SPEDLOGSWISS

Jahresbericht
Rapport annuel
Resoconto annuo

2012

2
3
4

Inhalt

Contenu

Prolog	5-7	Prologue
Vorwort und Ausblick	9-12	Préface et perspective
Mitgliederbewegungen	14-15	Mutations
Tätigkeiten der Vorstände	16-17	Activités des comités
Tätigkeiten der Geschäftsstelle	19-20	Activités du secrétariat
Berichte der Ausschüsse:		Rapports des commissions:
Fachausschuss	23-24	Commission spécialisée
Cargo Forum Schweiz	26-29	Cargo Forum Schweiz
Berichte aus den Fachbereichen:		Rapports des commissions spécialisées:
Air	31-34	Air
Europa	37-38	Europe
Reedereiagenten	41-42	Agents maritimes
Schifffahrt	45-47	Navigation
FIATA	49-51	FIATA
Berichte aus den Kommissionen:		Rapports des commissions:
Betriebswirtschaft	53-54	Economie d'entreprise
Bildung	57-59	Formation
Informatik	61	Informatique
Kommunikation	63-64	Communication
Recht und Versicherung	67-68	Droit et assurance
Zoll	71-75	Douane
Laufende Projekte:		Projets en cours:
Neue Bildungsverordnung Kauffrau/Kaufmann EFZ	75-76	Nouvelle ordonnance sur la formation commerçant/e CFC:
Befreundete Verbände:		Associations amies:
GeFaSuisse	78-80	GeFaSuisse
Groupement Fer/Groupement Fret	83-87	Groupement Fer/Groupement Fret
Befreundete Unternehmen:		Entreprises amies:
SafeConsult AG	89-91	SafeConsult AG
Finanzen	92-95	Finances

Impressum
Herausgeber/Editeur: SPEDLOGSWISS, Basel
Verantwortlich/Responsable: Judith Moser, Public Relations
Grafik+Realisation/Graphique+réalisation: ERNYVETSCH, Hombrechtikon
Fotos Porträts/Portraits: Ferdinando Godenzi, Basel; Styling: Diana Fischer
Fotos Cover und Inhalt/Couverture et contenu: www.ernyvetsch.ch, Hombrechtikon
Imaging: www.bildpunktag.ch, Münchenstein
Druck/Imprimé: Mediapoint SA, Mendrisio

Jörg Zimmermann
Vorsitzender Fachbereich Europa und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Europe et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Prolog

Autor: Jörg Zimmermann

Der Jahresbericht 2012 der SPEDLOGSWISS ist einem der wichtigsten Verkehrsträger, der Strasse, gewidmet.

Die Geschichte des Schweizer Strassenverkehrs nahm bereits vor Christi Geburt ihren Anfang. Über Septimer und Julier, aber auch über den Grossen Sankt Bernhard wurden mit Pferden und Fuhrwerken Handelsgüter befördert. In den Anfängen organisierte zunächst die ansässige Bevölkerung den gefährlichen Transport über die Pässe. In Säumergenossenschaften und Zünften zusammengeschlossen, kümmerten sie sich nebst dem Transport auch um Bau und Unterhalt von Infrastruktur und Wegenetz. Seit diesen Tagen hat sich sehr viel getan.

Mit dem Bau von Überlandstrassen und Autobahnen entstand in der Schweiz nach dem 2. Weltkrieg sehr schnell ein leistungsfähiges und dichtes Strassenverkehrsnetz. Mittlerweile verfügt die Schweiz über ein dichtes Nationalstrassennetz von insgesamt rund 1.800 km. Ohne diesen kontinuierlichen Ausbau wäre eine rasante Entwicklung des LKW, des Nachfahren des Pferdefuhrwerkes, nicht möglich gewesen. Zunächst noch belächelt, wurde er für die Feinverteilung von Gütern schnell unersetzlich, da mit ihm auch entlegene Orte schnell erreicht werden konnten. Mittlerweile findet ein Grossteil aller Waren den Weg an ihren Bestimmungsort über die Strasse. Im grenzüberschreitenden Verkehr liegt der Importanteil der Strasse bei 67 % (wertmässig) bzw. 58 % (gewichtsmässig), und beim Export bei über 57 % (wertmässig) bzw. 71 % (gewichtsmässig).

Aufgrund der sich ständig verbessernden Motorentechnik konnten die Emissionen pro gefahrenem Kilometer in den letzten Jahren signifikant gesenkt werden. Der LKW-Verkehr unterscheidet sich vor allem durch die Geschwindigkeit und seine hohe Flexibilität von den anderen Verkehrsarten. Insbesondere der Wunsch nach geringer Kapitalbindung hat in den vergangenen Jahren zu einer Reduktion der bestehenden Lagerbestände geführt. Ganze Produktionsstrassen in wichtigen Industrien sind heute auf die «Just-in-time»-Lieferungen per LKW angewiesen. Das veränderte, schnelllebige Kaufverhalten sowie die Zunahme von Internetbestellungen machen den LKW in Sachen Flexibilität und Geschwindigkeit für die Verteilung in der Fläche alternativlos.

Diese Betrachtungen machen deutlich, welch wichtigen Beitrag der LKW für unsere Volkswirtschaft und die gesamte Landesversorgung leistet. Zudem ist die Strassentransportbranche ein wichtiger Arbeitgeber in der Schweiz. Berücksichtigt man Chauffeure, Lagerhauspersonal, kaufmännisches und

Prologue

Auteur: Jörg Zimmermann

Le rapport annuel 2012 de SPEDLOGSWISS est consacré à l'un des plus importants modes de transport, la route.

L'histoire du trafic routier suisse a déjà commencé avant la naissance du Christ. Des marchandises de commerce ont été transportées avec des chevaux et des voitures par le Septimer et le Julier, mais également par le Grand St-Bernard. Au début, c'est la population locale qui organisait les dangereux transports par les cols. Liés en coopératives et corporations, les hommes s'occupaient également, à côté du transport, de la construction et de l'entretien de l'infrastructure et du réseau de chemins. Beaucoup de choses ont été réalisées depuis lors.

Grâce à la construction de routes internationales et d'autoroutes est né en Suisse très rapidement après la 2e guerre mondiale un réseau de trafic routier dense et performant. Depuis lors, la Suisse dispose d'un réseau de routes nationales d'un total global d'environ 1 800 km. Sans cette continuelle extension, un développement rapide du camionnage, le successeur du transport par les chevaux, n'aurait pas été possible. D'abord l'objet de sourires, le camionnage devint rapidement irremplaçable pour la fine distribution de marchandises, car il permet d'atteindre facilement les endroits les plus reculés. Depuis lors, une grande partie de toutes les marchandises trouve sa voie jusqu'au lieu de destination par la route. Dans le trafic transfrontière, la part des importations par la route se situe à 67 % (en valeur) ou 58 % (en poids), et pour les exportations à plus de 57 % (en valeur) ou à 71 % (en poids).

Compte tenu de la technique des moteurs en constante amélioration, les émissions par kilomètre parcouru ont pu être réduites de façon significative ces dernières années.
Le trafic par camions se distingue des autres genres de trafic surtout par sa vitesse et sa haute flexibilité. En particulier, le souhait d'une diminution de la liaison des capitaux a conduit dans les dernières années à une réduction des stocks entreposés. Des routes entières de production dans des industries importantes sont tributaires aujourd'hui de livraisons «just in time» par camions. Le comportement d'achat modifié, rapide, ainsi que l'augmentation des commandes via Internet font du camion un système sans alternative en termes de flexibilité et de rapidité pour la distribution sur de grandes surfaces.

Ces considérations soulignent l'importante contribution du camion pour notre économie publique et l'intégralité du ravitaillement du pays. En outre, la branche du transport par route est un employeur important en Suisse. Si l'on tient compte des chauffeurs, du personnel des entrepôts, du personnel

technisches Personal, so beschäftigt die Branche über 200.000 Menschen. Trotz all ihrer Vorzüge hat auch die Strassentransportbranche mit erheblichen Widrigkeiten zu kämpfen.

Ein grosses Problem stellt der sich für die Zukunft abzeichnende drohende Mangel an qualifizierten Fahrern dar. Ungeregelte Arbeitszeiten, geringe Bezahlung sowie das eher schlechte Image sind nur einige Gründe, weshalb sich immer weniger junge Menschen für diesen Beruf interessieren. Gemäss Statistiken der deutschen Bundesagentur für Arbeit werden aufgrund altersbedingter Fluktuation in naher Zukunft jährlich rund 20.000 frei werdende Fahrerstühle in unserem Nachbarland neu zu besetzen sein.

Eine deutliche Zunahme der Staustunden, insbesondere in den Ballungsräumen und an zentralen Verkehrspunkten wie dem Gotthard oder dem San Bernadino, zeigt, dass die Kapazitätsgrenze der Strassennetze erreicht ist. Nicht zu vergessen sind die kilometerlangen Staus vor den zentralen Grenzübergängen von/nach der Schweiz. Hier bedarf es dringend einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

Die wirtschaftliche Lage der Strassenverkehrsbranche ist seit Jahren durch einen harten Wettbewerb und den damit verbundenen Preisverfall gekennzeichnet. Ebenfalls wirkt sich das angespannte wirtschaftliche Umfeld, insbesondere im EU-Raum, negativ auf die Strassentransportbranche aus. Volatile Märkte sowie die zunehmenden Unpaarigkeiten zwischen den Ländern erschweren die Kapazitätsplanung vieler Strassentransportunternehmer. Die hohe Anzahl Insolvenzen – auch bei Schweizer Strassenfrachtführern – bestätigt die derzeitige, schwierige Situation.

Der Verkehrsträger Strasse befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen Politik und Umwelt. Trotz erheblicher Fortschritte und Entwicklungen in der Umwelt- und Fahrzeugtechnik hat der LKW in der öffentlichen Wahrnehmung noch immer ein viel zu schlechtes Image (Dreckschleuder). Diskussionen sind leider oftmals zu stark politisch getrieben und von Ideologien und Dogmatismus beeinflusst.

Aufgabe der Schweizer Verkehrspolitik sollte nicht das gegenseitige Ausspielen der einzelnen Verkehrsträger sein. Nur durch Co-Modalität, also eine sinnvolle Kombination der jeweils geeignetsten Verkehrsträger zu einer Transportkette, kann die Transportlogistik den an sie gestellten Anforderungen auch zukünftig gerecht werden. Diese insbesondere auch beim zukunftsträchtigen sogenannten «unbegleiteten Kombinierten Verkehr» (UKV) notwendige Sichtweise auf alle Verkehrsträger, die zur Verfügung stehen, ist heute in der speditionellen Praxis gang und gäbe. Sich nur auf den einen oder andern Verkehrsträger zu konzentrieren, ist in der täglichen Arbeit in unserer Branche nicht mehr denkbar. Ich wünsche mir für

commercial et technique, la branche occupe plus de 200 000 personnes. Malgré tous ses avantages, la branche des transports routiers doit elle aussi lutter contre des contradictions importantes.

Un gros problème est pour le futur le manque qui se dessine de chauffeurs qualifiés. Des horaires de travail non réglés, des salaires minimes ainsi que l'image plutôt défavorable ne sont que quelques-unes des raisons pour lesquelles il y a toujours moins de jeunes qui s'intéressent à cette profession. Selon des statistiques de l'agence allemande pour le travail, pour des raisons de fluctuations dues à l'âge,ce sont annuellement, dans un avenir proche, quelques 20 000 sièges de conducteurs qu'il faudra repourvoir chez notre voisin.

Une nette augmentation des heures de bouchons en particulier dans les centres urbains et à des points centraux de trafic tels que le Gothard ou le San Bernadino montre que la limite de capacité des réseaux routiers est atteinte. Il ne faut pas oublier non plus les bouchons de plusieurs kilomètres devant les lieux centraux de franchissement de la frontière vers ou en sortie de Suisse. Il est ici nécessaire et urgent d'adpater l'infrastructure du trafic.

La situation économique de la branche du trafic routier est marquée depuis des années par une concurrence sévère et la chute des prix qui lui est liée. Se répercute aussi négativement sur la branche des transports par route l'environnement économique tendu, en particulier dans la zone UE. Les marchés volatils ainsi que les inégalités croissantes entre les pays compliquent la planification des capacités de nombreux entrepreneurs de transports routiers. Le nombre élevé d'insolvables – aussi parmi les transporteurs routiers suisses – atteste la situation actuelle difficile.

Le mode de trafic Route se trouve dans un champ de tension entre la politique et l'environnement. Malgré des progrès notables et des évolutions dans la technique de l'environnement et des véhicules, le camion a encore et toujours dans l'opinion publique une image beaucoup trop défavorable (entreprise qui empeste). Malheureusement, les discussions sont trop souvent fortement politisées et influencées par des idéologies et le dogmatisme.

La tâche de la politique suisse du trafic ne devrait pas être un jeu d'opposition entre les divers modes de trafic. Ce n'est que par une complémentarité, donc une combinaison sensée des modes de trafic les mieux appropriés pour former une chaîne de transport que la logistique pourra, aussi à l'avenir, satisfaire aux exigences qui lui sont posées. Cela est aujourd'hui une pratique usuelle en matière d'expédition notamment aussi du point de vue nécessaire d'un système prometteur appelé «Trafic combiné non accompagné» (TCNA) entre tous les modes

unsere Branche und unsere Gesellschaft, dass diese co-modale Sichtweise, befreit von ideologischen Vorstellungen, vermehrt auch in den politischen Entscheidungsgremien Einzug hält. Lässt die Politik dies zu und nimmt nicht zu stark praxisfremden Einfluss, mache ich mir um den Verkehrsträger Strasse auch in Zukunft keine Sorgen.

Nun wünsche ich Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieses Jahresberichtes.

de trafic disponibles. Il n'est plus possible aujourd'hui dans le travail actuel de notre branche de se concentrer sur l'un ou l'autre des modes de trafic. Je souhaite pour notre branche et notre société que ce point de vue de co-modalité puisse faire son chemin dans les organes politiques de décision en faisant abstraction de conceptions idéologiques.
Si la politique tolère cela et ne fait pas valoir une influence trop éloignée de la pratique, alors je ne me ferai tpas de soucis, aussi à l'avenir, sur le mode de trafic Route.

Je n'aimerais pas retenir votre attention plus longtemps et vous souhaite bien du plaisir à la lecture du présent rapport annuel.

Paul Kurrus
Präsident/Président SPEDLOGSWISS

Vorwort und Ausblick

Autor: Paul Kurrus

2012 ein turbulentes Jahr

Auch wenn die Konjunktur durch das eingetrübte weltwirtschaftliche Umfeld etwas gebremst wurde und die Arbeitslosigkeit leicht angestiegen ist, ist die Schweiz im Berichtsjahr recht gut über die Runden gekommen. Die Schweizer Volkswirtschaft ist um 1 % gewachsen, die Beschäftigung hat zugenommen und die Arbeitslosenquote lag unter 3 %. Ganz besonders freut mich, dass die Jugendarbeitslosigkeit auf sehr tiefem Niveau verharrt. Mit mehr als 700 Lernenden trägt auch unsere Branche etwas zu diesem erfreulichen Bild bei.

Neben diesen guten Nachrichten bereitet aber nach wie vor die Überbewertung des Frankens, gegenüber dem Euro und dem Dollar, der Exportindustrie grosse Sorgen. Unsere Branche wurde damit wiederum vor grosse Herausforderungen gestellt. Während sich die Interkontinentalverkehre insgesamt gut behaupteten, blieben die Europaverkehre deutlich hinter den Erwartungen und den Vorjahreszahlen. Vor dem Hintergrund dieser Widerwärtigkeiten dürfen wir dennoch feststellen, dass sich unsere Branche insgesamt gut behauptet hat.

Abschluss des WEKO-Verfahrens bezüglich möglicher Abreden im Speditionsbereich

Ein Weihnachtsgeschenk bedeutete der Entscheid der eidgenössischen Wettbewerbskommission (WEKO), wonach Spedlogswiss straffrei aus dem Verfahren geht. Dieser Entscheid unterstreicht, dass sich die Organe unseres Verbandes in der Vergangenheit wettbewerbsrechtlich korrekt verhalten haben. Dies nicht zuletzt dank unserer intensiven Sensibilisierung auf das Thema in unseren Gremien. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass dieses über 5 Jahre dauernde Verfahren für unseren Verband nun im positiven Sinne abgeschlossen werden konnte.

Vorsichtig optimistisch in die Zukunft

Gemäss den Prognosen des SECO werden sowohl die Exporte wie auch die Importe im laufenden und kommenden Jahr mit 2-4 % deutlich zulegen. Da wir ja bekanntlich von den grenzüberschreitenden Warentransporten leben, erfüllen mich diese Prognosen mit vorsichtigem Optimismus. Die oben erwähnten wirtschaftlichen Risiken liegen ausserhalb unseres Einflussbereiches. Umso mehr müssen wir die Chancen nutzen und jene Qualitäten pflegen, die den Speditions- und Logistikstandort Schweiz erfolgreich gemacht haben. Ich denke hier an erster Stelle an unser hervorragend ausgebildetes und

Préface et perspective

Auteur: Paul Kurrus

2012, une année turbulente

Même si la conjoncture a été quelque peu ralentie par l'environnement perturbé de l'économie mondiale et si le chômage s'est légèrement accru, la Suisse a franchi assez bien le cap dans l'année sous rapport. L'économie publique suisse a progressé de 1 %, l'occupation a augmenté et la cote de chômage se situait en-dessous de 3 %. Je relève avec plaisir que le chômage de la jeunesse reste à un niveau très bas. Avec plus de 700 apprenants, notre branche elle aussi contribue quelque peu à cette réjouissante situation.

Mais, à côté de ces bonnes nouvelles, la surévaluation du franc face à l'euro et au dollar continue de faire des soucis. Notre branche a ainsi connu à nouveau de gros défis. Alors que les trafics intercontinentaux se portaient bien dans l'ensemble, les trafics européens restaient nettement en deçà des attentes et des chiffres de l'année précédente. Sur l'arrière-plan de telles contradictions, nous pouvons néanmoins constater que notre branche s'en est globalement bien tirée.

Conclusion de la procédure de la COMCO concernant de possibles arrangements dans le domaine de l'expédition

La décision de la Commission fédérale de la concurrence (COMCO) selon laquelle Spedlogswiss sort blanchie de cette procédure a sonné comme un cadeau de Noël. Cette décision souligne que les organes de notre association se sont comportés par le passé correctement en matière de droit concurrentiel. Et cela notamment grâce à notre sensibilisation intensive sur ce thème dans nos organes. Nous pouvons constater avec satisfaction que cette procédure qui a duré plus de cinq ans se termine dans un sens positif pour notre association.

Vers l'avenir avec un optimisme prudent

Selon les pronostics de la SECO, tant les exportations que les importations vont augmenter nettement de 2-4 % dans l'année en cours et pour l'année à venir. Vu que nous vivons – c'est bien connu – des transports transfrontaliers de marchandises, ces pronostics me remplissent d'un optimisme prudent. Les risques économiques susmentionnés se situent en dehors de notre domaine d'influence. C'est pourquoi nous devons profiter d'autant plus des chances offertes et soigner les qualités qui ont fait la réussite de l'emplacement suisse de l'expédition et de la logistique. Je pense ici en première ligne à notre personnel très bien formé et motivé. En plus de la formation de

motiviertes Personal. Neben der Grund-, Aus- und Weiterbildung unseres Personals werden wir unsere Mitglieder in der bevorstehenden anspruchsvollen Zeit aber auch in anderen Belangen tatkräftig unterstützen.

Ausbau von Verbandsdienstleistungen

Im Berichtsjahr hat sich SPEDLOGSWISS erneut auf den Gebieten Bildung, Dienstleistungen, Information, Beratung und für gute Rahmenbedingungen und Netzwerke eingesetzt. Stellvertretend für eine Vielzahl von Engagements des Verbandes möchte ich folgende wichtigen Projekte erwähnen.

Blended Learning

Mit Blended Learning in der brancheninternen Ausbildung haben wir den Branchenkundeunterricht über eine internetbasierte Lernplattform neu auf eine Kombination von Präsenzunterricht mit Lernen am PC umgestellt. Nach Inbetriebnahme der e-Learning-Plattform in der Nordwestschweiz, Mitte Oktober 2010, ging es darum, die Projektphase auch an den übrigen Ausbildungsstandorten des Verbandes abzuschliessen und die Lernplattform vollständig in Betrieb zu nehmen.

Vier Jahre nach dem Startschuss können wir feststellen, dass das Projekt plangemäss abgewickelt wurde. Die elektronische Lernplattform wurde fristgerecht und erfolgreich implementiert. Sie erweist sich als benutzerfreundlich und wird von den Lernenden rege genutzt. Heute können alle Themen des Branchenkundeunterrichts mit dieser neuen Lernmethode vermittelt werden. Die Vermittlung einheitlicher und aktualisierter Brancheninhalte ist an allen Ausbildungsstandorten sichergestellt und die Voraussetzungen für die angestrebte Qualitätssteigerung in der brancheninternen Ausbildung sind gegeben.
Mit der Übersetzung aller neun Kapitel des Speditionsleitfadens ins Italienische wurde ein erster wichtiger Schritt realisiert, um die e-Learning-Plattform auch für die Mitgliedsfirmen von SPEDLOGSWISS Ticino zugänglich zu machen. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um neu auch in der italienischen Schweiz Lernende in der Branche Internationale Speditionslogistik ausbilden zu können. Die Fertigstellung der italienischsprachigen Version der Lernplattform SPEDLOGSWISS ist für das Jahr 2013 geplant.

DATACENTER

Das DATACENTER (insbesondere mit dem Web-Frontend «Webentry») hat sich über das Projektstadium hinaus entwickelt. Es ist eine neue Dienstleistung unseres Verbandes und ergänzt unsere bisherigen Transportdokumente bestens. Bereits liefern viele Verlader die Speditionsaufträge ihrem Spediteur via DATACENTER. Dieser kann die Daten ohne eigenen Aufwand und ohne Qualitätsverlust in sein System einlesen und weiterbearbeiten. Mit DATACENTER steht unserer Branche eine im Vergleich mit anderen kommerziellen

base et du perfectionnement de notre personnel motivé, nous allons continuer de soutenir solidement nos membres dans les temps difficiles qui nous attendent mais aussi dans d'autres domaines.

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 guise d'exemples pour un grand nombre d'engagements de l'association, je souhaite mentionner les projets ci-après.

Blended Learning

Grâce au Blended Learning dans la formation interne à la branche, nous avons transformé l'enseignement des connaissances de la branche via une plateforme basée sur internet en une combinaison d'enseignement en classes avec une étude à l'ordinateur. Après la mise en service de la plateforme du e-Learning dans le Nord-Ouest suisse à la fin d'octobre 2010, il s'agissait de terminer la phase de projet aussi dans les autres lieux de formation de l'association et de mettre la plateforme d'étude entièrement en service.

Quatre ans après le départ, nous pouvons constater que le projet s'est déroulé conformément aux plans. La plateforme électronique d'étude a été mise en service dans les délais et avec succès. Elle s'avère être conviviale et est utilisée assidument par les apprenants. Aujourd'hui, tous les thèmes de l'enseignement des connaissances de la branche peuvent être enseignés avec cette nouvelle plateforme d'étude. La transmission de contenus de la branche unifiés et actualisés est assurée dans tous les emplacements de formation et les conditions pour une augmentation souhaitée de la qualité dans la formation interne à la branche sont réalisées.

Par la traduction en italien des neufs chapitres du guide de l'expédition a été réalisé un premier pas important pour pouvoir donner l'accès à la plateforme e-Learning aussi aux entreprises membres de SPEDLOGSWISS Ticino. Ainsi sont créées les conditions pour pouvoir désormais former des apprenants dans la branche de la logistique d'expédition internationale aussi dans la Suisse italienne. La mise au point finale de la version italienne de la plateforme d'étude de SPEDLOGSWISS est prévue pour l'année 2013.

DATACENTER

Le DATACENTER (en particulier avec l'application web «Webentry») s'est développé au delà du stade prévu par le projet. Il s'agit d'une nouvelle prestation de service de notre association et complète au mieux les documents de transport que nous connaissions jusqu'ici. Beaucoup d'affréteurs livrent déjà

Plattformen deutlich kostengünstigere Lösung zur Verfügung. Darüber hinaus generiert es für den Verband willkommene Zusatzerträge. Dass wir mit dem DATACENTER mit zufriedenen Mitgliedsfirmen und Kunden in die Nutzungsphase gekommen sind, verdanken wir in erster Linie unserer Kommission Informatik. Sie hat nicht nur schon vor Jahren den Bedarf einer auf Verbandsebene realisierten IT-Plattform für die Speditionswirtschaft festgestellt, sondern sie hat auch bei deren Entwicklung mit unserem IT-Partner und bei der Vermarktung und Schulung tatkräftig mitgewirkt.

Sonderausstellung CARGO 2013 im Verkehrshaus der Schweiz

Im Berichtsjahr hat sich für alle am Güterverkehr interessierten Organisationen und Unternehmen die Möglichkeit ergeben, an der Vorbereitung einer Sonderausstellung «CARGO» im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern mitzuwirken. Wir haben das Verkehrshaus unter anderem bei der Identifizierung von Interessenten tatkräftig unterstützt. Bei CARGO geht es um eine umfassende Darstellung aller Aspekte im Zusammenhang mit Spedition, Transport und Logistik. Dies wird in und um originale Seecontainer in der Freifläche in der Mitte des Museums gezeigt. SPEDLOGSWISS wird an dieser Ausstellung mit einem eigenen 20-Fuss-Container präsent sein. Darin werden wir über Berufsbilder und Bildungsmöglichkeiten informieren. Ich bin sicher, dass wir damit im meistbesuchten Museum der Schweiz, welches jährlich von über 3'000 Schulklassen besucht wird, die richtigen Akzente setzen und die Chance nutzen, unseren Beruf und unsere spannende Branche insbesondere einem jüngeren Publikum zu vermitteln. Anlässlich der Generalversammlung 2013 werden Sie die Möglichkeit haben, diese Ausstellung zu besichtigen.

Umwelt

Vor einem Jahr durfte ich die Fertigstellung unserer «Branchenlösung Umwelt» bekanntgeben. Inzwischen wissen wir, dass einige unserer Mitgliedsfirmen bei der Bearbeitung ihrer Umweltleitbilder auch unsere Branchenlösung nutzen konnten. Gerade in der klassischen Spedition mag das Bedürfnis nach vermehrtem Einbezug von Umweltaspekten in die Firmenphilosophie nicht sofort erkennbar sein. Hingegen ist ein zunehmender Druck der Kunden spürbar, dass sich Dienstleister Gedanken zur Umwelt im Zusammenhang mit dem eigenen Unternehmen und den Unterakkordanten machen müssen. Diese Gedanken wollen wir mit der Branchenlösung Umwelt unterstützen. Nun prüfen wir Möglichkeiten, wie wir gewisse Teile der Umweltbetrachtung im Bereich des Strassengüterverkehrs vertiefen können. Das werden wir nicht alleine machen, sondern wir prüfen geeignete Kooperationen im europäischen Umfeld.

leurs ordres de transport à leur transitaire via le DATACENTER. Ce dernier peut lire les données dans son système sans travail en propre et sans perte de qualité et les traiter comme souhaité. Grâce à DATACENTER, notre branche dispose d'une solution nettement meilleur marché en comparaison avec d'autres plateformes du commerce. En outre cela génère pour l'association des recettes complémentaires bienvenues. C'est à notre commission Informatique que nous devons en premier lieu le fait que, dans la phase d'utilisation, nous soyons arrivés à des entreprises et clients satisfaits de DATACENTER. Elle n'a pas seulement constaté depuis plusieurs années déjà le besoin d'une plateforme TI à réaliser au niveau de l'association pour l'économie d'expédition, mais elle a également contribué solidement a son développement avec notre partenaire TI et à sa mise sur le marché et à la formation.

Exposition spéciale CARGO 2013 au Musée suisse des transports

Dans l'année sous rapport est résultée pour toutes les organisations et entreprises intéressées au trafic des marchandises la possibilité de collaborer la préparation d'une exposition spéciale «CARGO» au Musée suisse des transports à Lucerne. Nous avons soutenu ardemment le Musée des transports notamment dans l'identification d'intéressés. Pour cette exposition CARGO, il s'agit d'une présentation globale de tous les aspects en relation avec l'expédition, le transport et la logistique. Cela sera présenté dans et autour de conteneurs maritimes originaux dans la surface libre au milieu du musée. SPEDLOGSWISS sera présente dans cette exposition par son propre conteneur de 20 pieds. A l'intérieur, nous informerons sur l'image de la profession et les possibilités de formation. Je suis convaincu que nous réussirons ainsi, dans ce musée suisse le plus fréquenté qui accueille annuellement plus de 3 000 classes d'écoliers, à mettre les accents corrects et profiter de la chance de présenter en priorité à un public jeune notre profession et notre branche attractive. Lors de l'assemblée générale de 2013, vous aurez la possibilité de visiter cette exposition.

Environnement

Il y a une année, j'avais l'avantage de vous faire part de la mise au point de notre «solution de la branche Environnement». Nous savons depuis lors que quelques-unes de nos entreprises membres ont déjà pu tirer profit de notre solution de la branche pour le traitement de leur image en matière d'environnement. Précisément dans l'expédition classique, le besoin d'une intégration plus poussée des aspects environnementaux dans la philosophie de l'entreprise n'est pas toujours immédiatement reconnaissable. En revanche, une pression croissante de la clientèle est perceptible sur le fait que le prestataire de services doit faire ses réflexions sur l'environnement en rapport avec sa propre entreprise et les sous-traitants. Nous souhaitons, par notre solution de la branche, soutenir

Kommunikation

Im Bericht von Thomas Lamprecht, dem Delegierten des engeren Vorstands für die Geschäftsstelle, wird dargelegt, welche Weichen bei der Kommunikation gestellt wurden. Zum einen geht es um den Aufbau neuer Systeme auf der Geschäftsstelle, welche die Kommunikation, die Administration und die Information rund um das Kurswesen massiv verbessern werden. Zum anderen geht es aber auch um die Kommunikation mit Dritten, also um den Webauftritt unseres Verbandes sowie um unseren Auftritt als Branchenverband in den «Social Media». Zusammen mit Fachleuten hat sich die Geschäftsstelle vertieft damit auseinandergesetzt. Unsere Präsenz im virtuellen Lehrstellen-Treffpunkt «yousty» ist sinnvoll und wird weiterentwickelt. Darüber hinaus müssen wir uns auf neue Tendenzen einstellen. So muss sichergestellt werden, dass unsere Website auch von portablen Geräten wie Tablets oder Smartphones vollumfänglich genutzt werden kann. Ich bin froh, dass unsere Geschäftsstelle die Entwicklung dieser neuen Technologien verfolgt und gegebenenfalls einführt.

Dank

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. Ohne diese Ressourcen könnten unsere Verbandsdienstleistungen nicht in der heute erbrachten hohen Qualität angeboten werden. Gleichzeitig überbringe ich hiermit summarisch den Dank unserer Fachbereichs- und Kommissionsvorsitzenden an diejenigen Personen, welche in unseren Gremien mitgearbeitet haben, sowie an das Team der Geschäftsstelle, welches unsere im Milizsystem wirkenden Fachleute bei dieser wertvollen Arbeit massgeblich unterstützt hat.

ces réflexions. Nous examinons maintenant des possibilités de pouvoir approfondir certaines parties de la considération de l'environnement dans le domaine du trafic routier des marchandises. Nous ne ferons pas cela tout seuls, mais nous examinons une coopération appropriée dans l'environnement européen.

Communication

Dans le rapport de Thomas Lamprecht, le délégué du comité restreint pour le secrétariat, sont présentées les voies à suivre dans la communication. D'une part, il s'agit de la mise en place d'un nouveau système au secrétariat sensé améliorer massivement la communication, l'administration et l'information autour du domaine des cours. D'autre part, il s'agit aussi de la communication avec des tiers, donc de la présentation de notre association sur le web ainsi que notre apparition dans les «médias sociaux» en tant qu'association de la branche. En coopération avec des spécialistes, le secrétariat s'est confronté au problème de manière approfondie. Notre présence dans le carrefour virtuel des places d'apprentissage «yousty» est judicieuse et va être développée. Nous devons en plus nous axer sur les nouvelles tendances. Il faut ainsi s'assurer que notre page de site puisse être accessible intégralement sur des appareils portables tels que tablettes ou smartphones. Je suis heureux que notre secrétariat suive le développement de ces nouvelles technologies et les introduise le cas échéant.

Remerciements

Pour conclure, je remercie nos membres qui, une fois de plus, nous accordent leur confiance et nous ont soutenus par la coopération de leurs experts dans les domaines spécialisés et les commissions. Sans ces ressources, nos prestations de services d'association ne pourraient pas être fournies dans leur haute qualité actuelle. Simultanément, j'exprime ainsi sommairement le remerciement de nos présidents des domaines spécialisés et commissions aux personnes qui ont coopéré dans nos organes ainsi qu' à l'équipe du secrétariat qui a soutenu de façon déterminante les personnes travaillant dans notre système de milice.

100A

Mitgliederbewegungen
Mutations

Stand Dezember 2012
Etat décembre 2012

Eintritte Einzelmitglieder
Nouveaux membres individuels

Allenbach Verzollungsagentur GmbH, Münchenstein
Asstra Forwarding AG, Zürich
EXTRA Express Transport Logistik AG, Pratteln
F. & R. Stebler AG, Muttenz
FT Customs Services AG, Pratteln
FT International AG, Pratteln
Jak. Neuhaus AG Internationale Transporte, Würenlos
Karaya Trans GmbH, Basel
MAGSPED AG, Basel
SSL Consolidation Service GmbH, Pratteln

Austritte
Démissions

APL (Switzerland), Muttenz
Asta Arbon AG, Arbon
InterRail Services AG,
Bühler Concept AG, Embrach
Glob Sped AG, Basel
Hohl AG, Altstätten
Keller Swiss Group AG, Muttenz
Umschlags AG, Basel
Wincanton AG, Basel

Namensänderung
Changement de nom

Gondrand AG in
Gondrand International AG

Ehrenmitglieder
Membres d'honneur

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

Bestand
Situation actuelle

Am 31. Dezember 2012 setzte sich die SPEDLOGSWISS (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) wie folgt zusammen:
Au 31 décembre 2012, la SPEDLOGSWISS (Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique) se composait de:

Einzelfirmen Entreprises individuelles	322
Sektionen Sections	10
Ehrenmitglieder Membres d'honneur	6
Private Members Membres privés	
Firmen Entreprises	15
Einzelpersonen Personnes individuelles	42

Geschäftsstelle und Vorstand
Bureau et comité

Vorstand / Comité

An der Generalversammlung vom 8. Juni 2012 in Luzern wurde der Vorstand wie folgt gewählt:
Le comité a été élu comme suit lors de l'assemblée générale du 8 juin 2012 à Lucerne:

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, 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, Basel

Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genf

Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Basel

Urs Brunschweiler, Jetivia AG, Genf

Thomas Knopf, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein

Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein

François Mermod, PESA SA, Chavornay

Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz

Peter Rasi, Gondrand International AG, Glattbrugg

Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel

Christian Zesiger, Close Logistics GmbH, Wollerau

Jörg Zimmermann (neu), Lamprecht Transport AG, Basel

Die im Vorstand vorgesehenen Vertretungen der Fachbereiche Schifffahrt (geleitet ad interim von Christoph Ernst), Air (geleitet ad interim von Thomas Schwarzenbach), Lagerlogistik sowie KEP (derzeit unbesetzt) bleiben bis zur entsprechenden neuen Ernennung vakant.
Im Vorstand war per Generalversammlung 2012 ein Rücktritt zu verzeichnen: Wolfgang Koch, früherer Präsident unserer Sektion SPEDLOGSWISS Ticino. Wolfgang Koch wurde unter Würdigung seiner Verdienste zugunsten unserer Branche mit grossem Applaus von der Generalversammlung verabschiedet.

Rapport sur l'activité du secrétariat et du comité
Les représentations prévues au comité des domaines spécialisés Navigation (présidé ad interim par Christoph Ernst), Air (présidé ad interim par Thomas Schwarzenbach), Logistique d'entreposage ainsi que KEP (non occupé pour le moment) restent vacantes jusqu'à nouvelle nomination.
Un retrait a été enregistré au comité pour l'assemblée générale 2012 Wolfgang Koch (ancien président de SPEDLOGSWISS Ticino). Il a été pris congé de Wolfgang Koch après rappel de ses mérites en faveur de notre branche, par de forts applaudissements de l'assemblée générale.

Tätigkeiten der Vorstände

Autor: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Wie es sich über die letzten Jahre bewährt hat, traf sich der Gesamtvorstand zweimal: einmal im Frühjahr mit dem Ausblick und den Vorbereitungen auf die Generalversammlung, und im Herbst jeweils mit dem Hauptgewicht des Jahresrückblicks und der Planung der Schwerpunkte des Folgejahres. Der engere Vorstand, der von der Generalversammlung gewählte Ausschuss des Gesamtvorstands, traf sich naturgemäss häufiger (nämlich zu sechs Sitzungen), da er sich vertieft mit Fachthemen befasst und auch während des Jahres aufkommende Fragen erörtern und Entscheide fällen muss.

Aus der Vielzahl der behandelten Themen seien hier drei Schwerpunkte herausgegriffen. Wie geplant konnten im Bereich unseres neuen Bildungssystems «Blended Learning» nicht nur alle Ausbildungsregionen unseres Verbands auf das neue System umstellen und damit von einer topmodernen Bildungsumgebung profitieren, sondern wir haben auch die Umsetzung des ganzen Lernstoffes in allen drei Landessprachen abschliessen können. Somit sind wir 2012 dort angelangt, wo wir hin wollten: das neue, IT-gestützte Ausbildungsinstrument ist entwickelt, eingeführt und bereits mehrfach bewährt. Es gilt nun, die Lerninhalte laufend auf dem aktuellen Stand zu halten und die Rückmeldungen der Ausbildenden und Lernenden aus allen Regionen für stete Optimierungen des Systems zu nutzen.

Das 2008 lancierte Projekt «Blended Learning» ist damit nach vier Jahren Entwicklungs- und Einführungszeit aus dem Projektstatus «entlassen» und ist fester Bestandteil aller unserer Bildungsvorhaben, sowohl im Grund- wie auch im Weiterbildungsbereich.

Ebenfalls aus dem Projektstatus entlassen konnten wir im Berichtsjahr unsere IT-Drehscheibe «DATACENTER». Es ist uns einerseits gelungen, den Mitgliedsfirmen und ihren Kunden ein effizientes, schnelles, sicheres und kostengünstiges System anbieten zu können, um nach AB SPEDLOGSWISS vereinbarte Speditionsaufträge elektronisch und genormt zu übermitteln. Anderseits konnten wir dank eines für unseren Verband äusserst vorteilhaften Kooperationsmodells mit dem Software-Entwickler sicherstellen, dass der aus DATACENTER generierte Bruttogewinn den Ertragsrückgang beim Verkauf der gedruckten Speditionsaufträge kompensieren kann. Damit ist Folgendes erreicht: Unsere Mitgliedsfirmen beziehen eine

Activités des comités

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité élargi et comité restreint

Cette formule ayant fait ses preuves au cours des dernières années, le comité élargi s'est réuni deux fois dans l'année sous rapport: une première fois au printemps pour se pencher sur les perspectives et procéder aux préparatifs de l'assemblée générale, et une deuxième en automne pour réfléchir aux thèmes centraux de l'année en cours et organiser les points forts de l'année suivante. Le comité restreint, élu par l'assemblée générale à partir de membres du comité élargi, s'est naturellement réuni à un rythme plus fréquent (à savoir six fois), car il traite des thèmes spécialisés et doit se pencher sur les questions qui se présentent et prendre des décisions au cours de l'année même.
Parmi les nombreux thèmes traités, nous mentionnerons trois questions centrales. Dans le domaine de notre nouveau système de formation «Blended Learning», nous avons non seulement réussi comme prévu à faire passer toutes les régions de formation de notre association au nouveau système et ainsi à les faire profiter d'un environnement de formation ultramoderne, mais aussi à traduire l'ensemble des contenus d'apprentissage dans les trois langues nationales. Nous sommes ainsi arrivés en 2012 là où nous le voulions: le nouvel instrument de formation soutenu par informatique a été développé, introduit, et il a déjà fait ses preuves à maintes reprises. Il s'agit à présent d'actualiser en permanence ces contenus d'apprentissage et de tirer parti des réactions des formateurs comme des apprenants nous parvenant de toutes les régions pour optimiser le système en continu.

Au terme d'une période de quatre ans de développement et de lancement, le projet «Blended Learning» démarré en 2008 est ainsi «libéré» de son statut de projet et fera partie intégrante de toutes nos initiatives de formation, aussi bien dans le domaine de la formation de base que de la formation continue.

Au cours de l'année sous rapport, nous avons de même libéré du statut de projet le «DATACENTER», notre plateforme informatique. Nous avons d'une part réussi à proposer aux entreprises membres et à leurs clients un système efficace, rapide, sûr et économique permettant de transmettre les ordres d'expédition passés selon les CG SPEDLOGSWISS sous une forme électronique et normée. D'autre part, grâce à un modèle de coopération avec notre développeur logiciel particulièrement avantageux pour notre association, nous avons réussi à garantir que les gains bruts générés par notre DATACENTER puissent

Dienstleistung, die sie ausserhalb des Verbandes nicht zu diesen Konditionen einkaufen können und der Branchenverband generiert die zur Finanzierung seiner Tätigkeiten benötigten Erträge daraus. Wir haben im Berichtsjahr das Produkt an der Fachmesse «Pack&Move» vorgestellt und gegen 150 Aussendienstmitarbeitende unserer Mitglieder kostenlos geschult, damit sie das Produkt kennen und es dem Kunden vermitteln können. DATACENTER gehört damit zum festen Bestandteil des Produkteportfolios von SPEDLOGSWISS.

Schliesslich seien hier die vom Präsidenten angesprochenen, sehr zeitaufwändigen Aktivitäten des engeren Vorstands und der Geschäftsleitung im Zusammenhang mit dem Abschluss des Weko-Verfahrens zu erwähnen.
In das wegen Verdachts auf unzulässige Absprachen 2007 eröffnete Verfahren war auch SPEDLOGSWISS involviert. Im Berichtsjahr fanden einige Sitzungen bei den Wettbewerbsbehörden statt, an denen die für den Abschluss des Verfahrens notwendigen Schritte besprochen und durchgeführt wurden. Das Verfahren wurde mit einer einvernehmlichen Regelung abgeschlossen und SPEDLOGSWISS ging straffrei aus dem Verfahren. Mit diesem Entscheid ging eine intensive Zeit zu Ende, während der wir jederzeit vollumfänglich mit den Untersuchungsbehörden kooperiert und während der wir das Bewusstsein für das wettbewerbsrechtlich korrekte Verhalten in allen Fachgremien und auf der Geschäftsstelle intensiv geschärft haben. Dieser Aufwand hat sich gelohnt und wir werden selbstverständlich auch in Zukunft dafür sorgen, dass wir uns bei allen unseren Aktivitäten stets wettbewerbsrechtlich korrekt verhalten, und allfällige Versuche, Absprachen zu treffen, im Keim ersticken. Dies haben wir in der einvernehmlichen Regelung mit der Weko vereinbart, welche wir zum Schutz unserer Mitgliedsfirmen und des Verbandes mit Nachdruck umsetzen.

Das Team auf der Geschäftsstelle

Thomas Schwarzenbach (Direktor), Philipp Muster (stellvertretender Direktor), Kathrin Bühler, Oliver Giacometto (Lernender), Annelies Greney, Ardiana Haklaj (ab September 2012), Miriam Henz, Sibyll Holinger, Gloria Iliu, Andrea Jauslin, Annemarie Käsermann (bis September 2012), Stephan Meier, Judith Moser, Tina Renz, Rudolf Scheidegger, Thomas Suter. Die 15 Mitarbeitenden entsprechen 12.3 Personaleinheiten.

Das Team der Geschäftsstelle war für die folgenden Verbände tätig: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz. Zudem führt die Geschäftsstelle die Finanz- und Lohnbuchhaltung der SafeConsult AG.

compenser la baisse des bénéfices résultant de la vente de nos ordres d'expédition imprimés. Nous avons ainsi obtenu l'acquis suivant: nos entreprises membres bénéficient d'une prestation de services qu'elles ne pourraient pas acheter à ces conditions hors de notre association, et l'association de la branche génère les bénéfices nécessaires au financement de ses activités. Au cours de l'année sous rapport, nous avons présenté ce produit au salon spécialisé «Pack&Move» et formé gratuitement près de 150 collaborateurs des services externes de nos membres afin qu'ils puissent se familiariser avec le produit et l'expliquer à leurs clients. Le DATACENTER fait ainsi partie intégrante du portefeuille de produits de SPEDLOGSWISS.

Enfin, nous mentionnerons ici les activités du comité restreint et de la direction liées au classement de la procédure COMCO, dont le président a parlé, et qui ont demandé un grand investissement en temps.
SPEDLOGSWISS était entre autres organisations impliqué dans la procédure ouverte en 2007 pour soupçon d'accord illicite. Durant l'année sous rapport, plusieurs réunions ont eu lieu avec les autorités de concurrence, lors desquelles les démarches nécessaires au classement de la procédure ont été discutées et effectuées. La procédure, classée dans le cadre d'un règlement à l'amiable, s'est soldée par un acquittement de SPEDLOGSWISS. Cette décision a mis un point final à une période de travail intense, pendant laquelle nous avons à tout moment coopéré pleinement avec les autorités d'instruction et renforcé considérablement au niveau de tous les organes spécialisés et du secrétariat le sens du comportement correct à adopter en matière de concurrence. Ces efforts ont porté leurs fruits, et il va de soi que nous continuerons à l'avenir à veiller à avoir dans toutes nos activités un comportement correct en matière de concurrence et à étouffer dans l'œuf les tentatives d'ententes. Nous avons convenu de ceci dans le cadre du règlement à l'amiable conclu avec la COMCO, règlement que nous mettons en œuvre avec la plus grande fermeté afin de protéger nos entreprises membres ainsi que l'association.

L'équipe du secrétariat

Thomas Schwarzenbach (directeur), Philipp Muster (suppléant du directeur), Kathrin Bühler, Oliver Giacometto (apprenti), Annelies Greney, Ardiana Haklaj (depuis septembre 2012), Miriam Henz, Sibyll Holinger, Gloria Iliu, Andrea Jauslin, Annemarie Käsermann (jusqu'en septembre 2012), Stephan Meier, Judith Moser, Tina Renz, Rudolf Scheidegger, Thomas Suter. Les 15 collaborateurs correspondent à 12,3 unités de personnel.

L'équipe du secrétariat a travaillé au profit des associations suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Suisse du Nord-Ouest, Groupement Fer, Groupement Fret SA, GeFaSuisse, Communauté de formation SPEDLOGSWISS Suisse du Nord-Ouest. En outre, le secrétariat tient la comptabilité financière et salariale de SafeConsult SA.

Thomas Lamprecht
Vizepräsident SPEDLOGSWISS und Geschäftsstellen-Delegierter des Engeren Vorstandes
Vice-Président et Délégué du secrétariat du comité restreint SPEDLOGSWISS

Tätigkeiten der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Lamprecht

Personal

Nach der Neubesetzung dreier wichtiger Positionen in den Jahren 2009/2010 (Herr Oeschger, Frau Danner und Frau Naumann) ging im September letzten Jahres auch Frau Annemarie Käsermann in den wohlverdienten Ruhestand. An dieser Stelle möchten wir ihr, im Namen aller Mitglieder, für die pflichtbewusste Arbeit und grosse Hilfsbereitschaft ganz herzlich danken. Ihr folgte mit der noch jungen Ardiana Haklaj eine Kollegin nach, welche bereits den grössten Teil ihrer Lehre auf der Geschäftsstelle absolviert hatte und im Berichtsjahr auch erfolgreich abschloss. Dass sie den Betrieb und das Team schon bestens kannte, ist natürlich optimal.

Unter der Leitung von Thomas Schwarzenbach haben die Mitarbeiter/innen der Geschäftsstelle einer gestiegenen Anzahl von Mitgliedern (mittlerweile 322) hervorragende Dienstleistungen erbracht. Bei praktisch unverändertem Personalbestand konnten neue, zusätzliche Anforderungen erfüllt werden. Herzlichen Dank an das ganze Team!

IT-System / CRM

In den letzten 10 Jahren ist die Anzahl der Mitgliedsfirmen um über 30 % gestiegen. Viele neue Aufgaben mussten abgedeckt werden, ohne dass zusätzliche Mitarbeiter/innen eingestellt wurden. Dies bedingte nun eine Anpassung der IT-Systeme auf der Geschäftsstelle: Anstelle bisheriger «Werkzeuge» wird nun ein topaktuelles CRM-System (Customer Relations Management), welches speziell auf Verbandsaufgaben ausgerichtet ist, eingeführt. Letztes Jahr wurde das System evaluiert, anschliessend erfolgte die Projektvorbereitung. Der produktive Start ist für Januar 2013 vorgesehen. Das neue System hilft dem Team der Geschäftsstelle dabei, unsere Mitglieder besser und auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten zu informieren, insbesondere im Kurswesen. Dort wird es vollständig elektronische Anmeldeschritte geben, was für alle Beteiligten einfacher und effizienter sein wird.

Finanzen

Durch die enge Zusammenarbeit der Arbeitsgruppe Finanzplanung mit dem Direktor herrscht eine Atmosphäre des Vertrauens. Die für unseren Verband erhebliche Investition in das Projekt «Blended Learning» war nur durch eine weitsichtige Planung möglich und ist ein grosser Erfolg geworden. Diese Investition hat sich gelohnt, denn die Geschäftsstelle kann nun das fertige Produkt mit wesentlich kleinerem Aufwand als die

Activités du secrétariat

Auteur: Thomas Lamprecht

Personnel

Après la réoccupation de trois postes importants dans les années 2009/2010 (Monsieur Oeschger, Madame Danner et Madame Naumann), c'est en septembre de l'année dernière que Madame Annemarie Käsermann, elle aussi, est partie pour une retraite bien méritée. Nous souhaitons ici la remercier très sincèrement, au nom de tous les membres, pour son travail consciencieux et sa grande disponibilité. C'est une collègue encore jeune Ardiana Haklaj qui lui succède, elle qui a déjà passé une grande partie de son apprentissage au secrétariat, et l'a terminé avec succès dans l'année sous rapport. Il est évidemment optimal qu'elle-même connaisse déjà l'exploitation et l'équipe en place.

Sous la conduite de Thomas Schwarzenbach, les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat ont fourni pour un nombre accru de membres (passé à 328!) des prestations de service exemplaires. Avec un effectif de personnel pratiquement inchangé ont pu être réalisées de nouvelles exigences supplémentaires. Sincères remerciements à toute l'équipe!

Système TI / CRM

Au cours des dernières années, le nombre d'entreprises membres s'est accru de plus de 30 %. De nombreuses nouvelles tâches ont dû être assumées sans engagement de personnel supplémentaire. Cela a nécessité dès lors une adaptation des systèmes TI au secrétariat: en lieu et place de l'ancien «outillage» est maintenant introduit un système CRM top-actuel (Customer Relations Management), spécialement conçu pour les tâches d'association. L'année dernière, le système a été évalué, puis a été opérée la préparation du projet. Le lancement productif aura lieu en janvier 2013. Le nouveau système aide le secrétariat à mieux informer nos membres sur leurs besoins, en particulier dans le domaine des cours. Il y aura dans ce domaine des étapes d'inscription électronique entièrement automatisées. Plus simple et plus efficace pour tous.

Finances

Du fait d'une étroite collaboration avec le groupe de travail Planification financière avec le directeur, il règne une atmosphère de pleine confiance. L'investissement notable pour notre association dans le projet «Blended Learning» a été possible grâce à une planification à long terme et est devenu un succès: l'investissement en valait la peine car le secrétariat

bisherigen Schulungsunterlagen bewirtschaften – und dies erst noch bei höherer Qualität!

Die finanzielle Lage des Verbandes ist konstant gut und die Liquidität jederzeit gewährleistet. Die Kreditoren und Referentenhonorare werden regelmässig von Herrn Christian Zesiger und von mir geprüft und visiert. So haben wir die Möglichkeit, in das Tagesgeschäft hineinzusehen und den Mitgliedern die Gewissheit zu geben, dass wir finanziell gut aufgestellt sind.

Ausblick

Das Team auf der Geschäftsstelle ist komplett – es gibt keine Vakanzen. Das bestens qualifizierte Personal arbeitet zielgerichtet für den Nutzen unserer Mitgliedsfirmen und unserer Branche. Die Themenvielfalt, welche durch das Team bearbeitet werden muss, ist sehr breit und erweitert sich ständig – so wie auch das Speditionsgeschäft weltweit komplexer wird.

Bei meinen regelmässigen Besuchen auf der Geschäftsstelle treffe ich stets auf hoch motivierte und engagierte Kolleginnen und Kollegen und freue mich deshalb auf eine weiterhin gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit zugunsten aller Mitglieder!

peut maintenant gérer le produit fini avec un travail nettement moindre que pour les anciens documents de formation jusqu'ici utilisés, et cela encore pour une qualité nettement meilleure!

La situation financière de l'association est constamment bonne et les liquidités en tout temps garanties. Les crédits et les honoraires des conférenciers sont régulièrement contrôlés et visés par M. Christian Zesiger et moi-même. C'est ainsi que nous avons la possibilité de voir les affaires courantes et de pouvoir donner aux membres la certitude que nous sommes en bonne situation financière.

Perspective

L'équipe du secrétariat est complète – il n'y a pas de vacance. Le personnel très bien qualifié travaille consciemment pour le bien de nos entreprises membres et pour notre branche. La diversité des thèmes qui doivent être travaillés par l'équipe est très étendue et s'élargit en permanence – de même que deviennent aussi plus complexes mondialement les affaires d'expédition.

Lors de mes visites régulières au secrétariat, je rencontre toujours des collègues fortement motivé/es et engagé/es, et c'est pourquoi je me réjouis qu'une collaboration partenariale se poursuive en faveur de tous nos membres!

Roman W. Bisig
Vizepräsident/Vice-Président SPEDLOGSWISS

Berichte der Ausschüsse
Rapports des Commissions

Fachausschuss

Autor: Roman W. Bisig

Erlauben Sie mir bitte einen kurzen Rückblick auf das vergangene Jahr.

Die EU war stark mit sich selbst beschäftigt. Besonders die Turbulenzen in der EURO-Zone hatten negative Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage in Europa. Es war zu spüren, dass die angespannte Wirtschaftslage auch Auswirkungen auf das politische Klima in der EU und darüber hinaus mit sich brachte. Es wurde augenscheinlich, dass das Teilen in einem unfreundlicheren Umfeld nicht mehr allen leicht fällt. Zudem wurde es immer klarer, dass die Strukturen der EU dringend überdacht werden müssen. Etwas zu wissen ist eine Sache, es zu tun eine andere. Asien, Brasilien und teilweise die USA konnten zumindest im ersten Halbjahr positive Impulse setzen. Aber auch in den boomenden Märkten liess die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte nach.

Die Schweiz hielt sich insgesamt erstaunlich gut, obwohl der starke Schweizer Franken speziell die Exportindustrie und den Detailhandel vor grosse Herausforderungen stellte. Der Schweizer Franken, die Währung einer Volkswirtschaft mit 8 Mio. Einwohnern, hat nun die zweifelhafte Ehre, eine weltweite Fluchtwährung zu sein. Ohne die Intervention der Nationalbank wären die Folgen des überbewerteten Frankens sicherlich noch drastischer ausgefallen. Die zur Zeit stabile Wirtschaftslage in der Schweiz stützt sich, speziell im Export, auf eine überschaubare Anzahl von Branchen und ist geprägt durch Konsumgüterimporte. Die Binnenwirtschaft profitiert, auch aufgrund des Bevölkerungswachstums, von einem nach wie vor erfreulichen Konsumverhalten. Die rege Bautätigkeit leistet ebenfalls einen positiven Beitrag.

Erfreulicherweise entspannte sich die Lage in der EURO-Zone gegen Ende 2012 etwas. Wie nachhaltig diese Entspannung sein wird, ist zur Zeit noch unklar. Hingegen zeigt die bis anhin sehr stabile Wirtschaftslage in Deutschland erste Ermüdungserscheinungen. Der anhaltende, politische Druck auf die Schweiz dürfte anhalten. Die Schweiz ist lediglich auf der politischen Karte der EU eine Insel. Im wirklichen Leben sind wir international dermassen verknüpft, dass unser langfristiges Wohlergehen auch von den globalen Entwicklungen abhängt. Trotzdem schauen wir verhalten optimistisch in die nähere Zukunft.

In den Fachbereichen und Kommissionen wurde hart und seriös gearbeitet. Der Zollbereich war einmal mehr von vielen Änderungen und Neuerungen betroffen. Der Europaverkehr musste mit volatilen Volumina kämpfen. Die Schifffahrt

Commission spécialisée

Auteur: Roman W. Bisig

Permettez-moi une brève rétrospective sur l'année écoulée.

L'UE a été fortement occupée avec elle-même. Les turbulences dans la zone EURO en particulier ont eu des répercussions négatives sur la situation économique globale en Europe. On a senti que la situation économique tendue avait créé aussi des effets sur le climat politique dans l'UE. Il est devenu évident que le partage dans un environnement hostile ne semble plus facile pour tous. Il devint en outre toujours plus clair que les structures de l'UE devaient être repensées en urgence. Savoir quelque chose est un fait, le réaliser en est un autre. L'Asie, le Brésil et partiellement les Etats-Unis ont pu donner des impulsions positives, du moins au premier semestre. Mais même dans les marchés en progrès, la dynamique a ralenti durant le deuxième semestre.

Globalement, la Suisse s'est maintenue étonnamment bien, même si le franc suisse fort posait de gros défis spécialement à l'industrie d'exportation et au commerce de détail. Le franc suisse, la monnaie d'une économie publique de 8 millions d'habitants a l'honneur douteux d'être une monnaie refuge sur le plan mondial. Sans l'intervention de la Banque Nationale, les conséquences d'un franc surévalué auraient été certainement encore plus fortes. La situation économique pour le moment stable en Suisse repose, spécialement à l'exportation, sur un nombre contrôlable de branches et est marqué par les importations pour la consommation. La navigation intérieure profite, aussi en raison de l'accroissement de la population, d'un comportement réjouissant de la consommation. L'activité marquée de la construction apporte aussi une contribution positive.

Il est réjouissant que la situation dans la zone EURO se soit détendue quelque peu vers la fin 2012. Il est encore peu clair pour le moment pour savoir si cette détente durera. En revanche, la situation économique très stable jusqu'ici en Allemagne montre des premiers signes de fatigue. La pression politique sur la Suisse devrait se maintenir. La Suisse n'est une île que sur la carte politique de l'UE. En réalité, nous sommes tellement imbriqués au niveau international que notre bien-être à long terme dépend aussi des évolutions globales. Nous regardons malgré tout vers le futur proche avec un optimisme réservé.

Berichte der Ausschüsse
Rapports des Commissions

kämpfte mit Überkapazitäten. Die Luftfracht konnte von den wachsenden Exporten im Bereich der Uhren- und Luxusgüterindustrie und vom anhaltenden Trend zu kleineren Sendungen profitieren.

Das Groupement Fer kämpfte an verschiedensten Fronten. Die Beiträge der verschiedenen Fachbereichs- und Kommissionsvorsitzenden geben Ihnen detailliert Auskunft. Im neuen Jahr gilt es noch einige Vakanzen zu besetzen. Ich danke den Vorsitzenden und den Mitgliedern der verschiedenen Bereiche und Kommissionen für ihr Engagement und die geleistete Arbeit. Ein Dank geht ebenfalls an die Mitgliedsfirmen, welche unseren Milizionären die Möglichkeit geben, bei uns im Verband aktiv mitzuwirken.

Ich schätze die respektvolle und professionelle Zusammenarbeit mit den Bereichen, dem Vorstand und der Geschäftsstelle. Unser gemeinsames Ziel ist, für unsere Mitglieder einen Nutzen zu erbringen. Ob wir dabei erfolgreich sind, obliegt Ihrer Beurteilung. Ich wünsche Ihnen ein erfolgreiches Geschäftsjahr, bleiben Sie gesund. Vergessen Sie bei der vielen Arbeit nicht die Freude am Leben!

Dans les domaines spécialisés et les commissions, le travail a été dur et sérieux. Le domaine Douane a été une fois de plus touché par de nombreuses modifications et innovations. Le trafic européen a dû lutter contre des volumes volatils. La navigation a lutté contre les surcapacités. Le fret aérien a pu profiter des exportations croissantes de l'industrie horlogère et des produits de luxe, et de la tendance concernant les petits envois.

Le Groupement Fer a lutté sur divers fronts. Les rapports des divers présidents des domaines spécialisés et des commissions vous donnent des renseignements détaillés. Pour l'année prochaine, il y a encore quelques vacances à combler. Je remercie les présidents et les membres des divers domaines et commissions pour leur engagement et le travail fourni. Un remerciement s'adresse aussi aux entreprises membres qui donnent à nos miliciens la possibilité de collaborer activement dans notre association.

J'apprécie la collaboration respectueuse et professionnelle avec les domaines, le comité et le secrétariat. Notre objectif commun est d'apporter de l'utilité pour nos membres. C'est à vous qu'il appartient d'apprécier si nous réussissons. Je vous souhaite succès pour l'année d'affaires qui commence, demeurez en bonne santé. N'oubliez pas la joie de vivre malgré la quantité de travail! Cordiales salutations et bien à vous.

Berichte der Ausschüsse
Rapports des Commissions

Cargo Forum Schweiz (CFS)

Autor: Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Geschäftsführer CFS

Aufbau und Organisation

Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Präsident: Alt-Ständerat Rolf Büttiker, FDP SO; Geschäftsleiter: Frank Furrer, Generalsekretär VAP. Vollmitglieder waren im Jahre 2012:

- GS1 Schweiz – Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozessen, Methoden und Kooperationen, Bern
- IG Air Cargo Switzerland – Interessengemeinschaft der Luftfracht, Zürich
- 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, Anschlussgleise, 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 koordiniert und unterstützt die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände.

Medienkonferenz zum Thema «Schienengüterverkehr aus Sicht der Bahnkunden»

Der Bundesrat zeichnete im Verlagerungsbericht das düstere Bild des Scheiterns des Verlagerungsziels und regte eine breite politische Diskussion zu neuen Verlagerungsmitteln an. Das Cargo Forum Schweiz nahm diesen Ball gerne auf und lud zu einer Medienkonferenz mit Schweizer Unternehmen, die aufzeigen sollte, was passieren muss, damit sich die Bahn im Wettbewerb gegenüber der Strasse behaupten und langfristig erfolgreich wirtschaften kann.
Es diskutierten: Dominique Reber (Economiesuisse), Bernhard Metzger (SSC/Migros), Josef Jäger (Cargo Domizil), Ümit Sarigecili (Transwaggon) und Bernhard Kunz (Hupac).

Rund 36 % der gesamten Güterverkehrsleistung wird von der Schiene bestritten. Damit steht die Schweiz international an der Spitze. Der Güterverkehr im Schienensystem muss entsprechend adäquat berücksichtigt werden. Gefordert wird ein Verlagerungsziel auch für den nicht-alpenquerenden

Cargo Forum Schweiz (CFS)

Auteur: Frank Furrer, Secrétaire général VAP, Directeur général CFS

Composition et organisation

Le Cargo Forum Schweiz 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. Président: ancien Conseiller aux Etats Rolf Büttiker, PLR SO. Administrateur: Frank Furrer, secrétaire général VAP. Les membres de plein droit en 2012 étaient les suivants:

- GS1 Suisse – Association pour la promotion de standards efficaces, logistique, processus, méthodes et coopérations, Berne
- IGAC – Communauté d'intérêts AirCargo Switzerland, Zurich
- SPEDLOGSWISS – Association suisse 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

La finalité du CFS est de défendre les intérêts du transport de marchandises auprès des instances politiques, de l'administration fédérale ainsi que du public. Le CFS prend en charge et assume, du moins en partie, la mission et les actions politiques des associations qui lui sont rattachées.

Conférence de presse sur le thème «le transport par chemin de fer vu par les clients»

Dans son rapport sur le transfert route-rail, le Conseil fédéral relève l'amer échec de l'objectif fixé et préconise une discussion impliquant de larges cercles en vue de définir de nouveaux moyens. Le Cargo Forum Schweiz a immédiatement saisi la balle au bond et a invité des représentants des entreprises à une conférence de presse, à l'occasion de laquelle il a démontré les actions nécessaires permettant au rail d'être plus compétitif face à la route et partant, d'être économiquement viable à long terme.
Les participants à cette conférence étaient: Dominique Reber (economiesuisse), Bernhard Metzger (SSC/Migros), Josef Jäger (Cargo Domizil), Ümit Sarigecili (Transwaggon) et Bernhard Kunz (Hupac).

Güterverkehr, welches gesetzlich verankert ist. Weiter sind die bestehenden Zielkonflikte zwischen der Umsetzung des Güterverlagerungsauftrags und der rigorosen Priorisierung des Personenverkehrs anzugehen.

Gefragt ist weiter eine leistungsfähige Infrastruktur, die strategisch geplant und solide finanziert ist. Neue Infrastrukturprojekte müssen nach einheitlichen, transparenten volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien priorisiert werden. Transparenz und Kostenwahrheit sind wichtig. Dies setzt Liberalisierungsschritte, vor allem aber angemessenere Netzzugangsbestimmungen und Trassenpreise voraus.

Die Sanierung von SBB Cargo als Betreiberin des schweizerischen Wagenladungsverkehrsnetzes ist von hoher Priorität. Die Grösse des Bediennetzes muss in einem gesunden Verhältnis zu den Kosten stehen. Entscheidend ist, dass die Sanierungsaktivitäten bei SBB Cargo, insbesondere was den zeitlichen Ablauf betrifft, mit der aktuell behandelten Motion «Schienengüterverkehr in der Fläche» abgestimmt werden.

Informelle Vorkonsultation zur Motion 10.3881 flächendeckender Schienenverkehr

Die vom BAV im Rahmen der Vorkonsultation vorgelegte Zwischenanalyse wird vom Cargo Forum Schweiz begrüsst. Die Vorlage versucht, das Monopol der SBB im Wagenladungsverkehr und ihre marktbeherrschende Stellung im Ganzzugs- und Kombiverkehr in ein offeneres Marktverhältnis zu überführen. Der Güterverkehr soll gegenüber dem Personenverkehr beim Netzzugang durch Netznutzungspläne bessergestellt werden.

Das Cargo Forum Schweiz brachte weitere Vorschläge für eine Verbesserung der Wettbewerbssituation der Güterbahn gegenüber der Strasse und dem Schienenpersonenverkehr vor. So sollte die vorgesehene Besserstellung des Güterverkehrs beim Netzzugang auch in den Trassenpreisen Niederschlag finden, die das CFS als zu hoch und deren Festlegung es als intransparent empfindet. Das Cargo Forum Schweiz erachtet den Trassenpreis weiterhin als effizientestes und wettbewerbsneutrales Verlagerungsinstrument. Ausserdem erfordert eine grundsätzliche Neuausrichtung der Güterbahnlandschaft einen Verfassungsauftrag, gleichwertig mit demjenigen betreffend die Verkehrsverlagerung im Transitverkehr. Ansonsten wird der Binnengüterverkehr weiterhin gegenüber dem Transit- und dem Personenverkehr massiv schlechtergestellt. Dies ist weder im Interesse der Wirtschaft noch der Umwelt.

Vernehmlassung zum Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf deutsches Hoheitsgebiet

Das Cargo Forum Schweiz spricht sich für den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland aus. Mit dem Staats-

Le transport de marchandises effectués par rail représente une part de marché de 36 % de l'ensemble, ce qui permet à la Suisse d'être le champion incontesté à l'échelon international. Ainsi, le transport par rail doit être considéré à sa juste valeur dans le cadre du système de transport global. Il est également nécessaire d'atteindre un objectif de transfert route-rail pour le trafic non transalpin, qui est aussi fixé dans la loi. D'autre part, il existe un conflit permanent entre la réalisation de l'objectif de transfert de la route au rail et l'actuelle rigide priorité absolue du trafic de personnes qu'il convient de revoir.
Finalement, il est indispensable de disposer d'une infrastructure adéquate qui doit être planifiée de manière stratégique et bénéficier d'un financement solide. De nouveaux projets d'infrastructure doivent être définis sur la base de considérations uniformes et selon des critères de rentabilité économiques et de manière transparente. Transparence et adéquation des coûts sont des éléments essentiels. Ceci implique des pas en direction de la libéralisation, spécifiquement pour les conditions d'accès au réseau et des prix des sillons.
L'assainissement de CFF Cargo en qualité d'exploitant du système suisse des wagons isolés représente une priorité absolue. L'importance du réseau doit être dans un état conforme aux besoins et en relation avec ses coûts. Il est essentiel que les mesures d'assainissement en faveur de CFF Cargo soient traitées en adéquation avec le traitement de la motion 10.3881, ceci spécialement en termes de délai.

Consultation sur l'avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire, en réponse à la motion 10.3881

L'analyse préalable fournie par l'OFT dans le cadre de la procédure préliminaire de consultation est saluée par le Cargo Forum Schweiz. La motion tente de transformer le monopole des CFF dans le domaine des wagons isolés ainsi que leur position dominante en matière de trains complets et de trafic combiné en un marché plus ouvert et libéralisé. La prise en compte du trafic marchandises doit obtenir une position plus équitable quant à l'accès au réseau par rapport au trafic voyageurs, ceci grâce à une planification plus pointue.
Le Cargo Forum Schweiz a émis d'autres propositions en vue d'une amélioration de la situation de compétition entre le transport de marchandises par rail, la route et le trafic de voyageurs. L'accès au réseau et le prix des sillons pour le trafic marchandises doivent être sensiblement améliorés, ce que le CFS a toujours considéré comme étant non transparent et trop élevé à ce jour. Le Cargo Forum Schweiz est d'avis que la gestion du prix des sillons représente un instrument neutre approprié pour une incitation du transfert route-rail efficace et sans équivoque. D'autre part, une nouvelle orientation du trafic marchandises implique un article constitutionnel garantissant la réalisation de cette mission au même titre que le transfert route-rail pour le trafic de transit. Sans cela, le trafic de mar-

Berichte der Ausschüsse
Rapports des Commissions

vertrag über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf deutsches Hoheitsgebiet ergibt sich eine Lösung zur Beseitigung eines jahrzehntealten Konfliktes.
In der heutigen globalen Welt ist es unbestritten, dass die Luftanbindung für den Wirtschaftsstandort Schweiz von grosser Bedeutung ist. Aufgrund der Mitwirkung einer breit abgestützten Verhandlungsdelegation sowie Einladung der betroffenen Kommissionen des Ständerates und des Nationalrates zeigte sich das CFS überzeugt, dass die Schweiz mit diesem Staatsvertrag über einen guten Vertrag verfügt. Dieser Staatsvertrag schafft Planungs- und Rechtssicherheit.

Projekt Containerterminal Basel Nord

Die Schweizerischen Rheinhäfen erfüllen wichtige Aufgaben im Dienste der Landesversorgung. Insbesondere im Containerbereich nehmen die weltweiten Verkehre zu. Diese können mit den bestehenden Hafeninfrastrukturen nicht aufgefangen werden. Deshalb soll eine neue Anlage für den Umschlag von Containern geschaffen werden. Das vom Cargo Forum Schweiz unterstützte Schlüsselprojekt ist das trimodale Containerterminal «Basel Nord», welches zwingend und unter Beteiligung des Bundes zu realisieren ist.
Der Terminal soll mit einem dritten Hafenbecken an den Rhein angeschlossen und auf dem Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs (Basel Nord) errichtet werden. Das Gelände liegt unmittelbar am wichtigsten europäischen Bahnkorridor Rotterdam-Basel-Genua. Das Areal eignet sich als Schnittstelle für Schiene und Schiff, aber auch für Bahn-Bahn-Umschläge.
Der Containerterminal Basel Nord soll allerdings marktneutral betrieben werden und für sämtliche Verkehre und Unternehmungen offenstehen.
Auf der Kostenseite ist für den Basisterminal (erste Phase) mit Investitionen von CHF 60 bis 70 Mio., für den Vollausbau (zweite Phase) mit CHF 80 bis 90 Mio. zu rechnen. Angestrebt wird eine Gemeinschaftsfinanzierung zwischen dem Bund, den Kantonen und den Schweizerischen Rheinhäfen.

Studie der UIRR zum Transport von Sattelanhängern im unbegleiteten KV

Vor dem Hintergrund der Baukosten für den 4-m-Korridor wurde unter der Schirmherrschaft des Cargo Forum Schweiz in Bern die «Studie zum Transport von Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch die Schweiz» der internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr (UIRR) vorgestellt. Die Studie errechnet, mit welcher Technologie Sattelauflieger am wirtschaftlichsten auf die Schiene verlagert werden können.
Das bestehende System des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) schneidet trotz notwendiger Investition von rund 940 Millionen Franken in den 4-Meter-Korridor am günstigsten ab. Das Sparpotential beträgt 30 bis 40 Prozent. Die Studie vergleicht die UKV-Standard-Technologie mit den drei neuen Technologien Cargobeamer, Modalohr und Modalohr UIC unter der

chandises intérieur sera toujours défavorisé par rapport au trafic voyageurs et de transit, ce qui n'est certainement pas dans l'intérêt de l'économie et de la protection de l'environnement.

Procédure de consultation sur l'approbation de l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif aux effets de l'exploitation de l'aéroport de Zurich sur le territoire de l'Allemagne

Le Cargo Forum Schweiz approuve le contrat entre la Suisse et l'Allemagne. Ce contrat, traitant des conséquences de l'exploitation de l'aéroport de Zurich affectant le territoire allemand, suggère des solutions et met fin à un conflit qui a duré plus de dix ans.
Dans un monde globalisé tel qu'il se présente aujourd'hui, il est indéniable que des liaisons aériennes sont indispensables pour la place économique suisse. Compte tenu de l'action concertée d'une large délégation qui a participé aux négociations ainsi qu'à l'implication des commissions concernées du Conseil des Etats et du Conseil National, le CFS est convaincu que la Suisse dispose ainsi d'un contrat valable. Ce contrat procure une sécurité en matière de planification de même que juridique.

Le projet du Terminal de conteneurs à Bâle Nord

Le Port de Bâle (die Schweizerischen Rheinhäfen) remplit une fonction primordiale en matière d'approvisionnement du territoire. Le trafic mondial de conteneurs connaît une progression vertigineuse et les conteneurs pour la Suisse ne peuvent plus être absorbés sans autre par les installations existantes. Il est donc nécessaire de procéder à des investissements dans ce domaine et le Cargo Forum Schweiz soutient un nouveau projet-clé sous la terminologie de «Containerterminal Basel Nord», qui doit impérativement être réalisé avec le soutien de la Confédération.
Ce Terminal doit être relié à un 3^{e} bassin portuaire menant au Rhin et réalisé sur la zone de l'ancienne gare de triage de Bâle Nord située sur territoire allemand. Cette surface se situe valablement sur le corridor ferroviaire européen Rotterdam-Bâle-Gênes. L'endroit se prête comme zone tampon idéale entre le rail et le bateau ainsi que pour des transbordements rail-rail.
Ce Terminal doit toutefois être géré de manière neutre et doit être accessible à tous les modes de transports et à toutes entreprises sans distinction.
En terme de coûts pour le Terminal de base (1ère étape) il est prévu un investissement de l'ordre de CHF 60 à 70 mio., et pour la phase finale (2ème étape) un montant de CHF 80 à 90 mio.
Le financement de l'objet est prévu à travers une Communauté réunissant la Confédération, les cantons et le Port de Bâle.

Etude de l' UIRR pour le transport de remorques bâchées dans le transport combiné non accompagné (TCNA)

Sous le parrainage du Cargo Forum Schweiz et en marge du

Annahme, dass alle Systeme technisch geeignet und verfügbar sind. Nach Einschätzung des Studienleiters Rainer Mertel von der KombiConsult GmbH hat der effizientere UKV-Standard die Investitionskosten für den 4-Meter-Korridor innert 8-12 Jahren kompensiert.

Nicht nur aus der wirtschaftlichen, sondern auch aus der verkehrspolitischen Perspektive ist die Effizienz der Transportsysteme wichtig. Noch subventioniert die Schweiz den Betrieb des alpenquerenden Verkehrs im Rahmen der Verlagerungspolitik, doch damit soll dank NEAT und 4-Meter-Korridor bald Schluss sein. Für das CFS ist die Eigenwirtschaftlichkeit im Bahngüterverkehr ein wichtiges Ziel. Nur so kann sich die Güterbahn zum alternativen Verkehrsträger, in den es sich als Verlader zu investieren lohnt, zum zuverlässigen Partner der Wirtschaft entwickeln.

Stellungnahme zur Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse

Das Cargo Forum Schweiz unterstützt eine rasche Realisierung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse, ebenso die Vorfinanzierung der notwendigen Ausbauten in Italien, in erster Priorität über die Luino-Linie. Der 4-Meter-Korridor über Chiasso soll in zweiter Priorität realisiert werden – er ist eine unverzichtbare Vervollständigung der NEAT, weshalb eine Finanzierung über den FinöV-Fonds bzw. den neuen BIF sachgerecht ist. Die als Rückfallebene aufgezeigte Finanzierung über Strassenmittel alleine übersieht, dass der Strassenschwerverkehr durch LSVA und Mineralölsteuer erhebliche Mittel an den FinöV-Fonds beziehungsweise den BIF beisteuert und damit bereits einen wesentlichen Beitrag an die Finanzierung der Bahninfrastruktur leistet.

Themen in 2013

Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2013 wird weiterhin die zukünftige Netzentwicklung und die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung von Strasse und Schiene sein. Weitere Arbeitsschwerpunkte sind:

- Fertigstellung der Anschlüsse nördlich (Deutschland) und südlich (Italien) der NEAT
- Schaffung einer optimalen Güterverkehrslösung während der Gotthardstrassentunnelsanierung

financement du corridor des 4 m aux angles, l'Association européenne des opérateurs du transport combiné (UIRR) a présenté son étude sur «le transport de remorques dans le TCNA à travers la Suisse». Cette étude démontre, chiffres à l'appui, quelle technologie permet le transfert de remorques de la route au rail le plus économiquement possible.
Le système actuel du TCNA reste le plus économique, ceci malgré le fait d'un investissement nécessaire de CHF 940 mio. pour l'adaptation d'un corridor de 4 m aux angles entre Bâle et Chiasso. Le potentiel d'économie calculé se situe entre 30 et 40 pour cent. Cette étude compare les technologies standards actuelles du TCNA avec les trois nouvelles que sont le Cargobeamer, les systèmes Modalohr et Modalohr UIC, ceci en partant du principe que tous ces systèmes soient techniquement adaptés et disponibles. D'après les calculs du responsable de l'étude, Monsieur Rainer Mertel de KombiConsult GmbH, la solution la plus économique aura compensé les coûts de l'aménagement du corridor de 4 m en l'espace de 8 à 12 ans.
L'efficience des systèmes de transport est importante, ceci non seulement d'un point de vue économique, mais aussi d'un point de vue politique des transports. La Suisse subventionne encore le trafic transalpin dans le cadre du transfert route-rail, mais cela fera bientôt partie du passé avec la mise en service de la NLFA et du corridor des 4 m. L'autonomie économique du transport de marchandises par rail constitue pour le CFS un objectif primordial. Ce n'est qu'ainsi que le chemin de fer développera son rôle d'alternative dans les transports et deviendra ainsi un partenaire fiable pour l'économie dans lequel les chargeurs investiront.

Prise de position en relation avec la construction et le financement d'un corridor de 4 m pour le trafic marchandises sur l'axe du Gothard.

Le Cargo Forum Schweiz soutient la réalisation rapide du corridor des 4 m aux angles sur l'axe du Gothard, ainsi que le préfinancement des installations nécessaires en Italie, spécialement en faveur de la première priorité que représente la ligne de Luino. L'adaptation via Chiasso figure en 2e priorité. Ce corridor des 4 m représente un achèvement indispensable de la réalisation des NLFA, raison pour laquelle son financement peut être réalisé raisonablement au moyen du FTP actuel, respectivement du nouveau BIF.

Les thèmes pour 2013

Les sujets principaux du Cargo Forum Schweiz pour l'année 2013 traiteront du développement du réseau et du nouveau plan de financement des infrastructures pour la route et le rail. D'autres thèmes sont:

- l'achèvement des jonctions aux NLFA au nord (Allemagne) et au sud (Italie)
- la création d'une solution optimale pour le transport des marchandises pendant les travaux d'assainissement du tunnel du Gothard.

Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS, Vorsitzender a.i. Fachbereich Air
Directeur SPEDLOGSWISS et Président a.i. du domaine spécialisé Air

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Air

Autor: Thomas Schwarzenbach

Mitglieder: Jean-Claude Chuat (Gast), Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Suter, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Bernhard Zaugg. Vorsitz a.i.: Thomas Schwarzenbach

Im Rahmen von drei ordentlichen Sitzungen hat sich der Fachbereich Air mit den aktuellen Entwicklungen im Luftfrachtbereich befasst. Für die November-Sitzung durften wir das Gastrecht bei unserem Weltverband FIATA in Glattbrugg geniessen. Uns wurden dort die FIATA vorgestellt und auch insbesondere die Tätigkeiten des Air Freight Institute (AFI) aufgezeigt. Das gegenseitige Kennenlernen war sehr wichtig, um die künftige Zusammenarbeit zu sichern und zu festigen.

Safety & Security

Auch im Berichtsjahr standen Themen rund um die Sicherheit und neue Anforderungen in der Frachtabwicklung weit oben auf unserer Traktandenliste. Der Luftfrachtstandort Schweiz hat sich bekanntlich als einer der ersten in Europa in den Achtzigerjahren bereits mit den Möglichkeiten der Sicherheitserhöhungen befasst. Unsere in der Luftfracht tätigen Mitgliedsfirmen kennen das Thema deshalb aus langer Erfahrung. Was nun aber neu dazukommt, ist die Tendenz, dass sich nationale Sicherheitsprogramme sinnvollerweise mehr und mehr internationalen Standards angleichen respektive in neue zusammenfassende Sicherheitspools integriert werden.

Im Rahmen der EU-weit eingeführten «Security Amendments» Ende der ersten Dekade der 2000er Jahre wurde erreicht, dass die Schweiz bezüglich der Vorab-Meldungen von Güterdaten wie ein EU-Land behandelt wird. Wir konnten damals als Branchenverband mithelfen, dass diese Lösung gefunden werden konnte. In der Luftfracht kommt nun ab nächstem Jahr ein neuer Aspekt dazu. Bislang wurde im Rahmen des «Known Consignor» (Bekannter Versender)-Konzeptes eine entsprechende Liste der zertifizierten Exporteure hier in der Schweiz geführt. Ab 2013 wird diese zentral für alle EU-Mitgliedsstaaten und auch für die Schweiz bei der EU aufgeschaltet. In diesem Zusammenhang haben wir im Fachbereich auch über das mögliche Szenario debattiert, dass künftig irgendwann überhaupt sämtliche Luftfrachtsendungen mit Scanner geprüft werden, und nicht nur diejenigen ohne «bekannten Versender». Auch vor dem Hintergrund, dass die US-Behörden auch nach der Anerkennung des europäischen Sicherheitskonzeptes weiterhin ein «total scanning» in Betracht ziehen, scheint uns das Szenario des vollständigen Scannings durchaus nicht aus der Luft gegriffen. Behalten wir also diese Entwicklungen genau im Auge.

Air

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Membres: Jean-Claude Chuat (hôte), Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Suter, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Bernhard Zaugg. Présidence a.i. Thomas Schwarzenbach

Dans le cadre de trois séances ordinaires, le domaine spécialisé Air s'est occupé des évolutions actuelles dans le domaine du fret aérien. Pour la séance de novembre, nous avons pu bénéficier du droit d'hôte auprès de notre association mondiale la FIATA à Glattbrugg. Là nous a été présentée la FIATA et en particulier les activités de l'organe Airfreight Institute (AFI). Faire réciproquement connaissance était très important pour garantir et approfondir la coopération future.

Safety & Security

Aussi dans l'année sous rapport figuraient tout en haut de notre ordre du jour des thèmes touchant la sécurité et les nouvelles exigences dans le traitement du fret. L'emplacement de fret aérien Suisse s'est préoccupé parmi les premiers en Europe, on le sait, dans les années quatre-vingt des possibilités des augmentations de sécurité. Nos entreprises membres actives dans le fret aérien connaissent donc le thème de longue date. Ce qui s'est nouvellement ajouté, c'est la tendance que les programmes de sécurité nationaux – et c'est judicieux – ressemblent de plus en plus aux standards internationaux ou encore sont intégrés à de nouveaux pools de sécurité de groupes.

Dans le cadre «d'amendements de sécurité» introduits dans toute l'UE à la fin de la première décade des années 2000, il a été obtenu que la Suisse, en matière d'annonce préalable de données de marchandises, soit traitée comme un pays de l'UE. A l'époque, en tant qu'association de branche, nous avons pu collaborer à trouver cette solution. Dans le fret aérien va s'ajouter un nouvel aspect à compter de l'année prochaine. Jusqu'ici, une liste des exportateurs certifiés était tenue ici en Suisse dans le cadre du concept «Known Consignor» (expéditeur connu). A partir de 2013, cette liste sera ouverte de façon centralisée pour tous les Etats membres de l'UE et aussi pour la Suisse. A ce sujet, nous avons débattu dans le domaine spécialisé aussi du scénario possible que, désormais, n'importe quand, tous les envois de fret aérien seraient passés au scanner et pas seulement ceux sans «expéditeur connu». Même sur un avant-plan que les autorités américaines envisagent encore et toujours un «total scanning» même après la reconnaissance du concept de sécurité européen, le scénario d'un scanning total n'est pas une pure invention. Nous devons garder les évolutions possibles en vue.

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Eine weitere Initiative im Sicherheitsbereich ist 2012 von den USA lanciert worden. Sie nennt sich ACAS (Air Cargo Advance Screening), und wir haben dieses im Fachbereich im Sinne eines Monitorings angesprochen. Es geht bei diesem Pilotprojekt darum, basierend auf drei «Filing Options» die Machbarkeit in der Praxis zu überprüfen: «Two-Part Carrier Filing» (Airline übermittelt Vorab-Sendungsdaten), «Forwarder and Carrier Dual Filing» (Spediteur schickt HAWB-Daten direkt zum US-Grenzschutz, Spediteur und Airlines erhalten ACAS-Files zurück) oder «Single Filing ACAS und AMS». Zwar ist es derzeit noch unklar, ob dieses Programm je zum Laufen kommen und für unsere Branche von Bedeutung sein wird. Wir beteiligen uns aber auf Schweizer Ebene an der Ermittlung der Praxistauglichkeit zusammen mit Handling Agents und den Airlines und sind im Dialog. Ein nächster Arbeitsschritt in diesem Projekt dürfte im kommenden Jahr auf uns warten.

IATA «fraud mails»

Wir haben bereits 2011 unsere Mitgliedsfirmen darauf hinweisen müssen, dass gefälschte E-Mails im Umlauf sind. Sie sehen aus, als wären sie von der IATA verschickt worden, und enthalten klare Aufforderungen, namhafte Beträge (licence fees) auf weltweit unterschiedliche Bankkonten zu überweisen. Nachdem es diesbezüglich anfangs 2012 ruhiger wurde, nahmen diese betrügerischen E-Mail-Versände offenbar wieder zu. Etliche Eingaben von Mitgliedsfirmen bei der Geschäftsstelle bestätigten dies. Der Fachbereich Air beschloss deshalb, zusammen mit der IATA unsere Mitgliedsfirmen erneut darauf hinzuweisen, um finanziellen Schaden von ihren Unternehmen abzuwenden, was uns offenbar gelang.

IG AirCargo Switzerland (IGAC)

SPEDLOGSWISS hat 2012 mit der IGAC eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Die IGAC ist ein branchenübergreifender Zusammenschluss aller an der Luftfracht interessierten Kreise (Firmen, Organisationen, Verbände). Wir erachten es als wichtig, als eine der beteiligten Branchen mit allen andern an einem attraktiven Luftfrachtstandort Schweiz interessierten Firmen und Organisationen den Stellenwert der Luftfracht vorab im politischen Umfeld zu stärken und Zusammenhänge zwischen Luftfracht, Exportwirtschaft und Wohlstand in der Gesellschaft aufzuzeigen.

Die Aufgaben der IGAC unterscheiden sich von denjenigen unseres Fachbereichs Air insofern klar, als dass sich die IGAC auf die politisch-gesellschaftliche Wahrnehmung konzentriert, während unser Fachbereich traditionell den fachlichen Anforderungen unserer Mitglieder genügen muss und will. Die Zusammenarbeit zwischen der SPEDLOGSWISS und der IGAC gestaltet sich sehr kooperativ und nutzenbringend für beide Organisationen. So wird in der IGAC beispielsweise das Thema «e-freight» behandelt. Die Speditionswirtschaft hat dieses Produkt von Beginn an begleitet und unterstützt. So waren wir

Une autre initiative dans le domaine de la sécurité a été lancée en 2012 par les Etats-Unis. Elle se nomme ACAS (Air Cargo Advance Screening) et nous en avons parlé dans le domaine spécialisé dans le sens d'un monitoring. Il s'agit dans ce projet pilote, se fondant sur trois «Filing Options», de contrôler la faisabilité dans la pratique: «Two-Part Carrier Filing» (la compagnie d'aviation transmet au préalable les données des envois), «Forwarder and Carrier Dual Filing» (le transitaire envoie des données HAWB directement à la douane américaine, transitaire et compagnie d'aviation reçoivent des fichiers ACAS en retour) ou «Single Filing ACAS et AMS». Il est encore peu clair pour le moment, quant à savoir si ce programme va se mettre une fois en marche et s'il deviendra important pour notre branche. Nous participons au niveau suisse à l'analyse de l'utilisabilité pour la pratique avec des agents de manutention et les compagnies aériennes et maintenons le dialogue. Une nouvelle étape de travail dans ce projet devrait nous attendre pour l'année prochaine.

IATA «fraud mails»

En 2011 déjà, nous avons dû attirer l'attention de nos entreprises sur le fait que de faux courriels sont en circulation. Ils ont le même aspect que s'ils étaient expédiés par l'IATA et contiennent des injonctions claires à verser des montants importants (licence fees) sur divers comptes bancaires dans l'ensemble du monde. Après une tendance à l'apaisement au début 2012, ces expéditions de courriels trompeurs ont manifestement repris. Plusieurs messages adressés par les entreprises membres au secrétariat confirment cette situation. Le domaine spécialisé Air a donc décidé avec l'IATA d'attirer une nouvelle fois l'attention de nos entreprises membres afin de prévenir des dommages financiers pour ses entreprises, ce qui manifestement a réussi.

IG Aircargo Switzerland (IGAC)

SPEDLOGSWISS a signé en 2012 un accord de coopération avec IGAC. Il s'agit d'une coalition interbranche de tous les milieux intéressés au fret aérien (entreprises, organisations, associations). En tant qu'une des branches impliquées, nous considérons comme important avant tout de renforcer, avec toutes les autres entreprises et organisations intéressées par un emplacement fret aérien suisse attractif, la position du fret aérien dans l'environnement politique et de présenter les liens entre fret aérien, économie d'exportation et bien-être de la société. Les tâches de l'IGAC se distinguent de celles de notre domaine spécialisé Air en ce sens qu'il est clair que l'IGAC se concentre sur la perception politique/sociétale , alors que notre domaine spécialisé doit et veut satisfaire traditionnellement les exigences spécifiques de nos membres. La collaboration entre SPEDLOGSWISS et l'IGAC se structure de façon très coopérative et apportant de l'utilité pour les deux organisations. C'est ainsi, par exemple, que l'IGAC traite le thème «e-freight». L'économie d'expédition a soutenu ce produit dès

aktiv daran beteiligt, dass die Schweiz aus Sicht der IATA ein e-freight-kompatibler Standort wurde! Gleichzeitig haben wir aber auch stets darauf hingewiesen, dass sich solche neuen Systeme erst dann flächendeckend durchsetzen können, wenn für die Marktteilnehmer ein geldwerter Nutzen entsteht. Es muss sich also auch finanziell lohnen, Luftfrachtsendungen per e-freight abzuwickeln. Daneben müssen möglichst alle Sendungsvarianten (z.B. consolidation, dangerous goods) und möglichst viele Destinationen via e-freight abwickelbar sein. Daran wird gearbeitet (derzeit wird eine Machbarkeitsstudie für e-freight lanciert), und wir bieten auch künftig die fachliche und zeitliche Kapazität dafür, zumal zwei Kollegen des Fachbereichs Air gleichzeitig im Vorstand der IGAC sitzen und deren Aktivitäten deshalb bestens kennen und mitgestalten können.

Schliesslich hat SPEDLOGSWISS den von der IGAC organisierten «Air Cargo Day Switzerland» im September 2012 unterstützt und sich gleichzeitig bei der Erstellung einer Broschüre zum Thema Luftfracht engagiert und darin unser Berufsbild mit den Bildungsmöglichkeiten dargestellt. Wir werden bis auf weiteres Kooperationspartner der IGAC bleiben und dort zusammen mit andern Partnerverbänden versuchen, die Bedeutung der Luftfracht aufzuzeigen.

Im Bereich der Infrastruktur haben wir mit Freude zur Kenntnis genommen, dass am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg beschlossen wurde, ein neues Cargo-Terminal zu bauen. Es wird mit 7 Modulen und einer Gesamt-Grundfläche von 21'000 m² eine topmoderne Infrastruktur – auch für die Speditionsbranche – entstehen und die überalterten Lokalitäten ersetzen. Damit wird nicht nur ein Nachholbedarf an baulichen Massnahmen im Frachtbereich angegangen, sondern es ist eben auch ein positives Zeichen für den Luftfrachtstandort Schweiz, und das hat uns sehr gefreut.

Abschliessend kann zur wirtschaftlichen Lage festgehalten werden, dass die äusserst schwankende und damit schwer planbare Volumensituation für unsere Branche sehr schwierig war. Wenn man die bis heute verfügbaren Daten des Flughafens Zürich ansieht, erkennt man sofort, dass die monatlichen Schwankungen im Vergleich zum Vorjahr 2011 eine Auslenkung von minus 7 % im Mai bis plus 7,9 % im August erreichen. Im summarischen Total ist aber eine Zunahme der Luftfracht von aggregiert 12,4 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Darin enthalten sind allerdings bekanntlich auch die Volumina des Luftfrachtersatzverkehrs, woraus sich also nicht einfach eine positive Tendenz für die Luftfracht per se ableiten lässt. Fakt ist aber: Die auf Weltwirtschaftsfaktoren sensitiv reagierende Luftfracht hat sich im Berichtsjahr halten können, was uns zuversichtlich stimmt, dass wir nicht von einem bevorstehenden Abschwung, sondern wohl eher einer sanften Konsolidierung ausgehen dürfen. Anzeichen für eine krisenhafte Verschlechterung der Wirtschaftslage sind jedenfalls nicht erkennbar. Darf

son lancement et le soutient. C'est ainsi que nous avons participé activement à ce que la Suisse, du point de vue de l'IATA, est devenue un emplacement compatible pour fret aérien! Simultanément, nous avons cependant encore et toujours répété que de tels nouveaux systèmes ne peuvent être appliqués à grande échelle que s'il en résulte pour les participants au marché une utilité financière. Il faut donc qu'il soit financièrement rentable d'organiser des envois de fret aérien par e-freight. Il faut en outre que la plus grand quantité possible de variantes d'envois (par ex. consolidation, dangerous goods) et le plus grand nombre possible de destinations puissent se dérouler par e-freight. Le travail est en cours (une étude de faisabilité est en cours pour le e-freight) et nous offrons aussi pour le futur la capacité professionnelle et en temps, d'autant plus que deux collègues du domaine spécialisé Air siègent simultanément au comité de l'IGAC et connaissent donc au mieux leurs activités et peuvent les co-structurer. En fin de compte, SPEDLOGSWISS a soutenu la journée «Air Cargo Day Switzerland» organisée par l'IGAC en septembre 2012 et s'est engagée en même temps dans l'élaboration d'une brochure sur le thème du fret aérien et y a présenté notre image de la profession avec les possibilités de formation. Jusqu'à nouvel avis, nous allons rester partenaire de coopération avec l'IGAC et tenter avec d'autres associations partenaires de démontrer l'importance du fret aérien.

Dans le domaine de l'infrastructure, nous avons pris connaissance avec plaisir que, à l'EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, il a été décidé de construire un nouveau Cargo-Terminal. Il s'agira d'une infrastructure top-moderne avec 7 modules et une surface de base totale de 21 000 m² – aussi pour la branche de l'expédition – et qui remplacera les locaux devenus trop vieux. On s'attaque ainsi non seulement à un besoin de rattrapage en matière de mesures de construction, mais c'est également un signe positif pour l'emplacement suisse de fret aérien, et cela nous réjouit énormément.

Pour terminer, on peut constater au sujet de la situation économique que la situation extrêmement variable et donc difficile à planifier en matière de volume a été très dure pour notre branche. Si l'on regarde les données disponibles jusqu'à aujourd'hui pour l'aéroport de Zurich, on reconnaît immédiatement que les variations mensuelles comparées à l'année 2011 vont de moins 7 % en mai à de 7,9 % en août. Toutefois, en somme totale, il faut noter une augmentation du fret aérien accumulée de 12,4 % par rapport à l'année écoulée. Y sont bien sûr intégrés les volumes du trafic de remplacement du fret aérien, et il ne peut donc pas en être déduit simplement une tendance positive en faveur du fret aéien pour lui-même. Un fait est sûr: le fret aérien réagissant sensiblement aux facteurs de l'économie mondiale a pu se maintenir dans l'année sous rapport, ce qui nous permet avec un bon espoir d'admettre que nous ne sommes pas devant une baisse probable, mais plutôt

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

man den Prognosen glauben, wird die Schweizer Volkswirtschaft 2013 mit +1,3 % und 2014 mit +2 % wachsen. Damit sieht es insbesondere für die Luftfrachtgeschäfte in absehbarer Zeit positiv aus.

Wir haben im Berichtsjahr viele für unsere Mitgliedsfirmen relevante Themen behandelt, Informationen dazu verfasst und unser wichtiges Netzwerk im Schweizer Luftfrachtbereich ausgebaut. Hierfür bedanke ich mich im Namen aller unserer Verbandsmitglieder vorab bei den Kollegen im Fachbereich. Ohne ihre Expertise, ohne ihre Bereitschaft, viel Zeit zugunsten der Branche zu investieren, und vor allem natürlich auch ohne die Zustimmung der jeweiligen Mitgliedsfirmen, diese wertvolle Verbandsarbeit leisten zu dürfen, wäre ein derart intensives Engagement der SPEDLOGSWISS in der Luftfracht undenkbar. Mit diesen vielen Aktivitäten in 2012 haben wir für unsere Mitgliedsfirmen hoffentlich viele positive Signale setzen können und freuen uns darauf, auch im kommenden Jahr mit Rat und Tat für unsere Mitgliedsfirmen und damit für unsere spannende Branche da zu sein.

face à une légère consolidation. On ne peut déceler en aucun cas des signes d'une détérioration de crise de la situation économique. Si l'on peut se fier aux pronostics, l'économie publique suisse va croître en 2013 de +1,3 % et en 2014 de +2 %. Les choses se présentent donc de façon positive, pour les affaires de fret aérien en particulier, dans un avenir proche.

Nous avons traité dans l'année sous rapport beaucoup de thèmes déterminants pour nos entreprises membres, rédigé à ce sujet des informations et étendu notre réseau important dans le domaine du fret aérien suisse. Je remercie ici au nom de tous nos membres de l'association en priorité les collègues du domaine spécialisé. Sans leur expérience, leur disposition à investir beaucoup de temps en faveur de la branche, et surtout naturellement aussi sans l'approbation des entreprises membres concernées leur permettant de fournir ce précieux travail d'association, un engagement aussi intense de SPEDLOGSWISS dans le fret aérien serait impensable. Par ces nombreuses activités en 2012, nous avons pu émettre, je l'espère, beaucoup de signaux positifs pour nos entreprises membres et nous réjouissons d'être là aussi l'année prochaine avec de bons conseils et de bons gestes pour nos entreprises membres et ainsi pour notre branche intéressante.

20
19

Jörg Zimmermann
Vorsitzender Fachbereich Europa und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Europe et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Europa

Autor: Jörg Zimmermann

Mitglieder: Michele De Stefani, Martin Isler, Oskar Kramer, François Mermod, Urs D. Müller, Werner Thüring, Philipp Muster. Vorsitz: Jörg Zimmermann

Eine wichtige Voraussetzung für eine effektive Verbandsarbeit ist, unter anderem, die personelle Besetzung der einzelnen Fachbereiche und Kommissionen, nach Möglichkeit mit Vertretern aus den verschiedenen Regionen der Schweiz. Eines unserer Ziele für das Berichtsjahr 2012 war daher auch die Schliessung der bestehenden Vakanzen innerhalb des Fachbereichs Europa.

Seit dem Austritt von Martin Brunner (DSV Logistics SA) Ende 2010 nahm kein Vertreter des Tessins mehr Einsitz in unserem Gremium. Es freut mich daher sehr, dass wir mit Herrn Michele de Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA) einen kompetenten Kollegen zur Mitarbeit in unserem Fachbereich gewinnen konnten. Ebenfalls schliessen konnten wir die seit dem Austritt von René Siegrist (Ruhestand) bestehende fachliche Lücke im Bereich Bahn/Intermodalverkehr. Mit Urs D. Müller (Groupement Fer) konnten wir einen ausgewiesenen Spezialisten für diesen Bereich gewinnen. In dieser Zusammensetzung hat sich unser Team im zurückliegenden Jahr insgesamt drei Mal getroffen.
Unser Fachbereich beschäftigt sich vornehmlich mit den Verkehrsträgern Strasse und Bahn/Intermodalverkehr innerhalb Europas. In diesem Zusammenhang war sicherlich die anhaltende Eurokrise ein Thema, welches unsere Gruppe im vergangenen Jahr erheblich beschäftigte. Der starke Franken und der damit verbundene Einbruch der Exportvolumen hat zu einer Verstärkung der ohnehin bestehenden Unpaarigkeit geführt. Auch in Sachen Maut gab es, wie bereits in den Jahren zuvor, diverse Neueinführungen und Erhöhungen. Leider gibt es innerhalb Europas noch immer keine einheitliche Verfahrensweise bei der Erhebung dieser Abgaben.

Ein bedeutender Schwerpunkt im Jahr 2012 war im Bereich Bahn/Intermodalverkehr sicherlich die Einführung der neuen Tarifsystematik von SBB Cargo für den SwissSplit nach den sogenannten «gares désignées» und «gares non désignées». Hintergrund ist der Sanierungsauftrag an SBB Cargo, wonach unrentable Bedienungspunkte optimiert werden müssen. Im operativen Bereich ist die Einführung gut verlaufen, im kommerziellen Bereich kam es zu teilweise massiven Frachterhöhungen, die zu Verkehrsverlagerungen auf die Strasse führten. Weitere Details und Einschätzungen hierzu entnehmen Sie bitte dem Bericht des Groupement Fer (weiter hinten in diesem Jahresbericht). Auch in diesem Jahr wird uns voraussichtlich

Europe

Auteur: Jörg Zimmermann

Membres: Michele De Stefani, Martin Isler, Oskar Kramer, François Mermod, Urs D. Müller, Werner Thüring, Philipp Muster. Jörg Zimmermann (présidence)

Une condition importante pour un travail d'association effectif est notamment l'occupation en personnel des divers domaines spécialisés et des commissions, si possible avec des représentants des diverses régions suisses. L'un de nos objectifs pour l'année sous rapport 2012 était donc de boucher la vacance existante au sein du domaine spécialisé Europe.

Depuis le départ de Martin Brunner (DSV Logistics SA) à la fin de 2010, aucun représentant du Tessin n'a plus siégé dans notre organe. C'est pourquoi je me réjouis beaucoup que nous ayons pu gagner avec M. Michele de Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA) un collègue compétent pour collaborer dans notre domaine spécialisé. Nous avons également pu boucler la lacune causée par le départ de René Siegrist (retraite) dans le domaine Chemin de fer/trafic intermodal. Avec M. Urs D. Müller (Groupement Fer) nous avons pu gagner un spécialiste avéré pour ce domaine. Dans cette composition, notre équipe a siégé au total trois fois dans l'année écoulée.
Notre domaine spécialisé s'occupe essentiellement des supports de trafic Route et Chemin de fer/trafic intermodal en Europe. A ce propos, la crise persistante de l'euro a été certainement un thème qui a notablement occupé notre groupe durant l'année écoulée. Le franc fort et la chute parallèle des volumes d'exportation a conduit à un renforcement de la non-parité déjà existante. Aussi dans la question des taxes, il y a eu, comme ces dernières années déjà, diverses nouvelles introductions et augmentations. Il n'y a malheureusement pas encore au sein de l'Europe un mode de procédure unifié dans la perception de ces redevances.

Un accent important pour l'année 2012 a été, dans le domaine Chemin de fer/trafic intermodal, certainement l'introduction de la nouvelle systématique tarifaire de SBB Cargo pour le SwissSplit selon les critères «gares désignées» et «gares non désignées». L'arrière-plan est le mandat d'assainissement à SBB Cargo, selon lequel des points de desserte non rentables doivent être optimisés. Dans le domaine opératif, l'introduction s'est bien déroulée, dans le domaine commercial se sont produites en partie des augmentations massives de prix qui ont conduit à des transferts de trafic vers la route.
Vous trouverez de plus amples détails et estimations à ce sujet dans le rapport du Groupement Fer (plus bas dans le présent rapport annuel).

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

die Währungsthematik stark fordern. Die Entwicklung an der Mautfront werden wir weiterhin verfolgen und unsere Mitglieder im Bedarfsfall zeitgerecht informieren.

Für den Verkehrsträger Bahn/Intermodalverkehr hat sich mit der Schliessung des Terminals Niederglatt Ende 2012 die Terminallandschaft in der Schweiz nachhaltig verändert. Es gilt nun, marktkonforme Alternativen zu suchen, um diese Lücke aufzufüllen. Zentrale Themen im intermodalen Verkehr des Jahres 2013 sind die Exportschwäche der Schweiz und Verkehrsverlagerungen zwischen den Nordseehäfen, welche beide zur Unpaarigkeit der internationalen Shuttlezüge führen, sowie die Schaffung der finanzpolitischen Akzeptanz für den dringend benötigten Terminal Basel Nord.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Fachbereichskollegen für ihre Mitarbeit zum Wohle unseres Verbandes und der gesamten Branche.

Cette année également, nous serons probablement fortement concernés par le thème des monnaies. Nous allons continuer de suivre l'évolution sur le front des taxes et informer nos membres à temps si besoin est.

Pour le moyen de transport Chemin de fer/trafic intermodal, le paysage de terminal en Suisse s'est modifié durablement depuis la fermeture du terminal de Niederglatt à la fin de 2012. Il s'agit maintenant de chercher des alternatives conformes au marché pour combler cette lacune. Les thèmes centraux dans le trafic intermodal de l'année 2013 sont les faiblesses d'exportation de la Suisse et les transferts de trafic entre les ports de la Mer du Nord qui conduisent tous deux à une non-parité des trains «Shuttle» internationaux ainsi qu'à la création d'une acceptance politico-financière pour le terminal urgemment nécessaire de Bâle-Nord.

J'exprime ici un cordial remerciement à mes collègues du domaine spécialisé pour leur collaboration pour le bien de notre association et de la branche toute entière.

59
60
61
62
103
104
105
106
147
148
149
150
191
192
193

Ralf Brink
Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé agents maritimes et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

Mitglieder: Abacus Shipping AG, APL (Switzerland), CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, CTO Shipping Agencies AG, Furness Shipping Ltd., Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) AG, Maersk Switzerland Ltd., Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG.

Der Fachbereich Reedereiagenten hatte 2012 wie geplant keine eigene Sitzung abgehalten. Die nächste Sitzung findet turnusgemäss 2013 statt. Hingegen haben wir die bereits zwei Jahre andauernde enge Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Schifffahrt der SPEDLOGSWISS auch im Berichtsjahr aufrechterhalten und als Reedereiagenten zwei Einsitze an allen Besprechungen des Fachbereichs Schifffahrt gehabt. Damit sind wir zusammen – Seefrachtspediteure und Reedereiagenten – in viele verkehrstechnische, aber auch verkehrspolitische Themen eingebunden gewesen. Erwähnt seien hier die Entwicklung bi- und trimodaler Umschlagsterminals in der Schweiz, indem gewisse Standorte aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen des Betreibers stillgelegt wurden und aber anderseits zwei grosse Terminalprojekte mit schweizweiter Bedeutung weiterentwickelt wurden: «Basel Nord» und «Gateway Limmattal». Sie finden hierzu ein paar Überlegungen im Bericht des Fachbereichs Schifffahrt.

Wie ist die weltweite Entwicklung bei den Reedereien und deren Schiffskapazitäten einzuschätzen?

Wir müssen davon ausgehen, dass der Konzentrationsprozess bei den Reedereien noch lange nicht abgeschlossen ist. Es werden sich auch künftig neue Übernahmen auf dem Weltmarkt zeigen. Zwei Faktoren beeinflussen diesen Trend massgeblich. Erstens ist es die momentan abgekühlte Weltwirtschaft. In einem so kapitalintensiven Geschäft wie der Hochseereederei zwingen einen wirtschaftlicher Druck und abflauende Konjunktur früher als anderswo zum Handeln. Das heisst konkret: Abbau kapitalintensiver Aktiva und Kostenoptimierungen, was in weiterer Konsequenz zu einer Konzentration der Marktteilnehmer führt.
Der zweite Faktor ist eng mit dem ersten verknüpft: Überkapazitäten im Weltmarkt, welche sich 2012 akzentuiert haben. Der direkte Indikator ist der Preiszerfall bei den Frachtraten, weil ein Angebotsüberhang besteht. Dieser Angebotsüberhang resultiert aus der schwierigen Planung beim Bestellen und Inverkehrsetzen von Schiffen, weil die Bauzeiten lange sind und einen Vorlauf zwischen Bestellung und Betrieb von zwei bis drei Jahren betragen. Die Krux: zwar profitierten die Reedereien von der Globalisierung, indem sie in den letzten Jahren

Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink

Membres: Abacus Shipping AG, APL (Switzerland), CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, CTO Shipping Agencies AG, Furness Shipping Ltd., Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) AG, Maersk Switzerland Ltd., Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG. Présidence: Abacus Shipping AG, Ralf Brink
Le domaine spécialisé Agents maritimes n'a pas tenu de séance en 2012 comme prévu. Conformément au tournus envisagé, la prochaine séance aura lieu en 2013. En revanche, nous avons maintenu aussi dans l'année sous rapport la coopération étroite engagée depuis deux ans avec le domaine spécialisé Navigation de SPEDLOGSWISS et, en tant qu'agents maritimes, pris deux places à toutes les discussions du domaine spécialisé Navigation. Nous avons ainsi été ensemble – transitaires de fret maritime et agents maritimes – impliqués dans nombre de thèmes tant de technique de trafic que politique du trafic. Mentionnons ici l'évolution d'un terminal bi- et trimodal de transbordement en Suisse en ce sens que certains emplacements ont été abandonnés pour des considérations économiques d'exploitation de l'exploitant, mais d'autre part, deux grands projets de terminals d'importance nationale ont poursuivi leur développement: «Basel Nord» et «Gateway Limmattal». Vous trouverez à ce sujet quelques considérations dans le rapport du domaine spécialisé Navigation.

Comment faut-il estimer l'évolution mondiale des compagnies de navigation et de leurs capacités de transport?

Nous devons partir de l'idée que le processus de concentration dans les compagnies de navigation n'est, de loin, pas encore achevé. A l'avenir également se dessineront de nouvelles reprises. Deux facteurs influencent cette tendance de manière déterminante. Premièrement, c'est pour le moment l'économie mondiale refroidie. Dans une affaire aussi marquée en capitaux telle que la navigation en haute mer, une pression économique et une conjoncture en récession obligent à l'action plus précocement que partout ailleurs. Cela signifie concrètement: diminution des actifs intenses en capital et optimisation des coûts, ce qui a pour conséquence complémentaire une concentration de participants au marché.

Le deuxième facteur est étroitement lié au premier: des surcapacités sur le marché mondial qui se sont accentuées en 2012. L'indicateur direct est la chute des prix des parts de fret, parce qu'il existe une surabondance d'offre. Or, elle résulte de la planification difficile des commandes et mises en service de bateaux, parce que les durées de construction sont longues et

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

zwischen 8 % und 15 % mehr Volumen auf ihren Schiffen hatten. Das ist prozentual zu vergleichen mit der aggregierten weltweiten Zunahme aller Bruttoinlandsprodukte. Nun ist aber eine solche Zunahme nur unter Nutzung zunehmender Skalenerträge möglich. Das heisst: Erhöht man die Schiffskapazität beispielsweise um ein Fünftel, wird sich die verfügbare Kapazität (und damit der potentiell zu erwirtschaftende Ertrag) um mehr als ein Fünftel erhöhen. Die Verwendung grosser Produktionsmittel fördert die Zunahme der Skalenerträge. Konkret heisst das für die Reedereien, dass sie grosse Schiffe benötigen, um steigende Skaleneffekte im Unternehmen realisieren zu können.

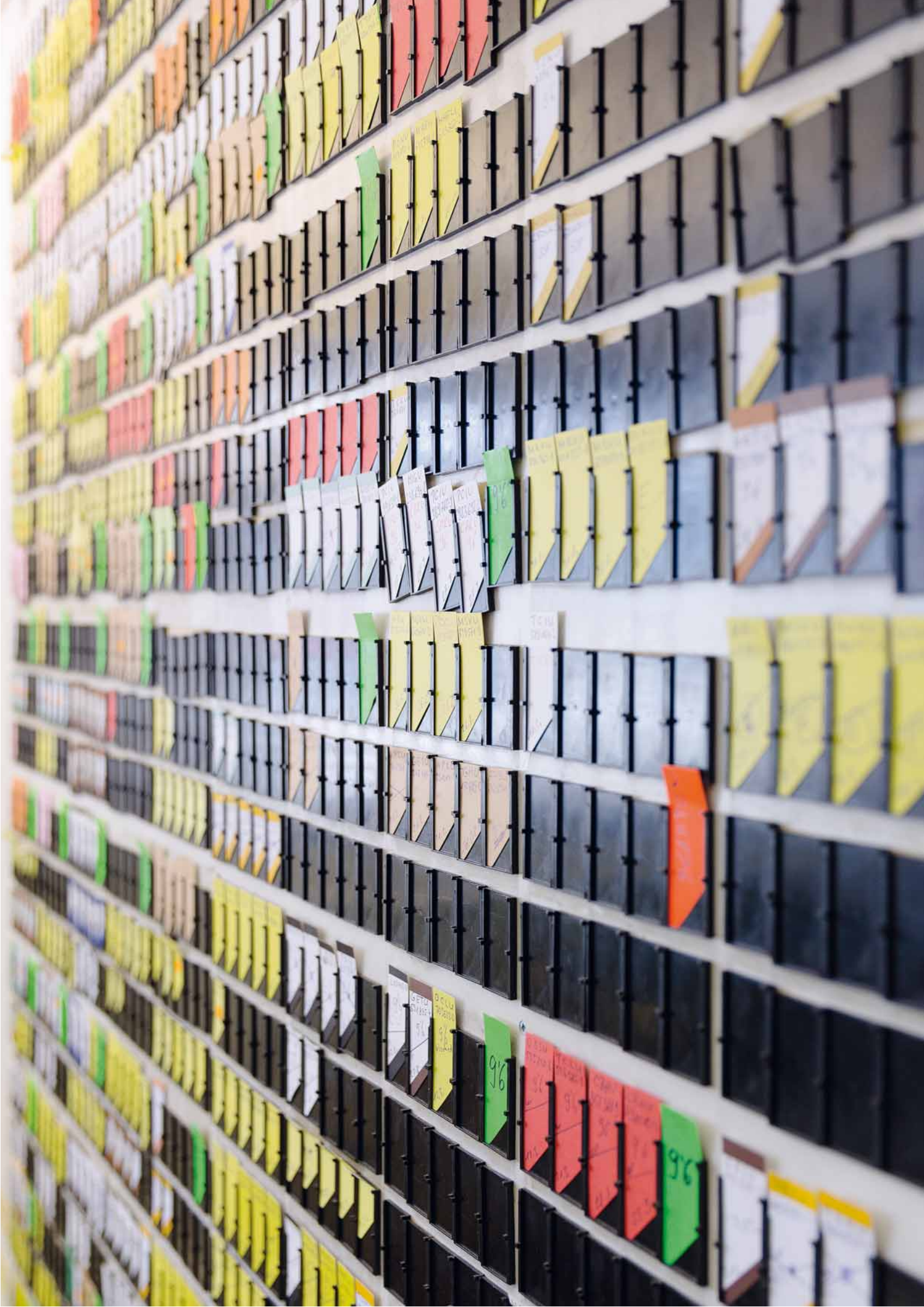
Vor etwa zehn Jahren lag die technische Kapazitätsgrenze bei Containerschiffen bei ca. 9'000 Zwanzigfuss-Containern (TEU). Heute liegt diese Grenze bereits bei 18'000 TEU. Die also noch nicht einmal zehn Jahre alten 9'000-TEU-Schiffe haben ihre betriebswirtschaftliche Altersgrenze (Abschreibung) noch nicht erreicht, bei der eine Verschrottung gerechtfertigt ist, sondern werden in Betrieb gehalten. Neue grosse 18'000er-Schiffe brauchen aber nur 10 % mehr Treibstoff als ihre halb so grossen Vorgänger. Das Dilemma ist klar: Zwar müssen die alten, pro transportiertem Container deutlich weniger treibstoffeffizienten Schiffe nach wie vor in Fahrt gehalten werden, während die Anschaffung neuer Schiffe Überkapazitäten bewirken würde, welche wiederum die wünschbaren Skalenerträge zunichtemachten. Ein Blick auf die aktuelle Bestellsituation zeigt, dass bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen im Weltmarkt von Überkapazitäten bis mindestens 2015 zu rechnen ist. Einschätzungen von Branchenkennern zufolge dürfte die weltweite Kapazität allein im Berichtsjahr annähernd 10 % zugenommen haben. Einzelne Reedereien werden deshalb nicht umhin kommen, Schiffe aus dem Verkehr zu ziehen und temporär stillzulegen, um die Kapazität wieder auszugleichen.

Es bleibt spannend in unserer diversifizierten Branche, und entsprechend freue ich mich darauf, die neuen Herausforderungen zusammen mit Ihnen, werte Mittglieder, und der Geschäftsstelle im Verband in Angriff nehmen zu können. Mein Dank für das 2012 Geleistete geht an meine Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Reedereiagenten, des Fachbereichs Schifffahrt und an das ganze Team der Geschäftsstelle. Weiter so!

une anticipation entre commande et exploitation est de deux à trois ans. Le nœud: les compagnies de navigation profitent certes de la globalisation en ce sens que, ces dernières années, elles avaient entre 8 et 15 % de volume en plus sur leurs navires. Il faut comparer en pourcentage avec l'augmentation mondiale agrégée de tous les produits intérieurs bruts. Or, une telle augmentation n'est possible que moyennant utilisation d'un rendement maximal. Cela signifie: si l'on augmente la capacité d'un navire d'un cinquième, la capacité disponible (et donc le rendement potentiel à obtenir) augmente d'un cinquième. L'utilisation de plus gros moyens de production pousse l'augmentation des rendements maximums. Concrètement, cela signifie pour les compagnies de navigation qu'elles ont besoin de grands bateaux pour obtenir des effets de croissance dans l'entreprise.

Il y a quelque dix ans, la limite technique de capacité des navires-conteneurs se situait vers env. 9 000 conteneurs de vingt pieds (TEU). Aujourd'hui, cette limite se situe déjà vers 18 000 TEU. Les anciens navires de 9 000 pieds qui n'ont pas encore 10 ans n'ont pas encore atteint la limite d'âge d'exploitation (amortissement) qui justifierait la démolition, mais sont maintenus en service. Or, les nouveaux navires de 18 000 pieds n'ont besoin que de 10 % de carburant en plus que leurs prédécesseurs de demi-grandeur. Le dilemne est clair: les anciens navires nettement moins efficients en consommation de carburant par conteneur transporté doivent être maintenus en exploitation tandis que l'acquisition de nouveaux bateaux provoquerait des surcapacités qui prétériteraient le rendement. Un coup d'œil sur la situation actuelle des commandes montre que, si les conditions-cadres restent constantes dans le marché mondial, il faut s'attendre à des surcapacités jusqu'à 2015 au moins. Selon les estimations de connaisseurs de la branche, la capacité mondiale devrait avoir augmenté de près de 10 % seulement pour l'année sous rapport. Certaines compagnies de navigation ne pourront donc pas s'abstenir de retirer des navires du trafic et de les bloquer temporairement pour re-compenser les capacités.

Notre branche diversifiée demeure intéressante et c'est pourquoi je me réjouis de pouvoir m'attaquer aux nouveaux défis avec vous, chers membres et le secrétariat de l'association. Mes remerciements pour ce qui a été réalisé en 2012 vont à mes collègues du domaine spécialisé Agents maritimes, du domaine spécialisé Navigation et à l'ensemble de l'équipe du secrétariat. Pourvu que ça dure!



Christoph Ernst
Vorsitzender a.i. Fachbereich Schifffahrt
Président a.i. du domaine spécialisé Navigation

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Schifffahrt

Autor: Christoph Ernst

Mitglieder: Andreas Antenen, Marek Fausel (Gast), Urs Forte, Thomas Herzog, Frédéric Leresche, Claudio Licci, Roland Lieni, Boris Lukic, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink und Peter Furian (beide Vertreter des Fachbereichs Reedereiagenten). Vorsitz a.i.: Christoph Ernst.

Wir haben uns auch dieses Jahr für vier Sitzungen getroffen, um die anfallenden Probleme zu diskutieren und wo nötig Entscheide zu treffen. Eine der Sitzungen haben wir im Grossraum Zürich in den Räumlichkeiten unserer Mitgliedsfirma O. Brunoni SA abgehalten.

Ein Dauerbrenner sind die laufend von weiteren Ländern verlangten Anforderungen im Sicherheitsbereich, und dort vor allem die Vormeldungen. In diesem Zusammenhang sind wir sehr froh, dass wir über unseren Kollegen Markus Warnebold regelmässig über Informationen, Diskussionen und Papiere der FIATA Working Group Sea auf dem Laufenden gehalten werden. Unser Bereich diskutiert diese und alle weiteren für unsere Branche wichtigen Informationen für unsere Verbandsmitglieder aus. Wir freuen uns auch, wenn von Seiten unserer Mitglieder interessante Punkte unserem Fachbereich gemeldet werden, die ihrer Ansicht nach vertieft angeschaut werden müssen.

Sehr gefreut hat es uns, dass wir als SPEDLOGSWISS Gastgeberin für die Frühjahrssitzung der FIATA Working Group Sea sein durften. Die Sitzung wurde in den Räumlichkeiten der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS in Basel abgehalten und durch einen interessanten Besuch im Rheinhafen abgerundet.

Am 22. Juni des Berichtsjahres haben wir an einem Symposium der VNF (Voies Navigables de France) in Basel teilgenommen. Es ging dabei um die mögliche Weiterentwicklung des Projektes «Saône-Mosel/Saône-Rhein». Das Hauptanliegen ist die Anbindung der Mosel an die Saône, von der auch die Schweizer Wirtschaft profitieren könnte. Es war für uns interessant, den aktuellen Stand des Projektes aus erster Hand zu erfahren.

Apropos Projekte: Natürlich beschäftigte uns einerseits die Entwicklung der privaten Container-Umschlagsterminals in der Schweiz, wo es durch eine Schliessung und eine Neueröffnung einige Veränderungen für die ganze Logistikkette insbesondere im Raum Zürich/Ostschweiz zu verzeichnen gab. Wir haben im Zuge dieser Diskussion auch beschlossen, an einer «Terminal-Strategie Schweiz» aus Sicht der Speditionswirtschaft mitzuarbeiten. Auch waren die beiden multimodalen Terminal-

Navigation

Auteur: Christoph Ernst

Membres: Andreas Antenen, Marek Fausel (hôte), Urs Forte, Thomas Herzog, Frédéric Leresche, Claudio Licci, Roland Lieni, Boris Lukic, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink et Peter Furian (tous deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes). Présidence a.i.:Christoph Ernst.

Cette année également, nous nous sommes réunis pour quatre séances afin de discuter des problèmes survenus et, si nécessaire, pour prendre des décisions. L'une des séances a eu lieu dans la région zurichoise dans les locaux de notre entreprise membre O. Brunoni SA. Un problème permanent est les exigences demandées constamment par les autres pays dans le domaine de la sécurité, et là surtout les annonces préalables. Dans ce contexte, nous sommes très heureux de pouvoir être tenus au courant régulièrement par notre collègue Markus Warnebold grâce à des informations, discussions et papiers du Working Group Sea de la FIATA.

Notre domaine discute de ces informations et toutes les autres informations importantes pour notre branche et les membres de l'association. Nous nous réjouissons aussi lorsque des points intéressants de notre domaine spécialisé nous sont signalés par nos membres qui à leur avis doivent encore être approfondis.

Nous nous sommes beaucoup réjouis de ce que nous, SPEDLOGSWISS, ayons pu servir d'hôtesse pour la séance de printemps du Working Group Sea de la FIATA. La séance s'est tenue dans les locaux du secrétariat de SPEDLOGSWISS à Bâle et complétée par une visite intéressante du port du Rhin.

Le 22 juin de l'année sous rapport, nous avons participé à un symposium de l'organe VNF (Voies Navigables de France) à Bâle. Il s'agissait de la possible évolution future du projet «Saône-Moselle / Saône-Rhin». Le désir principal est la liaison de la Moselle à la Saône, qui pourrait aussi profiter à l'économie suisse. Il était intéressant pour nous d'apprendre de première main l'état actuel du projet.

A propos de projets: évidemment que nous étions préoccupés d'une part par l'évolution du terminal privé du transbordement de conteneurs en Suisse, où se dessinaient par une fermeture et une nouvelle ouverture quelques modifications pour toute la chaîne logistique, en particulier dans le secteur Zurich/Est-suisse. Au cours d'une discussion, nous avons également décidé de collaborer à une «stratégie de terminal suisse» du point de vue de l'économie d'expédition. A l'ordre du jour

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

projekte von nationaler Bedeutung, nämlich «Basel Nord» und «Gateway Limmattal», bei uns auf der Traktandenliste. Zu einer unserer Sitzungen luden wir den Projektleiter von «Basel Nord» ein, der uns über den Stand direkt informieren konnte. Im kommenden Jahr werden beide Projekte weiter vorangetrieben und wir werden hierbei unser Fachwissen und unsere Interessen in geeigneter Form in den entsprechenden Arbeitsgruppen und Gremien einbringen. Beim Projekt «Basel Nord» wurde uns auch ein Einsitz in der Begleitgruppe von den Schweizerischen Rheinhäfen zugesichert. Es wird sehr spannend sein, mit den vielen Beteiligten (Rheinreeder, Terminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen, LKW-Unternehmen, Spediteure, Verlader, Politik etc.) das Vorhaben zu begleiten.

Was uns bei der jeweiligen Behandlung von Hafenentwicklungen auffiel, ist eine gewisse Dynamik im Bereich der Südhäfen, wo nach aus Schweizer Aussenwirtschaftssicht andauernder «Ruhe» etwas Bewegung in die Sache kommt und einige Sendungen vermehrt über die früher bedeutungsvollen Südhäfen abgewickelt wurden. Es wird spannend sein, diese Entwicklungen genau zu verfolgen.

Schliesslich haben wir im Fachbereich beschlossen, im kommenden Jahr einen Workshop «SPEDLOGSWISS Know-how» zum Thema «Havarie Grosse» zu entwickeln. Es ist ein Thema, das bei den derzeitigen Kursangeboten unseres Verbandes nicht spezifisch geschult wird, von dem wir aber glauben, dass der Bedarf besteht. Die Vorbereitungen zu diesem Kurs wurden von den entsprechenden Fachleuten in Absprache mit dem Bildungsverantwortlichen der SPEDLOGSWISS bereits an die Hand genommen.

Neuerungen oder Änderungen, sowie sonstige wichtige Informationen betreffend Seefracht werden laufend im Mitglieder-Portal aufgeschaltet und auf dem Laufenden gehalten.

Im Gegensatz zum letzten, sehr intensiven Jahr in Bezug auf Kontakte mit den für uns interessanten Seehäfen war dieses Jahr sehr ruhig. Wir waren vertreten im Rahmen der Unterzeichnung des Protokolls über die Zusammenarbeit des Hafens Rotterdam sowie der Schweizer Rheinhäfen. Auch konnten wir an einer unserer ordentlichen Sitzungen einen Vertreter des Hafens Rotterdam für einen Austausch über die aktuellen Entwicklungen im IT-Bereich begrüssen.

Es ist für uns wichtig, dass in unserem Fachbereich alle Regionen, grosse, mittlere und kleine Firmen sowie auch in Bezug auf die Mitglieder verschiedene Altersstrukturen vertreten sind. Wir sind daher an einer gewissen Fluktuation innerhalb des Bereiches immer interessiert. Es freut mich deshalb sehr, dass wir 2012 einerseits mit den Kollegen Boris Lukic und Frédéric Leresche zwei neue Kollegen in unseren Reihen begrüssen konnten und dass sich Marek Fausel (derzeit noch

figuraient également les deux projets multimodaux de terminal d'importance nationale, à savoir «Basel Nord» et «Gateway Limmattal». A l'une de nos séances, nous avons invité le chef de projet de «Basel Nord» qui a pu nous informer directement de l'état de la situation. Dans l'année qui vient, les deux projets seront poursuivis et nous allons en l'occurrence intégrer nos connaissances et nos intérêts sous forme appropriée dans les groupes de travail et organes concernés. Pour le projet «Basel Nord», on nous a assuré une place dans le groupe d'accompagnement des ports suisses du Rhin. Il sera très intéressant d'accompagner ce projet avec nombre de participants (compagnies de navigation du Rhin, exploitants de terminal, compagnies de chemins de fer, transporteurs routiers, transitaires, affréteurs, politiques, etc.).

Ce qui nous a frappés dans le traitement particulier des évolutions des ports, c'est une certaine dynamique dans le domaine des ports sud dans lequel, du point de vue de l'économie extérieure suisse, un peu de mouvement est apporté dans le «calme» de la chose et quelques envois passent maintenant plus souvent par les ports sud anciennement plus importants. Il sera intéressant de suivre exactement ces évolutions.

Dans le domaine spécialisé, nous avons enfin décidé de développer dans l'année qui vient un atelier «SPEDLOGSWISS Know-how» sur le thème «Havarie Grosse». C'est un thème qui n'est pas enseigné spécifiquement dans les offres de cours du moment de notre association, mais au sujet duquel nous croyons que le besoin existe. Les préparatifs pour ce cours ont déjà été pris en main par les spécialistes en accord avec les responsables de la formation de SPEDLOGSWISS.

Les innovations et modifications ainsi que d'autres informations importantes concernant le fret maritime sont intégrées au fur et à mesure dans le portail des membres et mises à jour.

Contrairement à l'année dernière très intensive en matière de contacts avec les ports de mer intéressants pour nous, cette année a été très calme. Nous étions représentés dans le cadre de la signature du protocole sur la collaboration entre le Port de Rotterdam avec les ports suisses du Rhin. Nous avons également pu saluer lors d'une de nos séances ordinaires un représentant du Port de Rotterdam pour un échange sur les évolutions actuelles dans le domaine TI.

Il est important à notre avis que dans notre domaine spécialisé soient représentées toutes les régions, les entreprises grosses, moyennes et petites ainsi que, en ce qui concerne les membres, des diverses structures d'âge. C'est pourquoi nous sommes toujours intéressés à une certaine fluctuation au sein du domaine. C'est pourquoi je me réjouis beaucoup que nous puissions compter dans nos rangs en 2012 d'une part les deux nouveaux collègues Boris Lukic et Frédéric Leresche et que Marek Fausel

als Gast) für die Belange und die Arbeit unseres Fachbereichs interessiert. Wir sind damit sehr gut aufgestellt für unsere Arbeit zugunsten der Branche und haben auch geographisch eine gute Abdeckung über die ganze Schweiz.

(encore hôte pour le moment) s'intéresse aux questions et au travail de notre domaine spécialisé. Nous sommes ainsi très bien motivés pour notre travail en faveur de la branche et avons aussi géographiquement une bonne couverture sur toute la Suisse.

Markus Warnebold
Delegierter Working Group Sea der FIATA und Mitglied des Fachbereiches Schifffahrt
Délégué Working Group Sea FIATA et Membre du domaine spécialisé navigation

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

FIATA

Autor: Markus Warnebold

Working Group Sea

Die Working Group Sea der FIATA hat sich im Jahre 2012 dreimal zu einer Sitzung getroffen. Im Februar hat die Arbeitsgruppe auf Einladung von SPEDLOGSWISS Basel besucht. Nebst den Tagesgeschäften konnten die Teilnehmer den Rheinhafen Basel besichtigen und so die Containerabwicklung vom Rheinschiff auf LKW oder Bahnwagen «live» verfolgen. Ein Besuch auf dem Container-Hochkran war für alle Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis.

Im Juni konferierte die Arbeitsgruppe in Antwerpen und tagte erneut anlässlich des FIATA-Weltkongresses im Oktober in Los Angeles. Am Kongress in Kalifornien haben gegen 1000 Delegierte aus 70 Ländern teilgenommen. SPEDLOGSWISS war dabei mit dem Schreibenden in der Working Group Sea, einem Vizepräsidenten, einem Vorstandsmitglied sowie dem stellvertretenden Direktor des Verbandes vertreten. Die Arbeitsgruppe Sea besteht mittlerweile aus Vertretern aus 22 Ländern, was ein flächendeckendes Spektrum der zu behandelden Themen ermöglicht.

Auch im vergangenen Jahr befasste sich die Arbeitsgruppe Sea wieder stark mit den Sicherheitsvorschriften weltweit. Zum Thema C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) mit den USA gibt es für die Schweiz keine Veränderungen, und auch weiterhin haben nur in den USA ansässige Firmen Zugang zu diesem Programm. Der amerikanische Verband TIA (Transportation Intermediaries Association) befasst sich im Auftrag der FIATA mit dieser Problematik. Mittlerweile wurden aber gegenseitige Anerkennungen der Programme mit der EU (AEO), Japan und Kanada unterzeichnet.

Das Thema 100 % Container Scanning hätte gemäss Beschluss des US-Senats im Juli 2012 aktiviert werden sollen, obwohl viele involvierte Parteien das Programm als nicht durchführbar deklariert haben. Die USA möchten erwirken, dass sämtliche Seecontainer mit Ziel USA am Abgangshafen vor der Verladung einzeln durchleuchtet werden. Ms Janet Napolitano vom Department of Homeland Security (DHS) hat nun eine Verschiebung um zwei Jahre beschlossen – somit bleibt die Einführung bei Juli 2014. Ob dies nun so durchgesetzt wird, oder ob man sich vermehrt auf ein sogenanntes «Screening» beschränkt und nur noch auffällige Container oder solche, die dem Risikoprofil der Einfuhrbehörde entsprechen, physisch gescannt werden, bleibt abzuwarten. Nicht zuletzt ist dies auch eine politische Frage in den Vereinigten Staaten.

FIATA

Auteur: Markus Warnebold

Working Group Sea

Le Working Group Sea de la FIATA s'est réuni trois fois en 2012 pour des séances. En février, le groupe de travail a visité Bâle à l'invitation de SPEDLOGSWISS Basel. En plus des affaires du jour, les participants ont pu visiter le port de Bâle et suivre ainsi en nature le déchargement des conteneurs des navires sur camions ou wagons de chemin de fer. Une visite sur la grande grue des conteneurs a été pour tous les participants un événement inoubliable.

En juin, le groupe de travail a participé à une conférence à Anvers et a tenu séance une nouvelle fois lors du congrès mondial de la FIATA en octobre à Los Angeles. Au congrès en Californie ont pris part près de 1 000 délégués de 70 pays. SPEDLOGSWISS était présent en la personne de l'auteur du présent rapport dans le Working Group Sea, d'un vice-président et d'un membre du comité ainsi que le suppléant du directeur de l'association.

Le groupe de travail est constitué depuis lors de représentants de 22 pays, ce qui offre un spectre très large de thèmes à traiter.

L'année dernière également, le groupe de travail Sea s'est occupé fortement des prescriptions de sécurité à travers le monde. Sur le thème C-TPAT (Customs-Trade Partnership against terrorism) avec les Etats-Unis, il n'y a pas de changements pour la Suisse et encore et toujours seules les entreprises établies aux Etats-Unis ont accès à ce programme. L'association américaine TIA (Transportation Intermediaries Association) s'occupe de ce problème sur demande de la FIATA. Dans l'intervalle ont néanmoins été signées des reconnaissances réciproques des programmes avec l'UE (AEO), le Japon et le Canada.

Le thème 100 % Container Scanning (scannage de tous les conteneurs) aurait dû être activé en juillet 2012 selon la décision du Sénat des Etats-Unis, bien que beaucoup de parties impliquées l'aient déclaré impraticable. Les Etats-Unis souhaiteraient obtenir que tous les conteneurs maritimes à destination des Etats-Unis soient radiographiés avant le chargement au port de départ. Ms Janet Napolitano du Department of Homeland Security (DHS) a maintenant décidé un report de deux ans reportant l'introduction à juillet 2014. Il convient d'attendre encore si cela va être imposé ou si l'on se limitera à une opération de «Screening» pour ne scanner physiquement que les conteneurs douteux ou ceux qui correspondent au profil de risques des autorités d'importation. Cela est encore une question politique aux Etats-Unis.

Berichte aus den Fachbereichen
Rapports des Domaines spécialisés

Die Arbeitsgruppe verfolgte auch die Sicherheitsprogramme in anderen Teilen der Welt, so in Europa, China, Japan und Südkorea. Für China gibt es noch keine klaren Vorgaben. Südkorea hat die AMS-Vorgaben (Automated Manifest System) für deren Seefracht-Exporte und Luftfracht eingeführt, und das Programm für deren Seefracht-Importe wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2013 gestartet. AMS für Japan wird im März 2014 gestartet werden. SPEDLOGSWISS hat bereits informiert und wird die Mitglieder auch weiterhin auf dem Laufenden halten.

Im Auftrag der Working Group Sea der FIATA ist die TIA in Verhandlungen mit der Federal Maritime Commission (FMC) betreffend der Aufhebung des sogenannten «NVOCC-Filing» in den USA getreten. Mit diesem System müssen nicht-US-amerikanische NVOCCs (Non Vessel Operating Common Carriers, oder «Reedereien ohne Schiffe») ihre angebotenen Raten für Seefrachten ab und in die USA hinterlegen. Die FIATA erachtet es als Diskriminierung gegenüber den nicht in den USA ansässigen Firmen, da diese die Raten im Gegensatz zu den US-amerikanischen Mitbewerbern nach wie vor hinterlegen müssen. Aufgrund unserer gemeinsamen Intervention hat das FMC beschlossen, die Angelegenheit nochmals zu überprüfen. Für uns als Schweizer Spediteure gelten nach wie vor die bekannten Regeln des «Rate filing». SPEDLOGSWISS wird die Mitglieder bei einer eintretenden Änderung wie gewohnt sofort informieren.

Die Idee des Wägens sämtlicher Container vor Verschiffung wurde durch das World Shipping Council (WSC) platziert und von der International Chamber of Shipping (ICS) unterstützt. Es geht um das Bestreben, dass die Container vor dem Verlad auf das Schiff effektiv gewogen und mit den Manifestdaten verglichen werden. Die Falschdeklaration von Gewichten kann auf dem Schiff zu gefährlichen Situationen (Schieflagen) führen.

Die FIATA hat beide Parteien angeschrieben und erklärt, dass man das Problem von Containern mit falsch deklariertem Gewicht zwar versteht, jedoch ein vollumfängliches Wägen sämtlicher Container als ineffizient, zeitaufwändig und wertlos erachtet. Ein vollumfängliches Wägen der Container würde eine Änderung der International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) voraussetzen, und eine Abänderung der SOLAS ist im Moment nicht vorgesehen. Die IMO (International Maritime Organization) wird diese Thematik im September 2013 besprechen und die Arbeitsgruppe wird dieses Thema weiter verfolgen. Zu diesem Thema hat die Arbeitsgruppe See ein Positionspapier publiziert.

Die Rotterdam Rules wurden mittlerweile von 24 Ländern unterzeichnet. Da die neuen Konventionen erst 12 Monate nach der geforderten Ratifizierung durch 20 Länder erfolgen können (bis jetzt haben nur 2 Länder die Konventionen ratifiziert und

Le groupe de travail a suivi également les programmes de sécurité dans d'autres parties du monde, soit en Europe, en Chine, au Japon et en Corée. Pour la Chine, il n'y a pas encore d'indications claires. La Corée a introduit des données AMS (Automated Manifest System) pour ses exportations de fret maritime et aérien et le programme pour ses importations de fret maritime sera lancé probablement au deuxième semestre 2013. Un AMS pour le Japon sera lancé en mars 2014. SPEDLOGSWISS a déjà informé et va continuer de tenir ses membres au courant.

A la demande du Working Group Sea de la FIATA, la TIA est entrée en négociation avec la Federal Maritime Commission (FMC) concernant la suppression du système dit «NVOCC-Filing» aux Etats-Unis. Avec ce système, les compagnies non américaines NVOCCs (Non Vessel Operating Common Carriers, ou «compagnies de navigation sans navires») doivent déposer aux Etats-Unis leurs taux offerts pour le fret maritime à partir des Etats-Unis et aux Etats-Unis. La FIATA considère cela comme une discrimination envers les entreprises non établies aux Etats-Unis car elles doivent déposer leurs taux contrairement aux concurrents américains qui n'y sont pas tenus. Compte tenu de notre intervention commune, la FMC a décidé de revoir cette affaire. Pour nous autres, transitaires suisses, sont encore applicables les règles connues du «Rate filing». Si une modification intervient, SPEDLOGSWISS va évidemment informer immédiatement ses membres.

L'idée du pesage de tous les conteneurs avant le chargement sur les navires a été émise par le World Shipping Council (WSC) et soutenue par l'International Chamber of Shipping (ICS). Il s'agit de tendre à ce que les conteneurs soient effectivement pesés avant le chargement sur les navires et que le poids soit comparé aux données du manifeste. La fausse déclaration de poids peut provoquer des situations dangereuses sur les navires (positions obliques).

La FIATA s'est adressée aux deux parties et déclaré que l'on comprend certes le problème des conteneurs dont le poids déclaré est faux, mais qu'un pesage complet de tous les conteneurs est inefficace, prend du temps et est sans valeur. Un pesage intégral des conteneurs nécessiterait au préalable une modification de l'International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) et une modification de la SOLAS n'est pas prévue pour le moment. L'organisation IMO (International Maritime Organization) discutera de ce thème en septembre 2013 et le groupe va suivre ce thème, sur lequel le groupe de travail a déposé un papier de position.

Dans l'intervalle, les Rotterdam Rules ont été signées par 24 pays. Vu que les nouvelles conventions ne peuvent entrer en vigueur que 12 mois après la ratification exigée de 20 pays (jusqu'ici 2 pays seulement ont ratifié les conventions et les

damit in ihr nationales Recht überführt), werden die Hague-Visby Rules, US Cogsa etc. wohl noch über Jahre hinaus gültig sein.
Anlässlich der letzten Sitzung hat der Vorsitzende der Arbeitsgruppe Eisenbahntransport die Kollegen aus der Schifffahrt über die neue Entwicklung der Verkehre via Transsibirische Eisenbahn nach und von Fernost orientiert. Zurzeit wird höchstens ein Prozent des Frachtvolumens zwischen China und Europa über diese früher sehr erfolgreiche Route gefahren, doch es wird hier in Zukunft eine Steigerung erwartet. Da im Gegensatz zu früher keine direkten Verträge mit den Bahnoperatoren ausgehandelt werden können, muss mit einzelnen spezialisierten Spediteuren verhandelt werden, welche hauptsächlich für die Automobilindustrie Blockzüge auf dieser Route fahren. SPEDLOGSWISS wird die Mitglieder auch über diese Entwicklung orientiert halten.

Die Working Group Sea wird sich auch 2013 wieder dreimal zu einer Arbeitssitzung treffen. Da durch die Delegierten weltweite Themen behandelt werden, ist die Arbeitsgruppe auch weltweit aktiv und wird im laufenden Jahr in Buenos Aires/Argentinien, in Hamburg sowie am FIATA-Kongress in Singapur tagen. Anregungen zu Themen der Arbeitsgruppe aus dem Kreis der SPEDLOGSWISS-Mitglieder sind jederzeit sehr willkommen. Durch den engen Schulterschluss zwischen der Working Group Sea der FIATA und dem Fachbereich Schifffahrt der SPEDLOGSWISS ist sichergestellt, dass jeweils beide Gremien auf dem aktuellen weltweiten Stand der Entwicklungen im Seefrachtgeschäft sind. Dies ist ein grosser Nutzen für die Verbandsmitglieder der SPEDLOGSWISS, weshalb wir diese Kooperation auch künftig halten und weiterentwickeln werden.

ont donc transposées dans leur droit national), les Hague-Visby Rules, US Cogsa, etc. resteront valables encore pour des années.
Lors de la dernière séance, le président du groupe de travail Transport ferroviaire a orienté les collègues de la navigation sur le nouveau développement des trafics via la Transsibérie à destination et en provenance de l'Extrême-Orient. Pour le moment, un pour cent au maximum du volume de fret est transporté entre la Chine et l'Europe par cette route autrefois très prisée, mais on s'attend à une augmentation. Vu que, contrairement au passé, aucun contrat direct ne peut être négocié avec les opérateurs ferroviaires, il faut négocier avec quelques transitaires spécialisés, qui n'envoient par cette route essentiellement que des trains complets pour l'industrie automobile. SPEDLOGSWISS informera les membres aussi sur cette évolution.

Le Working Group Sea tiendra aussi en 2013 trois séances de travail. Vu que les délégués traitent des thèmes mondiaux, le groupe de travail est actif aussi sur le monde entier et siègera au cours de l'année à Buenos Aires/Argentine, à Hambourg ainsi qu'au congrès de la FIATA à Singapour. Toutes les suggestions de la part des membres de SPEDLOGSWISS sur les thèmes du groupe de travail sont les bienvenues. Grâce aux contacts étroits entre le Working Group Sea de la FIATA et du domaine spécialisé Navigation de SPEDLOGSWISS est garanti que les deux organes sont au courant de l'état mondial actuel des évolutions dans les affaires de fret maritime. Cela est un grand bénéfice pour les membres de l'association SPEDLOGSWISS, et c'est pourquoi nous allons maintenir et développer encore cette coopération à l'avenir.

Peter Bader
Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft
Président de la commission économie d'entreprise

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Autor: Peter Bader

Mitglieder: Henri Fischli, Thomas Schwarzenbach, Jörg Zimmermann, Andries Waalberg. Vorsitz: Peter Bader.

Das Jahr 2012 hat erneut hohe Anforderungen an unsere Branche gestellt. Das wirtschaftliche Umfeld in der EU ist weiterhin geprägt von grossen Unsicherheiten, und die Politik scheint die Lösung der aktuellen Probleme oftmals lieber in die Zukunft zu verschieben. Gleichzeitig nimmt die Komplexität der Auftragsabwicklung laufend zu, sei es durch neue behördliche Regulatorien, wie auch durch Zurverfügungsstellung von oftmals ungenauen und unvollständigen Inputdaten seitens der Kunden und Geschäftspartner. In diesem Marktumfeld müssen wir unser Augenmerk vor allem auch auf die Kostenseite richten. So hat sich die Kommission in ihren Sitzungen z.B. auch mit den Kostenfolgen der sogenannten «nachgelagerten Kontrollen» des Zolls, die massiv ausgebaut wurden, befasst. Die Kontrollen anlässlich der Zollabfertigung an der Grenze selbst werden reduziert, und nach mehreren Wochen werden ganze Dossierstapel durch die Kontrollzollämter wieder bei den Spediteuren angefordert. Dies verursacht grosse administrative Umtriebe im Bereich Aktivierungsaufwand und damit Kosten, welche wir im Nachhinein nicht an unsere Kunden abwälzen können. Die direkt zuständige SPEDLOGSWISS Kommission Zoll hat daraufhin interveniert und es konnte eine gewisse Normalisierung erreicht werden, wobei wir die weitere Entwicklung solcher zollseitig übertriebenen Kontrollen genau beobachten werden.

Ein weiterer Aspekt zum Thema Kosten behandelte unser Bulletin 1/2012 unter dem Titel «Was kostet ein kaufmännischer Arbeitsplatz pro Jahr?». Die Kommission hat dazu Daten aus Mitgliedsfirmen aller Grössen zusammengetragen und zu den direkten und indirekten Kosten aussagekräftige Zahlen zusammengestellt und darin publiziert. Zu den Kostenkomponenten 2013 ist unser gefragtes Zirkular pünktlich im Herbst erschienen und gibt unseren Mitgliedsfirmen einen Überblick der im neuen Jahr zu erwartenden Kostensteigerungen.

Was die Lohnentwicklung auf dem Personalmarkt betrifft, ist es schwieriger, eine einheitliche Tendenz zu erkennen. Tatsache ist, dass sich wieder deutlich mehr Bewerber auf dem Personalmarkt befinden und das Lohnniveau sich wieder in realistischeren Spannen bewegt als dies auch schon der Fall war.

Commission Economie d'entreprise (KBW)

Auteur: Peter Bader

Membres: Henri Fischli, Thomas Schwarzenbach, Jörg Zimmermann, Andries Waalberg. Présidence: Peter Bader.

L'année 2012 a à nouveau posé de hautes exigences à notre branche. L'environnement économique dans l'UE continue d'être marqué par de grosses incertitudes et la politique semble souvent repousser vers le futur la solution des problèmes actuels. Simultanément, la complexité du déroulement des ordres augmente sans cesse, que ce soit par de nouvelles réglementations des autorités que par la mise à disposition de données souvent imprécises et incomplètes de la part des clients et partenaires aux affaires.

Dans ce contexte de marché, nous devons diriger notre attention surtout aussi sur l'aspect des coûts. C'est ainsi que la commission, dans ses séances, a dû s'occuper par ex. aussi des coûts annexes des «contrôles subséquents» de la douane, qui ont été massivement élargis. Les contrôles opérés lors du dédouanement à la frontière sont réduits et, après plusieurs semaines, des piles entières de dossiers sont réclamées par les bureaux de douane de contrôle aux transitaires. Cela crée de gros dérangements administratifs dans le domaine du travail d'activation et donc des coûts que nous ne pouvons pas mettre après coup à la charge de notre clientèle. La commission Douane directement compétente de SPEDLOGSWISS est alors intervenue et a pu obtenir une certaine normalisation, mais nous continuerons d'observer exactement l'évolution future de tels contrôles exagérés de la part de la douane.

Un autre aspect du thème des coûts a été traité par notre bulletin 1/2012 sous le titre «Que coûte annuellement un poste de travail commercial ?» La commission a rassemblé à cet effet des données dans des entreprises membres de toutes dimensions, les a récapitulées en coûts directs et indirects expressifs, puis les a publiés. Au sujet des composants de coûts 2013, notre circulaire attendue a paru ponctuellement en automne et donne à nos entreprises membres un aperçu des augmentations à escompter pour la nouvelle année.

En ce qui concerne l'évolution des salaires sur le marché du personnel, il est plus difficile de déceler une tendance unifiée. Il est de fait qu'il y a à nouveau nettement plus de candidats sur le marché du personnel et que le niveau salarial oscille

Kommissionen | Commissions

Schliesslich haben wir als Kommission auch im Berichtsjahr unsere Mitgliedsfirmen bei Beratungsanfragen innerhalb unseres Fachgebiets via Geschäftsstelle unterstützen können. Dies mag eine vielleicht nicht für alle sichtbare Dienstleistung sein, aber sie funktioniert bestens und ist ein wichtiger Bestandteil des Angebotsportfolios unseres Branchenverbandes.

An dieser Stelle möchte ich meinen Dank an meine Kommissionskollegen für deren engagierte Beiträge zu unserem Themenkreis aussprechen. Es ist für mich immer eine Freude, gemeinsam mit dem KBW-Team etwas für SPEDLOGSWISS und deren Mitgliedernutzen beizutragen.

à nouveau dans des fourchettes plus réalistes que ce n'était parfois le cas.

Finalement, en tant que commission, nous avons pu, aussi dans l'année sous rapport, soutenir nos entreprises membres lors de demandes de conseils dans notre domaine spécialisé par le biais du secrétariat. Cela n'apparaît peut-être pas pour tous une prestation de service visible, mais elle fonctionne bien et est une composante importante de l'offre dans le portfolio de notre association de branche.

J'aimerais exprimer ici mes remerciements à mes collègues de la commission pour leurs contributions engagées sur notre lot de thèmes. J'ai toujours beaucoup de plaisir – en collaboration avec l'équipe de la CEE – de pouvoir servir à quelque chose en faveur de SPEDLOGSWISS et pour le profit de ses membres.

MBAU2001673
MBAU

Paul Nicolet
Vorsitzender Kommission Bildung und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission formation et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Kommission Bildung

Autor: Paul Nicolet

Mitglieder: Conny Affolter, Delicia Cobaleda, Edith Henke, Jürg Dünner, Sibyll Holinger, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Daniel Riedo, Ruedi Scheidegger, Armando Schneeberger, Paul Schwendener, Paolo Sommavilla, Maya Stalder, Thomas Suter. Vorsitz: Paul Nicolet.

Im Berichtsjahr beschäftigte sich die Kommission Bildung schwerpunktmässig mit folgenden Themen in der Grund- und Weiterbildung:

Branchenabschluss für Mittelschulabsolventen BAM – wie weiter?

Seit mehreren Jahren schon bieten Speditionsfirmen Praktikumsplätze für Absolventen der Handelsmittelschule (HMS) an. Dieses Praktikum ist verbunden mit einem von SPEDLOGSWISS organisierten brancheninternen Lehrgang von 18 Monaten unter dem Label Branchenabschluss für Mittelschulabsolventen BAM und soll es HMS-Absolventen ermöglichen, sich die Qualifikationen zur Speditionskauffrau bzw. zum Speditionskaufmann zu erwerben.

Vor kurzem änderten sich nun die Rechtsgrundlagen für die Vollzeitausbildung an Handelsmittelschulen. So erwerben die HMS-Absolventen in Zukunft wie die KV-Lernenden des E-Profils das eidgenössische Fähigkeitszeugnis EFZ und sie legen die gleiche Abschlussprüfung ab wie die KV-Absolventen. Allerdings erfolgt der Abschluss in einer anderen zeitlichen Abfolge: Nach der dreijährigen Vollschulzeit legen die HMS-Lernenden den schulischen Teil und nach einem anschliessenden Langzeitpraktikum den betrieblichen Teil ab.

Für unsere Branche stellte sich nun die Frage, ob das BAM-Konzept unter den neuen Rahmenbedingungen weitergeführt werden soll. Die Kommission Bildung SPEDLOGSWISS nahm sich im Berichtsjahr dieser Frage an. Für sie belegte eigentlich schon die Tatsache, dass Speditionsfirmen regelmässig und seit Jahren HMS-Absolventen über den Weg eines Praktikums rekrutieren, dass sich dieser Rekrutierungskanal bewährt hatte. In der Diskussion fügte der Vorsitzende dann noch seine persönlichen Erfahrungen hinzu, die die Einschätzung der Kommission mehr als bestätigten. Hier seine Schilderung im Originalton: «Vor drei Jahren schloss meine Tochter als ehemalige HMS-Absolventin die BAM-Ausbildung erfolgreich ab. Sie wurde – wer hätte dies je gedacht – wie ihr Vater und Bruder nun ebenfalls vom Speditionsvirus befallen. Heute nimmt

Commission Formation

Auteur: Paul Nicolet

Membres: Conny Affolter, Delicia Cobaleda, Edith Henke, Jürg Dünner, Sibyll Holinger, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Daniel Riedo, Ruedi Scheidegger, Armando Schneeberger, Paul Schwendener, Paolo Sommavilla, Maya Stalder, Thomas Suter. Vorsitz: Paul Nicolet.

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

Examen final de la branche pour les élèves des écoles moyennes EBM – et alors?

Depuis plusieurs années déjà, des entreprises d'expédition offrent des places de stages pratiques pour les élèves des écoles de commerce moyennes (ECM). Ce stage pratique est lié à un cycle d'étude de 18 mois organisé à l'interne de la branche par SPEDLOGSWISS sous l'appellation examen final de la branche pour les élèves des écoles moyennes EBM et est censé permettre aux élèves d'écoles moyennes d'acquérir les qualifications pour devenir commerçant/e d'expédition.

Or, il y a peu de temps ont été modifiées les bases légales pour la formation à plein temps aux écoles de commerce moyennes. A l'avenir, les élèves des ECM comme les élèves des EC du profil E obtiennent le certificat fédéral de capacité CFC et ils passent le même examen final que les apprentis de commerce. Il est vrai que l'examen final a lieu d'une autre manière étalée dans le temps: après trois années d'école à plein temps, les élèves des ECM passent les examens de la partie scolaire et après un stage de longue durée, la partie pratique.

Pour notre branche se posait maintenant la question de savoir si le concept EBM devait être maintenu selon le régime des nouvelles conditions-cadres. La commission Formation de SPEDLOGSWISS s'est intéressée à cette question dans l'année sous rapport. A son avis, déjà le fait que les entreprises d'expédition recrutaient déjà régulièrement depuis des années des élèves des ECM par la voie d'un stage pratique prouvait que ce canal de recrutement avait fait ses preuves. Dans la discussion, le président ajoutait alors ses propres expériences personnelles qui faisaient même plus que confirmer l'appréciation de la commission. Voici textuellement sa description: «Il y a trois ans, en tant qu'ancienne élève ECM, ma fille a terminé avec succès la formation EBM. Elle a été – qui l'aurait pensé – atteinte du virus de l'expédition, comme son père et son frère.

Kommissionen | Commissions

meine Tochter anspruchsvolle Aufgaben im Bereich Seefracht in einer unserer Mitgliedsfirmen wahr.»

Die Kommission verabschiedete nach eingehender Diskussion folgende Eckpunkte zum Thema BAM:

- Die Rekrutierung von HMS-Absolventen ist für unsere Branche angesichts der demografischen Entwicklung nach wie vor wichtig. Dieser Kanal soll weiterhin mit einer 18-monatigen brancheninternen Ausbildung unter dem Label BAM erschlossen werden.
- Die Absolventinnen und Absolventen des Lehrgangs BAM erhalten ein von SPEDLOGSWISS ausgestelltes Branchenzertifikat «Award for International Freight Forwarding».
- Die Branche Internationale Speditionslogistik bewirbt sich beim Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (früher BBT) auf der Grundlage eines 18-monatigen Modells als schweizerische Ausbildungs- und Prüfungsbranche HMS.

Kaufmännische Grundbildung: Neue Bildungsverordnung BiVo 2012

Die Bildungsverordnung Kauffrau/Kaufmann EFZ und der dazugehörige Bildungsplan (BiPla) traten am 1. Januar 2012 in Kraft. Die Lernenden mit Lehrbeginn August 2012 wurden somit erstmals nach den neuen rechtlichen Grundlagen ausgebildet. Eine für unsere Branche wichtige Neuerung war die Verschmelzung von Branchenkunde und überbetrieblichen Kursen (üK). Damit wurden an allen fünf Ausbildungsstandorten die bisher getrennten Stundenpläne für Blended-Learning-Präsenzveranstaltungen einerseits und üK-Tage andererseits zu einem einheitlichen Plan für die Branchenausbildung zusammengefasst. Für üK-Leiter und Fachreferenten galt es somit, sich inhaltlich und methodisch auf ein neues üK-Kursprogramm einzustellen.

Massgebend für die Umsetzung der BiVo 2012 in der Branche Internationale Speditionslogistik war das von der Kommission Bildung verabschiedete Informations- und Ausbildungskonzept IAK. Von Januar bis November 2012 wurde Phase 1 des IAK umgesetzt. Vorerst mussten die neuen Lehrmittel und Ausbildungsunterlagen sowie das entsprechende Schulungsmaterial bereitgestellt werden, so etwa die Lern- und Leistungsdokumentation (LLD), die üK-Kursunterlagen des ersten Lehrjahres sowie die Präsentationen für die Informations- und Schulungsanlässe. Anschliessend wurden schweizweit an über 20 halbtägigen Veranstaltungen gegen 350 Berufsbildnerinnen und Berufsbildner, Praxisausbildnerinnen und Praxisausbildner sowie üK-Leitende mit den Neuerungen der BiVo 2012 vertraut gemacht.

Aujourd'hui, ma fille assume des tâches exigeantes dans le domaine du fret maritime d'une de nos entreprises membres.»

Après discussion approfondie, la commission a adopté les points fondamentaux ci-après sur le thème EBM:

- Le recrutement d'élèves ECM est important comme précédemment pour notre branche compte tenu de l'évolution démographique. Ce canal doit continuer à être raccordé à une formation interne à la branche de 18 mois sous le label EBM.
- Les élèves du cycle d'étude EBM obtiennent un certificat de branche établi par SPEDLOGSWISS Award for International Freight Forwarding.
- La branche de la logistique internationale d'expédition pose sa candidature auprès du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (anciennement OFFT) sur la base d'un modèle de 18 mois pour être reconnue comme branche suisse de la formation et de la vérification ECM.

Formation commerciale de base: nouvelle ordonnance sur la formation Orfo 2012

L'ordonnance sur la formation de commerçant/e CFC et le plan de formation y afférent (PlaFo) sont entrés en vigueur au 1er janvier 2012. Les apprentis qui ont commencé leur apprentissage en août 2012 ont donc été formés selon les nouvelles bases légales. Une innovation importante pour notre branche a été la fusion des connaissances de la branche et des cours interentreprises (CI). Ainsi, sur chacun des cinq sites de formation, les emplois du temps jusqu'ici séparés pour les séances présentielles de Blended-Learning d'une part et les CI de l'autre ont été fondus en un emploi du temps unique pour la branche. Pour les directeurs des CI et les intervenants spécialisés, il s'agit à présent de s'adapter à un nouveau programme de cours interentreprises tant sur le plan du contenu que sur celui de la méthode.

A été déterminant pour la transposition de l'Orfo 2012 dans la branche Logistique internationale d'expédition le concept d'information et de perfectionnement CIP adopté par la commission Formation. De janvier à novembre 2012 a été transposée la phase 1 des IAK. Il a fallu au préalable mettre à disposition les nouveaux manuels d'enseignement et documents de formation ainsi que le matériel de formation correspondant, par exemple le dossier de formation et des prestations (DFP), les documents des CI de la première année d'apprentissage ainsi que les présentations des réunions d'information et de formation. Enfin, sur tout le territoire suisse, près de 350 formateurs et formatrices, praticiennes et praticiens formateurs ainsi que des directrices et directeurs de CI ont été familiarisés avec les innovations de l'Orfo 2012 dans le cadre de plus de 20 manifestations d'une demi-journée.

Der vorliegende Jahresbericht widmet der BiVo 2012 einen speziellen Beitrag, dem weitere Einzelheiten entnommen werden können. Ich kann mich somit abschliessend darauf beschränken, allen in der Grundbildung tätigen Akteuren für das grosse Engagement zur Sicherung des Branchennachwuchses zu danken.

Neue Prüfungsordnungen in der Weiterbildung

Das zentrale Thema im Bereich Weiterbildung waren die in der Zuständigkeit von SPEDLOGSWISS liegenden Prüfungen der Höheren Berufsbildung (Zolldeklaranten, Speditionsfachleute, Speditionsleiter). Es galt, die vom BBT genehmigten neuen Prüfungsordnungen und Wegleitungen im Berichtsjahr konzeptionell und organisatorisch umzusetzen. Die Kommission Bildung konnte dabei einen gelungenen Start der neukonzipierten Ausbildungen und einen zufriedenstellenden Verlauf der ersten Modulprüfungen zur Kenntnis nehmen. Auch hier gilt mein Dank dem wertvollen Einsatz aller Beteiligten zur Sicherung eines attraktiven Weiterbildungsangebots in unserer Branche.

Personelles

Als neues Mitglied trat im Berichtsjahr Thomas Suter in die Kommission Bildung ein. Er arbeitet seit Anfang Mai 2012 auf der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS und betreut dort unter anderem auch Dossiers im Bereich Bildung. Ebenfalls neu in der Kommission tätig ist Conny Affolter, welche unser langjähriges Kommissionsmitglied Hans Kunz ersetzt. Frau Affolter arbeitet seit letzten Herbst auf der neu etablierten Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS in Zürich.

Le présent rapport annuel consacre un article spécial à l'Orfo 2012, article duquel peuvent être tirés d'autres détails. Je peux donc ainsi me limiter pour terminer à remercier tous les acteurs actifs dans la formation de base pour leur grand engagement en vue d'assurer la relève de la branche.

Nouvelles ordonnances sur les examens dans le perfectionnement

Le thème central dans le domaine perfectionnement était les examens de la haute formation professionnelle de la compétence de SPEDLOGSWISS (déclarants en douane, spécialistes de l'expédition, chef/fes d'expédition). Il s'agissait de transposer dans l'année sous rapport en matière de conception et d'organisation les nouveaux règlements d'examens et directives approuvés par l'OFFT. La commission Formation a pu en l'occurrence prendre connaissance d'un départ réussi des formations nouvellement conçues et d'un déroulement satisfaisant des premiers examens de modules. Ici également mon remerciement s'adresse à toutes les personnes impliquées pour leur engagement afin d'assurer une offre attractive de perfectionnement dans notre branche.

Personnel

Dans l'année sous rapport est entré dans la commission Formation en tant que nouveau membre Thomas Suter. Il travaille depuis le début de mai 2012 au secrétariat de SPEDLOGSWISS et s'occupe là notamment aussi des dossiers du domaine Formation. La commission accueille une autre nouvelle venue, Conny Affolter, qui vient remplacer Hans Kunz, membre de notre commission durant de longues années. Madame Affolter travaille depuis l'automne dernier au secrétariat SPEDLOGSWISS nouvellement créé à Zurich.

Reto U. Spörri
Vorsitzender Kommission Informatik (bis 31.10.2012)
Président de la commission informatique (jusqu'au 31 octobre 2012)

Kommission Informatik

Autor: Reto U. Spörri

Mitglieder: Peter Aeppli, Philippe Bleu, François Fischer, Knut Frahm, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster. Vorsitz: Reto Spörri.

Mutationen: Die Kommissionsmitglieder Frau Bettina Filipp und Herr Hans Schütz von Schenker Schweiz AG haben ihre Mitarbeit in der Kommission niedergelegt. Für ihr Engagement danke ich an dieser Stelle nochmals bestens.

Hingegen durften wir Herrn Knut Frahm, Leiter IT von Schenker Schweiz AG ganz herzlich in unserer Kommission begrüssen. Es wurden insgesamt 2 Kommissionssitzungen abgehalten. Darüber hinaus war die IT-Kommission an diversen weiteren Sitzungen und Meetings diverser Ausschüsse und Interessengruppen vertreten.

Auch in diesem Jahr durften wir bei den Transaktionen, welche über das Produkt DATACENTER abgewickelt werden, eine Zunahme verzeichnen, was wir in diesem stark umstrittenen Markt als grossen Erfolg werten. Unser Produkt webentry.ch wird rege genutzt und die Exportfirmen sind durchs Band begeistert von den Funktionen. Im Hinblick auf das EDV-Obligatorium per 1.1.2013 sind wir zuversichtlich, dass wir noch mehr Verbreitung in der ganzen Schweiz erfahren werden. Weitere Sitzungen zu den Themen ZVP und eVV wurden in enger Zusammenarbeit mit der Kommission Zoll begleitet.

Ich möchte es nicht versäumen und allen Kommissions-Mitgliedern, sowie den beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern innerhalb der Geschäftsstelle, für ihr Engagement und die stete Unterstützung, welche mir auch im vergangenen Jahr zuteilwurde, herzlich danken.

Commission Informatique

Auteur: Reto Spörri

Membres: Peter Aeppli, Philippe Bleu, François Fischer, Knut Frahm, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster, Présidence: Reto Spörri.

Mutations: Les membres de la commission Madame Bettina Filipp et Monsieur Hans Schütz de Schenker Schweiz AG ont abandonné leur collaboration dans la commission. Je les remercie encore une fois ici pour leur engagement.

En revanche, nous avons pu accueillir très cordialement M. Knut Frahm, chef TI de Schenker Schweiz AG dans notre commission. Nous avons tenu au total 2 séances de commission. En outre, la commission TI a été représentée à diverses autres séances et rencontres de divers comités et groupes d'intérêt.

Cette année également, nous avons pu noter une augmentation dans les transactions tenues sur le produit DATACENTER, ce que nous pouvons évaluer comme un gros succès dans ce marché fortement contesté. Notre produit webentry.ch est utilisé assidûment et les entreprises d'exportation sont toutes enchantées des fonctions. En prévision du régime obligatoire du TEI à compter du 1.1.2013, nous avons bon espoir de connaître une encore plus large diffusion dans toute la Suisse. D'autres séances sur les thèmes ZVP et eVV ont été accompagnées en étroite collaboration avec la commission Douane.

Je ne voudrais pas manquer de remercier cordialement tous les membres de la commission ainsi que les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat pour leur engagement et leur soutien permanent qui m'a été apporté aussi au cours de l'année dernière.

Vinicio Cassani
Vorsitzender Kommission Kommunikation und Vizepräsident SPEDLOGSWISS
Président de la commission communication et Vice-Président SPEDLOGSWISS

Kommission Kommunikation

Autor: Vinicio Cassani

Mitglieder: Paolo Cardani, Florence May, Judith Moser, Paul Nicolet, Thomas Schwarzenbach. Vorsitz: Vinicio Cassani.

Visuelle Kommunikation wird immer wichtiger

Auch in der Kommission Kommunikation können wir auf ein erfolgreiches 2012 zurückblicken. So hat der Verband innerhalb der visuellen Kommunikation wichtige Schritte vorgenommen: Die beliebten Verbands-Publikationen sind mit einem neuen, frischen Design erschienen: Bildungsprogramm, Jahresbericht, SPEDLOGSWISS Info, Ausbildungsflyer für Speditionsfachmänner und -frauen sowie für Speditionsleiter und -leiterinnen. Das neue Corporate Design (CD) hat grossen Anklang gefunden und damit gezeigt, dass wir mit dem frischen Layout unsere Leserschaft begeistern konnten. Im Zuge dieses neuen CD sind wir auch daran, unsere Website anzupassen und noch benutzerfreundlicher zu gestalten.

In 2012 wurde auch unser Dachbranding «SPEDLOGSWISS» gestärkt. So hat der Verein Ostschweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen VOSL an seiner Generalversammlung 2012 in Gossau die Namensänderung in SPEDLOGSWISS Ostschweiz verabschiedet. Ebenso hat die Zürcher Spediteur-Vereinigung ZSV an ihrer letztjährigen Generalversammlung ihren Namen in SPEDLOGSWISS Zürich geändert. Mit der Verwendung des national und international bekannten, fest verankerten Brandings SPEDLOGSWISS soll sich für die lokalen Verbände ein erhöhter Nutzen ergeben und überdies die Attraktivität gesteigert werden. Wir freuen uns über diese erfolgreiche Entwicklung und sind überzeugt, dass SPEDLOGSWISS gesamtschweizerisch damit optimale Bedingungen hat, die vielfältige Verbandstätigkeit weiter voranzutreiben und die gesteckten Ziele in einem sich rasch verändernden Umfeld zu erreichen.

Die Kommission Kommunikation sieht ihre Hauptaufgabe auch in 2013 weiterhin darin, die gesamte interne und externe Kommunikation laufend zu verbessern. Die Kommission ist offen für alle 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 auch das Vertiefen und – wo nötig – das Intensivieren der schriftlichen und mündlichen Kommunikation intern (Mit-

Commission Communication

Auteur: Vinicio Cassani

Membres: Paolo Cardani, Florence May, Judith Moser, Paul Nicolet, Thomas Schwarzenbach. Présidence: Vinicio Cassani.

La communication visuelle devient toujours plus importante

Aussi dans la commission Communication, nous pouvons jeter un regard en arrière sur une année 2012 réussie. C'est ainsi que l'association a réalisé des pas importants en matière de communication visuelle: les publications appréciées de l'association ont paru avec un nouveau design rafraîchi: programme de formation, rapport annuel, infos SPEDLOGSWISS, flyer sur la formation pour les spécialistes de l'expédition ainsi que pour les chef/fes d'expédition. Le nouveau design corporatif a trouvé un bon accueil et montre ainsi que nous avons pu enthousiasmer nos lectrices et lecteurs. En prolongement de ce nouveau design, nous sommes en train d'adapter également notre page de site et de la structurer de façon encore plus attractive.

En 2012, notre appellation fondamentale «SPEDLOGSWISS» a été renforcée: ainsi la société Ostschweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen VOSL a approuvé lors de son assemblée générale 2012 à Gossau le changement de son nom en SPEDLOGSWISS Ostschweiz. De même, la Zürcher Spediteur-Vereinigung ZSV a modifié, lors de son assemblée générale de l'année dernière, son nom en SPEDLOGSWISS Zürich. De l'utilisation de l'appellation SPEDLOGSWISS solide, connue aux niveaux national et international doit résulter pour les associations locales une utilité accrue et faire augmenter l'attractivité. Nous nous réjouissons de cette évolution à succès et sommes convaincus que SPEDLOGSWISS a ainsi sur le plan suisse tout entier des conditions optimales pour faire progresser son activité très diversifiée d'association et atteindre les objectifs visés dans un environnement en constante et rapide mutation.

La commission Communication continue de considérer comme sa tâche principale, aussi en 2013, d'améliorer constamment la communication globale interne et externe. La commission est ouverte à tous les domaines spécialisés, commissions et groupes de travail. En cas de besoin, elle est contactée par les personnes désignées par lesdits domaines spécialisés, commissions et groupes de travail

Fait aussi partie du mandat permanent de la commission Communication l'approfondissement et, si nécessaire, l'intensifica-

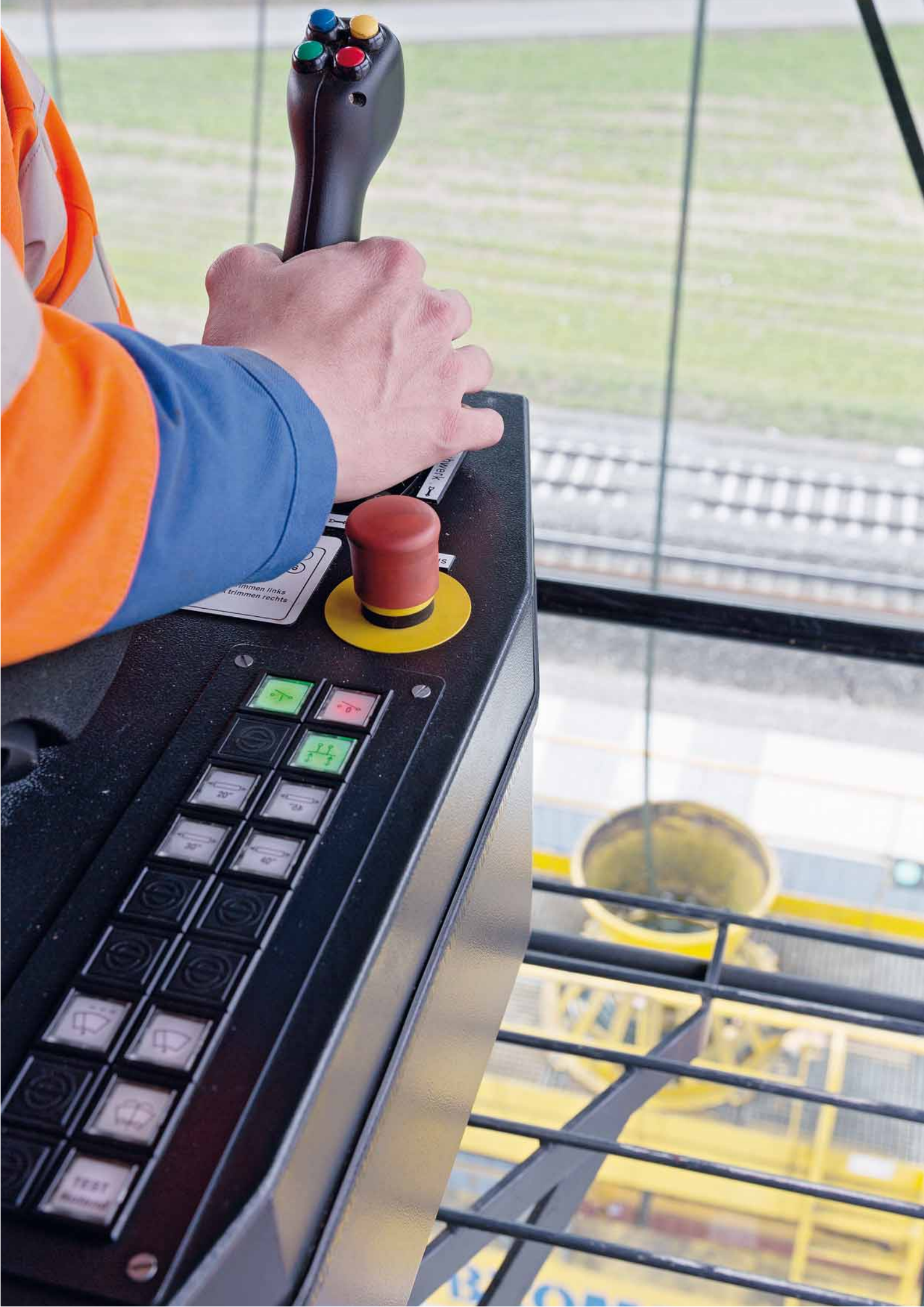
Kommissionen | Commissions

glieder, 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.

Der Vorsitzende dankt den Kommissionsmitgliedern für ihre wertvolle Mitarbeit in 2012. Besonderer Dank gilt auch Judith Moser, die das Corporate Design für den Verband in 2012 aktiv mitgestaltet und realisiert hat.

tion de la communication interne écrite et verbale (membres, secrétariat) et externe (selon le groupe visé du concept RP), par le biais des mesures et instruments définis dans le concept RP. Ce concept est revu et adapté périodiquement.

Le président remercie les membres de la commission pour leur précieuse collaboration en 2012. Un merci particulier s'adresse à Judith Moser qui, en 2012, a construit et réalisé activement pour l'association son Corporate Design.



Thomas Gutruf
Vorsitzender Kommission Recht und Versicherung
Président de la commission droit et assurance

Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Autor: Thomas Gutruf

Mitglieder: Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro, Rene Mörgeli, Philipp Muster, Rene Nebel, Volker Trapp.
Vorsitz: Thomas Gutruf.

Die Kommission Recht und Versicherung (KRV) bietet den Mitgliedern Dienstleistungen im Bereich Recht, Versicherung und Risk Management an. Dabei wird grosser Wert auf einen praktischen Bezug und Aktualität gelegt. Im Verlaufe des Jahres erhielt die KRV personelle Verstärkung durch Herrn Volker Trapp von DHL. Herr Trapp ist in seiner Firma für Risk Management und Versicherungen zuständig. Die KRV begrüsst Herrn Trapp herzlich und dankt für die Bereitschaft, sich aktiv einzusetzen.

Im Berichtsjahr konzentrierten sich die Aktivitäten der KRV unter anderem auf folgende Bereiche:

- Rechtsauskünfte: Die Mitglieder machten regen Gebrauch von diesem Service (telefonisch oder per E-Mail). Die KRV ist darauf bedacht, rasch und kompetent Unterstützung zu bieten. Die Rechtsauskünfte betreffen vorwiegend Schadenfälle und speditionsrechtliche Belange.
- Risk Bulletins: Mehrmals im Jahr wird ein Risk Bulletin verfasst. Die Risk Bulletins sollen über aktuelle rechtliche Entwicklungen informieren und mit praktischen Beispielen unmittelbar von Nutzen sein.
- Schulungen: Das Schadenseminar wurde durchgeführt.
- Workshops: Der Workshop «Highlights AB SPEDLOGSWISS» hat sich etabliert und wird weiterhin angeboten. Weitere Workshops zu den Themen «Schaden und Risk Management» sowie «Projekt- und Logsitikverträge» sind für 2013 in Vorbereitung.
- AB SPEDLOGSWISS: Die KRV überprüft fortlaufend die Kompatibilität der Bedingungen im Hinblick auf aktuelle rechtliche Entwicklungen (Gerichtsurteile, Internationale Transportkonventionen). Da das Obligationenrecht sich nur in einem einzigen Artikel mit dem Speditionsvertrag befasst (Art. 439), stellen die AB SPEDLOGSWISS die wichtigste «Rechtsgrundlage» betreffend Spedition in der Schweiz dar.
- SHV-Verbandspolice: Die KRV überwacht den Verlauf der Police. Die weitere Existenz dieser Haftungspolice ist von zentraler Bedeutung für kleinere und mittelgrosse Mitglieder, welche ansonsten auf dem Markt keine Deckung zu günstigen Konditionen finden würden.

Commission Droit et Assurance (KRV)

Auteur: Thomas Gutruf

Membres: Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro, Rene Mörgeli, Philipp Muster, Rene Nebel, Volker Trapp.
Présidence: Thomas Gutruf.

La commission Droit et assurances (CDA) offre aux membres des prestations de service dans le domaine Droit, Assurance et Gestion des risques. Une grande importance est attachée à une référence pratique et à l'actualité. Au cours de l'année, la CDA a reçu un renfort en la personnne de M. Volker Trapp de DHL. M. Trapp est dans son entreprise compétent pour la gestion des risques et les assurances. La CDA salue cordialement M. Trapp et le remercie pour sa disponibilité à s'engager activement.

Dans l'année sous rapport, les activités de la CDA se sont concentrées entre autres sur les domaines ci-après:

- Renseignements juridiques: les membres ont fait un usage fréquent de ce service (téléphone ou courriel). La CDA est attentive à fournir une aide rapide et compétente. Les renseignements juridiques concernent majoritairement les cas de dommages et des questions de droit de l'expédition.
- Bulletins risques: Un bulletin risques est rédigé plusieurs fois par année. Les bulletins risques sont censés informer sur des évolutions juridiques actuelles et être utiles immédiatement grâce des exemples pratiques.
- Formations: le séminaire sur les dommages a été réalisé.
- Ateliers: l'atelier « Highlights CG SPEDLOGSWISS» s'est établi et continuera à être offert. D'autres ateliers sur les thèmes «Dommages et gestion des risques» ainsi que «Projet – et contrats de logistique» sont en préparation pour 2013.
- CG de SPEDLOGSWISS: la CDA examine au fur et à mesure la compatiblité des conditions en prévision des évolutions juridiques d'actualité (jugements de tribunaux, conventions internationales sur les transports). Vu que le droit des obligations ne traite du contrat d'expédition que dans un seul article (l'art. 439), les CG de SPEDLOGSWISS constituent la «base juridique» la plus importante au sujet de l'expédition en Suisse.
- Police de l'association SHV: la CDA surveille le déroulement de la police. Le maintien de l'existence de cette police de responsabilité est d'importance primordiale pour les petites et moyennes entreprises de nos membres qui, sinon, ne trouveraient pas sur le marché de couverture à des conditions favorables.

Kommissionen | Commissions

Viele europäische Länder, insbesondere Deutschland, verfügen über weitgehende Literatur und Kommentare zum Speditionsrecht. In der Schweiz besteht eher wenig. Aus diesem Grund will die KRV (beginnend in 2013 und zusammen mit einem Anwaltsbüro) einen «Kurzkommentar AB SPEDLOGSWISS» herausgeben. Dieser Kommentar soll sich sowohl an Praktiker wie auch an Juristen wenden.

Nombre de pays européens, en particulier l'Allemagne, disposent de littérature et de commentaires approfondis sur le droit de l'expédition. Il y en a plutôt peu en Suisse. C'est pour cette raison que la CDA souhaite éditer (en commençant en 2013 et en coopération avec un bureau d'avocats) un «Bref commentaire des CG de SPEDLOGSWISS». Ce commentaire est censé s'adresser tant aux praticiens qu'aux juristes.

SOLO A VUOTO
EMPTY ONLY
SOLO A VUOTO
EMPTY ONLY

Franz Schneider
Vorsitzender Kommission Zoll und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission douane et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider

Mitglieder: Felix Gremminger, Urs Brunschweiler, Beat Isler, Wolfgang Koch, Roland Bösch, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Werner Schaulin, Martin Meili, Michael Ringgeler, Felix Stierli. Vorsitz: Franz Schneider.

Leider ist unser langjähriges und aktives Kommissionsmitglied, Wolfgang Koch, aus beruflichen Gründen aus der Kommission zurückgetreten. Wir möchten ihm an dieser Stelle recht herzlich für die gute Zusammenarbeit und sein Engagement danken. Wir wünschen Wolfgang für die Zukunft alles Gute. Mit Fausto Vignaga konnten wir einen würdigen Ersatz finden, der sowohl sein fachliches Zoll-Know-how einbringt und die Sektion SPEDLOGSWISS Ticino in der Zollkommission vertritt.

Was hat uns 2012 beschäftigt und was haben wir erreicht?

Auch in 2012 wurde die Zollkommission mit wichtigen Zoll- und Steuerthemen sowohl im nationalen als auch im internationalen Kontext konfrontiert und durfte die Interessen und Bedürfnisse unserer Branche vertreten. Viele dieser Themen wurden auf dem Zirkularweg kommuniziert und können im Mitgliederportal abgerufen werden. Nachfolgend die wichtigsten Highlights.

EZV-Projekt Vereinfachungen der Zollveranlagungsprozesse

Die Zollkommission und insbesondere die Geschäftstelle, vertreten durch Philipp Muster, hat sich in den letzten anderthalb Jahren intensiv mit der Entwicklung und Umsetzung der neuen Zollveranlagungsprozesse (ZVP) beschäftigt und die Interessen unserer Branche bei der EZV an vielen Sitzungen und Workshops vertreten.

Die EZV hat uns und andere Wirtschaftsverbände eng in dieses Projekt eingebunden und es fanden gemischte Workshops (EZV und Wirtschaft) statt. Die erste Phase der Voranalyse ist abgeschlossen und der Oberzolldirektor hat die meisten Vorschläge zur Umsetzung freigegeben: Bereits ab 1.1.2013 können wir von den neuen Vereinfachungen profitieren. U.a. kann die Warenabfuhr im ZE/ZV bei Frei/ mit und Frei/ohne 7 Tage/24 Stunden erfolgen. Weitere Vereinfachungen werden in 2013 folgen und entsprechend kommuniziert.

Commission Douane

Auteur: Franz Schneider

Membres: Felix Gremminger, Urs Brunschweiler, Beat Isler, Wolfgang Koch, Roland Bösch, PhilippMuster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Werner Schaulin, Martin Meili, Michael Ringgeler, Felix Stierli. Présidence: Franz Schneider.

Malheureusement, pour des raisons professionnelles, Wolfgang Koch, notre membre de la commission durant longtemps et très actif, nous a quittés. Nous voulons ici remercier très sincèrement Wolfgang pour sa bonne collaboration et son engagement. Nous lui souhaitons le meilleur possible pour son avenir. Nous avons pu trouver un remplaçant sérieux en la personne de Fausto Vignaga, qui apporte ses connaissances douanières et représente dans la Commission Douane la section Ticino de SPEDLOGSWISS.

Qu'est-ce qui nous a occupés en 2012 et qu'avons-nous atteint?

Aussi en 2012, la commission Douane a été confrontée à des thèmes importants de douane et d'impôts tant au niveau national que dans le contexte international et a dû représenter les intérêts et les besoins de notre branche. Beaucoup de ces thèmes ont été communiqués par voie de circulaire et peuvent être téléchargés à partir de notre site. Ci-après, les points forts les plus importants.

Projet de l'AFD Simplifications des processus de taxation

La commission Douane et particulièrement le secrétariat représenté par Philipp Muster se sont occupés intensément, au cours de la dernière année et demie, de l'évolution et de la transposition des nouveaux processus de taxation (PDT) et ont représenté les intérêts de notre branche auprès de l'AFD lors de nombreuses séances et ateliers.

L'AFD nous a étroitement intégrés, avec d'autres associations économiques, dans ce processus et des ateliers mixtes ont eu lieu (AFD et économie). La première phase d'analyse préalable est terminée et le Directeur général des douanes a libéré pour transposition la plupart des propositions: Déjà à partir du 1.1.2013, nous pouvons profiter de nouvelles simplifications. Notamment l'enlèvement de marchandises en Da/Ea pour les marchandises libres/avec et libres/sans peut avoir lieu sur 7 jours/durant 24 h. D'autres simplifications suivront en 2013 et seront communiquées de façon appropriée.

Kommissionen | Commissions

Zollrisiken-Know-how Workshops und Seminare

Auch in 2012 wurden wieder drei SPEDLOGSWISS-Know-how-Workshops zum Thema Zollrisiken durchgeführt und es freut uns, dass wir mit fast 100 Teilnehmern sogar einen Rekord verzeichnen dürfen. Die Themen waren Solidarhaftung, Berichtigungen einer Zollanmeldung und EU-Verzollungen. Damit die Risiken bei der Verzollung minimiert werden, empfehlen wir Ihnen, Ihre Mitarbeiter an diese Workshops zu schicken.

Unser gemeinsam mit dem SECO durchgeführtes Tagesseminar «Güterkontrollgesetz – betrifft mich das als Spediteur?» in Zürich war mit 40 Teilnehmern gut besucht.
Leider war das Interesse mässig, und wir hatten mit mehr Teilnehmern gerechnet, da das Thema eben nicht nur die Zollabteilung betrifft, sondern auch die Speditionsabteilungen. Wir werden daher in 2013 nochmals Schulungen zu diesem Thema durchführen und hoffen auf rege Beteiligung.

Fiskalvertretung in Österreich

Mit einem Zirkular haben wir den Mitgliedern empfohlen, die EU-Verzollung und Fiskalvertretung mit ihrer UID-Nummer in Österreich zu überdenken und Alternativen zu suchen. Die Haftung des Spediteurs/ Zollagenten wird von den AT-Zoll- und Finanzbehörden in diesem Abfertigungsverfahren sehr restriktiv ausgelegt. Leider gibt es immer wieder Mitgliedsfirmen, welche diese Dienstleistung trotz der hohen Risiken anbieten.

Ich möchte mich bei allen Kommissionsmitgliedern für die aktive Mitarbeit ganz herzlich bedanken. Vor allem bei den Mitgliedern des Ausschusses, welche durch die vielen Sitzungen und regen E-Mail-Verkehr stark gefordert wurden. SPEDLOGSWISS dankt auch allen unseren Gesprächspartnern bei der Zollverwaltung für die stets gute, kooperative und wertvolle Zusammenarbeit mit unserem Verband.

Risques douaniers Ateliers et séminaires Know-how

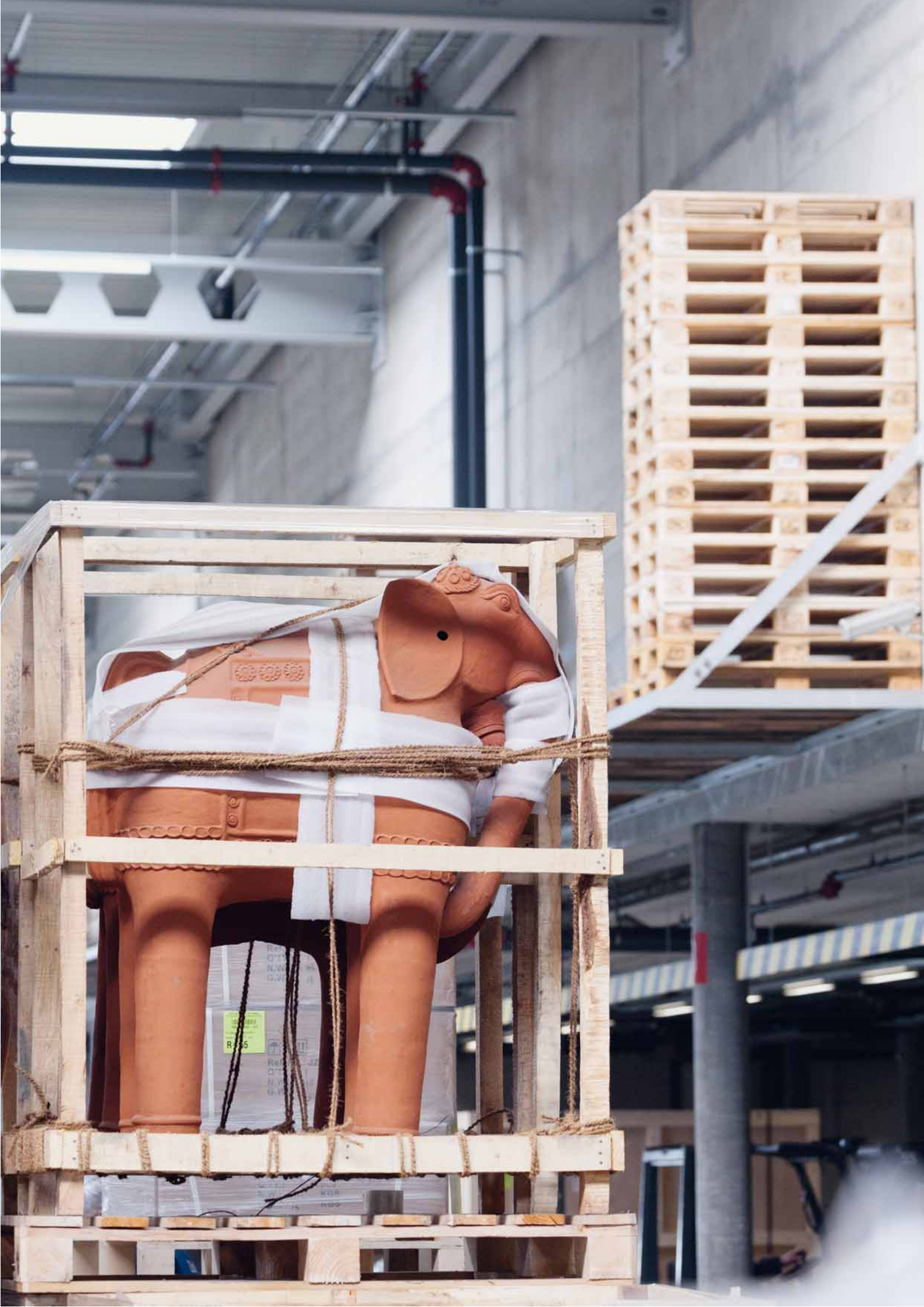
En 2012 également, trois ateliers ont été organisés sur le thème SPEDLOGSWISS know-how risques douaniers et nous sommes heureux d'avoir même pu atteindre un record avec presque 100 participants. Les thèmes étaient: responsabilité solidaire, rectifications d'une annonce douanière et dédouanements UE. Afin de minimiser les risques lors du dédouanement, nous vous recommandons d'envoyer vos collaborateurs à ces ateliers.

Notre séminaire d'un jour organisé à Zurich en coopération avec le SECO «Loi sur le contrôle des marchandises – suis-je concerné en tant que transitaire?» a été bien fréquenté avec 40 participants.
Malheureusement, l'intérêt n'était que limité et on comptait sur plus de participants, vu que le thème concerne non seulement la division douanière, mais aussi les divisions de l'expédition. C'est pourquoi, en 2013, nous allons répéter ces formations et comptons sur une plus forte participation.

Représentation fiscale en Autriche

Par voie de circulaire, nous avons conseillé à nos membres de repenser le dédouanement UE et la représentation fiscale en Autriche par le biais de leur numéro IDE et de rechercher des alternatives. La responsabilité du transitaire /agent en douane est interprétée de manière très restrictive par les autorités douanières et des finances en Autriche dans cette procédure de dédouanement. Il y a malheureusement encore et toujours des entreprises membres qui offrent cette prestation de service malgré les risques élevés.

Je voudrais remercier très sincèrement tous les membres de la commission pour leur coopération active. Et avant tout les membres du comité fortement engagés par les nombreuses séances et le trafic de courriels. SPEDLOGSWISS remercie aussi tous nos partenaires de discussions dans l'administration des douanes pour leur toujours bonne, coopérative et précieuse collaboration avec notre association.



Rudolf Scheidegger
Leiter Bereich Bildung SPEDLOGSWISS
Directeur de la formation SPEDLOGSWISS

Laufende Projekte | Projets en cours:

Neue Bildungsverordnung Kauffrau / Kaufmann EFZ

Autor: Rudolf Scheidegger

Willkommene Verbesserung und ein gelungener Start

Am 1. Januar 2012 trat die Verordnung über die berufliche Grundbildung Kauffrau/Kaufmann EFZ (BiVo 2012) in Kraft. Sie löste damit das NKG-Reglement über die Ausbildung und die Lehrabschlussprüfung aus dem Jahr 2003 ab. Die in einem breit abgestützten Prozess erarbeiteten neuen Rechtsgrundlagen zielten darauf ab, den mit der NKG eingeschlagenen Weg fortzusetzen, gleichzeitig aber die Chance von Optimierungen zu nutzen.

Die neue Verordnung beinhaltet somit einige willkommene Verbesserungen auf verschiedenen Ebenen:

- Alle zu einem eidgenössischen Fähigkeitszeugnis EFZ führenden Bildungswege im kaufmännischen Berufsfeld sind künftig unter einem Dach vereint. Die duale Grundbildung, die Bildungsangebote der öffentlichen Handelsmittelschulen sowie die Bildungsgänge privater Anbieter werden neu in einem einzigen Dokument geregelt. Dies ist nicht nur praktisch, sondern erleichtert auch die Vergleichbarkeit der verschiedenen Bildungswege.
- Durch die Flexibilisierung der Bildungsziele auf betrieblicher Ebene wird die praktische Ausbildung vereinfacht. Lehrbetriebe und Lernende können sich auf branchenspezifische Leistungszielkataloge stützen, die stärker auf die betriebliche Praxis zugeschnitten sind.
- An den Berufsfachschulen sind die Leistungsziele neu standardisiert und werden schweizweit im gleichen Semester erreicht. Dadurch verbessert sich die Kooperation zwischen den drei Lernorten. Die Lehrbetriebe und die überbetrieblichen Kurse können auf das in der Berufsfachschule vermittelte Wissen aufbauen.
- Übergreifende Qualifikationen wie Methoden-, Sozial- und Selbstkompetenzen haben im Geschäftsleben an Bedeutung gewonnen und sind in den schulischen und betrieblichen Bildungsplänen praxisnah und mit der erforderlichen Gewichtung berücksichtigt.
- Die Durchlässigkeit zur zweijährigen Lehre Büroassistentin/Büroassistent EBA ist klar geregelt.

SPEDLOGSWISS als Vertreterin der Branche Internationale Speditionslogistik gestaltete die Reformarbeiten von Beginn weg aktiv mit. Mit der neuen Bildungsverordnung wurden die

Nouvelle ordonnance sur la formation commerçant /e CFC

Auteur: Rudolf Scheidegger

Amélioration bienvenue et un bon départ

Au 1er janvier 2012 est entrée en vigueur l'Ordonnance sur la formation professionnelle de base commerçant/e CFC (BiVo 2012). Elle a remplacé le règlement NFCB sur la formation et les examens de fin d'apprentissage datant de 2003. Les nouvelles bases juridiques élaborées dans un processus très élargi avaient pour objectifs de poursuivre la voie engagée avec la nouvelle LFCB, mais aussi de profiter de la chance de réaliser des optimisations.

La nouvelle ordonnance contient ainsi quelques améliorations bienvenues à divers niveaux:

- Toutes les voies de formation dans le champ professionnel commercial menant à un certificat fédéral de capacité CFC sont désormais réunies sous un même toit. La formation de base à deux voies, les offres en matière de formation des écoles de commerce moyennes publiques ainsi que les cours de formation d'offrants privés seront désormais réglés dans un seul document. Cela n'est pas seulement pratique, mais facilite aussi la comparabilité des diverses voies de formation.
- Par la flexibilisation des objectifs de formation au niveau de l'exploitation, la formation pratique devient plus simple. Les entreprises d'apprentissage et les apprentis peuvent se fonder sur un catalogue d'objectifs de prestations spécifique à la branche qui sont plus fortement adaptés à la pratique.
- Dans les écoles professionnelles spécialisées, les objectifs de prestation sont désormais standardisés et sont atteints dans toute la Suisse le même semestre. Ainsi s'améliore la coopération entre les trois lieux d'apprentissage. Les entreprises d'apprentissage et les cours interentreprises peuvent construire sur le savoir qui a été dispensé dans l'école professionnelle.
- Les qualifications élargies telles que les compétences méthodiques, sociales et personnelles ont gagné en importance dans le monde des affaires et sont proches de la pratique dans les plans de formation scolaires et d'entreprises, et sont pris en compte avec l'importance nécessaire.
- La perméabilité vers l'apprentissage de deux ans d'assistant/e de bureau EBA est clairement réglée.

Laufende Projekte | Projets en cours:

Erwartungen des Verbandes nach vereinfachten Lösungen in mehreren Punkten erfüllt:

1. Die Inhalte von überbetrieblichen Kursen (ÜK) werden neu durch ÜK-Leistungsziele definiert. Die Branchenkunde wird so in das Ausbildungsgefäss ÜK integriert. Die brancheninterne Ausbildung erfolgt damit aus einem Guss.
2. Mit dem Einsatz der Blended-Learning-Methode werden die Lehrbetriebe entlastet und die Präsenz der Lernenden im Betrieb wird erhöht.
3. Die ÜK werden von den Kantonen in grösserem Umfang als heute subventioniert.
4. Die ALS- wie die PE-Bewertungen werden wie in der Berufsfachschule in Noten ausgedrückt.
5. Es stehen nur noch 2 Prozesseinheiten (PE) im 2. und 3. Lehrjahr auf dem Programm.
6. Die 2. Prozesseinheit bildet Gegenstand der mündlichen Abschlussprüfung und ersetzt zur Hälfte das heutige 30-minütige Rollenspiel.

Der Beginn der neuen Ausbildungen nach BiVo 2012 war für August 2012 vorgesehen. In der ersten Jahreshälfte hatte der Verband deshalb grosse Anstrengungen zu unternehmen, um die beteiligten Akteure (Berufsbildner/-innen, Praxisausbildner/-innen, üK-Leitende) an Informations- und Schulungsanlässen mit den Neuerungen der BiVo 2012 vertraut zu machen.

Im August 2012 war es soweit: Über 200 Lernende der Branche Internationale Speditionslogistik begannen ihre kaufmännische Lehre auf Grundlage der neuen Bildungsverordnung. Die Rückmeldungen aller fünf Ausbildungsstandorte von SPEDLOGSWISS (Nordwestschweiz, Zürich, Ostschweiz, Schaffhausen und Romandie) zeigten, dass sich das personelle und finanzielle Engagement des Verbandes gelohnt hatte – die Umstellung auf die neue Bildungsverordnung war grundsätzlich gelungen!

Dass für viele der Beteiligten, insbesondere für die Berufsbildnerinnen und Berufsbildner, die BiVo 2012 in einer ersten Phase zu einem Mehraufwand führte und somit eher als Belastung empfunden wurde, ist nachvollziehbar und liegt in der Natur der Sache. Ich bin aber überzeugt davon, dass die Verbesserungen und Vereinfachungen des neuen Regelwerks bald als Erleichterungen in der betrieblichen Ausbildung spürbar werden.

Es wird im nächsten Jahr Aufgabe der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS sein, sich der noch offenen Fragestellungen anzunehmen und in Zusammenarbeit mit möglichst vielen Beteiligten die nötigen Klärungen herbeizuführen.

SPEDLOGSWISS en tant que représentante de la branche de la logistique internationale d'expédition a participé activement dès le début aux travaux de réforme. Avec la nouvelle ordonnance sur la formation, les attentes de l'association en matière de solutions simplifiées ont été prises en compte sur de nombreux points:

1. Les contenus de cours interentreprises (CI) seront désormais définis par des objectifs de prestations CI. Les connaissances de la branche sont ainsi intégrées dans le pot de formation CI. La formation interne à la branche a lieu d'un seul tenant.
2. Par l'utilisation de la méthode du Blended-Learning, les entreprises d'apprentissage sont déchargées et la présence des apprentis dans l'entreprise augmente.
3. Les CI seront subventionnés par les cantons dans une proportion plus importante qu'actuellement.
4. Les appréciations STA et de UP sont exprimées en notes comme dans les écoles professionnelles.
5. Il n'y a plus que 2 unités de processus (UP) au programme dans les 2e et 3e années d'apprentissage.
6. La 2e unité de processus fait l'objet de l'examen final oral et remplace pour moitié l'actuel jeu de rôles actuellement de 30 minutes.

Le début des nouvelles formations selon l'Orfo 2012 était prévu pour août 2012. L'association devait donc faire de gros efforts au premier semestre de l'année pour faire connaître aux acteurs impliqués (formateurs et formatrices professionnels, formateurs dans la pratique, chefs de CI) les innovations de l'Orfo lors de séances d'information et de formation
En août 2012, cela était réalisé: plus de 200 apprentis de la branche de la logistique internationale d'expédition ont commencé leur apprentissage de commerce sur la base de la nouvelle ordonnance sur la formation. Les rétromessages des cinq emplacements de formation de SPEDLOGSWISS (Nordwestschweiz, Zürich, Ostschweiz, Schaffhausen et Romandie) ont montré que l'engagement personnel et financier de l'association avait été payant. En principe, le passage à la nouvelle ordonnance sur la formation était réussi!
Le fait que pour bon nombre de personnes impliquées, en particulier pour les formatrices et formateurs, l'Orfo 2012 ait conduit dans une première phase à un surplus de travail et donc été ressenti comme une charge est tout à fait concevable et est dans la nature des choses. Je suis néanmoins convaincu que les améliorations et simplifications de cette nouvelle réglementation seront bientôt perçues comme des allégements dans la formation en entreprises.
Ce sera l'année prochaine la tâche du secrétariat de SPEDLOGSWISS de s'occuper des questions encore en suspens et d'amener les élucidations nécessaires en collaboration avec le plus grand nombre possible des personnes impliquées.

MAERSK

Befreundete Verbände | Associations amies

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
- Scienceindustries Switzerland
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen SPEDLOGSWISS

Das Kursangebot von GeFaSuisse wurde auch im Berichtsjahr rege genutzt. So konnten die Teilnehmerzahlen sowohl der Basisseminare als auch der Refresher-Kurse trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden. Entsprechend verhielten sich auch die Anmeldezahlen zu den eidgenössischen Prüfungen, die jeweils durch das vom Bund akkreditierte Sicherheitsinstitut SI beaufsichtigt werden.

Neben dem Kurs- und Prüfungswesen beschäftigte sich der Vorstand von GeFaSuisse als weiterem Schwerpunkt mit der Planung und Durchführung des «Gefahrguttag Schweiz» vom 6. Juni 2012. Der gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG organisierte Anlass fand wie im Vorjahr in den Räumlichkeiten der SWISS am Euroairport in Basel statt.
In seiner Begrüssungsansprache würdigte Roland Meister als Präsident der Ausbildungskommission GeFaSuisse die Tatsache, dass GeFaSuisse und Swiss TS als kompetente Partner den Gefahrguttag Schweiz gemeinsam organisierten. Ein besonderes Dankeschön richtete er an den Tagungsleiter Ralph Mengwasser und dessen Team für die Vorbereitung des Anlasses.

Die Teilnehmenden konnten sich an vier Plenumsveranstaltungen und zahlreichen Fachmodulen über die neusten Entwicklungen im Gefahrgutbereich informieren und ihr Wissen zu Vorschriften und Regelwerken auf den neusten Stand bringen. Der Anlass stiess bei den zahlreich erschienenen Gefahrgutbeauftragten auch in diesem Jahr auf durchwegs positives Echo.

GeFaSuisse

Auteur: Rudolf Scheidegger

Le transport de marchandises dangereuses par les divers modes de transport est soumis à des prescriptions légales sévères. En fait aussi partie l'obligation des entreprises de former des préposés aux marchandises dangereuses. A cet effet a été fondée en juin 1998 la société GeFaSuisse, qui depuis lors est présente en Suisse alémanique et en Suisse romande en tant qu'offrant compétent de formation et d'examens.

Les organisations responsables de GeFaSuisse sont:
- Verteidigung/Logistikbasis der Armee/SVSAA
- Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Scienceindustries Switzerland
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- L'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique SPEDLOGSWISS

L'offre de cours de GeFaSuisse a été utilisée assidument, aussi dans l'année sous rapport. Les chiffres de participant/es aux séminaires de base et cours de rafraichissement ont légèrement augmenté par rapport à l'année précédente malgré l'environnement économique difficile. Parallèlement ont augmenté également les chiffres d'inscription aux examens fédéraux qui sont surveillés par l'Institut de sécurité SI accrédité par la Confédération.

En plus des affaires de cours et d'examens, le comité de GeFaSuisse s'est occupé d'un autre point important, soit la planification et le déroulement du Gefahrguttag Schweiz du 6 juin 2012. Cette manifestation organisée en commun avec Swiss TS Technical Services AG s'est déroulée comme l'année précédente dans les locaux de SWISS à l'Euroairport à Bâle.

Dans son allocution de bienvenue, Roland Meister, en tant que président de la commission de Formation de GeFaSuisse, a souligné le fait que GeFaSuisse et Swiss TS, en tant que partenaires compétents, ont organisé ensemble la Journée suisse des marchandises dangereuses. Il a adressé un merci tout particulier à l'animateur de la journée Ralph Mengwasser et à son équipe pour la préparation de la manifestation.

Les participant/es ont pu s'informer au cours de quatre séances en plénum et lors de nombreux modules spécialisés sur les évolutions les plus récentes et actualiser leurs connaissances des prescriptions et réglementations. Les préposés aux marchandises dangereuses, nombreux, ont donné, aussi cette année, un écho positif.

Befreundete Verbände | Associations amies

Erstmals organisierte GeFaSuisse im Berichtsjahr auch einen Gefahrguttag in der Westschweiz: Am 22. August 2012 fand in Morges das Forum des marchandises dangereuses Romandie statt. In etwas verkürzter Form erhielten die über 30 Teilnehmenden die gleichen Inhalte dargeboten wie die Besucher des Gefahrguttags Schweiz im Juni 2012 in Basel. Der Anlass wurde allseits gelobt und die Teilnehmenden waren sich darin einig, dass das Forum des marchandises dangereuses Romandie nun jedes Jahr auf den Veranstaltungskalender von GeFaSuisse gehört.

An der Generalversammlung der GeFaSuisse 2012 wurde Rudolf Scheidegger als Präsident bestätigt. Den bisherigen Vorstandsmitgliedern Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister und Erwin Siegrist wurde für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen. Markus Speich trat im Berichtsjahr aus dem Vorstand aus.

Pour la première fois dans l'année sous rapport GeFaSuisse a organisé aussi une journée des marchandises dangereuses en Romandie: le 22 août 2012 a eu lieu à Morges le Forum des marchandises dangereuses Romandie. Sous une forme un peu raccourcie, un peu plus de 30 participants ont reçu les mêmes contenus que les visiteurs du Gefahrguttag Schweiz en juin 2012 à Bâle. La manifestation a été louée de toutes parts et les participants ont été unanimes à reconnaître que le Forum des marchandises dangereuses Romandie devait désormais faire partie chaque année d'un calendrier des manifestations de GeFaSuisse.

Lors de l'assemblée générale de GeFaSuisse 2012, Rudolf Scheidegger a été confirmé en tant que président. La confiance a été accordée également pour une nouvelle année aux membres du comité actuel Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, et Erwin Siegrist. Markus Speich s'est retiré du comité au cours de l'année sous rapport.

SOLA 6
SOLA 7

Peter Bösch
Präsident Groupement Fer und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président Groupement Fer et Membre du comité SPEDLOGSWISS

Groupement Fer / Groupement Fret AG

Autor: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzt sich im Berichtsjahr 2012 wie folgt zusammen: Peter Bösch, Präsident, DHL Logistics (Schweiz) AG, Luigi Häfliger, Vizepräsident, Fiege Logistica (Svizzera) SA, Jörg Kunz, Vizepräsident, Hofstetter & Co. AG, Daniel Girod, Mitglied, Schneider & CIE AG, Claudio Licci, Lamprecht Transport AG, Urs D. Müller, Geschäftsleiter GF/GF AG.

Auch im Berichtsjahr 2012 hatte sich das Groupement Fer einer Reihe von neuen Herausforderungen zu stellen und bestmögliche Lösungen für die Verkehre seiner Mitgliedsfirmen zu erarbeiten.

Nebst den monatlichen Arbeitssitzungen hat sich der GF-Vorstand in Arbeitsgruppen regelmässig mit den GF-Operateuren zu Qualitäts- und Performance-Meetings getroffen. Ziel dieser Gespräche war die Bearbeitung und Lösung von aktuellen, operativen Problemen sowie die Vorbereitung und Evaluation von neuen Produkten im Rahmen der bestehenden GF-Verträge.

Neuorganisation des SwissSplit

Unter dem hohen Sanierungsdruck hat SBB Cargo die Bedienung der Fläche neu organisiert mit dem Ziel, unrentable Streckenabschnitte zu identifizieren und geeignete Massnahmen zu treffen. Der GF-Vorstand und die GF-Operateure wurden regelmässig über den Prozess informiert. An mehreren Meetings zwischen der Projektleitung von SBB Cargo und den Operateuren wurden die Parameter des neuen SwissSplit sowie die Prozesse diskutiert. Das GF hat dabei die Anforderungen der Nutzer definiert und auf die Gefahr von Rückverlagerungen auf die Strasse hingewiesen. Mangels politischem Auftrag mit allfälliger Subvention ertragskritischer Streckenabschnitte verfügte SBB Cargo nur über einen kleinen Spielraum, um auf entsprechende Forderungen der Nutzer einzugehen.

Zum ersten Januar erfolgte die Umsetzung des neuen SwissSplit durch SBB Cargo nach dem Konzept der «gares désignées» und «gares non désignées». Erstere können als Bedienpunkte mit hohem Aufkommen bezeichnet werden, die aus Sicht der Bahn «marktgerecht» bepreist werden. Letztere sind Stationen und AGL mit unregelmässigem Aufkommen, deren Bedienung einen erhöhten Aufwand bedingt, welcher sich in der Preisbildung widerspiegelt.

Groupement Fer / Groupement Fret AG

Auteur: Peter Bösch

Le comité du Groupement Fer (GF) se compose dans l'année sous rapport 2012 comme il suit: Peter Bösch, président, DHL Logistics (Schweiz) AG, Luigi Häfliger, vice-président, Fiege Logistica (Svizzera) SA, Jörg Kunz, vice-président, Hofstetter & Co. AG, Daniel Girod, membre, Schneider & CIE AG, Claudio Licci, Lamprecht Transport AG; Urs D. Müller, directeur GF/GF AG.

Aussi dans l'année sous rapport 2012, le Groupement Fer a eu à faire face à une série de nouveaux défis et élaborer les meilleures solutions possibles pour les trafics de ses entreprises membres.

Compte tenu de la complexité des thèmes à traiter, le comité du GF – en plus des séances mensuelles – a rencontré régulièrement en groupes de travail les opérateurs GF en meetings de qualité et de performances. L'objectif de ces discussions était le traitement et la solution de problèmes opératifs actuels ainsi que la préparation et l'évaluation de nouveaux produits dans le cadre des contrats GF existants.

Nouvelle organisation du SwissSplit

Sous une forte pression d'assainissement, CFF Cargo a réorganisé la desserte des surfaces avec pour objectif d'identifier les trajets non rentables et de prendre des mesures appropriées. Le comité du GF et les opérateurs GF ont été informés régulièrement du processus. Lors de plusieurs séances entre la direction du projet de CFF Cargo et les opérateurs ont été discutés les paramètres du nouveau SwissSplit ainsi que les processus. Le GF a défini en l'occurrence les exigences des utilisateurs et attiré l'attention sur les transferts à la route. Par manque de mandat politique avec d'éventuelles subventions pour des trajets partiels à la rentabilité critique, CFF Cargo n'a décidé que sur une petite marge de manœvre, pour entrer en matière sur des exigences appropriées.
Pour le 1er janvier a eu lieu la transposition du nouveau SwissSplit par CFF Cargo selon le concept des «gares désignées» et des «gares non désignées». Les premières peuvent être désignées points de desserte avec une haute affluence qui, du point de vue des chemins de fer, peuvent être offertes à des prix corrects du marché. Les deuxièmes sont des stations et AGL avec affluence irrégulière dont la desserte nécessite un prix supérieur, qui se reflète dans la formation des prix.

Befreundete Verbände | Associations amies

Eine weitere bedeutende Änderung ist die Übernahme der SwissSplit-Disposition des nationalen Leer- und Lastlaufes durch die Dispo KV der SBB Cargo. Diese Aufgaben wurden bisher von Swissterminal im Auftrag der Operateure durchgeführt. Seit dem 1. Januar 2012 sorgt SBB Cargo in enger Zusammenarbeit mit den GF-Operateuren und Swissterminal als Umschlagsbetrieb und Terminalbetreiber für einen möglichst reibungslosen Umlauf ihres Wagenmaterials. Das GF konnte im Vorfeld der Einführung die Buchungsprozesse testen und die Sicht und Erfahrung der Praxis erfolgreich einbringen. Gleichzeitig hat sich das GF für die Weiterführung der bisherigen elektronischen Buchung eingesetzt. Trotz Zusagen von SBB Cargo wurde bis heute kein entsprechendes Tool entwickelt resp. dem Markt zur Verfügung gestellt.

Die Umsetzung des SwissSplit ist aus Sicht des GF im Operating reibungslos verlaufen. Aufgrund der neuen Konzeption und Tarifstruktur wurden nach unserer Einschätzung jedoch zwischen 5 und 7 % der bisherigen Transportvolumen auf die Strasse rückverlagert. Gründe hierfür sind nicht marktfähige Frachten für die Suisse Romande, insbesondere die «gares désignées» Genf und Chavornay, sowie teilweise massive Preiserhöhungen für die «gares non désignées». Es stellt sich hierbei die gleiche Grundsatzfrage wie aktuell im SBB-Personenverkehr: Wie viel Betriebswirtschaft verträgt die Umwelt? Ist es sinnvoll, Container vermehrt ab den Terminals in Basel, Frenkendorf und Rekingen an Schweizer Fabrikationsstandorte per LKW zu transportieren und gleichzeitig bestehende Bahnstationen und Anschlussgeleise an ebendiesen Standorten zu schliessen resp. nicht mehr zu bedienen?

Hupac: Angebot konsolidiert

Nach Übernahme der Rotterdam-Verkehre von der liquidierten ICF durch Hupac konnte die Angebotsdichte mit Rotterdam und Antwerpen konsolidiert werden. Im ersten Quartal des Berichtsjahres fiel, kaum hatte sich die Verkehrslage stabilisiert, der Kran im Terminal Basel SBB CT während längerer Zeit aus. In enger Koordination mit Hupac konnte das GF erwirken, dass der Grossteil der Containertransporte mit alternativen Umschlagsgeräten abgewickelt und ein weiterer Teil über die Hupac-Anlage in Aarau umgeleitet werden konnte.

An verschiedenen Meetings wurden aktuelle Probleme wie Unregelmässigkeiten im Import Rotterdam Maasvlakte bei RID-Sendungen infolge mangelhafter IMO-Markierung, fehlender oder unbekannter Freistellnummer oder Beschädigungen an der Transporteinheit besprochen und proaktiv gelöst. Ebenso wurden strategische Aspekte an den verschiedenen Treffen thematisiert.

Im Berichtsjahr trat der bisherige Maritime Inland Manager von Hupac in Basel, Erasmo Simoncelli, in den wohlverdienten Ruhestand. Der GF-Vorstand schätzte die jahrelange, enge und

Un autre changement significatif est la prise en charge de la disposition de SwissSplit sur les trajets nationaux vides et chargés par la Dispo KV de CFF Cargo. Ces tâches ont été exécutées jusqu'ici par Swissterminal sur mandat des opérateurs. Depuis le 1er janvier 2012, CFF Cargo gère en étroite collaboration avec les opérateurs GF et Swissterminal en tant qu'exploitation de transbordement et exploitant de terminal pour un déroulement le plus possible sans accroc de leur matériel (wagons). Le GF a pu tester au préalable l'introduction des processus de réservation et donner avec succès le point de vue et l'expérience de la pratique. Simultanément, le GF s'est engagé pour le maintien de l'actuelle réservation électronique. Malgré les promesses de CFF Cargo, aucun outil approprié n'a été développé jusqu'à ce jour ou mis à la disposition du marché.

Du point de vue du GF, la transposition du SwissSplit s'est déroulée sans problème opérationnel. Compte tenu de la nouvelle conception et de la structure tarifaire, il y a cependant à notre avis entre 5 et 7 % des anciens volumes de transports qui sont retournés à la route. Les raisons en sont des frets non rentables pour la Romandie, en particulier les «gares désignées» de Genève et Chavornay, ainsi que des augmentations de prix en partie massives pour les «gares non désignées». Se pose donc la même question de principe qu'actuellement pour le trafic CFF des personnes: dans quelle mesure l'économie d'exploitation supporte-t-elle l'environnement? Est-il judicieux de transporter davantage les conteneurs par trucks à partir des terminals à Bâle, Frenkendorf et Rekingen vers des emplacements de fabrication et simultanément de fermer ces emplacements ou de ne plus desservir des points de desserte existants (voies de raccordement)?

Hupac: offre consolidée

Après la reprise par Hupac des trafics de Rotterdam de l'ICF liquidée, la densité des offres avec Rotterdam et Anvers a pu être consolidée. Au premier trimestre de l'année sous rapport, à peine après que se soit stabilisée la situation du trafic, la grue du terminal de Bâle CFF CT est tombée en panne pour une durée prolongée. En étroite coordination avec Hupac, le GF a pu obtenir que la grande partie des transports de conteneurs puisse se dérouler avec des appareils de transbordement alternatifs et qu'une autre partie puisse être détournée sur l'installation Hupac à Aarau.

Lors de diverses rencontres ont été traités des problèmes d'actualité tels que les irrégularités à l'importation de Rotterdam Maasvlakte pour les envois RID à la suite de marquage insuffisant IMO, de numéro manquant ou inconnu de libération ou de dommages à l'unité de transport, et ces problèmes ont été résolus de manière pro-active. De même, des aspects stratégiques ont été thématisés lors des diverses rencontres.

konstruktive Zusammenarbeit mit Erasmo Simoncelli sehr, die wesentlich zum heutigen Angebot regelmässiger Verkehrsverbindungen zwischen den Seehäfen und der Schweiz beigetragen hat. Mit Michel Rey konnte Hupac einen ausgewiesenen Fachmann als Nachfolger gewinnen, der die gute Zusammenarbeit mit Hupac nahtlos weiterführt und, aufgrund seiner beruflichen Herkunft, die Anforderungen, Sorgen und Probleme der GF-Mitglieder bestens kennt.

TFG Transfracht: Unpaarigkeit führt zu Verkehrsverlagerung

Im Verkehr mit den deutschen Seehäfen akzentuiert sich die Unpaarigkeit zwischen Import und Export besonders ausgeprägt. Der GF-Vorstand und TFG trafen sich im Berichtsjahr regelmässig, um Lösungskonzepte für diese Herausforderung zu finden. Verschiedene Massnahmen wurden geprüft und den Mitgliedern angeboten, haben aber nicht zum erwünschten Erfolg geführt. Der Hafen Hamburg bleibt für den Schweizer Markt offensichtlich ein bevorzugter Importhafen, aber kein solcher im Export. TFG sah sich in der Folge und unter wirtschaftlichem Druck dazu gezwungen, die Anzahl der Rundläufe anzupassen. Dies führte zu einer Verknappung von Wagenkapazitäten beim Importverkehr und als Konsequenz zu einer Verlagerung von Volumina nach den Westhäfen und in der Folge wiederum zu neuen Herausforderungen in der Rundlaufplanung.

Im Berichtsjahr hat die HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG im Rahmen einer Entflechtung der Beteiligungen ihren 50-%-Anteil bei TFG Transfracht an die Deutsche Bahn verkauft. DB Schenker Rail übernahm in der Folge die unternehmerische Führung beim GF-Operateur und hat damit begonnen, sämtliche nationalen und internationalen Angebotsformen und -strukturen zu durchleuchten.

IMS Rail Switzerland neuer GF-Operateur

Zum 1. Januar 2013 wird die IMS Rail Switzerland AG als zweiter Operateur auf der Achse Schweiz – Rotterdam zum Groupement Fer stossen. Die Aufnahme erfolgte auch im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Hafens Rotterdam Maasvlakte 2. Gemäss verschiedensten Studien wird bereits mit der Teileröffnung im April 2013 ein weiterer Volumenschub auf der «Rotterdam-Achse» erfolgen, welcher entsprechend flexible Kapazitäten im Hinterlandverkehr erfordern wird.

Groupement Fer: neue CI, neues Tariftool

Zum 1. Januar 2013 wird das Erscheinungsbild und die Website des Groupement Fer sowie der Groupement Fret AG ein Fresh-up erhalten. Die bisherige Website mit Tariftool wurde 2004 entwickelt und 2005 in Betrieb genommen. Beide haben während Jahren zuverlässige und stabile Dienste erbracht. Die Website, die Userverwaltung und das Tariftool wurden, wie damals üblich, in einem Lizenzprogramm geschrieben.

Dans l'année sous rapport, celui qui était jusqu'ici Maritime Inland Manager de Hupac à Bâle, Erasmo Simoncelli, a pris une retraite bien méritée. Le comité du GF a fortement apprécié la collaboration étroite et constructive, durant de longues années, avec Erasmo Simoncelli, collaboration qui a fortement contribué à l'offre actuelle de liaisons de trafic régulières entre les ports de mer et la Suisse. Avec Michel Rey, Hupac a gagné un spécialiste expérimenté pour lui succéder, qui va maintenir sans changement immédiatement la bonne collaboration avec Hupac et, vu son origine professionnelle, connaît parfaitement les soucis et les problèmes des membres du GF.

TFG Transfracht: les inégalités mènent à un transfert de trafic

Dans le trafic avec les ports de mer allemands s'accentuent les inégalités entre l'importation et l'exportation de manière particulièrement marquée. Le comité du GF et TFG se sont rencontrés régulièrement dans l'année sous rapport afin de trouver des concepts de solution à ces défis. Diverses mesures ont été examinées et offertes aux membres, mais n'ont pas conduit au succès escompté. Le port de Hambourg reste manifestement pour le marché suisse un port privilégié pour l'importation, mais pas pour l'exportation. TFG s'est donc vu contraint par la suite et sous pression économique d'adapter le nombre des échanges tournants. Cela a conduit à une rarification des capacités en wagons pour le trafic d'importation et, en conséquence, à un transfert des volumes vers les ports de l'Ouest, puis à nouveau par la suite, à de nouveaux défis dans la planification des tours réguliers.

Dans l'année sous rapport, la société HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG a vendu à la Deutsche Bahn, dans le cadre d'une dissociation des participations sa part de 50 % chez TFG Transfracht. DB Schenker Rail a repris par la suite la conduite d'entreprise de l'opérateur GF et a ainsi commencé à analyser toutes les formes d'offres et de structures nationales et internationales.

IMS Rail Switzerland nouvel opérateur GF

Au 1er janvier 2013, IMS Rail Switzerland AG en tant que deuxième opérateur sur l'axe Suisse – Rotterdam va adhérer au Groupement Fer. L'admission a eu lieu aussi en vue de l'ouverture du nouveau port de Rotterdam Maasvlakte 2. Selon diverses études, une poussée supplémentaire de volume va voir lieu sur «l'axe Rotterdam» déjà à l'ouverture partielle en avril 2013, qui exigera des capacités flexibles appropriées dans le trafic dans l'arrière-pays.

Groupement Fer: nouveau CI, nouvel outil tarifaire

Au 1er janvier 2013, l'image et la page de site du Groupement Fer ainsi que du Groupement Fret AG ont subi un rafraîchissement. L'actuelle page de site avec outil tarifaire a été déve-

Befreundete Verbände | Associations amies

Das Tariftool, dessen Features und «Entwicklungsreserven» sind nach den 2005 anwendbaren Tarifen, Tarifstrukturen und Frachtberechnungsgrundsätzen konzipiert.

Mit Einführung der komplett neuen Systematik SwissSplit zum 1.1.2012 nach «gares désignées» und «gares non désignées», zahlreichen neuen Zuschlägen und immer kurzfristigeren Anpassungen war der Zeitpunkt erreicht, um das Tariftool, die Website sowie das CMS (Content-Management-System) an die Funktionalitäten und Features der heutigen IT-Generation anzupassen.

Die Programmierung aller neuen Applikationen erfolgte mit einem Open-Source-Programm. Dabei sind im Tariftool verschiedene, in der Zwischenzeit gewünschte Ergänzungen wie die Darstellung aller Gewichtsstufen für eine Relation mit Standard-Zuschlägen berücksichtigt und abgebildet. Zudem können neue Preise automatisiert ab Excel in die Applikation eingelesen werden und somit kann schneller auf Änderungen reagiert werden. Während der Programmierung des Tariftools mussten wir feststellen, dass die Herausforderungen in den Extremfällen liegen, zum Beispiel bei der Systematik und Berechnung des TFG SwissSplit über zwei SwissSplit-Hubs (2012 = Frenkendorf und Rekingen). Die Lösung dieser verschiedenen Herausforderungen und Extremfälle hat schliesslich mehr Zeit beansprucht als ursprünglich erwartet. Das Tariftool wurde anfangs 2013 online geschaltet.

Mit der Überarbeitung der Website, des Usermanagements für Zirkulare und des Tariftools wurde gleichzeitig das GF-Erscheinungsbild aufgefrischt. Dies mit dem Ziel, das GF gegenüber den Partnern bei EVUs, Operateuren und Behörden als zeitgemässen Verhandlungspartner besser zu positionieren.

Ausblick 2013

Die Herausforderungen an den Langstrecken- und SwissSplit-Verkehr nehmen weiter zu. Der Vorstand des Groupement Fer wird sich auch in 2013 u.a. mit folgenden Themenschwerpunkten befassen:

- Verkehrsentwicklung im Raum Ostschweiz nach Schliessung des Terminals Niederglatt per Ende 2012.
- Verkehrsentwicklung für die Suisse Romande nach Verkehrsrückgängen durch massive Preiserhöhungen im SwissSplit.
- Regelung der «peak season»-Perioden.
- Regelung der zunehmenden Unpaarigkeit der Verkehrsströme infolge Schweizer Exportschwäche.
- Verkehrsplanung bei aussergewöhnlichen Ereignissen wie Betriebseinschränkungen durch Unfälle, Umwelteinflüsse oder Kleinwasser.
- Entwicklungstendenzen und -bedarf im Italienverkehr.
- Vernehmlassung und Positionierung Terminal Basel Nord.

loppée en 2004 et mise en service en 2005. L'une et l'autre ont rendu des services fiables et stables durant des années. La page de site, la gestion des utilisateurs et l'outil tarifaire ont été écrits, comme il était alors usuel, dans un programme de licence. L'outil tarifaire, sa présentation et «ses réserves de développement» ont été conçus d'après les tarifs, structures tarifaires et principes de calcul du fret applicables en 2005.

Avec l'introduction de la systématique complètement nouvelle SwissSplit au 1.1.2012 d'après les «gares désignées» et «gares non désignées», de nombreux suppléments et des adaptations à toujours plus court terme, on a atteint le moment pour adapter l'outil tarifaire, la page de site ainsi que le CMS Content Management System aux fonctionnalités et à la présentation de l'actuelle génération TI.
La programmation de toutes les nouvelles applications a eu lieu avec un programme-source Open. En l'occurrence sont pris en compte et illustrés dans l'outil tarifaire divers compléments souhaités dans l'intervalle tels que la présentation de tous les échelons de poids pour une relation avec des suppléments standards. En outre, de nouveaux prix peuvent être lus automatiquement dans l'application à partir d'Excel et donc avec une réaction plus rapide aux changements. Durant la programmation de cet outil tarifaire, nous avons dû constater que les défis résident dans les cas extrêmes, par exemple dans la systématique et le calcul du SwissSplit TFG par le biais de deux Hubs SwissSplit (2012 = Frenkendorf et Rekingen). La solution à ces divers défis et cas extrêmes a finalement demandé plus de temps qu'escompté à l'origine. L'outil tarifaire a été mis en ligne au début de 2013.

Grâce à la refonte de la page de site, la gestion des utilisateurs pour les circulaires et l'outil tarifaire a été rafraîchie simultanément l'image du GF, et ceci avec pour objectif de mieux positionner le GF vis-à-vis des partenaires EVUs, opérateurs et autorités en tant que partenaires modernes de négociation.

Perspective pour 2013

Les défis au trafic long haul et SwissSplit augmentent sans cesse. Le comité du Groupement Fer s'est occupé à la fin 2012 et en 2013 notamment des thèmes principaux suivants:

- développement du trafic dans le secteur Est-Suisse après fermeture du terminal de Niederglatt à la fin de 2012
- développement du trafic pour la Romandie après les baisses de trafic dues à de massives augmentations de prix en SwissSplit
- réglementation des périodes «peak season»
- réglementation de la disparité croissante des flux de trafic en raison de la baisse des exportations suisses
- planification du trafic en cas d'événements extraordinaires tels que limitations d'exploitation par accidents, problèmes d'environnement ou eau

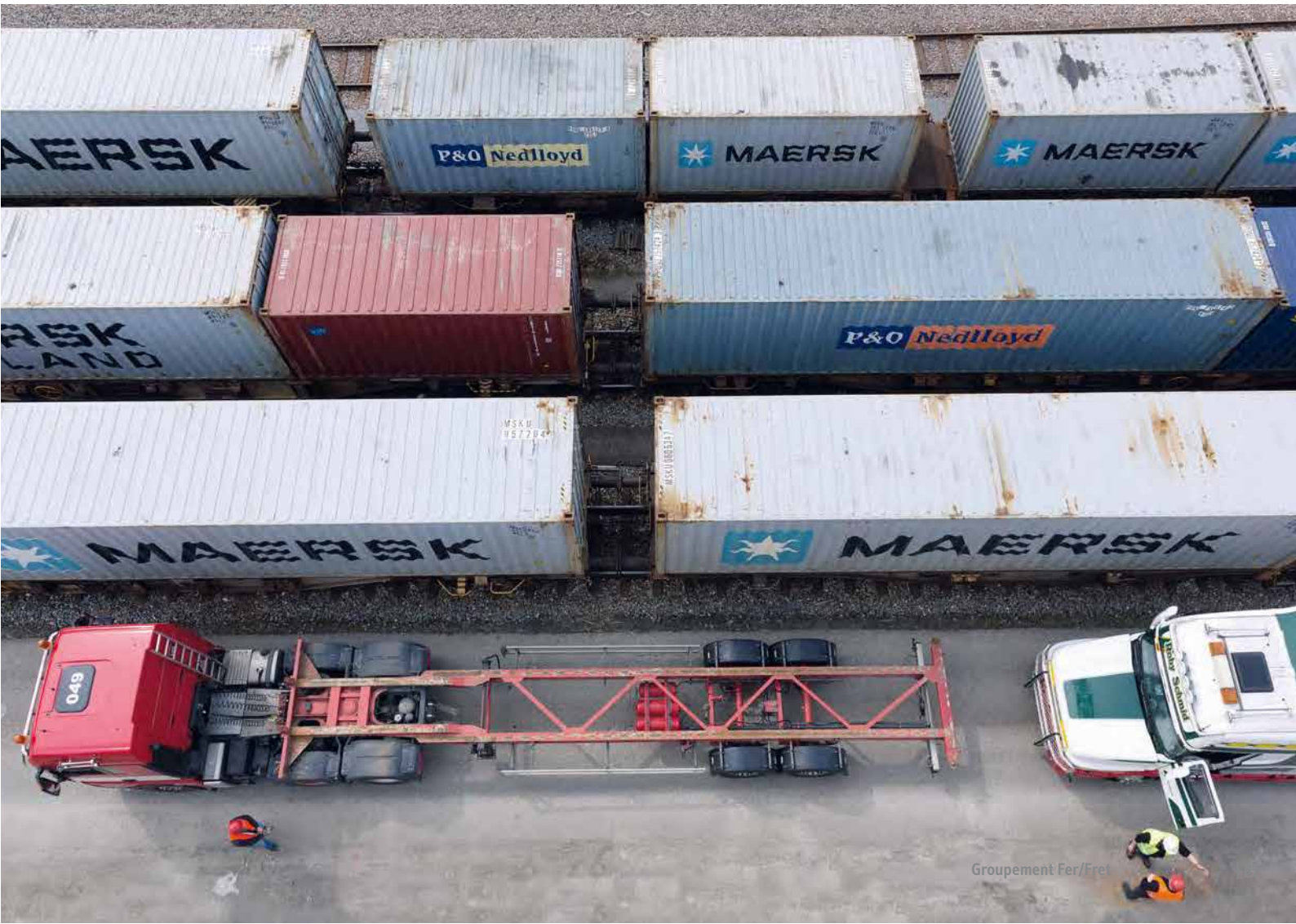
Zur kontinuierlichen Bearbeitung dieser Schlüsselthemen sowie der laufend aktualisierten Pendenzen aus dem operativen Bereich werden auch in 2013 die monatlichen QPM Quality Performance Meetings mit Hupac, TFG und IMS weitergeführt. Ferner trifft sich der Vorstand weiterhin monatlich zum Update-Meeting und zur laufenden Beschlussfassung.

Der Koordinations-, Analyse- und Verhandlungsbedarf des GF und seines Vorstandes hat weiter beträchtlich zugenommen. Zur Bewältigung der vielfältigen, spannenden und zukunftsorientierten Aufgaben sucht der Vorstand weiterhin nach zusätzlichen Mitgliedern, die einen substantiellen Beitrag einbringen können.

- tendances d'évolution et de besoin dans le trafic avec l'Italie
- consultation et positionnement du terminal Basel Nord

Pour traiter en continu ces thèmes clés ainsi que les affaires en suspens actualisées constamment dans le domaine des opérations, les rencontres mensuelles QPM Quality Performance Meetings avec Hupac, TFG et IMS seront maintenues aussi en 2013. Le comité continuera en outre ses rencontres mensuelles pour update-Meetings et pour des prises de décisions courantes.

Le besoin en coordination, en analyse et en négociations du GF et de son comité s'est notablement accru. Pour maîtriser les tâches nombreuses, intéressantes et axées vers le futur, le comité continue de rechercher des membres supplémentaires qui peuvent apporter une contribution substantielle.



Groupement Fer/Fret

Markus Breisinger
Verwaltungsratspräsident SafeConsult AG
Président du Conseil d'administration SafeConsult AG

Befreundete Unternehmen | Entreprises amies

SafeConsult AG

Autor: Markus Breisinger

Allgemeines

Die SafeConsult AG hat die im Jahre 2011 eingeläutete Kehrtwende auch im Jahre 2012 bestätigen können. Die personellen, die qualitativen und quantitativen Ziele wurden allesamt erreicht. Die SafeConsult AG hat den budgetierten Gewinn leicht übertroffen. Der Verwaltungsrat rapportiert in regelmässigen Abständen an den engeren Vorstand von SPEDLOGSWISS.

Personelles

Per Ende 2012 konnten wir zwei äusserst kompetente Mandatsträger dazugewinnen. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Daniel Wili und Klaus Hill. Damit können wir die Basis verbreitern und können unser Dienstleistungsangebot mit Herrn Wili in der Westschweiz stärken. Mit dem Ziel vor Augen, dass Frau Silvia Degen mittelfristig die operative Leitung der SafeConsult AG übertragen wird, haben wir die Verantwortlichkeiten angepasst bzw. ergänzt.

«Jeder zweite Gefahrguttransport wird bemängelt» (Basler Zeitung, 28.01.2013). Diese an sich bedenkliche Überschrift zeigt andererseits, dass der SafeConsult AG die Arbeit nicht ausgehen sollte. Das Kantonslabor und die Polizei wollen Kontrollen intensivieren, und das mit gutem Recht. 77 % der Lastfahrzeuge wurden beanstandet. Einzig bei Tankfahrzeugen halten sich die Fehlleistungen in Grenzen. Die Mängel reichen von mangelhaften Papieren und fehlender Ladungssicherung bis zu mangelhafter Ausrüstung. Die Erhebungen haben gezeigt, dass die Beanstandungen in den vergangenen drei Jahren nicht abgenommen haben.

EKAS / ASA (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz)

Die EKAS hat nach einem Erfahrungszeitraum von über zehn Jahren nun die Phase der Rezertifizierung eingeläutet. Ziel ist es, die langfristige Qualität solcher ASA-Lösungen und die aktive Betreuung sowie die regelmässige Verbesserung und Anpassung an den laufenden Strukturwandel zu gewährleisten. Unsere Branchenlösung wurde zwischenzeitlich erfolgreich rezertifiziert. Der jährliche Zusatzaufwand für die SafeConsult AG ist um über 150 Arbeitsstunden gestiegen.

Schulungen

Gerade im Bereich des Gefahrguts ist Schulung nicht fakultativ, sondern obligatorisch. Das ADR 2011 hält in Kapitel 1.3.1. fest, dass Mitarbeitende vor der Übernahme von Pflichten «unterwiesen» sein müssen. Noch nicht alle unsere Kunden tragen diesem Umstand gebührend Rechnung.

SafeConsult AG

Auteur: Markus Breisinger

Généralités

SafeConsult AG a pu confirmer aussi en 2012 le retournement de situation annoncé en 2011. Les objectifs en personnel, qualitatifs et quantitatifs, ont tous été atteints. SafeConsult AG a légèrement dépassé le bénéfice budgeté. Le conseil d'administration fait rapport à échéances régulières au comité restreint de SPEDLOGSWISS.

Personnel

A la fin de 2012, nous avons pu gagner deux mandants extrêmement compétents. Nous nous réjouissons de la collaboration avec Daniel Wili et Klaus Hill. Nous pouvons ainsi élargir la base et renforcer grâce à M. Wili notre offre de prestations de service dans l'Ouest suisse. Avec l'objectif prévu de pouvoir confier à moyen terme la direction opérative de SafeConsult AG à Mme Silvia Degen, nous avons adapté et complété les responsabilités.

«Chaque deuxième transport de marchandises dangereuses est contesté» (Basler Zeitung 28.01.2013). Ce titre, en soi préoccupant, montre d'autre part que SafeConsult AG ne doit pas craindre de ne plus avoir de travail. Le laboratoire cantonal et la police veulent intensifier les contrôles, et cela à juste titre. 77 % des camions ont été contestés. C'est seulement pour les camions citernes que les mauvaises prestations demeurent dans les limites. Les lacunes vont de papiers lacuneux à un manque d'assurance des chargements jusqu'à un équipement défectueux. Les relevés ont montré que les contestations n'ont pas diminué au cours des trois dernières années.

CFST / MSST (Sécurité au travail et protection de la santé)

Après une période d'expérience de plus de 10 ans, la CFST a sonné la phase de la recertification. L'objectif est de garantir la qualité à long terme de telles solutions MSST et l'assistance active de même que l'amélioration régulière et l'adaptation aux modifications courantes de structure. Dans l'intervalle, notre solution de la branche a été recertifiée avec succès. Le besoin supplémentaire annuel en temps pour SafeConsult AG s'est accru de plus de 150 heures de travail.

Formations

Précisément dans le domaine des marchandises dangereuses, la formation n'est pas facultative, mais obligatoire. L'ADR 2011 fixe au chapitre 1.3.1. que les collaborateurs, avant la prise en charge d'obligations doivent être «dûment formés». Tous nos clients ne tiennent pas encore suffisamment compte de cette situation.

Befreundete Unternehmen | Entreprises amies

Ausblick 2013

Das Budget 2013 sieht trotz steigendem Umsatz einen Gewinn in der Höhe des Vorjahres vor. Grund sind Aufwände im Bereich Homepage, CRM und der Branchenlösung EKAS sowie die Erhöhung des Pensums von Silvia Degen. Wir sind aber überzeugt davon, damit den Grundstein für ein erfolgreiches 2013 und 2014 gelegt zu haben.

Allen Mitarbeitenden der SafeConsult AG sprechen wir unseren Dank und Anerkennung für eine grossartige Leistung unter nicht einfachen Umständen aus. Im Namen des SafeConsult-Teams bedanke ich mich ebenso bei allen Verbandsmitgliedern für die Treue, die gute Zusammenarbeit und die professionelle Unterstützung.

Perspective pour 2013

Le budget 2013 prévoit, malgré une augmentation du chiffre d'affaires, un bénéfice au niveau de l'année précédente. Les motifs en sont les dépenses dans le domaine de la page de site, CRM ainsi que la solution de branche CFST ainsi que l'augmentation du travail de Silvia Degen. Nous sommes toutefois convaincus d'avoir posé ainsi la pierrre pour des succès en 2013 et 2014.

Nous adressons nos remerciements à tous les collaborateurs de SafeConsult AG et notre reconnaissance pour une très grande prestation dans des conditions pas simples. Au nom de l'équipe de SafeConsult, j'adresse aussi mes remerciements à tous les membres de notre association pour leur fidélité, leur bonne collaboration et le soutien professionnel.

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Im Berichtsjahr konnten wir die Erträge aus Mitgliederbeiträgen leicht steigern. Die Einnahmen aus Bildung (Grund- und Weiterbildung) fielen ebenfalls etwas höher als geplant aus. Der Verkauf der gedruckten Speditionsaufträge hingegen ist rückläufig, was auch im Zusammenhang mit dem EDV-Obligatorium bei der Verzollung per anfangs 2013 vorauszusehen war. Kompensiert wurde diese Einbusse aber erfreulicherweise durch entsprechende Einkünfte durch unsere IT-Drehscheibe Datacenter. Wir hatten die Möglichkeit, auch dank Sonderzuwendungen aus dem Bildungspool, den wir mit dem kaufmännischen Verein betreiben, alle unsere Vorhaben aus der laufenden Rechnung zu finanzieren. Aufgrund der strikten Kostenkontrolle konnten wir Rückstellungen für künftige Bildungsprojekte erhöhen (z.B. für künftig anfallende Unterhaltskosten des neuen Blended Learning-Systems). Ebenso konnten wir alle noch anfallenden Kosten im Zusammenhang mit der 2012 abgeschlossenen Untersuchung der Schweizer Wettbewerbsbehörden im laufenden Verbandsjahr abgrenzen.
Die Steigerung der Mitgliederanzahl und gut besuchte Kurse, verbunden mit mehr erzielten Erträgen für Dienstleistungen unter Einhaltung des Kostenbudgets, ergab somit in der gemischten Betrachtung Geschäftsstelle (Umlagen) und SPEDLOGSWISS ein erfreuliches Jahresergebnis. SPEDLOGSWISS schliesst das Verbandsjahr 2012 mit einem Gewinn von CHF 12'000 besser als budgetiert ab.

Finance

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Dans l'année sous rapport, nous avons pu augmenter quelque peu le produit des cotisations de membres. Les recettes provenant de la formation (formation de base et perfectionnement) ont été également un peu supérieures à ce qui été planifié. En revanche, la vente d'ordres d'expédition est en baisse, ce qui était prévisible en relation avec l'obligation TEI pour le dédouanement à compter du début de 2013. Pourtant, cette perte a été fort heureusement compensée par des rentrées découlant de notre plateforme TI Datacenter. Nous avons eu la possibilité, grâce à des apports spéciaux du pool de formation que nous exploitons avec la société de commerce, de financer tous nos projets sur le compte courant. Compte tenu du contrôle strict des coûts, nous avons pu augmenter les réserves pour de futurs projets de formation (par ex. pour de futurs coûts d'entretien du nouveau système Blended Learning). Nous avons également pu limiter les coûts restants en rapport avec l'enquête conclue en 2012 des autorités suisses de la concurrence dans l'année en cours de l'association.
L'augmentation du nombre de membres et des cours bien fréquentés, en liaison avec des recettes supérieures pour des prestations de service moyennant l'observation du budget des coûts, ont donc donné un résultat annuel réjouissant si l'on considère globalement le secrétariat (dépenses) et SPEDLOGSWISS. SPEDLOGSWISS boucle l'année d'association 2012 par un bénéfice de 12 000 CHF de plus que budgeté.

Bilanzen SPEDLOGSWISS per 31. Dezember 2012 und 2011

	31.12.2012 TCHF	31.12.2011 TCHF
AKTIVEN		
Kasse	1	1
Postcheck	61	83
Banken	974	820
Flüssige Mittel	**1'036**	**904**
Debitoren	279	171
Verrechnungssteuer	2	2
Forderungen gegenüber Verbänden	256	321
Kontokorrente Personalvorsorge	150	150
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	30	48
Umlaufvermögen	**1'805**	**1'648**
Mobilien	8	10
IT	50	15
Beteiligungen	30	30
Anlagevermögen	**88**	**55**
TOTAL AKTIVEN	**1'893**	**1'703**
PASSIVEN		
Kreditoren	88	151
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	292	164
Passive Rechnungsabgrenzung	548	435
Rückstellungen	492	492
Fremdkapital	**1'420**	**1'242**
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	313	305
Ergebnis	12	8
Eigenkapital/Vermögen	**473**	**461**
TOTAL PASSIVEN	**1'893**	**1'703**

SPEDLOGSWISS Erfolgsrechnungen 2012 und 2011 und Budget 2013

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 84.5%

	2011 TCHF	2012 TCHF	Budget 2013 TCHF
Mitgliederbeiträge	1'332	1'366	1'370
Warenertrag	365	342	380
Schulbetrieb/Kurse	801	665	560
Übrige Erträge	472	369	295
Total Ertrag	**2'970**	**2'742**	**2'605**
Warenaufwand	226	192	170
Schulbetrieb/Kurse	510	395	291
Personalaufwand	1'189	1'208	1'219
Raumaufwand	123	119	119
Abschreibungen	30	34	30
Werbung/PR	115	185	168
Reisespesen, Sitzungen	69	70	59
Beiträge an Organisationen	54	57	56
Honorare	125	120	127
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	522	350	360
Total Aufwand	**2'963**	**2'730**	**2'599**
Betriebsergebnis	7	12	6
Finanzertrag	2	1	1
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	2	1	1
Ergebnis vor Steuern	**9**	**13**	**7**
Steuern	-1	-1	-1
Ergebnis nach Steuern	**8**	**12**	**6**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

der SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel, der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Basel und des Groupement Fer, Basel.

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2012 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 Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Patrick Grünig
Lamprecht Transport AG

Daniel Gallati
Müller-Gysin AG

Basel, 14. März 2013

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
www.spedlogswiss.com
office@spedlogswiss.com