreffenden Anfragen stets darum bemüht, dass Gesprächsrunden zustandekommen, an denen man sich über die aktuelle Situation und künftige Entwicklungen austauschen konnte. Eine solche Möglichkeit ergab sich am 16. und 17. Juni 2010, als eine Delegation der SPEDLOGSWISS der Einladung des Hafens Rotterdam folgte. Diese Informationsreise stellte einen überaus interessanten und lohnenswerten Mehrwert dar, um sich auszutauschen, Kontakte zu knüpfen und Netzwerke zu pflegen. Alle diese Aktivitäten unseres Fachbereichs dienen der Erarbeitung von Mehrwerten für unsere Verbandsmitglieder.

En plus, du domaine spécialisé nous nous sommes immiscés dans les discussions qui sont survenues entre les exploitants de terminals, les camionneurs et transitaires au sujet des temps d'attente en partie trop longs dans certains terminals de conteneurs suisses. Il n'est pas possible de trouver immédiatement une solution, mais nous avons tenté de collaborer pour déterminer ensemble avec d'autres personnes directement concernées des possibilités d'optimisation et de les transposer. La coopération de tous est nécessaire pour réduire les temps d'attente vu que les infrastructures existantes ne peuvent pas simplement être élargies. L'extension et en particulier le financement des infrastructures de trafic est actuellement dans notre pays un thème de l'agenda politique. C'est pourquoi nous allons collaborer en 2011 également pour amener des améliorations réalisables et des idées.

En ce qui concerne les contacts avec les ports, le domaine spécialisé s'est toujours efforcé lors de questions posées que puissent avoir lieu des rondes de discussion auxquelles on pouvait échanger des informations sur la situation actuelle et les développements futurs. Une telle possibilité a été donnée les 16 et 17 juin 2010 lorsqu'une délégation de SPEDLOGSWISS a donné suite à l'invitation du port de Rotterdam. Ce voyage d'information a représenté une plus-value extrêmement intéressante et valable pour faire des échanges, nouer des contacts et et soigner les réseaux. Toutes ces activités de notre domaine spécialisé ont servi à l'élaboration de plus-values pour les membres de notre association.

FIATA

Working Group Sea

Autor: Markus Warnebold

Die Arbeitsgruppe Seetransport der FIATA hat sich im Jahr 2010 dreimal zu einer Sitzung getroffen. Im Februar folgte sie der Einladung der AMACARGA nach Mexico City. Im Juni tagte sie in London, der Heimatstadt des Vorsitzenden, und im Oktober traf sich die Gruppe anlässlich des FIATA-Kongresses in Bangkok.

Gleich wie in den vergangenen Jahren beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit den verschiedenen Sicherheitsvorschriften weltweit. Mittlerweile haben sich 10'000 Firmen dem C-TPAT-Programm in den USA angeschlossen, doch gibt es nach wie vor keine gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsprogramme der EU und der USA. Das C-TPAT-Programm ist nach wie vor 3 PLs mit eigenen operativen Tätigkeiten in den USA vorbehalten.
100%-Scanning für Container-Transporte nach den USA wurde vom «Secretary of the Department of Homeland Security» auf den 14. Juli 2014 verschoben, doch geht man allgemein davon aus, dass dieses Programm aus preislichen und operativen Gründen wohl kaum durchgeführt werden kann und man sich vermehrt auf das «Screening» von risikobehafteten Containern beschränken muss.

>>

FIATA

Working Group Sea

Rapport: Markus Warnebold

Le groupe de travail Transport maritime de la FIATA s'est rencontré trois fois en séance en 2010. En février, il a suivi l'invitation de AMACARGA à destination de Mexico City. En juin, il a siégé à Londres, ville du président, et en octobre le groupe s'est réuni lors du congrès de la FIATA à Bangkok.

A l'instar des dernières années, le groupe de travail s'est occupé des diverses prescriptions de sécurité dans le monde entier.
Dans l'intervalle, 10 000 entreprises se sont affiliées au programme C-TPAT des USA, mais il n'y a encore et toujours pas de reconnaissance réciproque des programmes de sécurité de l'UE et des USA. Le programme C-TPAT demeure réservé aux 3 PLs avec leurs propres activités opératives aux USA.

Le scanning à 100 % pour les transports par conteneurs à destination des Etats-Unis a été reporté par le «Secretary of the Department of Homeland Security» au 14 juillet 2014, mais on part en général de l'idée que ce programme ne pourra guère être réalisé pour des raisons de prix et d'opérations et qu'on doit se limiter davantage à un «screening» de conteneurs présentant des risques.

>>

AIRBUS A380

Seit dem 26.1.2009 läuft das Programm ISF (Import Security Filing) – genannt «10 + 2 rules» in den USA – reibungslos. SPEDLOGSWISS hat bereits alle Mitgliedern mittels Zirkular empfohlen abzuklären, ob die Speditionshaftpflichtversicherungen für eventuelle Folgekosten bei allfälligen Fehlern bei der Datenübermittlung nach den USA aufkommt (bei der von SPEDLOGSWISS angebotenen Spediteurhaftpflichtversicherung ist dies sichergestellt).

Für das per 1.1.2009 angekündigte Advanced Manifest System (AMS) für Sendungen nach China gibt es nach wie vor keine klaren Weisungen, und hier gilt bis auf weiteres «business as usual». Es ist der Arbeitsgruppe bekannt, dass einige Reedereien das AMS bereits freiwillig anwenden und dafür auch Kosten erheben.
AEO in Europa wurde ebenfalls kurz diskutiert, doch wird dies von einer anderen Arbeitsgruppe bearbeitet. Ebenfalls wurden die Mitglieder per Zirkular über das Security Entry Summary Declaration (ENS) System informiert. Diese Vorschrift ist seit dem 1.1.2011 in Kraft.

Depuis le 26.1.2009 se déroule sans accrocs aux USA le programme ISF (Import Security Filing) appelé aussi 10 + 2 rules. SPEDLOGSWISS a déjà recommandé à tous ses membres, par circulaire, d'élucider si les assurances responsabilité civile d'expédition répondraient d'éventuels coûts subséquents en cas d'éventuelles erreurs de transmission de données vers les USA (cela est garanti pour l'assurance responsabilité civile des transitaires offerte par SPEDLOGSWISS).
Il n'y a toujours pas de directives claires pour le système annoncé à compter du 1.1.2009 Advanced Manifest System (AMS) pour les envois à destination de la Chine et est ici applicable jusqu'à nouvel avis la devise «business as usual». Le groupe de travail sait que quelques compagnies de navigation appliquent déjà librement l'AMS et prélèvent des frais pour cela.
Le système AEO en Europe a aussi déjà été discuté brièvement, mais il est traité par un autre groupe de travail. Les membres ont également été informés par circulaire sur la Security Entry Summary Declaration (ENS) System. Cette prescription est en vigueur depuis le 1.1.2011.

Kommissionen

Betriebswirtschaft

Autor: Peter Bader

Mitglieder: Peter Bader (Vorsitz), Henri Fischli, Thomas Knopf (bis Mai 2010), Thomas Schwarzenbach, Andries Waalberg, Jörg Zimmermann (ab Juni 2010)

Das Jahr 2010 verzeichnete wieder ansteigende Transportvolumina, allerdings nicht mit dazu sich parallel entwickelnden besseren Erträgen. So stiegen zwar im LKW-Bereich europaweit die Einkaufspreise an – der Druck auf die Margen blieb aber erstaunlicherweise trotzdem gross. Schon in der ersten Sitzung des Jahres haben wir erkannt, dass die Entwicklung der Fremdwährungskurse zum Schweizer Franken eine wichtige Rolle spielen wird, und haben deshalb einen Gastreferenten in der Person von Peter Häfliger von der UBS gebeten, einen Beitrag zum Thema «Mythos Fremdwährung – Risiken minimieren, Chancen optimieren» zu verfassen, welchen wir unseren Mitgliedern im Bulletin 1/2010 mit Tipps und Lösungsansätzen zur Verfügung stellen konnten.

Unser Weiterbildungsangebot «Betriebswirtschaftliches Denken und Handeln in der Spedition» darf auch in Zukunft im Angebot der SPEDLOGSWISS nicht fehlen, allerdings wird das Thema auf Grund magerer Beteiligung den bisher angebotenen 2-tägigen Kursen zukünftig in modular aufgebauten Halbtageskursen behandelt. Dazu soll das 2009 mit Zollthemen erfolgreich gestartete Gefäss «SPEDLOGSWISS KNOW-HOW» auf weitere Inhalte ausgebaut werden. Wir haben uns in den 3 Sitzungen mit diesem Thema befasst, zu den möglichen Modulen und deren Auswahl einen Experten eingeladen und angehört. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen sollen die Module «Kostenrechnung im Offertwesen» und «Fallstudie Logistik» auf keinen Fall fehlen. Die KBW ist der Auffassung, dass wir damit von unseren Mitgliedern besseren Zuspruch auf das Bildungsangebot erreichen können. Unseren Datenpool KKK (Kritische Kunden- und Korrespondentenbeziehungen) haben wir in einem Zirkularschreiben unseren Mitgliedern nochmals vorgestellt, handelt es sich doch dabei nicht um eine Konkurrenz zu kommerziell angebotenen Bonitäts-Datenbanken bekannter Wirtschaftsauskunftsdienste, sondern um eine spezifisch auf unsere Branche Spedition und Logistik ausgerichtete Ergänzung mit von unseren Mitgliedern eingespeisten Daten. Das Zirkular «Kostenkomponenten» ist

Commissions

Economie d'entreprise

Rapport: Peter Bader

Membres: Peter Bader (Président), Henri Fischli, Thomas Knopf (jusqu'en mai 2010), Thomas Schwarzenbach, Andries Waalberg, Jörg Zimmermann (à partir de juin 2010)

L'année 2010 a été marquée par des volumes de transport à nouveau en augmentation, mais sans toutefois apporter parallèlement de meilleures recettes. Sur toute l'Europe, les prix d'achat ont augmenté dans le domaine des camions - mais la pression sur les marges est demeurée étonnamment forte. Déjà lors de la première séance de l'année, nous avons reconnu que le développement des cours des monnaies étrangères par rapport au franc suisse jouerait un rôle important et c'est pourquoi nous avons demandé à un conférencier externe en la personne de Peter Häfliger de l'UBS de nous rédiger un article sur le thème «Mythos Fremdwährung - Risiken minimieren, Chancen optimieren» que nous pourrons mettre à disposition de nos membres dans le bulletin risques 1/2010 avec des trucs et des solutions.

Notre offre de perfectionnement «Betriebswirtschaftliches Denken und Handeln in der Spedition» ne devra pas manquer, aussi à l'avenir, dans l'offre de SPEDLOGSWISS mais, compte tenu de la maigre participation aux cours de 2 jours offerts, elle sera présentée sous la forme de cours d'un demi-jour en modules. Pour cela, il conviendra d'élargir à d'autres contenus l'enveloppe lancée avec succès en 2009 avec des thèmes de douane «SPEDLOGSWISS-know-how». Nous nous sommes occupés de ce thème dans 3 séances, avons invité un expert au sujet des modules possibles et de leur choix et nous l'avons interrogé. Compte tenu des expériences faites jusqu'ici, il faudra impérativement ne pas oublier les modules «Calcul des coûts en matière d'offres» et «Etude de cas de logistique». La CEE est d'avis que, grâce à cela, nous pourrons mieux atteindre les souhaits de nos membres en matière de formation. Nous avons présenté encore une fois dans une circulaire à nos membres notre pool de données KKK (Kritische Kunden- und Korrespondentenbeziehungen/relations entre clients et correspondants critiques), car il ne s'agit pas d'une concurrence à ces banques de données sur la bonité offertes dans le commerce de services connus de renseignements économiques, mais bel et bien d'un com-

zur gewohnten Zeit im Herbst wieder erschienen mit einer Sammlung der bevorstehenden Entwicklungen von Kosten beim Einkauf von Dienstleistungen aller Art und auf allen Verkehrsträgern, also in allen Bereichen unserer Branche.

Es fällt auf, dass vor allem in Europa fiskalpolitische Faktoren wie steigende Strassen- und Mautgebühren heute einen wesentlichen Teil ausmachen. Dazu kommen immer neue Zuschläge unter dem Titel «Sicherheitsraum EU-Schweiz». Auf Ebene Zoll sind die Kostentreiber bei den ständigen Softwareanpassungen, Erweiterungen der Funktionalitäten und Anwendungen hervorzuheben. Wir begrüssen diese Innovationen, möchten an dieser Stelle aber wieder darauf hinweisen, dass die damit verbundenen Investitionen auch wieder amortisiert werden müssen, da heute für den Dienstleister selten noch eine Produktivitätssteigerung herausschaut. Im Gegenteil, durch zusätzlich zu erfassende Daten steigt unser Aufwand stetig an. Jedes unserer Mitglieder muss sich selbst darüber im Klaren sein, diese kommerzialisierbaren Mehrleistungen zu erkennen.

plément spécifique à notre branche de l'expédition et de la logistique nourri de données fournies par nos membres eux-mêmes.
La circulaire «Composants de coûts» est à nouveau parue à la date usuelle en automne avec une collection des développements imminents de coûts lors de l'achat de prestations de service de tous genres et pour tous les modes de trafic, donc dans tous les domaines touchant notre branche.
Il est frappant de constater que, surtout en Europe, les facteurs politico-fiscaux tels que les taxes routières et autoroutières en augmentation en constituent une partie importante. S'y ajoutent toujours de nouveaux suppléments sous le titre «Zone de sécurité UE-Suisse». Au niveau de la douane, les coûts augmentent pour les adaptations permanentes de logiciels, les élargissements de fonctionnalités et les applications. Si nous saluons ces innovations, nous souhaitons encore et toujours relever ici que les coûts liés à ces investissements doivent être amortis car, pour les prestataires de service, l'augmentation de productivité se fait de plus en plus rare. Au contraire, par les données supplémentaires à saisir, notre travail augmente continuellement. Chacun de nos membres doit être au clair pour lui-même pour reconnaître ces prestations supplémentaires commercialisables.

Bildung

Autor: Paul Nicolet

Mitglieder: Delicia Cobaleda, Jürg Dünner, Edith Henke, Sibyll Hollinger, Wolfgang Koch, Hans Kunz, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Andy Montigel, Paul Nicolet, Rudolf Scheidegger, Armando Schneeberger, Markus Schöni, Paul Schwendener, Paolo Sommavillla, Maya Stalder

Im Berichtsjahr hat sich die Kommission Bildung schwerpunktmässig mit folgenden Themen beschäftigt:

Kaufmännische Grundbildung: Ablösung NKG durch neue Bildungsverordnung

Basierend auf dem neuen Berufsbildungsgesetz werden in der Schweiz die Ausbildungs- und Prüfungsreglemente sämtlicher Berufe durch neue Rechtsgrundlagen (Bildungsverordnung und Bildungsplan) ersetzt. In der kaufmännischen Grundbildung ist vor drei Jahren die dafür zuständige eidgenössische Reformkommission eingesetzt worden. Sie hat die Vorarbeiten soweit vorangetrieben, dass heute die Entwürfe zu den neuen reglementarischen Grundlagen vorliegen. Diese lösen ab Sommer 2012 die geltenden NKG-Bestimmungen ab.

SPEDLOGSWISS als Vertreterin der Branche Internationale Speditionslogistik hat den Reformprozess von Beginn weg aktiv mitgestaltet. Für den Verband waren die Arbeiten stets mit der Erwartung verbunden, dass die Ausbildungsinhalte und Qualifikationsverfahren vereinfacht und besser auf die Bedürfnisse der Branche ausgerichtet werden. Mit den vorliegenden Dokumenten werden diese Erwartungen in hohem Masse erfüllt:

- Die für den Ausbildungsbetrieb massgeblichen Leistungsziele werden erheblich reduziert und für alle Beteiligten verständlicher formuliert.
- Die Branchenkunde wird neu in die überbetrieblichen Kurse (ÜK) integriert. Diese Verschmelzung von Branchenkunde und ÜK wird den Betrieben unserer Branche durch die Blended-Learning-Plattform (siehe unten) eine weitere Entlastung bringen.

>>

Formation

Rapport: Paul Nicolet

Membres: Delicia Cobaleda, Jürg Dünner, Edith Henke, Sibyll Hollinger, Wolfgang Koch, Hans Kunz, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Andy Montigel, Paul Nicolet, Rudolf Scheidegger, Armando Schneeberger, Markus Schöni, Paul Schwendener, Paolo Sommavillla, Maya Stalder

Dans l'année sous rapport, la commission Formation s'est occupée essentiellement des thèmes ci-après:

Formation commerciale de base: remplacement de la NFCB par la nouvelle ordonnance sur la formation

Compte tenu de la nouvelle loi sur la formation professionnelle en Suisse, les règlements sur la formation et les examens de toutes les professions sont remplacés par de nouvelles bases juridiques (ordonnance sur la formation et plan de formation). Dans la formation commerciale de base a été mise en place à cet effet il y trois ans la commission fédérale de réforme compétente. Elle a poussé les travaux préparatoires de telle sorte que, aujourd'hui, les projets de nouvelles bases réglementaires sont disponibles. Elles remplaceront donc les dispositions en vigueur de NFCB à compter de l'été 2012.

En tant que représentante de la Branche Internationale de la Logistique d'expédition, SPEDLOGSWISS a collaboré activement dès le début au processus de réforme. Pour l'association, les travaux étaient toujours liés à l'attente que les contenus de formation et la procédure de qualification seraient simplifiés et mieux adaptés aux besoins de la branche. Grâce aux documents disponibles, on peut constater que les attentes sont satisfaites dans une large mesure:

- Les objectifs de prestations déterminants pour les exploitations de formation seront sensiblement réduits et formulés de façon plus compréhensible pour toutes les personnes impliquées.
- Les connaissances de la branche seront désormais intégrées dans les cours interentreprises (CI). Cette intégration de connaissances de la branche et de CI va apporter aux exploitations de notre branche, par la plateforme Blended Learning (v. plus bas) une décharge supplémentaire.

>>

- Die ALS- wie die PE-Bewertungen werden wie in den Berufsfachschulen mit Noten beurteilt. Der Ballast mit dem heutigen aufwendigen Bewertungsraster (3-er Skala mit Teilkriterien) fällt weg.
- Es stehen nur noch 2 Prozesseinheiten (PE) im 2. und 3. Lehrjahr auf dem Programm. Die 2. Prozesseinheit bildet zudem Gegenstand der mündlichen Abschlussprüfung.

In der ersten Hälfte des Jahres 2011 können sich die Verbundpartner in der eidgenössischen Vernehmlassung zu den vorliegenden Entwürfen der neuen reglementarischen Grundlagen der kaufmännischen Grundbildung äussern. SPEDLOGSWISS wird sich positiv zur neuen Bildungsverordnung stellen.

Projekt Blended Learning

Vor bald drei Jahren lancierte SPEDLOGSWISS das Projekt Blended Learning. Der Verband stellte damit die Weichen für einen zukunftsweisenden Weg in der branchenineternen Ausbildung. Mitte Oktober 2010 startete in Basel der Branchenkundeunterricht für die Lernenden der Speditionsbranche plangemäss auf Basis der neuen Ausbildungsmethode. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass Blended Learning nun schrittweise an den weiteren Schulungsstandorten unserer Lokalverbände umgesetzt werden kann. Der vorliegende Jahresbericht widmet Blended Learning einen speziellen Beitrag, dem weitere Einzelheiten zum Projekt entnommen werden können.

Lehrgänge der höheren Berufsbildung mit eidgenössischen Abschlüssen

Unser Verband bietet Lehrgänge an, die zu den eidgenössischen Fachausweisen für Speditionsfachleute und Zolldeklaranten sowie zum eidgenössischen Diplom für Speditionsleiter führen. Den Mitarbeitenden der Speditionsbranche wird damit ermöglicht, zusätzliche auf die Branche zugeschnittene Kompetenzen zu erwerben und sich damit für höhere Aufgaben im Unternehmen zu qualifizieren. Die drei genannten Abschlüsse beruhen auf Rechtsgrundlagen, die nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten entsprechen. Im Berichtsjahr hat SPEDLOGSWISS die nötigen Projekte lanciert, um die Prüfungsordnungen zu revidieren und sie im Verlaufe des Jahres 2011 dem BBT zur Genehmigung einzureichen.

- Les appréciations ALS et UP seront données par des notes, comme dans les écoles professionnelles. Ainsi disparaît le ballast que représentent les actuelles grilles d'appréciation pénibles (échelle à 3 niveaux avec critères partiels).
- Il n'y a plus au programme que 2 unités de processus (UP) dans les 2e et 3e années d'apprentissage. La 2e unité de processus fait en outre l'objet de l'examen final oral.

Dans la première moitié de l'année 2011, les partenaires dans la consultation fédérale pourront se prononcer sur les projets disponibles des nouvelles bases réglementaires de la formation commerciale de base. SPEDLOGSWISS va s'exprimer positivement sur la nouvelle ordonnance sur la formation.

Projet Blended Learning

Il y a bientôt trois ans que SPEDLOGSWISS a lancé le projet Blended Learning. L'association a ainsi tracé la voie pour une formation futuriste interne à la branche. A la mi-octobre 2010 a été lancé à Bâle, conformément au plan, l'enseignement des connaissances de la branche pour les apprentis de la branche d'expédition sur la base de la nouvelle méthode de formation. Sont donc ainsi réalisées les conditions pour pouvoir introduire le Blended Learning par étapes dans les autres lieux de formation de nos associations locales. Le présent rapport annuel consacre une partie spéciale au Blended Learning, donnant d'autres détails sur le projet.

Cours de formation professionnelle supérieure avec diplômes fédéraux

Notre association offre d'autres cycles de formation conduisant à des certificats fédéraux pour les spécialistes de l'expédition et les déclarants en douane ainsi qu'au diplôme fédéral pour els chef/fes d'expédition. Ainsi est offert aux collaborateurs de la branche de l'expédition la possibilité d'acquérir des compétences supplémentaires et de se qualifier pour les tâches plus élevées dans les entreprises.
Les trois dernières possibilités reposent sur des bases juridiques qui ne correspondent plus aux circonstances actuelles. Dans l'année sous rapport, SPEDLOGSWISS a lancé les projets nécessaires pour réviser les ordonnances sur les examens et les présenter à l'OFFT pour approbation au cours de l'année 2011.

Informatik

Autor: Reto Spoerri

Mitglieder: Peter Aeppli, Philippe Bannwarth, Philippe Bleu, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster, Hans Schütz, Reto Spoerri (Vorsitz)

Mutationen: Die Kommissionsmitglieder Mario Bayard und Erik Eisermann haben im Laufe des Jahres ihre Mitarbeit in der Kommission niedergelegt. Für ihr Engagement danke ich an dieser Stelle nochmals bestens. Hingegen konnte neu Herr Philippe Bleu in der Kommission herzlich willkommen geheissen werden.

Es wurden insgesamt 2 Kommissionssitzungen abgehalten. Darüber hinaus war die IT-Kommission an diversen weiteren Sitzungen und Meetings diverser Ausschüsse und Interessengruppen vertreten.

Das vergangene Jahr stand fest im Zeichen der aktiven Bewerbung unseres Produktes DATACENTER mit den beiden Funktionen Webentry und EDI-direct. Ein grosser Schwerpunkt dabei bildete die konsequente, umfassende Information über die Funktionen sowie das Angebot, transparent und verständlich deren Nutzen aufzuzeigen.

Eine laufende Informationskampagne deckt auch die Information aller Zollkreise sowie der OZD mit entsprechenden Präsentationen ab.

Gleichzeitig bearbeitete und betreute die Kommission weitere Themen wie eVV Import, e-dec Export sowie das durch die Zollverwaltung lancierte Projekt Web-dec.

Besonders hervorzuheben sind dabei vier Infoveranstaltungen, welche in Zusammenarbeit mit unserer Zollkommission und der Zollverwaltung durchgeführt wurden. Ziel war es, interessierten Mitgliedern Umfang, Konsequenzen wie auch die Handhabung von eVV Import näherzubringen.

Mit EDI-direct, der direkten Anbindung von Mitgliedern mit deren Kunden via DATACENTER, konnte im vergangenen Jahr bereits eine Zunahme der übermittelten Transaktionen um 60% erzielt werden. Dieser deutliche Trend bestätigt die Bedeutung einer sinnvollen wie praktikablen Lösung, wie sie nun mit DATACENTER zur Verfügung steht.

>>

Informatique

Rapport: Reto Spoerri

Membres: Peter Aeppli, Philippe Bannwarth, Philippe Bleu, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster, Hans Schütz, Reto Spörri (Président)

Mutations: Les membres de la commission Mario Bayard et Erik Eisermann ont mis fin à leur collaboration dans la commission au cours de l'année. Je les remercie ici une fois encore sincèrement pour leur engagement. En compensation, nous avons pu souhaiter une chaleureuse bienvenue dans la commission à M. Philippe Bleu.

La commission a tenu au total 2 séances. La commission TI a été représentée en outre à diverses autres séances et rencontres de divers autres commissions et groupes d'intérêts.

L'année dernière était placée fortement sous le signe de la publicité active en faveur de notre produit DATACENTER avec ses deux fonctions Web-Entry et EDI-direct. Un gros accent constituait en l'occurrence l'information résolue et complète des fonctions ainsi que la démonstration transparente et compréhensible de son utilité.

Une campagne d'information en cours couvre aussi l'information de tous les arrondissements de douane ainsi que la DGD avec les présentations adéquates. Simultanément, la commission a travaillé et géré d'autres thèmes tels que la DTe importation, e-dec Exportation ainsi que le projet Web-dec lancé par l'administration des douanes

Il convient de relever particulièrement en l'occurrence quatre manifestations d'information organisées en collaboration avec notre commission et l'administration des douanes, dont l'objectif était de mieux faire connaître à nos membres intéressés l'ampleur, les conséquences ainsi que l'application de la DTe importation.

Avec EDI-direct, la liaison directe de membres avec leurs clients via le DATACENTER, a déjà été obtenue l'année dernière une augmentation des transactions transmises de 60%. Cette tendance claire confirme l'importance d'une solution sensée et praticable telle qu'elle est maintenant à disposition avec le DATACENTER.

>>

Welches sind die nächsten Schritte im DATACENTER-Projekt? Wie bereits erwähnt, ist der Fokus ganz klar auf die erfolgreiche Einführung der Funktion «Webentry» gerichtet. Nach finalen Tests sowie der Verabschiedung durch die Kommission IT ist das «going live» noch im ersten Halbjahr 2011 geplant.

Zum Schluss danke ich allen Kommissions-Mitgliedern sowie den beteiligten Mitarbeitenden auf der Geschäftsstelle für ihr Engagement und die stete Unterstützung, welche mir auch im vergangenen Jahr zuteil wurde.

Quelles sont les prochaines étapes dans le projet DATACENTER? Ainsi que cela a déjà été mentionné, l'objectif est très clairement d'introduire avec succès la fonction «Webentry». Après des tests finaux et l'approbation par la commission TI, le «going live» est planifié pour le premier semestre de 2011.

Pour terminer je remercie tous les membres de la commission ainsi que les collaborateurs impliqués du secrétariat pour leur engagement et le soutien permanent qu'ils m'ont apporté aussi l'année dernière.

Kommunikation

Autor: Vinicio Cassani

Mitglieder: Paolo Cardani, Vinicio Cassani (Vorsitz), Florence May, Judith Moser (ab 1.8.2010), Dora Naumann (bis 31.7.2010), Paul Nicolet, Thomas Schwarzenbach

Die Kommission Kommunikation ist zuständig für die gesamte interne und externe Kommunikation. Die Kommission wirkt zugunsten aller Fachbereiche, Kommissionen und Arbeitsgruppen. Bei Bedarf wird sie durch die entsprechenden, von den Fachbereichen, Kommissionen und Arbeitsgruppen bestimmten Personen kontaktiert.

Zum ständigen Auftrag der Kommission Kommunikation zählt das Vertiefen und – wo nötig – das Intensivieren der schriftlichen und mündlichen Kommunikation intern (Mitglieder, Geschäftsstelle) und extern (gemäss Zielgruppe des PR-Konzepts), mit den im PR-Konzept definierten Massnahmen und Instrumenten. Das PR-Konzept der SPEDLOGSWISS wird periodisch überarbeitet und angepasst.

Auch in 2010 waren die Themenkreise Zoll, Luftfracht und Bildung mit Abstand die wichtigsten. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den lokalen Sektionen ist wünschenswert, da die Themenkreise und Erfahrungswerte meist auch von gesamtschweizerischer Bedeutung sind.

Die in 2009 realisierte DVD für die Auszubildenden ist sehr gut gelungen und wird neu 3-sprachig sein. Die DVD sollte nicht nur in den Schulklassen, sondern auch an allen Sektions-Generalversammlungen gezeigt werden. Die verschiedenen BIZ Zentren (Berufsinformationszentren) sollten damit auch bestückt werden. Der Vorsitzende und die Mitglieder der Kommission danken Dora Naumann für Ihre wertvolle Mitarbeit in der Kommission Kommunikation und arbeiten bereits mit Freude mit ihrer Nachfolgerin Judith Moser zusammen.

Communication

Rapport: Vinicio Cassani

Membres: Paolo Cardani, Vinicio Cassani (Président), Florence May, Judith Moser (à partir du 1.8.2010), Dora Naumann (jusqu'au 31.7.2010), Paul Nicolet, Thomas Schwarzenbach

La commission Communication est compétente pour l'ensemble de la communication interne et externe. Elle travaille en faveur de tous les domaines spécialisés, des commissions et groupes de travail. Elle est contactée en cas de besoin par les personnes désignées par les domaines spécialisés, les commissions et groupes de travail. Fait partie de la mission permanente de la commission Communication l'approfondissement et – si nécessaire – l'accroissement d'intensité de la communication écrite et orale interne (membres, secrétariat) et externe (selon le groupe cible du concept RP), avec les mesures et instruments définis dans ledit concept RP. Ce dernier est périodiquement revu et adapté.

Aussi en 2010, les groupes de thèmes douane, fret aérien et formation ont été de loin les plus importants. Une intensification de la collaboration avec les sections locales est souhaitable, vu que les groupes de thèmes et les valeurs d'expérience sont le plus souvent aussi d'importance pour l'ensemble de la Suisse.

Le DVD réalisé en 2009 pour les apprentis est très bien réussi et sera désormais en trois langues. Le DVD ne devrait pas être montré seulement dans les classes d'école, mais également lors des assemblées générales des sections. Les divers centres d'information professionnelle (CIP) devraient également en être dotés. Le président et les membres de la commission remercient Dora Naumann pour sa précieuse collaboration dans la commission communication et travaillent déjà avec plaisir avec sa remplaçante Judith Moser.

Recht und Versicherung

Autor: Thomas Gutruf

Mitglieder: Dr. Dana Böni, Carmen Fuog, Thomas Gutruf (Vorsitz), Rene Mörgeli, Dr. Giovanna Montanaro, Rene Nebel, Markus Weber

Frau Carmen Fuog trat im Laufe des Jahres 2010 aus der KRV zurück. Die Kommission bedauert diesen Schritt und dankt Frau Fuog für die sehr kompetente und geschätzte Mitarbeit.
Im Berichtsjahr befasste sich die KRV unter anderem mit folgenden Schwerpunktthemen:

- Telefonische Rechtsauskunft: Die Mitglieder nutzten diesen Dienst rege. 20 – 25 Anfragen pro Monat sind der Durchschnitt. Das ergibt ca. 300 Anfragen im Jahr.
- Schadenseminar 1 und 2: Diese Ausbildung findet regelmässig guten Zulauf. Im Berichtsjahr wurden 2 Veranstaltungen abgehalten. Leider gingen keine Anmeldungen für die Ausbildung «Risk and Insurance Management» ein, sodass in 2010 auf diese Veranstaltung verzichtet werden musste. Die Kommission hofft, dass in 2011 wieder entsprechende Nachfrage bestehen wird.
- Risk Bulletin: Es wurden 3 Bulletins zu aktuellen Themen aus dem Bereich Recht, Risk Management und Versicherung publiziert
- Rotterdam Rules (RR): Diese wichtige Konvention zur Vereinheitlichung des Seerechts wurde inhaltlich diskutiert und analysiert. Für 2011 ist ein Risk Bulletin zu den RR in Vorbereitung.
- Carrier-Ausfall-Versicherung: Dieses Risiko wurde in die Verbandsdeckung integriert und steht auf Wunsch den versicherten Mitgliedern zur Verfügung.
- AB SPEDLOGSWISS: In einer Subkommission wurden die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AB SPEDLOGSWISS 2005, AB SPEDLOGSWISS Lager 2001, AB SPEDLOGSWISS Reederei-Agenten 2005) überprüft. Ziel der Überprüfung war, die Geschäftsbedingungen mit den aktuellen Entwicklungen (Rechtsprechung, nationales und internationales Recht) zu vergleichen und ggf. zu aktualisieren. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass sämtliche AB «wasserdicht» sind und gegenwärtig keine Anpassungen vorgenommen werden müssen. Die KRV beobachtet die Entwicklung kontinuierlich und wird bei Bedarf Änderungsvorschläge machen.

Droit et assurances

Rapport: Thomas Gutruf

Membres: Dr. Dana Böni, Carmen Fuog, Thomas Gutruf (Président), Rene Mörgeli, Dr. Giovanna Montanaro, Rene Nebel, Markus Weber

Madame Carmen Fuog s'est retirée de la CDA au cours de l'année 2010. La commission regrette cette démarche et remercie madame Fuog pour sa collaboration compétente et très appréciée.
Dans l'année sous rapport, la CDA s'est occupée entre autres des thèmes essentiels suivants:

- Renseignement juridique par téléphone: les membres utilisent ce service assidûment. 20 - 25 demandes par mois sont la moyenne. Cela donne env. 300 demandes dans l'année.
- Séminaire 1 et 2 sur les dommages: cette formation rencontre régulièrement un bon écho. Dans l'année sous rapport, 2 manifestations ont eu lieu. Malheureusement, aucune inscription n'a été reçue pour la formation «Risk and Insurance Management», de sorte qu'il a fallu renoncer à cette manifestation pour 2010. La commission espère qu'une demande adéquate se présentera en 2011.
- Bulletin risques: 3 bulletins ont été publiés sur des thèmes actuels du domaine Droit, Gestion des risques et Assurance.
- Rotterdam Rules (RR): cette convention importante pour la simplification du droit maritime a été discutée quant à son contenu et analysée. Un bulletin risques est en préparation sur le sujet RR pour 2011.
- Assurance manque de transporteur: ce risque a été intégré dans la couverture de l'association et est à disposition sur demande des membres assurés.
- CG de SPEDLOGSWISS: dans une sous-commission ont été réexaminées les conditions générales d'affaires (CG de SPEDLOGSWISS 2005, CG de SPEDLOGSWISS Entrepôt 2001, CG de SPEDLOGSWISS Agents maritimes 2005). L'objectif de l'examen était de comparer et si besoin d'actualiser les conditions d'affaires aux développements actuels (jurisprudence, droit national et international). Il a été constaté en fin de compte que toutes les CG sont «étanches» et qu'aucune adaptation n'est nécessaire pour le moment. La CDA observe continuellement les développements et fera des propositions adéquates en cas de besoin.

Projekte für 2011

Workshops: Die KRV ist daran, halbtägige Workshops für die Mitglieder zu aktuellen Themen aus den Bereichen Recht, Versicherung, Risk Management zu erarbeiten. Beispiele: «Logistik-und Projektverträge», «Transportversicherung», «CMR», «Gefahrgut-Transporte» etc. Diese Workshops werden praxisbezogen sein und anhand von konkreten Beispielen zur Schadenverhütung beitragen.

Projets pour 2011:

Ateliers: la CDA est en train d'élaborer des ateliers d'un demi-jour pour les membres sur les thèmes actuels des domaines Droit, Assurances, Gestion des risques. Exemples: «Contrats de logistique et de projets», «Assurance de transport», «CMR», «Transports de marchandises dangereuses», etc. Ces ateliers seront axés sur la pratique et contribueront grâce à des exemples concrets à empêcher les dommages.

Zoll

Autor: Franz Schneider

Mitglieder: Urs Brunschweiler, Daniel Gallhammer, Felix Gremminger, Heinz Hofmann, Beat Isler, Wolfgang Koch, Martin Meili, Carlos Methner, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Michael Ringgeler, Werner Schaulin, Franz Schneider (Vorsitz)

An der Generalversammlung 2010 wurde ich als neuer Vorsitzender der Zollkommission in den Gesamtvorstand gewählt, wofür ich mich recht herzlich bedanken möchte. Meinem Vorgänger Felix Gremminger, der mit viel Geschick über 10 Jahre die Kommission geleitet hat, möchte ich nochmals meinen Dank aussprechen. Es freut mich sehr, dass Felix Gremminger weiterhin der Kommission als Mitglied mit Rat und Tat aktiv zur Seite stehen wird. Leider hat sich Heinz Hofmann aus Altersgründen entschieden, aus der Zollkommission auszutreten, und ich möchte mich auch bei ihm für seine kompetente und fachliche Unterstützung der letzten Jahrzehnte bedanken.

Der Vorstand hat an der Herbst-Sitzung die neue Organisation unserer Zollkommission verabschiedet. Mit der neuen Organisation decken wir einerseits noch besser die Sektionsbedürfnisse ab und anderseits können wir als Schweizer Branchenverband und auch als Regionalverband schlagkräftiger und partnerschaftlicher unsere Anliegen gegenüber der Zollverwaltung in Bern, den Zollkreisdirektionen und den lokalen Zollinspektoraten einbringen.

Was hat uns 2010 beschäftigt und was haben wir erreicht?
Im April 2010 wurde e-dec Export erfolgreich eingeführt. Die Zollverwaltung hat sich bei SPEDLOGSWISS für die aktive Unterstützung vor und während der Umsetzung bedankt. Diesen Dank geben wir gerne an die Mitglieder weiter. Die elektronische Veranlagungsverfügung (eVV) wurde im Import und Export eingeführt. Obwohl dies seit langem eine Forderung von SPEDLOGSWISS ist, wird die Umsetzung eine grosse Herausforderung sein und uns in Zukunft intensiv beschäftigen. Die Kommunikation vor und während dieser Umstellung mit den Importeuren und Exporteuren (unsere Kunden) wird massgeblich zu einer erfolgreichen Einführung beitragen. Wir werden deshalb mit der Steuer- und der Zollverwaltung und anderen Verbänden die Kommunikation forcieren und abstimmen. Wir haben mit der EZV in einem ersten Schritt insgesamt vier Informationsveranstaltungen

Douane

Rapport: Franz Schneider

Membres: Urs Brunschweiler, Daniel Gallhammer, Felix Gremminger, Heinz Hofmann, Beat Isler, Wolfgang Koch, Martin Meili, Carlos Methner, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Michael Ringgeler, Werner Schaulin, Franz Schneider (Président)

Lors de l'assemblée générale 2010, j'ai été nommé nouveau président de la commission Douane au comité élargi, et je vous en remercie très sincèrement. Je voudrais adresser une fois encore mes remerciements à mon prédécesseur Felix Gremminger, qui a su mener cette commission très adroitement pendant plus de 10 ans. Je suis très heureux que Felix Gremminger continue de faire partie de la commission en tant que membre pour nous soutenir par ses conseils et son action. Malheureusement, Heinz Hofmann a décidé pour raisons d'âge de se retirer de la commission Douane et j'aimerais le remercier lui aussi pour son soutien compétent et professionnel ces dernières décennies.

Le comité a approuvé, dans sa séance d'automne, la nouvelle organisation de notre commission Douane. Grâce à cette nouvelle organisation, nous couvrons d'une part encore mieux les besoins des sections et d'autre part, nous pourrons mieux, en tant qu'association suisse de la branche et en tant qu'association régionale, faire valoir nos souhaits de façon plus percutante et partenariale à l'égard de l'administration des douanes à Berne, des directions d'arrondissements et des inspections de douane locales.
Qu'est-ce qui nous a occupés en 2010 et qu'avons-nous obtenu? En avril 2010 a été introduit avec succès e-dec Exportation. L'Administration des douanes a remercié SPEDLOGSWISS pour son soutien actif avant et durant la transposition. Nous transmettons bien volontiers ces remerciements à nos membres. La déclaration de taxation électronique (DTe) a été introduite à l'importation et à l'exportation. Bien que cela soit une demande instante de SPEDLOGSWISS, la transposition sera un grand défi et nous occupera intensément aussi à l'avenir. La communication avant et pendant cette transposition avec les importateurs et les exportateurs (nos clients) va contribuer de façon déterminante à la réussite de l'introduction. C'est pourquoi nous allons forcer et coordonner la communication avec l'administration fiscale et douanière et d'autres associations. Dans un premier pas, nous avons organisé avec l'AFD au total quatre séances

in Basel, Glattbrugg, Morges und Chiasso mit ca. 250 Teilnehmern durchgeführt. Das neue Konzept der EZV für den «Zugelassenen Empfänger/Versender», welches Ende 2011 umgesetzt werden soll, hat unsere Erwartung nicht erfüllt und wird keine wesentlichen Neuerungen für die Logistikbranche bringen. Unsere Hauptforderungen gegenüber der EZV sind wie folgt:

- Betriebszeiten generell 05.00- 22.00 Uhr;
- Zollanmeldung 7 Tage/24 Stunden und sofortige Freigabe der Frei-Sendungen rund um die Uhr;
- für Firmen, die schweizweit an verschiedenen Standorten tätig sind, soll nur noch ein einziger Antrag/Bewilligung ausgestellt werden.

Das Pilotprojekt AEO konnte abgeschlossen werden. Unsere zwei Mitglieder, Laible AG und Dachser AG, haben die Zertifizierung bestanden. Herzliche Gratulation dazu. Eine externe Umfrage hat ergeben, dass ca. 65 % unserer Mitglieder sich zertifizieren lassen wollen.
Die «Know-how-Workshops» zum Thema Zollrisiken wurden weiterentwickelt. Insgesamt wurden 6 Workshops mit reger Beteiligung durchgeführt. Damit die Risiken bei der Verzollung minimiert werden, empfehlen wir Ihnen, Ihre Mitarbeiter an diese Workshops zu schicken.

Die Einführung des Web-dec, eine von der EZV zur Verfügung gestellte Internet-Applikation für die Import/Export-Zollanmeldung, welche die Papierformulare ersetzt und voraussichtlich im Herbst 2011 eingeführt werden soll, entspricht nicht unseren Erwartungen. SPEDLOGSWISS hat nachdrücklich die rechtliche Gleichbehandlung aller Zollbeteiligten (Verlader und Spediteure) mit einem neuen Vorstoss beim Oberzolldirektor gefordert. Ebenfalls wurde die Ungleichbehandlung betreffend Registrierung, Identifikation des Zollanmelders, Gestellung der Ware, Spezialverzollungen moniert. Auch wenn wir in einigen Punkten andere Auffassungen als die Zollverwaltung haben, ist ein korrekter, respektvoller und eben auch partnerschaftlicher Umgang zwischen SPEDLOGSWISS und dem Zoll von grösster Wichtigkeit. Wir haben es beide durch jahrelange Zusammenarbeit geschafft, hier wirklich einen Dialog zu führen, um gemeinsam weiterzukommen. Dafür danke ich der Zollverwaltung im Namen unseres Verbandes bestens und freue mich auf unsere künftigen Diskussionen, Debatten, fairen Auseinandersetzungen und natürlich Erfolge!

Ich möchte mich bei allen Kommissionsmitgliedern für die aktive Mitarbeit bedanken – vor allem bei den Mitgliedern des Ausschusses, welche durch die vielen Sitzungen stark gefordert wurden. Und natürlich auch ein herzliches Danke an die Betreuung und Unterstützung durch die Geschäftsstelle.

d'information à Bâle, Glattbrugg, Morges et Chiasso avec env. 250 participants. Le nouveau concept de l'AFD pour les destinataires/expéditeurs agréés qui est censé être transposé à la fin 2011 n'a pas satisfait notre attente et n'apportera pas d'innovations essentielles pour la branche de la logistique. Nos exigences principales envers l'AFD sont:

- Heures d'exploitation de manière générale 05 h 00 - 22 h 00 h
- Annonce douanière 7 jours/24 heures et libération immédiate des envois libres en permanence
- Pour les entreprises actives dans divers emplacements dans toute la Suisse, une seule demande/autorisation devrait pouvoir être établie.

Le projet pilote AEO a pu être bouclé. Nos deux membres Laible AG et Dachser AG on obtenu leur certification. Nos félicitations. Un sondage externe a révélé qu'env. 65% de nos membres souhaitent se faire certifier. L'atelier «Know-how» sur le thème risques douaniers a été développé. Au total ont eu lieu 6 ateliers avec une bonne participation. Afin de diminuer les risques lors du dédouanement, nous recommandons à nos membres d'envoyer leurs collaborateurs à ces ateliers.
L'introduction du Web-dec, une application internet mise à disposition par l'AFD pour l'annonce douanière importation/exportation, qui remplace les formulaires en papier et est censée être introduite probablement en automne 2011, ne correspond pas à nos attentes. SPEDLOGSWISS a demandé expressément, lors d'une nouvelle intervention auprès du Directeur général des douanes, le traitement juridiquement égal de tous les intervenants concernés (affréteurs et transitaires). A également été évoqué le traitement inégal concernant l'enregistrement, l'identification du déclarant, la mise sous contrôle de la marchandise, les dédouanements spéciaux.
Même si nous avons sur quelques points d'autres avis que l'administration des douanes, un contact correct, empreint de respect et précisément partenarial entre SPEDLOGSWISS et la douane est d'une grande importance. Nous avons réussi l'un et l'autre, par une collaboration de plusieurs années, à introduire réellement un vrai dialogue pour progresser ensemble. J'en remercie l'administration des douanes au nom de notre association et me réjouis de nos discussions futures, débats et confrontations cordiales et naturellement des succès!
Je souhaite remercier tous les membres des commissions pour leur collaboration active. En priorité les membres du comité qui sont fortement mis à contribution par les nombreuses séances. Et évidemment aussi un sincère merci pour l'assistance et le soutien du secrétariat.

SWISS

Arbeitsgruppen

Bildung

Autor: Rudolf Scheidegger

Projekt Blended Learning in der brancheninternen Ausbildung

Vor etwas mehr als zwei Jahren lancierte SPEDLOGSWISS das Projekt Blended Learning. Der Verband stellte damit die Weichen für einen zukunftsweisenden Weg in der brancheninternen Ausbildung. Mit Blended Learning wird das Branchenwissen auf zwei sich ergänzenden Wegen erworben: Vorerst werden die Lernenden im Präsenzunterricht in ein Thema wie LKW-Spedition eingeführt. Anschliessend erarbeitet der Lernende die Brancheninhalte während mehrerer Wochen individuell am PC. Danach wird der erarbeitete Stoff wiederum im Präsenzunterricht mit dem Fachreferenten besprochen und durch Anwendungsbeispiele aus der Praxis vertieft. In der gleichen Abfolge werden die Inhalte der weiteren Kurse wie Luftfracht-Spedition und Lagerlogistik abgearbeitet.

Am 13. Oktober 2010 erfolgte in Basel wie geplant der Start zum Branchenkundeunterricht auf Basis der Blended-Learning-Methode. Diesem mit Spannung erwarteten Ereignis waren entsprechende Vorbereitungsarbeiten des Projektteams in Zusammenarbeit mit der Partnerfirma CS2 vorangegangen:

- Aufbereitung der Kapitel LKW, Luftfracht, Lagerlogistik und Zoll für die e-Learning-Plattform
- Informationsveranstaltungen mit den Berufsbildnern und den Referenten Branchenkunde
- Erarbeitung der Inhalte für den Präsenzunterricht zusammen mit den betroffenen Fachreferenten und Bereitstellung der entsprechenden Unterlagen
- Aufschaltung der Kurse LKW, Luftfracht und Lagerlogistik sowie Übernahme der User-Daten ins System

>>

Groupes de travail

Formation

Rapport: Rudolf Scheidegger

Projet Blended Learning dans la formation interne à la branche

Il y a un peu plus de deux ans que SPEDLOGSWISS a lancé le projet Blended Learning. L'association a ainsi tracé la voie pour la future formation interne de la branche. Blended Learning va permettre d'acquérir les connaissances de la branche par deux voies complémentaires. Tout d'abord, les apprenants seront introduits à un thème tel que l'expédition par camions dans un enseignement en classe. Puis ils travailleront les contenus de la branche durant plusieurs semaines individuellement sur ordinateur. Puis la matière travaillée sera à nouveau traitée en classe avec des spécialistes et approfondie par des exemples pratiques. Dans un même déroulement seront travaillés les contenus des autres cours tels l'expédition du fret aérien et la logistique d'entreposage.

Le 13 octobre 2010 a eu lieu à Bâle, comme prévu, le lancement de l'enseignement des connaissances de la branche sur la base de la méthode du Blended Learning. Cet événement attendu avec une certaine tension avait été précédé des travaux adéquats de préparation de l'équipe de projet en collaboration avec l'entreprise partenaire CS2:

- Préparation des chapitres camions, fret aérien, logistique d'entreposage et douane pour la plateforme e-Learning
- Séances d'informations avec les enseignants et les moniteurs des connaissances de la branche
- Elaboration des contenus pour l'enseignement en classes avec les spécialistes concernés et préparation des documents appropriés
- Mise en ligne des cours camions, fret aérien et logistique d'entreposage ainsi que transfert des données d'utilisateurs dans le système

>>

Am 14. Oktober erhielten sowohl die Lernenden als auch die Berufsbildner die Zugangsdaten zur e-Learning-Plattform. Letzteren war und ist es nun möglich, die Lernfortschritte ihrer Lernenden online mitzuverfolgen und sie nach Bedarf gezielt in ihrem Lernprozess zu unterstützen, wenn nötig sie auch an ihre Pflichten zu erinnern. Als nächste Schritte wurden eingeleitet:

- Aufbereitung weiterer Themen wie kombinierter Verkehr, Binnenschifffahrt und Übersee-Spedition
- Schrittweise Übersetzung der aufbereiteten Kurse ins Französische
- Start Blended Learning in den Lokalverbänden ATG/ATSO, VOSL, ZSV Schaffhausen
- Einrichtung einer zentralen Systemverwaltung und Plattform-Betreuung auf der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS
- Bestellung einer Redaktionskommission, die um die periodische Aktualisierung der Inhalte der Lernplattform besorgt ist

Zum Schluss sei allen Beteiligten gedankt, die mit grossem Engagement zum bisher erfolgreichen Gelingen des Projekts Blended Learning SPEDLOGSWISS beigetragen haben.

Le 14 octobre, tant les apprenants que les formateurs ont reçu les données d'accès vers la plateforme e-Learning. Il était et est ainsi possible aux derniers de suivre en ligne les progrès de leurs élèves et si besoin, de les soutenir spécifiquement dans leurs processus d'apprentissage, et si nécessaire de leur rappeler leurs obligations. Les prochaines étapes introduites seront:

- Préparation d'autres thèmes tels que trafic combiné, navigation intérieure et expédition outre-mer
- Traduction pas à pas des cours préparés en français
- Lancement du Blended Learning dans les associations locales ATG/ATSO, SSV, VOSL, ZSV
- Installation d'une gestion centralisée du système et maintenance de la plateforme au secrétariat de SPEDLOGSWISS
- Mise en place d'une commission de rédaction pour gérer l'actualisation périodique des contenus de la plateforme d'étude

Pour terminer, que soient remerciées toutes les personnes impliquées qui ont contribué avec un gros engagement à la réussite déjà enregistrée du projet Blended Learning de SPEDLOGSWISS.

Umwelt

Autor: Thomas Schwarzenbach

Der Jahresbericht 2009 enthielt einen Abriss über die bevorstehende Arbeit der aus Mitarbeitenden unserer Verbandsmitglieder zusammengesetzten Arbeitsgruppe Umwelt. Es geht darum, für unsere Verbandsmitglieder ein Raster, ein «Rahmendokument» zur Verfügung zu stellen, das eine Branchenlösung Umwelt in zwei Stufen abbildet:

Die Basis-Stufe «ecoStandard» sieht dabei vor, dass das Unternehmen fünf Punkte abbilden muss. Das geht von der Identifikation der firmeneigenen Umweltaspekte hin zur Definition von Basiskennzahlen für das eigene Unternehmen inklusive Reporting.

Die erweiterte Stufe «ecoPlus» sieht vor, weitere fünf Punkte (z.B. zertifizierbares Umweltmanagementsystem entwickeln und realisieren) zu erfüllen. Jedes Unternehmen, welches die Branchenlösung Umwelt anwenden möchte, entscheidet selber, ob es die Basisstufe oder die erweiterte Stufe im Unternehmen umsetzen möchte. Die einen Firmen werden in der Lage sein, dies mit eigenen Mitteln und hausinternem Know-how zu bewerkstelligen. Andere wiederum werden Spezialisten zu Rat ziehen wollen, die ihnen bei der Umsetzung der Branchenlösung helfen können. Neben der SafeConsult AG haben wir die beiden Firmen myclimate und BHP Brugger und Partner AG beigezogen. Alle drei haben bei der Ausgestaltung der Branchenlösung mitgearbeitet und sind in der Lage, Unternehmen bei der Umsetzung zu unterstützen.

Die Branchenlösung Umwelt ist kein Label. Es ist eine strukturierte Beschreibung von umweltrelevanten Aspekten. Sie soll helfen, das Thema «Umwelt» im eigenen Unternehmen in geeigneter Form abzubilden, eine «Starthilfe» und eine Unterstützung im laufenden Betrieb sozusagen. Im Laufe der Entwicklung der Branchenlösung haben wir im Rahmen einer laufenden ISO14001-Zertifizierung bei einer Mitgliedsfirma den Praxisbezug und die Umsetzbarkeit überprüft. Wie geplant wird die Branchenlösung ab 2011 zur Verfügung stehen.

Environnement

Rapport: Thomas Schwarzenbach

Le rapport annuel 2009 contenait un abrégé du travail qui attendait les collaborateurs de nos membres constituant le groupe de travail Environnement. Il s'agit de mettre à disposition des membres de notre association un «document-cadre» sous forme de grille présentant une solution de la branche Environnement en deux étapes:

le niveau de base «ecoStandard» prévoit que l'entreprise doit illustrer cinq points, allant de l'identification des propres aspects environnementaux de l'entreprise jusqu'à la définition de repères de base pour sa propre entreprise, y compris le «reporting».

L'étape élargie «ecoPlus» prévoit de satisfaire cinq points supplémentaires (par ex. développement d'un système certifiable de gestion de l'environnement et réalisation). Chaque entreprise qui souhaite appliquer la solution de la branche Environnement décide elle-même si elle souhaite transposer dans l'entreprise le niveau de base ou le niveau élargi. Certaines entreprises seront en mesure de réaliser cela avec leurs propres moyens et un savoir interne à l'entreprise. D'autres en revanche souhaiteront faire appel à des spécialistes qui peuvent les aider à la transposition de la solution de la branche. Nous avons fait appel, en plus de SafeConsult AG, aux deux entreprises myclimate et BHP Brugger und Partner AG. Toutes les trois ont contribué à l'élaboration de la solution de la branche et sont en mesure de soutenir l'entreprise dans une transposition.

La solution de la branche Environnement n'est pas un label. C'est une description structurée d'aspects environnementaux. Elle est censée aider à représenter sous une forme appropriée le thème «environnement» dans sa propre entreprise, en quelque sorte une «aide au démarrage» et un soutien dans l'exploitation en marche. Au cours du développement de la solution de la branche, nous avons examiné dans le cadre d'une certification ISO14001 en cours dans une entreprise membre le lien avec la pratique et l'applicabilité. Comme cela a été prévu, la solution de la branche sera à disposition dès 2011.

Befreundete Verbände und Firmen

GeFaSuisse

Autor: Rudolf Scheidegger (Präsident)

Die Beförderung gefährlicher Güter auf den verschiedensten Verkehrsträgern unterliegt strengen gesetzlichen Vorschriften. Dazu gehört auch die Pflicht von Unternehmen, Gefahrgutbeauftragte ausbilden zu lassen. Zu diesem Zweck wurde im Juni 1998 der Verein GeFaSuisse gegründet, der seither in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz als kompetenter Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten auftritt.

Trägerorganisationen der GeFaSuisse sind:
- Verteidigung/Logistikbasis der Armee/SVSAA
- Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- SGCI Chemie Pharma Schweiz
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen SPEDLOGSWISS

Neben dem eigentlichen Kerngeschäft von GeFaSuisse, der Durchführung von Basisseminaren und Refresher-Kursen mit entsprechenden Schlussprüfungen, galt ein besonderes Interesse im Berichtsjahr der Planung und Durchführung des Gefahrguttags Schweiz 2010.

Der Anlass wurde seinen Erwartungen gerecht: Über 200 Teilnehmende waren der Einladung von GeFaSuisse und der Swiss TS nach Basel gefolgt. Zu Beginn des Anlasses informierte Beat Schmid vom Bundesamt für Strassen ASTRA das Plenum über die Neuerungen bei ADR, RID und ADN.

Dann folgte ein Überraschungscoup: Zur Verblüffung aller bat der Tagungsleiter Ralf Mengwasser den früheren SBB-Chef Benedikt Weibel in den Saal. Benedikt Weibel war es vergönnt, die Laudatio für den abtretenden GeFaSuisse-Präsidenten Hans Schwab zu halten und dessen grosse Verdienste im Gefahrgutbereich zu würdigen.

Associations et entreprises amies

GeFaSuisse

Rapport: Rudolf Scheidegger (Président)

Le transport de marchandises dangereuses sur les divers modes de transport est soumis à des prescriptions légales sévères. En fait partie l'obligation pour une entreprise de faire former un préposé aux marchandises dangereuses. A cet effet a été fondée en juin 1998 la société GeFaSuisse qui est, depuis lors, l'offrant compétent de formations et d'examens de préposés aux marchandises dangereuses en Suisse alémanique et romande.

Les organisations faîtières de GeFaSuisse sont:
- Verteidigung/Logistikbasis der Armee/SVSAA
- Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur
- Association suisse des transports routiers ASTAG
- SGCI Chemie Pharma Suisse
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- L'Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique SPEDLOGSWISS

En plus de l'affaire essentielle et proprement dite de GeFaSuisse, l'organisation de séminaires de base et de cours de rafraîchissement avec les examens finaux y relatifs, un intérêt particulier a été accordé dans l'année sous rapport à la planification et au déroulement de la journée des marchandises dangereuses Suisse 2010.

La manifestation a répondu aux attentes: plus de 200 participants ont répondu à l'invitation de GeFaSuisse et de Swiss TS à venir à Bâle. Au début de la manifestation, Beat Schmid de l'Office fédéral des routes ASTRA a informé l'assemblée des innovations en matière de ADR, RID et ADN. Puis est intervenu le gros coup : à la surprise générale, le président du jour Ralf Mengwasser a appelé dans la salle l'ancien directeur des CFF Benedikt Weibel. C'est à lui qu'est revenu l'honneur de prendre congé de Hans Schwab, président sortant de GeFaSuisse, et de relever ses grands mérites dans le domaine des marchandises dangereuses.
Par la suite, les participants à cette journée des marchandises dangereuses ont pu s'informer grâce à de nombreux modules, des développements les plus récents du domaine et d'actua-

Anschliessend konnten sich die Teilnehmenden des Gefahrguttages an zahlreichen Fachmodulen über die neusten Entwicklungen im Gefahrgutbereich informieren und ihr Wissen auf den neusten Stand bringen. Die Feedbacks der zahlreich erschienenen Gefahrgutbeauftragten waren noch selten so eindeutig: Der Gefahrguttag Schweiz 2010 war ein grosser Erfolg.

Auf der Generalversammlung Ende Mai 2010 trat Hans Schwab, Leiter Sicherheitsüberwachung der SBB Infrastruktur, infolge Pensionierung von seinem Amt als Präsident der GeFaSuisse zurück. Hans Schwab war als Gründungsmitglied der GeFaSuisse in verschiedensten Funktionen tätig, die letzten vier Jahre als deren Präsident. Die Generalversammlung honorierte sein grosses Engagement für GeFaSuisse mit starkem Applaus. Als Nachfolger wurde Rudolf Scheidegger, Geschäftsleitungsmitglied von SPEDLOGSWISS, gewählt. Den bisherigen Vorstandsmitgliedern Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Erwin Sigrist und Markus Speich wurde für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen.

liser leurs connaissances Les rétromessages des très nombreux préposés aux marchandises dangereuses ont rarement été aussi clairs. La journée suisse 2010 des marchandises dangereuses a été un grand succès.

Lors de l'assemblée générale à la fin de mai 2010, Hans Schwab, chef de la surveillance de la sécurité des CFF s'est retiré de sa fonction de président de GeFaSuisse pour cause de départ à la retraite. En tant que membre fondateur de GeFaSuisse, Hans Schwab a été actif dans diverses fonctions, les derniers quatre ans en tant que président. L'assemblée générale a honoré son gros engagement en faveur de GeFaSuisse par un tonnerre d'applaudissements. En tant de successeur a été élu Rudolf Scheidegger, membre de la direction de SPEDLOGSWISS. La confiance a été renouvelée pour une nouvelle année aux membres actuels du comité Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Erwin Sigrist et Markus Speich.

Groupement Fer / Groupement Fret AG

Autor: Peter Bösch (Präsident)

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzte sich im Berichtsjahr 2010 wie folgt zusammen:

- Peter Bösch, Präsident
  DHL Logistics (Schweiz) AG
- Chris Engeler (Mitglied bis 27. Mai 2010)
  Panalpina AG
- Daniel Girod, Mitglied
  Schneider & Cie AG
- Luigi Häfliger, Vizepräsident
  Fiege Logistik (Schweiz) AG
- Jörg Kunz, Vizepräsident
  HOCO Hofstetter & Co. AG
- Claudio Licci (Mitglied ab 27. Mai 2010)
  Lamprecht Transport AG
- Dieter Schmid, Mitglied
  Agility Logistics AG
- René Siegrist, Leiter Geschäftsstelle GF/GF AG
  Agility Logistics AG

Nach einem – in geschäftlicher Hinsicht – eher schwierigen 2009 dürfen wir mit Genugtuung feststellen, dass sich das Jahr 2010 für die meisten GF-Mitglieder positiv entwickelt hat, was sich nicht zuletzt in einer erfreulichen Zunahme des transportierten Containervolumens festhalten lässt. So darf auch in 2010 von einem grundsätzlich erfolgreichen Geschäftsjahr für das Groupement Fer gesprochen werden. Dies, obwohl gegen Ende des Geschäftsjahres mit der in dieser Form unerwarteten Liquidation unseres langjährigen und wichtigen Partners Intercontainer-Interfrigo (ICF) der Vorstand unter erheblichem Druck – sowohl von Seiten der GF-Mitglieder als auch der Partnerbahnen – innert kürzester Zeit ein Notfall- und Backup-Szenario auf die Beine stellen musste, um den «Super-Gau» einer Verkehrsstilllegung auf den beiden wichtigsten Transportachsen Rotterdam - Schweiz und Deutsche Seehäfen - Schweiz zu verhindern. Dass wir es schliesslich doch geschafft haben, Kontinuität und Angebot sicherzustellen, ist nicht zuletzt dem unermüdlichen Einsatz des Vorstandes sowie der wertvollen Unterstützung der Geschäftsstelle zuzuschreiben. Herzlichen Dank auch dieses Jahr an alle, die durch ihren Einsatz zum erfolgreichen Resultat beigetragen haben.

Groupement Fer / Groupement Fret AG

Rapport: Peter Bösch (Président)

Dans l'année sous rapport 2010, le comité du Groupement Fer (GF) était constitué comme il suit:

- Peter Bösch, Présidente
  DHL Logistics (Schweiz) AG
- Chris Engeler (Mitglied bis 27. Mai 2010)
  Panalpina AG
- Daniel Girod, Mitglied
  Schneider & Cie AG
- Luigi Häfliger, Vizepräsident
  Fiege Logistik (Schweiz) AG
- Jörg Kunz, Vizepräsident
  HOCO Hofstetter & Co. AG
- Claudio Licci (Mitglied ab 27. Mai 2010)
  Lamprecht Transport AG
- Dieter Schmid, Mitglied
  Agility Logistics AG
- René Siegrist, Leiter Geschäftstelle GF/GF AG
  Agility Logistics AG

Après une année 2009 plutôt difficile – du point de vue des affaires – nous pouvons constater avec satisfaction que 2010 s'est développée positivement pour la plupart des membres du GF, ce qu'il est permis de constater notamment dans une augmentation réjouissante du volume de conteneurs transportés. C'est ainsi qu'on peut parler aussi pour 2010 d'une année d'affaires en principe réussie pour le Groupement Fer, et cela bien que, vers la fin de l'année, du fait de la liquidation inattendue sous cette forme de notre partenaire important et durant de longues années Intercontainer-Interfrigo (ICF), le comité ait été soumis à forte pression – autant de la part des membres du GF que des chemins de fer partenaires – devant mettre sur pied dans le plus bref délai un scénario d'urgence et de «backup» afin d'empêcher une interruption sèche du trafic sur les deux axes de transport les plus importants Rotterdam - Suisse et ports de mer allemands - Suisse. Que nous soyons parvenus en fin de compte à garantir la continuité et l'offre est dû notamment à l'engagement inlassable du comité ainsi qu'au précieux soutien du secrétariat. Cordial merci, cette année encore, à tous ceux qui, par leur engagement, ont contribué au résultat positif.

Der GF-Vorstand hat sich, nicht zuletzt aufgrund der Situation gegen Ende des Jahres 2010, nebst den monatlichen Vorstands-Meetings auch unzählige Male in bilateralen oder trilateralen Gesprächen mit den Bahnen und den Operateuren getroffen.

Die erklärten Ziele im Geschäftsjahr 2010 waren:
- die Stabilisierung des Verkehrsvolumens und der (Wieder-)Aufbau der benötigten Zugskapazitäten für den Containerverkehr in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern HUPAC und ICF;
- die Weiterentwicklung der e-Booking-Tools für Buchungen bei HUPAC;
- die Weiterführung der Gespräche mit den Vertretern des konventionellen Wagenladungsverkehrs, um eine Lösung für die Zukunft dieses klassischen GF-Produktes zu finden;
- die Nachfolgeregelung für den Leiter der Geschäftsstelle, René Siegrist, der per 31.12.2010 pensioniert wurde.

Die aufgrund der massiven Verkehrsrückgänge beim Containerverkehr in 2009 durch die Operateure reduzierten Zugskapazitäten mussten zu Beginn des Berichtsjahres langsam wieder auf das erforderliche Niveau angehoben werden. In der Diskussion mit den Operateuren zeichnete sich in dieser Beziehung jedoch immer öfter ein Zielkonflikt zwischen den kommerziellen Bedürfnissen des Groupement Fer und den wirtschaftlichen Interessen der Operateure ab. In gleichem Masse wie das GF auf die Einhaltung der von den GF-Mitgliedern verlangten Rundläufe und Zeitfenster pochte, verwiesen die Operateure auf ihren Konflikt zwischen der vom Markt erwarteten Servicefreundlichkeit und ihrem Auslastungsrisiko sowie der Notwendigkeit der Wirtschaftlichkeit der vertraglich vereinbarten Anzahl Züge.

In diesem Kontext wurde bald einmal klar, dass Intercontainer-Interfrigo Schwierigkeiten mit der Rentabilität ihrer Züge zwischen den deutschen Seehäfen und der Schweiz hatte. Gerade auf dieser Achse bestand ja mit TFG ein Anbieter ausserhalb der GF-Vereinbarungen, der nach wie vor stark und erfolgreich über den Preis in den schweizerischen Markt drängte. Die Züge zwischen Rotterdam und der Schweiz hingegen liefen problemlos und es wurden zusätzliche Verbindungen zwischen Rotterdam und Basel Bad Bf eingerichtet, von welchen speziell auch die AGL-Kunden im grenznahen Wirtschaftsraum um Basel profitieren konnten.

>>

Le comité du GF s'est rencontré notamment en raison de la situation à la fin de l'année 2010, en plus des séances mensuelles du comité, aussi à de nombreuses reprises dans des dialogues bilatéraux et trilatéraux avec les compagnies de chemins de fer et les opérateurs.

Les objectifs déclarés pour l'année 2010 étaient
- la stabilisation du volume de trafic et la (re)construction des capacités ferroviaires nécessaires pour le trafic de conteneurs en étroite collaboration avec nos partenaires HUPAC et ICF
- le développement constant des instruments de e-Booking pour les réservations chez HUPAC
- la poursuite des discussions avec les représentants du trafic conventionnel de wagons complets, pour trouver une solution pour le futur de ce produit GF classique
- la réglementation de la succession du chef du secrétariat René Siegrist, qui a été mis à la retraite au 31.12.2010.

Les capacités de trains réduites par les opérateurs en 2009 compte tenu des diminutions massives de trafic dans le trafic des conteneurs ont dû être ramenées lentement au début de l'année sous rapport au niveau nécessaire. Dans la discussion avec les opérateurs s'est dessiné de plus en plus souvent dans cette relation un conflit d'objectifs entre les besoins commerciaux du Groupement Fer et les intérêts économiques des opérateurs. Dans la même mesure que le GF insistait sur le maintien des circuits et des fenêtres horaires réclamés par les membres du GF, les opérateurs renvoyaient à leur conflit entre la convivialité du service attendu par le marché et leur risque d'occupation ainsi qu'à la nécessité de rentabilité du nombre de trains convenu par accord.

Dans ce contexte, il est apparu assez tôt clairement que Intercontainer-Interfrigo avait des difficultés de rentabilité de ses trains entre les ports de mer allemands et la Suisse. Précisément sur cet axe existait avec TFG un offrant indépendant des accords GF, qui continuait de faire pression fortement et avec succès sur les prix dans le marché suisse. Les trains entre Rotterdam et la Suisse en revanche circulaient sans problème et des liaisons supplémentaires ont été instaurées entre Rotterdam et Bâle gare badoise, dont pouvaient profiter spécialement aussi les clients AGL dans la zone économique proche de la frontière aux alentours de Bâle.

>>

Durch die Inbetriebnahme des neuen Terminals HTA am Kai 468 durch HUPAC Intermodal konnten auch auf der Achse Antwerpen – Schweiz die Zugsfrequenzen erhöht und gleichzeitig die Prozesse für Zollabfertigung weiter optimiert werden. Daneben wurden im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe HUPAC-GF die Parameter für die Umsetzung der e-Booking-Tools entwickelt, während einer Pilotphase getestet und erfolgreich implementiert.

Ende September 2010 wurde dann die angespannte finanzielle Situation bei ICF auch in den gemeinsamen Gesprächen mit dem GF-Vorstand angesprochen. Im Rahmen einer Spezialmassnahme hatte der GF-Vorstand in der Folge der von ICF vorgeschlagenen Sistierung der Fonds- und Kohäsionszahlungen von ICF an das GF für die Zeit vom Oktober bis Dezember 2010 zugestimmt.

Durch diese Situation gewarnt, hatte der GF-Vorstand bereits zu diesem Zeitpunkt Sondierungsgespräche über allfällige Backup-Szenarien mit den Operateuren HUPAC und Transfracht sowie mit den SBB aufgenommen für den Fall, dass ICF ihre operativen Geschäfte nicht mehr sicherstellen konnte. Es zeichnete sich ab, dass die Shareholder von ICF offensichtlich bereits beschlossen hatten, ICF noch im laufenden Jahr zu liquidieren.

In verschiedenen Gesprächen mit den Verantwortlichen von ICF wurde zwar noch versucht, eine Nachfolgelösung für die Westverkehre von ICF mit dem Commitment des Groupement Fer auf die Beine zu stellen. Allerdings konnte der GF-Vorstand aus verschiedenen Gründen keinem der von ICF vorgestellten Businesspläne zustimmen. Als dann die Liquidation von ICF am 26. November 2010 offiziell kommuniziert wurde, hatte sich der GF-Vorstand mit den Operateuren HUPAC und TFG sowie den Traktionären SBB und DB Intermodal über die Übernahme der bestehenden ICF-Verkehre bereits soweit geeinigt, dass zumindest eine minimale Kontinuität der Verkehre sichergestellt werden konnte.

Durch die intensive Einbindung des Vorstands des Groupement Fer bei den Verhandlungen um die Nachfolgelösungen im Zusammenhang mit der Liquidation von Intercontainer durch die Operateure und Traktionäre hat sich erneut gezeigt, dass das GF als der wichtige und kompetente Ansprech- und Verhandlungspartner bei Fragen des schweizerischen Schienenverkehrs – insbesondere im kombinierten Verkehr – wahrgenommen und akzeptiert ist. Diese Rolle drängt das GF jedoch immer mehr auch in die Verantwor-

Du fait de la mise en service du nouveau terminal HTA au quai 468 par HUPAC Intermodal, les fréquences de trains ont pu être augmentées sur l'axe Anvers – Suisse et simultanément les processus de dédouanement ont pu être encore davantage optimisés. Simultanément, dans le cadre d'un groupe de travail commun HUPAC - GF ont été développés les paramètres pour la transposition des outils de e-Booking, tandis qu'une phase pilote était testée et introduite avec succès.

A la fin de septembre 2010, la situation financière tendue chez ICF a été évoquée aussi dans les discussions communes avec le comité du GF. Dans le cadre d'une mesure spéciale, le comité du GF avait par la suite approuvé la suspension proposée par ICF des paiements de fonds et de cohésion d'ICF au GF pour la période d'octobre à décembre 2010.

Averti par cette situation, le comité du GF avait déjà à ce moment entamé des discussions de sondage sur d'éventuels scénarios de couverture avec les opérateurs HUPAC et Transfracht ainsi qu'avec les CFF pour le cas où ICF ne pourrait plus garantir ses affaires opératives. Il s'avéra bientôt que détenteurs de parts d'ICF avaient déjà manifestement décidé de liquider ICF encore durant l'année en cours.

Dans diverses discussions avec les responsables d'ICF, il a certes encore été tenté de mettre sur pied une solution de succession pour les trafics ouest d'ICF avec l'engagement du Groupement Fer. Pour diverses raisons cependant, le comité du GF n'a pas pu approuver les plans d'affaires présentés par ICF. Lorsque fut communiquée officiellement la liquidation d'ICF le 26 novembre 2010, le comité du GF s'était déjà entendu avec les opérateurs HUPAC et TFG ainsi qu'avec les tractionnaires CFF et DB Intermodal sur la reprise des trafics existants d'ICF pour que soit garantie au moins une continuité minimale des trafics.

L'engagement intense du comité du Groupement Fer dans les négociations en vue de trouver des solutions pour la succession en rapport avec la liquidation de Intercontainer par les opérateurs et tractionnaires a montré une nouvelle fois que le GF est ressenti et accepté en tant que partenaire important et compétent pour le dialogue et les négociations dans les questions du trafic suisse par le rail - en particulier en trafic combiné. Ce rôle pousse néanmoins toujours davantage le GF vers une responsabilité en matière de rentabilité des produits GF. Les accords et les concessions de la part des chemins de fer, opérateurs et tractionnaires sont de plus en plus lié/es à des engagements.

tung in Bezug auf die Rentabilität der GF-Produkte. Immer mehr werden Vereinbarungen und Zugeständnisse seitens der Bahnen, Operateure und deren Traktionäre an Commitments gebunden.

Durch die Konzentration der Schienenanbieter auf dem Markt auf ein paar wenige, aber dafür immer mehr auch marktbeherrschende Dienstleister wird der Verhandlungsspielraum in Bezug auf mengen- und umsatzbezogene Rabatte und Prämien immer enger. Damit besteht auch eine gewisse Gefahr bezüglich der Position des GF als Einkaufsgesellschaft. Die Rollen werden laufend neu verteilt und die Aufgabe des GF ist es, seine Rolle und Bedeutung in diesem veränderten Umfeld richtig einzuschätzen.

Leider haben sich im konventionellen Verkehr die Volumen nicht oder nicht im erwünschten Rahmen entwickelt, sodass wir feststellen mussten, dass sich die Partnerbahnen wohl noch loyal gegenüber der Idee GF verhalten, dem Vorstand jedoch auch klar zu verstehen gaben, dass man heute in einem liberalisierten Markt unter den Bahnen selbst einen starken Konkurrenzdruck spürt und gerade durch neue

Du fait de la concentration des offrants en matière de rail sur le marché pour les réduire à quelques prestataires de service mais qui sont toujours plus dominants, la marge de négociations en ce qui concerne les rabais et primes sur les quantités et le chiffre d'affaires devient toujours plus étroite. Il existe ainsi aussi un certain risque en termes de position du GF en tant que société acheteuse. Les rôles sont constamment redistribués et la tâche du GF est d'estimer correctement son rôle et son importance dans cet environnement modifié.

Malheureusement, dans le trafic conventionnel, les volumes ne se sont pas développés ou pas dans la mesure souhaitée, de sorte que nous avons dû constater que les compagnies partenaires se comportent certes de façon encore loyale à l'égard de l'idée du GF, mais ont aussi fait comprendre clairement au comité que l'on se trouve aujourd'hui dans un marché libéralisé et que l'on ressent même entre les compagnies une forte pression concurrentielle et que l'on est contraint, précisément face à de nouveaux projets de trains complets des différentes compagnies, de repositionner les produits isolés ou de les optimiser.

Ganzzugsprojekte der einzelnen Bahnen dazu gezwungen wird, die einzelnen Produkte neu zu positionieren oder zu optimieren.

In einem neuerlichen Versuch, das Einzelwagenladungskonzept des GF auf eine neue Grundlage zu stellen, wurde u.a. auch gemeinsam abgeklärt, inwieweit das neue Produkt Xrail die Bedürfnisse der GF-Mitglieder abzudecken vermag. Erklärtes Ziel der Bahnen – und hier ist im Besonderen die SBB zu erwähnen – ist es jedoch, das langjährige System der Globalabkommen aufzuheben.

Als weiterhin schwierig erwies sich die Nachfolgeregelung für die Fachperson auf unserer Geschäftsstelle René Siegrist, der ja per 31.12.2010 in Pension ging. Als Übergangslösung konnte mit René Siegrist eine Vereinbarung auf Basis eines zeitlich befristeten Mandates für mindestens 1 Jahr ab 1.1.2011 getroffen werden.

Ausblick auf 2011

Durch die Liquidation von Intercontainer sind im kombinierten Verkehr neue Partnerschaften entstanden, die im nächsten Jahr ihre Bewährungsproben bestehen müssen. Durch regelmässigen Erfahrungsaustausch sowie regelmässiges Monitoring der Geschäftszahlen soll raschmöglichst auf Entwicklungen im Markt reagiert werden können.

Die geplante Aufhebung der Globalabkommen durch die Bahnen bedingt eine Neuausrichtung des konventionellen Einzelwagenladungsverkehrs. Speziell im Lichte der vom Markt immer mehr geforderten ökologischen Transportkonzepte müsste eigentlich genug Potential für eine Weiterentwicklung der Wagenladungsverkehre bestehen und das Groupement Fer hat beste Möglichkeiten, seine Mitglieder bei der Entwicklung dieser Verkehre mit Know-how zu unterstützen.

Dans une récente tentative de poser sur de nouvelles bases le concept de wagons isolés du GF, il a notamment été élucidé en commun dans quelle mesure le nouveau produit Xrail permet de couvrir les besoins des membres du GF. L'objectif déclaré des chemins de fer – il faut citer ici en particulier les CFF – est cependant de supprimer le système d'accord global existant depuis de nombreuses années.

S'est avérée également difficile la réglementation de la succession du spécialiste de notre secrétariat René Siegrist, qui est parti à la retraite au 31.12.2010. Un accord a pu être trouvé avec René Siegrist – en tant que solution transitoire – sur la base d'un mandat limité dans le temps pour une année au moins à partir du 1.1.2011.

Perspective pour 2011

Du fait de la liquidation d'Intercontainer sont apparues dans le trafic combiné de nouveaux partenariats qui devront faire leurs preuves l'année prochaine. Par des échanges réguliers d'expériences ainsi qu'un monitoring régulier des chiffres d'affaires, il devrait être permis de réagir le plus rapidement possible aux développements sur le marché.

La suppression planifiée de l'accord global par les compagnies de chemins de fer rend indispensable une nouvelle orientation du trafic conventionnel des wagons complets isolés. Spécialement à la lumière des concepts de transport écologique de plus en plus réclamés par le marché, il devrait y avoir suffisamment de potentiel pour un développement futur des trafics de wagons complets et le Groupement Fer a les meilleures possibilités, par son Know-how, de soutenir ses membres dans le développement de ces trafics.

SafeConsult AG

Autor: Markus Breisinger (Verwaltungsratspräsident)

Die vor zwei Jahren beschlossene Ausrichtung des Unternehmens zielte nebst der Bestätigung des klassischen Geschäftsfeldes der SafeConsult AG (GGB: Beratungsdienstleistungen im Bereich Gefahrgutbeauftragte) darauf ab, die Bereiche Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (EKAS), Umweltmanagement, Gefahrgut in der Luftfracht (ICAO TS) sowie unabhängige Prüfstelle beim BAZL für die Zertifizierung von bekannten Versendern in der Luftfracht auf- bzw. auszubauen.

In allen neuen Geschäftsfeldern konnte ein Ausbau stattfinden, indem wir beispielsweise bei ISO14001-Zertifizierungen (Umwelt) bei Kunden mitwirken konnten oder indem wir im Berichtsjahr vom BAZL als unabhängige Prüfstelle bestätigt und für die Durchführung entsprechender Audits zugelassen wurden.

Ferner betreut SafeConsult seit über einem Jahr die EKAS-Branchenlösung und wird künftig als Beratungspartner bei der Umsetzung der Branchenlösung Umwelt (beides sind Branchenlösungen der SPEDLOGSWISS) in Erscheinung treten.

SafeConsult AG

Rapport: Markus Breisinger (Président du conseil d'administration)

L'orientation de l'entreprise décidée il y a deux ans avait pour objectif, en plus de la confirmation du champ d'action classique de SafeConsult AG (PMD: prestations de services de conseil dans le domaine des préposés aux marchandises dangereuses), la mise en place ou l'extention des domaines Sécurité au travail et protection de la santé (CFST), gestion de l'environnement, marchandises dangereuses dans le fret aérien (ICAO TS) ainsi que office d'inspection indépendant auprès de l'OFAC pour la certification d'expéditeurs agréés dans le fret aérien.

Dans tous les nouveaux champs d'affaires, une extension pourrait avoir lieu en ce sens que nous pourrions par exemple collaborer auprès de clients dans les certifications ISO14001 (environnement) ou en ce sens où dans l'année sous rapport, nous avons été confirmés par l'OFAC en tant qu'office d'inspection indépendant et pour l'exécution d'audits.

En outre, depuis plus d'une année, SafeConsult gère la solution de branche CFST et apparaîtra désormais en tant de

Auf personeller Ebene hat sich einer unserer Mandatsträger für eine andere berufliche Ausrichtung entschieden, auf der andern Seite wurde eine Festanstellung durch einen Mandatsvertrag ersetzt. Wir sind bestrebt, 2011 die Basis der Mandatsträger zu erweitern. Das bringt uns mehr erforderliche Flexibilität und Kapazität, um die avisierten Märkte zu bedienen.

Schliesslich hat das BAZL unsere Zulassung als unabhängige Prüfstelle an die Bedingung geknüpft, dass die bisher alleine von SPEDLOGSWISS gehaltene Eignerschaft an SafeConsult AG per 31.12.2011 auf einen oder mehrere Beteiligte verteilt werden soll. Entsprechende erste Gespräche mit möglichen Miteignern haben bereits stattgefunden.

Nach einem – bedingt durch längere Absenz unseres technischen Direktors Markus Steinhauer – belasteten Jahr 2010 sehen wir mit Vorfreude auf das kommende Jahr, in dem wir nach wie vor vorab Dienstleistungen für Firmen der Speditions- und Logistikbranche erbringen werden und unsere neuen Produkte im Rahmen bereits erteilter Mandate weiter etablieren wollen.

Den Verbandsmitgliedern der SPEDLOGSWISS danke ich für ihr Vertrauen in «ihre» SafeConsult AG und dafür, dass Sie sich auch künftig bei der Vergabe oben erwähnter Dienstleistungen für uns entscheiden.

partenaire conseiller dans la transposition de la solution de la branche Environnement (toutes deux sont des solutions de branches de SPEDLOGSWISS).
Au niveau du personnel, un de nos mandataires a opté pour une autre orientation professionnelle; d'autre part, un engagement fixe a été remplacé par un contrat de mandataire. Nous nous efforçons d'élargir en 2011 la base des mandataires. Cela nous apporte plus de flexibilité et de capacité nécessaires pour desservir les marchés visés.
Pour terminer, l'OFAC a lié notre admission en tant qu'office d'inspection indépendant à la condition que la propriété de SafeConsult AG, détenue jusqu'ici uniquement par SPEDLOGSWISS soit élargie à compter du 31.12.2011 à un ou plusieurs participants. De premières discussions ont déjà été engagées avec de possibles co-propriétaires.

Après une année 2010 chargée – pour cause d'absence de longue durée de notre direction technique Markus Steinhauer, – nous voyons approcher avec confiance l'année à venir en ce sens que nous continuerons à fournir des prestations de service pour les entreprises de la branche de l'expédition et de la logistique et que nous voulons continuer à établir nos nouveaux produits dans le cadre de mandats déjà octroyés.
Je remercie les membres de l'association SPEDLOGSWISS pour leur confiance dans «leur» SafeConsult AG pour le fait qu'ils se décident, aussi à l'avenir, pour l'attribution des prestations de service susmentionnées.

Aus den Sektionen

Association des Transitaires de Genève (ATG)

Autor: Gérard Duchesne (Präsident)

Das Geschäftsjahr 2010 erwies sich als eine Übergangszeit im Hinblick auf die aktuelle Wirtschaftskrise. Diese hatte unterschiedliche Auswirkungen auf unsere Mitglieder, da nicht alle Aktivitäten im gleichen Masse vom wirtschaftlichen Umfeld beeinträchtigt wurden.

2010 schlossen sich uns zwei neue Unternehmen an, wodurch sich die Mitgliederzahl zum 31. Dezember auf 48 erhöhte. Besonders erfreulich ist, dass wir in Kürze sogar die runde Zahl von 50 Mitgliedern erreichen werden, da derzeit die Aufnahme von zwei weiteren Firmen im Gange ist.

Im Berichtsjahr bildete die ATG zudem rund 50 Lehrlinge im ersten bis dritten Lehrjahr aus. Zu erwähnen ist dabei, dass alle Lehrlinge des dritten Lehrjahrs die Abschlussprüfung der Transportbranche bestanden haben.

Durch unsere Zusammenarbeit mit SPEDLOGSWISS können wir bereits heute bekannt geben, dass im Frühjahr 2011 Zolldeklaranten-Kurse durchgeführt werden und im Herbst 2011 ein Blended-Learning-Kurs für unsere Lehrlinge startet.

Wir möchten an dieser Stelle auch die langjährige enge Zusammenarbeit mit unseren Kollegen der Association des Transitaires de Suisse Occidentale (ATSO) erwähnen, insbesondere im Rahmen der Commission Romande, die mindestens zweimal jährlich zusammentritt.

Des sections

Association des Transitaires de Genève (ATG)

Rapport: Gérard Duchesne (Président)

L'exercice 2010 aura été ressenti comme une année de transition par rapport à la crise économique internationale que nous traversons. Tous nos membres n'auront pas été touchés de la même manière, certaines activités étant plus sensibles à l'environnement actuel que d'autres.

Deux nouvelles sociétés ont rejoint nos rangs en 2010, portant le nombre de membres à 48 au 31 décembre. Deux autres sont en cours d'affiliation, nous permettant ainsi d'atteindre prochainement la demi-centaine d'adhérents ce qui est particulièrement réjouissant.

Durant cette année, l'ATG a pris en charge une cinquantaine d'apprentis, répartis entre la première et la 3e année. A noter que tous les apprentis de 3e année ont été reçus à leur examen de la branche transports.

Notre collaboration avec SPEDLOGSWISS nous permet d'ores et déjà d'annoncer la mise sur pied, courant printemps 2011, des cours de déclarants en douane ainsi qu'à l'automne 2011 celle du Blended Learning pour nos apprenants.

Nous nous plaisons également à souligner l'étroite collaboration qui est de mise depuis de nombreuses années maintenant avec nos collègues de l'Association des Transitaires de Suisse Occidentale (ATSO), tout particulièrement dans le cadre de la Commission Romande qui se réunit au minimum deux fois l'an.

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Das Berichtsjahr zeichnet sich aus durch eine erfreuliche wirtschaftliche Erholung der Weltmärkte. Unsere Branche konnte ihre Volumina wieder steigern. Je nach Verkehrsträger, Ziel- oder Quell-Land der Sendungen beziehungsweise nach Tätigkeitsschwerpunkten der Unternehmen zeigte sich dies zwar in unterschiedlicher Ausprägung, aber mit einer klar erkennbaren Tendenz nach oben.

Als Branchenverband spürten wir diesen Effekt 2010 durch zufriedenstellende Erträge bei Beiträgen und eine gute Entwicklung bei den Warenerträgen (Dokumente), welche sich beide gegenüber dem Vorjahr verbessert haben. Erfahrungsgemäss ist ein wirtschaftlicher Aufschwung als positiver Effekt bei den Schulungserträgen erst verspätet spürbar. Unseren erheblichen Aufwendungen bei der Entwicklung des neuen Bildungssystems «Blended Learning» standen Unterstützungsbeiträge von Kantonen entgegen, welche uns die Finanzierung weiter Teile des Projekts aus der laufenden Rechnung ermöglichten. Weitere Entwicklungskosten des Projektes stehen bis Ende 2011 an, ab 2012 werden dann die geringeren, laufenden Kosten des Systems zu finanzieren sein. In den Jahren 2011, 2012 und 2013 beteiligen sich die Sektionen gemäss vereinbartem Plan an der Finanzierung der Entwicklungskosten von «Blended Learning».

Auf Seite der Geschäftsstelle bewegten sich die Kosten im geplanten Rahmen, es konnte sogar noch etwas besser als vorgesehen abgeschlossen werden. Dadurch sind einerseits die Umlagen etwas tiefer als geplant. Anderseits konnten wir positive Ertragsentwicklungen bei SPEDLOGSWISS verbuchen, womit das Jahr 2010 mit einem Gewinn von 7'000 CHF besser als erwartet abgeschlossen werden kann.

Finances

Rapport: Thomas Schwarzenbach

L'année sous rapport se signale par une reprise économique réjouissante des marchés mondiaux. Notre branche a pu à nouveau augmenter ses volumes. Selon les modes de trafic, le pays destinataire ou source des envois ou encore les accents d'activité des entreprises, cela s'affiche certes avec des nuances, mais avec une tendance clairement reconnaissable à la hausse.

En tant qu'association de la branche, nous avons ressenti cet effet en 2010 par des recettes satisfaisantes en termes de cotisations et un bon développement dans les recettes marchandises (documents), toutes deux en progrès par rapport à l'année précédente. Selon nos expériences, une reprise économique en tant qu'effet positif ne se ressent dans les recettes en matière de formation que plus tardivement. Nos dépenses notables en matière de développement du nouveau système de formation «Blended Learning» ont été compensées en partie par des contributions de soutien de cantons qui nous permettent de financer sur le compte courant des parties supplémentaires du projet. D'autres coûts de développement du projet sont attendus jusqu'à la fin de 2011, mais à partir de 2012 les coûts courants et plus faibles du système devront être financés. Pour les années 2011, 2012 et 2013, les sections participeront selon le plan convenu au financement des coûts de développement du «Blended Learning».

Du côté du secrétariat, les coûts sont restés dans le cadre prévu, avec un bouclement même un peu meilleur que programmé. De ce fait, les dépenses sont d'une part un peu plus faibles que prévu. D'autre part, nous avons pu mettre en compte chez SPEDLOGSWISS des recettes positives de développement, de sorte que l'année 2010 boucle avec un gain de 7000 CHF supérieur à ce qui était attendu.

Bilanzen SPEDLOGSWISS per 31. Dezember 2009 und 2010

	31.12.09	31.12.10
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	2	2
Postcheck	130	110
Banken	840	649
Flüssige Mittel	972	761
Debitoren	167	223
Verrechnungssteuer	1	1
Forderungen gegenüber Verbänden	36	261
Kontokorrente Personalvorsorge	209	214
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	38	11
Umlaufvermögen	503	1'523
Mobilien	29	23
IT	9	26
Beteiligungen	30	30
Anlagevermögen	68	79
TOTAL AKTIVEN	1'543	1'602
PASSIVEN		
Kreditoren	128	193
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	146	64
Passive Rechnungsabgrenzung	497	566
Rückstellungen (LSVA, DATACENTER, Projekte)	326	326
Fremdkapital	1'097	1'149
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	362	298
Ergebnis	-64	7
Eigenkapital/Vermögen	446	453
TOTAL PASSIVEN	1'543	1'602

Erfolgsrechnungen SPEDLOGSWISS 2009 und 2010 und Budget 2011

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 84.5%

	2009	2010	Budget 2011
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'255	1'278	1'293
Warenertrag	359	384	374
Schulbetrieb/Kurse	799	797	719
Übrige Erträge	179	324	348
TOTAL ERTRAG	**2'592**	**2'783**	**2'734**
Warenaufwand	188	179	125
Schulbetrieb/Kurse	412	484	500
Personalaufwand	1'293	1'244	1'199
Raumaufwand	123	121	116
Abschreibungen	23	23	30
Werbung/PR	105	106	125
Reisespesen, Sitzungen	67	69	61
Beiträge an Organisationen	54	55	55
Honorare	114	119	140
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	347	379	383
TOTAL AUFWAND	**2'726**	**2'779**	**2'734**
Betriebsergebnis	-134	4	0
Finanzertrag	6	4	3
Finanzaufwand	-2	0	0
Finanzerfolg	4	4	3
A.O. Ertrag	53	0	0
A.O. Aufwand	0	0	0
A.O. Erfolg	53	0	0
Ergebnis vor Steuern	-77	8	3
Steuern	13	1	1
Ergebnis nach Steuern	**-64**	**7**	**2**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlung

der SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2010 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 Bewertungsentscheide 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, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Franz Zgraggen

MAT TRANSPORT AG

Daniel Gallati

MÜLLER-GYSIN AG

Basel, 6. April 2011

FF 319
B

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
Telefax + 41 (0)61 205 98 01
http://www.spedlogswiss.com
office@spedlogswiss.com