SPEDLOGSWISS

Jahresbericht
Rapport annuel
Resoconto annuo

2013

45
45
45
45
45
45

Jahresbericht 2013
Rapport annuel 2013

Impressum
Herausgeber/Editeur: SPEDLOGSWISS, Basel | Verantwortlich/Responsable: Judith Moser, Public Relations
Grafik+Realisation/Graphique + réalisation: ERNYVETSCH, Hombrechtikon
Fotos Porträts/Photos portraits: Ferdinando Godenzi, Basel
Fotos Cover und Inhalt/Photos couverture et contenu: Hamburg, März 2014/Hambourg, mars 2014, Ronnie Vetsch
Druckerei/Imprimerie: Mediapoint SA, Mendrisio

SPEDLOGSWISS

Inhalt

Contenu

Prolog	6-7	Prologue
Vorwort und Ausblick	8-12	Préface et perspectives
Mitgliederbewegungen	14-15	Mutations
Tätigkeiten der Vorstände	16-19	Activités des comités
Tätigkeiten der Geschäftsstelle	20-23	Activités du secrétariat
Die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS	24-25	Les membres du secrétariat SPEDLOGSWISS
Berichte der Ausschüsse		**Rapports des commissions**
Fachausschuss	26-29	Commission spécialisée
Cargo Forum Schweiz	30-35	Cargo Forum Suisse
Berichte aus den Fachbereichen		**Rapports des commissions spécialisées**
Air	36-39	Air
Europa	40-42	Europe
Reedereiagenten	46-49	Agents maritimes
Schifffahrt	50-52	Navigation
FIATA	54-57	FIATA
Berichte aus den Kommissionen		**Rapports des commissions**
Betriebswirtschaft	58-59	Économie d'entreprise
Bildung	60-61	Formation
Informatik	62-63	Informatique
Kommunikation	66-67	Communication
Recht und Versicherung	68-69	Droit et assurance
Zoll	70-72	Douane

SPEDLOGSWISS

Laufende Projekte		**Projets en cours**
Erstes Update für die Lernplattform e-Learning SPEDLOGSWISS	74-76	Première actualisation de la plateforme e-Learning SPEDLOGSWISS
Befreundete Verbände		**Associations amies**
GeFaSuisse	78-79	GeFaSuisse
Groupement Fer/Groupement Fret	80-85	Groupement Fer/Groupement Fret
Befreundete Unternehmen		**Entreprises amies**
SafeConsult AG	86-87	SafeConsult AG
Finanzen	88-91	Finances

Prolog

Autor: Christoph Ernst

Es ist eine interessante Aufgabe, unter dem Stichwort «Schifffahrt» einen Prolog für den Jahresbericht der SPEDLOGSWISS 2013 zu schreiben. Schifffahrt ist das Leitthema dieses Jahresberichts. Nur:
Wo beginnt die Geschichte, und wohin soll sie gehen, denn wir alle kennen doch die Seeschifffahrt aus unserer täglichen Praxis.
Schon in der Schulzeit haben mich Städtenamen, wie Elisabethville, Léopoldville, Entebbe, Saigon, Wuhan, Kanton Rangun und weitere fasziniert. Heute haben praktisch alle diese Städte neue Namen. Ich wollte aber damals schon Städte und Länder weltweit kennenlernen und damit auch andere Kulturen, andere Menschen und ihre Lebensart. Folgerichtig habe ich nach einigen Umwegen eine Speditionslehre angefangen und bin bis heute noch von diesem Beruf resp. dieser Berufung fasziniert. Meine damalige Lehrfirma hat für einen grossen Schweizer Händler vorwiegend Verladungen nach dem Belgisch-Kongo via Antwerpen gemacht, und das vor allem per See, da Luftfracht praktisch inexistent für den Zielmarkt war, und auch viel zu teuer. Aber auch im Seefrachtbereich gab es noch keine genormten Kisten (sog. Container) und alles wurde in Kisten seetüchtig verpackt zur Verladung gebracht. Es gab aber auch verschiedene kleinere Geräte und Maschinen, so dass begonnen wurde, dafür Sammelkisten einzusetzen, aus denen dann später die 5-cbm-, resp. 8- oder 10-cbm-Stahlcontainer wurden.
Warum erzähle ich alle diese alten Geschichten? Das kennen wir doch alle. Damals war aber die Verladung von Kisten ins Innere von Afrika oder in asiatische Länder eine logistische Meisterleistung, und wenn die Bestätigung nach Wochen eintraf, dass die Sendung ordnungsgemäss beim Empfänger abgeliefert wurde, konnte das File erst geschlossen werden. Weltweite Netzwerke von grossen Firmen waren damals erst im Aufbau, so dass wir weltweite Verbindungen und Partner suchen und finden mussten. Wie ist doch heute dieser Teil des Geschäftes wesentlich einfacher. Nach allen grossen Häfen können Container problemlos verladen werden, und auch für Destinationen, die im Innern von Ländern liegen, gibt es praktisch immer die Möglichkeit von FCL-Verladungen, und auch das weltweite Netz von LCL-Verlademöglichkeiten vereinfacht viel. Zum Glück gibt es aber immer wieder Herausforderungen im Luft- und Seefrachtbereich, die unser gesamtes Wissen erfordern.
Was aber die Arbeit wieder wesentlich erschwert, sind die laufend weiter ausgebauten und auf weitere Länder ausgeweiteten Sicherheitsvorschriften («Safety & security»). Dazu verweisen wir auf die laufend nachgeführten Vorschriften in unserem Portal. Dabei haben auch wir immer wieder Diskussionen, da gewisse Vorschriften in einzelnen Ländern noch gar nicht in Englisch vorliegen oder die vorhandenen gar nicht mit den Vorschriften in der Landessprache übereinstimmen. Grundsätzlich geht es mehr oder weniger immer um die gleichen Punkte, aber jedes Land versucht, gewisse länderspezifische Gegebenheiten einzubauen, und dann wird festgestellt, dass die Weisungen nicht durchführbar sind und dann müssen diese wieder abgeändert oder angepasst werden. Wir versuchen vom Fachbereich Schifffahrt aus, Sie als unsere Kunden zeitgerecht und vollständig zu informieren, was uns nach meiner Einschätzung meistens gelingt.
Wir versuchen unsere Bestes, sind aber auch immer dankbar für Ihren Input, Ihre Hinweise auf Entwicklungen oder auch Ihre Fragen, die wir zum Nutzen unserer ganzen Branche gerne in unsere Verbandsarbeit mit aufnehmen. Heute besteht ein grosser Teil unserer Aufgabe im Wissen um die legalen Vorbedingungen für Luft- oder Seefrachtverladungen und die entsprechende Information an die Verladerschaft, unsere Auftraggeber, was ganz wesentlich über die frühere Aufgaben hinausgeht.

Christoph Ernst

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

Prologue

Auteur: Christoph Ernst

La rédaction d'un prologue à partir du mot-clé «Navigation» pour le rapport annuel 2013 de SPEDLOGSWISS est une tâche intéressante. La navigation est le thème directeur du présent rapport annuel. Cependant: où débute l'histoire de la navigation et sur quelles routes nous mène-t-elle? Nous connaissons en effet tous la navigation maritime de par notre pratique quotidienne.
Durant ma scolarité, j'étais déjà fasciné par les noms de villes tels que Elisabethville, Léopoldville, Entebbe, Saigon, Wuhan, Canton, Rangoon et d'autres. Aujourd'hui, pratiquement toutes ces villes portent de nouveaux noms. A l'époque, je souhaitais cependant apprendre à connaître les villes et les pays du monde, et donc aussi d'autres cultures, d'autres hommes et leurs modes de vie. C'est donc logiquement que, après quelques détours, j'ai commencé un apprentissage dans les transports et je suis aujourd'hui encore fasciné par cette profession qui reste ma vocation. Les activités de mon entreprise d'apprentissage d'alors se concentraient essentiellement sur des chargements à destination du Congo belge via Anvers pour un grand marchand suisse, principalement par voie maritime, le fret aérien pour cette destination étant quasiment inexistant et également beaucoup trop cher. Il n'existait pas encore de caisses normées (appelées conteneurs) pour le fret maritime, c'est pourquoi l'ensemble des marchandises était emballé dans des caisses aptes au transport par mer. On se servait de divers petits appareils et machines de sorte que l'on commença à utiliser des caisses de groupage qui amenèrent progressivement les conteneurs en acier de 5, 8 ou 10 m. Pourquoi est-ce que je vous raconte toutes ces vieilles histoires? Nous connaissons tous cela: à l'époque, le chargement de caisses vers le centre de l'Afrique ou vers des pays asiatiques était une prestation logistique de maître et lorsqu'au bout de plusieurs semaines, on recevait la confirmation que l'envoi avait été livré dans les règles au destinataire, le dossier pouvait enfin être bouclé. Des réseaux mondiaux de grandes entreprises voyaient lentement le jour, de sorte que nous devions chercher et trouver des relations et des partenaires. Cette partie de l'activité est aujourd'hui nettement plus simple. Les conteneurs peuvent être chargés sans problème à destination de tous les grands ports. Pour des destinations à l'intérieur des pays, il existe pratiquement toujours la possibilité de procéder à des chargements FCL et, dans le cadre du réseau mondial, les possibilités de chargement LCL simplifient énormément les activités. Heureusement, il reste toujours de nouveaux défis à relever dans les domaines du fret aérien et du fret maritime, ce qui nous permet de faire appel à tout notre savoir-faire.
Un point qui ne facilite cependant pas nos activités réside dans l'extension continue des dispositions en matière de sécurité («Safety & security»), également appliquées à de plus en plus de pays. Nous renvoyons à ce sujet aux dispositions constamment mises à jour sur notre site. Nous menons en outre des discussions récurrentes à ce sujet, étant donné que certaines dispositions n'existent même pas encore en anglais dans quelques pays ou que celles qui existent ne correspondent pas aux dispositions en vigueur dans la langue régionale. En principe, il s'agit toujours plus ou moins des mêmes points, mais chaque pays tente d'intégrer des détails régionaux spécifiques pour finalement constater que les directives ne sont pas applicables et qu'il faut alors de nouveau les modifier ou les adapter. Dans le domaine spécialisé de la navigation, nous essayons d'informer nos clients, c'est-à-dire de vous informer, sur l'intégralité du sujet mais aussi en temps et en heure, une tâche que je considère le plus souvent réussie. Nous nous efforçons de faire de notre mieux mais nous sommes aussi reconnaissants de vos propositions et remarques relatives aux évolutions ou de vos questions que nous traitons volontiers dans le cadre de notre travail d'association afin que l'ensemble de notre branche puisse en tirer profit. Une grande partie de notre activité consiste aujourd'hui à connaître les conditions légales préalables afférentes aux chargements de fret aérien et maritime et à communiquer les informations correspondantes aux affréteurs, nos donneurs d'ordre, ce qui dépasse nettement le cadre de nos activités antérieures.

Vorwort und Ausblick

Autor: Thomas de Courten

2013, das Jahr meines Amtsantritts
Mit Freude habe ich an der Generalversammlung SPEDLOGSWISS vom 14. Juni 2013 im Conference Center des Verkehrshauses der Schweiz die Wahl zum neuen Präsidenten SPEDLOGSWISS annehmen dürfen.

Mein Vorgänger Paul Kurrus hat mir einen hervorragend geführten, erfolgreichen Branchenverband übergeben, den er zusammen mit den Verbandsgremien und der Geschäftsstelle geschickt und mit Weitsicht während mehr als einem Jahrzehnt durch die Herausforderungen der sich stetig verändernden Branche lenkte. Nun sind seit meinem Amtsantritt bereits einige Monate vergangen und ich freue mich, an dieser Stelle erstmalig als Präsident das Wort an Sie richten zu dürfen.

Während meiner kurzen Präsidialzeit ist mir eines ganz besonders aufgefallen, und deshalb möchte ich das vorwegnehmen: Ich habe eine äusserst spannende, internationale Branche kennenlernen dürfen, die wie keine andere im internationalen, weltweiten Geschäft so agil operiert wie die Speditionswirtschaft.
Ich habe Unternehmen und Unternehmensmanager kennengelernt, die ihr Business verstehen, und sich frühzeitig gleich einem Seismographen technologisch, strukturell und wirtschaftlich «fit» gemacht haben für die Herausforderungen, die vor uns liegen. Ihnen gilt an dieser Stelle mein ganzer Respekt und Achtung. Ich durfte auch eine Geschäftsstelle antreffen, die effizient und strukturiert arbeitet und die Verbandsdienstleistungen optimal gewährleistet. So stellte ich fest, dass in unserem Verband gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Tätigkeit gegeben sind.

Wirtschaftlicher Optimismus
Im hinter uns liegenden Jahr herrschte ein wirtschaftlicher Optimismus, geprägt von einem verstärkten Wachstum, einer lebhaften Binnenkonjunktur, einer sich abzeichnenden Erholung im EU-Raum und einer durchgreifenden Erholung der Exportindustrie.

Die politische Agenda hält herausfordernde Themen bereit: Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, Güterverkehr-Neuverteilung, Entwicklung der Wirtschaftsstandorte, Raumplanung, Energiewende, Green Logistics, Nachhaltigkeit, Umwelt-, Luft- und Landschaftsschutz. Auch aussenpolitisch kämpft die Schweiz um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes. Der Bundesrat hat hier noch keine stringente Strategie.

Handlungsbedarf ist in verschiedenen Themen gegeben: Nachbarschaftsbeziehungen und Verhältnis zur EU, Steuerstreit und Unternehmenssteuerreform III, Luftfahrt- und Stromabkommen, Energiewende 2020 und Regulierungsdichte und Finanzierungsbedarf der öffentlichen Hand. All diese Themen werden uns auch im Jahr 2014 stark beschäftigen und machen es notwendig, dass sich jedes einzelne Unternehmen über die eigenen Interessen hinaus für optimale Rahmenbedingungen unserer Branche einsetzt. Das bedeutet neben einem Mehraufwand an Arbeit und Zeit auch eine breite verbandsinterne Abstützung sowie verbandsübergreifende strategische Allianzen mit Partnerorganisationen.

Verbandsdienstleistungen
Im Berichtsjahr hat sich SPEDLOGSWISS im Auftrag der Mitglieder in den Bereichen Ausbildung, Dienstleistungen, Information, Beratung und für gute Rahmenbedingungen und effiziente Netzwerke eingesetzt.

Stellvertretend für eine Vielzahl von Engagements des Verbands möchte ich folgende wichtigen Projekte erwähnen:

Thomas de Courten

Präsident SPEDLOGSWISS
Président SPEDLOGSWISS

Avant-propos et perspectives

Auteur: Thomas de Courten

2013, l'année de mon entrée en fonction
C'est avec plaisir que, lors de l'Assemblée générale de SPEDLOGSWISS du 14 juin 2013, dans le magnifique cadre du «Conference Center» du Musée Suisse des Transports, j'ai accepté la présidence de SPEDLOGSWISS. Mon prédécesseur, Paul Kurrus, qui a tenu les rênes de l'association pendant plus de 10 ans en étroite collaboration avec les commissions et le bureau de direction et a mené celle-ci à travers les enjeux d'une branche en permanente évolution, m'a transmis une association sectorielle conduite de main de maître avec un bilan couronné de succès. Quelques mois se sont déjà écoulés depuis mon entrée en fonction, et aujourd'hui je me réjouis de m'adresser pour la première fois à vous en tant que nouveau président.

Pendant ma courte période présidentielle, j'ai surtout été frappé par un point dont je souhaiterais d'emblée vous parler: avec le secteur de l'économie des transports, j'ai pu faire la connaissance d'une branche internationale extrêmement passionnante opérant au niveau mondial dans le domaine des affaires internationales avec une agilité incomparable par rapport aux autres branches. J'ai eu l'occasion de découvrir des entreprises et des managers d'entreprises qui maîtrisent et comprennent leur activité et qui savent, tel un séismographe, s'adapter à temps aux exigences technologiques, structurelles et économiques qui nous attendent. Vous avez tout mon respect et toute mon estime. J'ai également à mes côtés un secrétariat qui travaille de manière performante et structurée, ce qui permet de garantir des prestations optimales à l'association. J'ai ainsi pu constater que notre association dispose de bonnes conditions pour mener à bien ses activités.

Optimisme économique
L'année écoulée a été marquée par un optimisme économique, caractérisé par une croissance renforcée, une conjoncture nationale vigoureuse, l'annonce d'une reprise dans l'espace européen et une relance radicale de l'export. L'agenda politique nous réserve des défis majeurs: amélioration des infrastructures du transport, nouvelle répartition du transport des marchandises, développement des régions économiques, aménagement du territoire, réorientation de la politique énergétique, Green Logistics, développement durable, protection de l'environnement, de l'air et du patrimoine naturel. La Suisse lutte aussi en politique extérieure pour l'attractivité de son espace économique. Le conseil fédéral n'a pas encore dévoilé de stratégie cohérente à ce sujet. Le législateur doit cependant intervenir sur plusieurs dossiers: relations avec les pays limitrophes et avec l'UE, conflit fiscal et réforme fiscale des entreprises III, accords aériens et énergétiques, tournant énergétique 2020 et fréquence des régulations ainsi que besoins en financement du secteur public. Tous ces sujets vont fortement continuer à nous occuper en 2014 et exiger que chaque entreprise s'engage, au-delà de ses propres intérêts, à créer des conditions cadres optimales dans notre branche. Parallèlement à un investissement plus important en travail et en temps, cela signifie aussi un renfort soutenu au niveau interne de l'association et des alliances stratégiques avec des organisations partenaires.

Prestations de l'association
Durant l'année du rapport, SPEDLOGSWISS s'est engagée au nom de ses membres dans les domaines de la formation, des prestations, de l'information, des conseils et dans la création de bonnes conditions cadres et de réseaux performants.

Pour ne citer que quelques exemples significatifs parmi la multitude des engagements de l'association, j'aimerais mentionner les projets importants suivants:

webentry
Im Oktober 2013 ist ein bedeutender Verlader aus der Schweizer Schokoladebranche erfolgreich mit webentry (Online-Version unserer Datendrehscheibe DATACENTER) gestartet und arbeitet nun mit unserem Internet-Tool. Der grosse Benefit für ihn liegt nicht nur in der Datenkommunikation «zum Spediteur», sondern vielmehr «vom Spediteur». webentry bietet diese Funktionalität genau an. Diese Rückmeldungen decken das Bedürfnis des Verladers nach erhöhter Transparenz in der eigenen Versorgungskette ab. Wir haben mit unserem Produkt offensichtlich die Markttendenzen erkannt und können unseren Mitgliedsfirmen mit der neutralen und kostengünstigen Plattform einen echten «Added Value» in der täglichen Betriebsführung anbieten.

Grund- und Weiterbildung
Blended Learning hat vier Jahre nach seinem Start im 2013 nun ein erstes umfassendes, inhaltliches Update erfahren. Im Weiteren wurde in der BiVo (Bildungsverordnung) die Phase II der Umsetzung des branchenspezifischen Informations- und Ausbildungskonzeptes (IAK) durchgeführt. Beides hat im Berichtsjahr erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen absorbiert. Den Nutzen dieser Investitionen werden wir während der kommenden Jahre zugunsten unseres Berufsnachwuchses ziehen können.

Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport» im Verkehrshaus der Schweiz
Bei der Entwicklung der Sonderausstellung «Cargo» im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern haben wir von Beginn weg aktiv mitwirken können. Nun wurde die Ausstellung im Berichtsjahr realisiert – und sie war ein voller Erfolg. Die hohen Besucherzahlen sprechen für sich: Es ist den Ausstellungsexperten des Verkehrshauses der Schweiz gelungen, mit dieser Sonderausstellung eine Plattform zu bieten, in der einem breiten Publikum unsere Branche auf spannende und interaktive Weise aufgezeigt wurde. «Es wird nichts transportiert, was nicht bestellt wurde» war einer der Leitsätze des Eröffnungsanlasses am 27. März 2013. Wie könnte man auf einfachste Weise besser erklären, weshalb Spedition und Logistik nicht nur für die Industrie, sondern auch für unsere ganze Gesellschaft im täglichen Leben eine herausragende Rolle spielen?

Wir waren auf dem Ausstellungsgelände auch mit einem eigenen SPEDLOGSWISS-Container präsent. Darin zeigten wir den Kurzfilm über unsere kaufmännische Grundbildung in allen drei Landessprachen. Natürlich nicht ohne Absicht: Wenn schon mehr als 2000 Schulklassen jährlich das Verkehrshaus besuchen, haben wir die Chance genutzt, diese auf unsere Ausbildungsangebote aufmerksam zu machen und ihnen die Berufsperspektiven in unserer Branche schmackhaft zu machen. So, dass sie dereinst als junge Nachwuchskräfte in Ihrem Unternehmen lernen und später als ausgelernte Kaufleute der internationalen Speditionslogistik tätig werden können.

Kommunikation
Der Auftritt als Branchenverband in den «Social Media» war ein Schwerpunktthema im Bereich Kommunikation. So erarbeitete im Auftrag unseres Verbands eine Studentin der Fachhochschule Nordwestschweiz im Rahmen ihres Bachelor ein Social- Media-Konzept SPEDLOGSWISS. Die Studentin wartete mit spannenden Ergebnissen auf. Diese bilden die Basis für die im kommenden Jahr geplante Entwicklung eines Social-Media-Konzeptes SPEDLOGSWISS.

«Klar Schiff» für die Zukunft
Der vorliegende Geschäftsbericht steht visuell und mit seinem Prolog unter dem Motto «Schifffahrt». In diesem Sinne haben wir «klar Schiff» gemacht und sind bereit zum «Auslaufen» in das kommende Jahr mit all seinen Herausforderungen.

Ich danke abschliessend unseren Mitgliedsfirmen, welche uns einmal mehr ihr Vertrauen geschenkt und uns mit der Mitarbeit ihrer Experten in den Fachbereichen und Kommissionen unterstützt haben. Mit diesen

webentry
En octobre 2013, un affréteur important de la branche chocolatière suisse a commencé à utiliser avec succès webentry (version en ligne de notre plaque tournante informatique DATACENTER) et travaille maintenant avec notre outil Internet. Le plus grand bénéfice pour le client ne réside pas dans la transmission de données «vers le commissionnaire de transport», mais plutôt «du commissionnaire de transport». webentry offre précisément cette fonctionnalité. Les retours d'informations couvrent les besoins de l'affréteur pour une meilleure transparence de sa propre chaîne d'approvisionnement. Avec notre produit, nous avons manifestement reconnu les tendances du marché et sommes ainsi en mesure d'offrir à nos entreprises membres une plateforme neutre et avantageuse avec une véritable valeur ajoutée dans la gestion quotidienne de l'exploitation.

Formation professionnelle de base et formation professionnelle supérieure
Quatre ans après son lancement en 2013, le «blended learning» a fait l'objet d'une première mise à jour importante de son contenu. La phase II de l'ordonnance sur la formation (OrFo) comprenant la mise en œuvre du concept d'information et de formation (CIF) spécifique à la branche a de plus été réalisée. Ces deux sujets ont accaparé des ressources personnelles et financières considérables durant l'année de rapport. Au cours des prochaines années, nous allons cependant tirer les premiers bénéfices de ces investissements pour nos nouvelles recrues professionnelles.

Exposition temporaire «Cargo – Fascination transport» au Musée Suisse des Transports
Dans le cadre de la conception de l'exposition temporaire «Cargo» au Musée Suisse des Transports à Lucerne, nous avons eu la possibilité de participer activement à l'élaboration dès le début. L'exposition qui a été réalisée durant l'année de rapport fut une pleine réussite. Le nombre important de visiteurs parle de lui-même. Les experts du Musée Suisse des Transports ont construit, grâce à cette exposition temporaire, une plateforme qui a permis de présenter notre branche de manière passionnante et interactive à un très large public. «Ce qui n'a pas été commandé n'a pas besoin d'être transporté», tel était l'un des principes de la cérémonie d'ouverture du 27 mars 2013. Comment pouvait-on expliquer le plus facilement possible pourquoi les transports et la logistique jouent un rôle prépondérant dans notre vie quotidienne, et ceci non seulement pour l'industrie, mais aussi pour l'ensemble de notre société?
Nous étions également présents sur le site de l'exposition avec un de nos propres conteneurs SPEDLOGSWISS. Nous y avons montré un court-métrage sur notre formation commerciale initiale dans les trois langues nationales. Bien entendu non pas sans intention précise: puisque plus de 2000 classes scolaires visitent le Musée Suisse des Transports chaque année, nous avons saisi cette opportunité pour attirer l'attention sur nos offres de formation et susciter l'intérêt pour les perspectives professionnelles offertes dans notre branche. L'objectif était de pouvoir un jour attirer de jeunes recrues professionnelles dans nos entreprises qui puissent exercer plus tard leur activité comme agent commercial de transit et des services logistiques.

Communication
L'entrée en scène de notre association dans les «réseaux sociaux» a été l'un des sujets majeurs dans le domaine de la communication. Une étudiante de la Haute Ecole Spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest a élaboré, sur demande de notre association et dans le cadre de son travail de bachelor, un concept de réseaux sociaux pour SPEDLOGSWISS. L'étudiante a présenté des résultats passionnants. Ceux-ci forment la base pour le développement d'un concept de réseaux sociaux SPEDLOGSWISS planifié pour l'année prochaine.

Prêts à lever l'ancre pour l'avenir
Visuellement et dans son prologue, le présent rapport annuel est placé sous le signe de la navigation. C'est la raison pour laquelle nous avons

wertvollen Ressourcen können unsere Verbandsdienstleistungen in der hohen Qualität angeboten werden, wie wir es uns wünschen und von uns selbst auch fordern. Gleichzeitig gilt mein Dank auch dem Team der Geschäftsstelle, das unsere im Milizsystem wirkenden Fachleute bei dieser wertvollen Arbeit massgeblich unterstützt hat.

Ich freue mich sehr auf ein gemeinsames, spannendes neues Jahr!
Herzlich, Ihr Thomas de Courten

tout mis au point et sommes prêts à lever l'ancre et à mettre le cap sur la nouvelle année pour relever tous les défis qui se présenteront. Pour terminer, j'aimerais remercier nos entreprises membres, qui nous ont à nouveau fait confiance, et qui nous ont soutenues en déléguant leurs experts dans les domaines professionnels et dans les commissions. Grâce à ces précieuses ressources, nous sommes en mesure d'offrir les prestations de notre association dans la qualité élevée que nous souhaitons et que nous exigeons de nous-mêmes. Par la même occasion, je remercie aussi l'équipe du secrétariat qui a fourni tout son soutien aux professionnels ayant participé à ce précieux travail dans le cadre de notre système de milice.

Je me réjouis d'ores et déjà d'une nouvelle année qui s'annonce passionnante en votre compagnie. Cordialement, Thomas de Courten

EVERGREEN

Mitgliederbewegungen
Mutations

Stand Dezember 2013
État décembre 2013

Eintritte Einzelmitglieder
Nouveaux membres individuels

Care-go Logistics SA, Veyrier
CORA Speditions AG, Rüthi
deugro Projekt (Schweiz) AG, Basel
FERRARI Expéditions SA, Bioggio
FLEXAIR GmbH, Basel
LOG CONNECT AG, Embrach
TERCO – Terminal Combiné SA, Chavornay
Trammo AG, Zürich
Trans World AG, Bergdietikon

Austritte
Démissions

Columbia Transport (Switzerland) AG, Kloten
Close Logistics GmbH, Wollerau
DHL Express (Schweiz) AG, Basel
Fischer & Rechsteiner SA, Chiasso
Jak. Neuhaus AG Internationale Transporte, Würenlos
Hausmann Transport AG, Basel
MSV Verzollungen GmbH, Basel
Prestige Logistics Sarl, Genève
Pro Air AG, Zürich
Rhenus Office Systems Swiss AG, Basel
Tisa Internationale Transporte AG, Pratteln
Woodlog AG, Wohlen

Namensänderung
Changement de nom

SSL Consolidation Service GmbH in
Saco Shipping GmbH, Pratteln

Firmenübernahme
Rachat d'entreprises

Pro Air AG durch tibbett+britten unique ag, Zürich
SFL Speditions-Freilager und Logistik AG durch Sieber Transport AG, Berneck

Ehrenmitglieder
Membres d'honneur

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

Bestand
Situation actuelle

Am 31. Dezember 2013 setzte sich die SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen wie folgt zusammen:
Au 31 décembre 2013, la SPEDLOGSWISS Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique se composait de:

Einzelfirmen Entreprises individuelles	314
Sektionen Sections	10

SPEDLOGSWISS

Ehrenmitglieder
Membres d'honneur 7
Private Members
Membres privés
Firmen
Entreprises 15
Einzelpersonen
Personnes individuelles 38

Geschäftsstelle und Vorstand
Secrétariat et comité

Vorstand/Comité

An der Generalversammlung vom 14. Juni 2013 in Luzern wurde der Vorstand wie folgt gewählt:
Le comité a été élu comme suit lors de l'Assemblée générale du 14 juin 2013 à Lucerne:

Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:
Président et membre du comité restreint:
Thomas de Courten, Nationalrat/Conseiller national, Rünenberg
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 AG, Kloten
Thomas Lamprecht, Lamprecht Transport AG, Basel

Weitere Mitglieder des Vorstandes
Autres 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
Paolo Cardani (neu), Zürcher & Co. SA, Chiasso
Jean-Claude Chuat (neu), Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
Thomas Knopf, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
François Mermod, TERCO Terminal Combiné Chavornay SA, Chavornay
Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz
Peter Rasi, Gondrand International AG, Glattbrugg
Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel
Christian Zesiger, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Basel

Die im Vorstand vorgesehenen Vertretungen der Fachbereiche Schifffahrt (geleitet ad interim von Christoph Ernst), Lagerlogistik sowie KEP (derzeit unbesetzt) bleiben bis zur entsprechenden neuen Ernennung vakant.
Die Generalversammlung 2013 wählte den bisherigen Präsidenten Paul Kurrus einstimmig zum Ehrenmitglied.

Les représentations prévues au sein du comité pour les domaines spécialisés Navigation (présidé ad intérim par Christoph Ernst), Logistique d'entreposage ainsi que KEP (poste actuellement non occupé) restent vacantes jusqu'aux nouvelles nominations.
L'assemblée générale de 2013 a élu à l'unanimité Paul Kurrus, jusqu'ici président, comme membre d'honneur.

SPEDLOGSWISS

Tätigkeiten der Vorstände

Autor: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand
Die Sitzungen des Gesamtvorstandes (zweimal jährlich) und des engeren Vorstands (sechsmal jährlich) standen nebst den zu behandelnden Themen im Zeichen des Übergangs. Denn wie vor über einem Jahr bereits intern kommuniziert und geplant, trat Paul Kurrus nach elfjähriger Amtsdauer auf die Generalversammlung 2013 von seinem Amt als Präsident zurück.
Sein designierter Nachfolger, Nationalrat Thomas de Courten, war bereits seit 2012 als Gast bei den Sitzungen des engeren Vorstands anwesend und konnte sich damit bereits einarbeiten und die künftigen Vorstandskollegen kennenlernen. Die Vorstandssitzungen bis Mitte Juni 2013 wurden von Paul Kurrus geleitet, und ab zweiter Hälfte Juni 2013 übernahm dann Thomas de Courten die Sitzungsleitung.

Insbesondere an der Gesamtvorstandssitzung vom 31.10.13/01.11.13 in Bad Schauenburg BL nutzte der neue Präsident die Gelegenheit des gegenseitigen Kennenlernens. Auch legte er an der Sitzung ausführlich dar, wie man sich die Arbeit als Nationalrat vorzustellen hat, welche Schwerpunkte dort zu legen sind und welche Einbezugsmöglichkeiten unserer Brancheninteressen in Bundesbern bestehen. Es ergab sich damit im Berichtsjahr ein abgerundeter, rechtzeitig geplanter und damit bestens vorbereiteter Übergang vom bisherigen Präsidenten Paul Kurrus zum neuen Präsidenten Thomas de Courten.
Der Gesamtvorstand und die Geschäftsleitung der SPEDLOGSWISS bedankten sich dabei im Rahmen eines Abschiedsabends am Vorabend der Generalversammlung 2013 persönlich bei Paul Kurrus für seine Verdienste und seinen langjährigen Einsatz zum Wohle der Speditions- und Logistikwirtschaft sowie bei seiner Frau Ursi Kurrus, welche im Hintergrund ihren Mann bei dieser Tätigkeit jederzeit tatkräftig unterstützte.

Mit vielen Themen rund um Bildung und speditionsspezifischen Entwicklungen hat sich der Vorstand 2013 beschäftigt. Drei Aktivitäten, die uns im Berichtsjahr im Vorstand besonders beschäftigt haben, seien hier kurz beleuchtet.

Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport» im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Am 28. März 2013 eröffnete das Verkehrshaus der Schweiz offiziell die Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport», welche bis Oktober 2013 dauerte. Es ist dem Verkehrshaus der Schweiz gelungen, für diese Sonderausstellung namhafte Partner aus der Speditions-, Logistik- und Transportbranche unter Vertrag zu nehmen, die aktiv mit einem Ausstellungsbeitrag auf dem Gelände präsent waren. SPEDLOGSWISS hat im Beirat an diesem spannenden Ausstellungsprojekt mitgearbeitet und beteiligte sich auch mit einem aktiven Ausstellungsbeitrag: In einem eigens hergerichteten 20-Fuss-Seefracht-Container zeigten wir das spannende Berufsbild der Kaufleute Internationale Speditionslogistik. Die Ausstellung hat alle Erwartungen übertroffen. Es ist gelungen, das Thema «Spedition, Transport und Logistik» einer breiten Öffentlichkeit im wörtlichen Sinne erlebbar verständlich zu machen. 378'000 Besucherinnen und Besucher verzeichnete das Verkehrshaus während der Ausstellungsdauer und 2'140 Schulklassen besuchten die Ausstellung. Das sind rund 36'000 Schülerinnen und Schüler, welche sich ein Bild von unserer Branche und den damit zusammenhängenden Berufsbildern machen konnten. Das Verkehrshaus als meistbesuchtes Museum der Schweiz und Plattform für Sonderausstellungen hat unserer Speditions- und Logistikbranche einen Auftritt ermöglicht, der national ausstrahlte. Der Vorstand der SPEDLOGSWISS hat unser Engagement an der Ausstellung jederzeit unterstützt und begleitet.

Thomas Schwarzenbach

Direktor SPEDLOGSWISS
Directeur SPEDLOGSWISS

Activités des comités

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité élargi et comité restreint
Les séances du comité élargi (deux fois par an) et du comité restreint (six fois par an) étaient placées, en plus des thèmes à traiter, sous le signe de la transition. En effet, conformément à la planification et aux informations communiquées en interne, Paul Kurrus s'est retiré de sa fonction de président après onze ans d'exercice à ce poste au cours de l'Assemblée générale 2013. Son successeur désigné, Thomas de Courten, conseiller national, était déjà présent aux séances du comité restreint en qualité d'invité dès 2012, ce qui lui a permis de se préparer et de faire la connaissance de ses futurs collègues du comité. Jusqu'à la mi-juin 2013, les séances du comité ont été conduites par Paul Kurrus et ont été ensuite prises en charge par Thomas de Courten qui a assuré la direction des séances à partir de cette date.

À l'occasion de la séance du comité complet des 31/10/2013 et 01/11/2013 à Bad Schauenburg BL, le nouveau président a saisi l'opportunité pour faire mutuellement connaissance. Au cours de cette séance, il a expliqué en détail le travail réservé à un conseiller national, quels accents principaux doivent être fixés et quelles possibilités d'intégration de nos intérêts sectoriels existent dans la Berne fédérale dans le cadre de sa fonction. Au cours de l'année du rapport, il en a ainsi résulté un passage sans heurts, planifié à temps et donc parfaitement préparé entre le président d'alors, Paul Kurrus, et le nouveau président Thomas de Courten. Dans le cadre d'une soirée d'adieux qui s'est déroulée la veille de l'Assemblée générale de 2013, le comité complet et la direction de SPEDLOGSWISS ont remercié personnellement Paul Kurrus pour ses mérites et son engagement de longue durée au profit de l'économie des transports et de la logistique, de même que son épouse Ursi Kurrus qui, en arrière-plan, a toujours activement soutenu ce dernier dans son activité. En 2013, le comité s'est consacré à de nombreux thèmes traitant de la formation et des développements spécifiques au transport. Trois activités ayant particulièrement occupé le comité au cours de l'année du rapport méritent d'être ici brièvement citées:

Exposition spéciale «Cargo – Fascination transport» au Musée Suisse des Transports à Lucerne
Le 28 mars 2013, le Musée Suisse des Transports a officiellement inauguré l'exposition spéciale «Cargo – Fascination transport», qui a duré jusqu'en octobre 2013. Pour cette exposition spéciale, le Musée Suisse des Transports est parvenu à mettre sous contrat des partenaires de renom de la branche de l'expédition, de la logistique et du transport, qui ont été activement présents sur le site en contribuant à l'exposition. SPEDLOGSWISS a fourni sa contribution à ce projet d'exposition intéressant dans le comité consultatif et a également activement participé à l'exposition: dans un conteneur de 20 pieds destiné au fret maritime et aménagé pour l'occasion, nous avons présenté le profil professionnel captivant des agents commerciaux de transit et des services logistiques. L'exposition a dépassé toutes les attentes. Elle a réussi au sens propre du mot et de manière vivante à mettre le thème «Expédition, transport et logistique» à la portée d'un large public. Le Musée Suisse des Transports a enregistré 378 000 visiteuses et visiteurs et a compté 2140 classes scolaires pendant la durée de l'exposition. Cela représente environ 36 000 écolières et écoliers qui ont pu se faire une idée de notre branche et ainsi des profils professionnels y étant liés. En tant que musée le plus fréquenté de Suisse et en sa qualité de plateforme pour des expositions spéciales, le Musée Suisse des Transports a permis à notre branche des transports et de la logistique une présentation bénéficiant d'un rayonnement national. Le comité de SPEDLOGSWISS a constamment soutenu et accompagné notre engagement à l'exposition.

Terminalstrategie des Bundes (Bundesamt für Verkehr BAV)
Der neue Grossterminal Basel-Nord soll realisiert und im Endausbau wie geplant trimodal ausgestaltet werden, d. h. mit Umschlag zwischen Schiene, Strasse und Rheinschifffahrt. Beim Projekt Gateway Limmattal ist eine schrittweise Umsetzung vorgesehen, die sich nach den Marktbedürfnissen richtet. Auf dieses Vorgehen hat sich die Transport- und Logistikbranche in einer Mediation geeinigt. Die Resultate wurden an der zweiten vom Bundesamt für Verkehr (BAV) organisierten Terminalkonferenz vom 03.12.13 bekräftigt. Ende April 2013 hatte das BAV die erste Terminalkonferenz durchgeführt. Ziel war es, die Branche auf eine gemeinsame Haltung zur Terminallandschaft im Allgemeinen und zu den beiden Grossterminalprojekten Basel-Nord und Gateway Limmattal im Besonderen zu einigen. SPEDLOGSWISS war als einer der betroffenen Verbände am Prozess beteiligt. An der zweiten Terminalkonferenz kam dieser Prozess zu einem erfolgreichen Abschluss. Die Transport- und Logistikbranche hat sich im Mediationsprozess auf fünf Punkte geeinigt: Die Akteure sind sich einig, dass im Import- und Exportverkehr von Containern Wachstumsraten von einem bis zwei Prozent über dem Wirtschaftswachstum realistisch sind. Die bestehenden Terminals müssen bei der Planung der künftigen Terminallandschaft einbezogen werden.

Der Terminal Basel-Nord soll realisiert werden, und zwar sowohl für den Umlad Schiene/Schiene und Schiene/Strasse als auch – in einem weiteren Ausbauschritt – für den Umlad mit der Rheinschifffahrt.
Die Option für die Realisierung des Gateway Limmattal soll offengehalten werden. Bei der Umsetzung steht ein etappenweises Vorgehen im Vordergrund, das sich nach den Marktbedürfnissen richtet. Die Vorgabe des kantonalen Richtplans, wonach im Sammel- und Verteilverkehr mindestens 80 Prozent der Container mit der Bahn zu transportieren sind, ist zu berücksichtigen und ins Produktionskonzept einzubeziehen. Zu vertiefen ist die Frage, wie der diskriminierungsfreie Zugang zu den Terminals optimal gewährleistet werden kann. Ebenfalls genauer geprüft werden muss die Frage, wie die Betreibergesellschaften der Terminals am besten organisiert werden. Die Weiterentwicklung der Schweizer Terminallandschaft wird nun in enger Zusammenarbeit mit der Transport- und Logistikbranche geschehen. SPEDLOGSWISS ist in den einzelnen Planungsgruppen vertreten.

DATACENTER und webentry
Unsere Datenplattform hat die Serienreife definitiv erreicht. Wir konnten 2013 einen namhaften Schweizer Verlader als Nutzer von webentry gewinnen und können das Teilnehmerfeld aus den Reihen unserer Mitgliedsfirmen kontinuierlich ausbauen. Als Ersatz des bisher papiergestützten «Speditionsauftrags» hat das Produkt die Feuertaufe längst bestanden. Wir werden in den kommenden Jahren nun weitere möglichen Einsatzgebiete für das Produkt prüfen. So sind wir bereits konkret daran, im Rahmen des «e-freight»-Programms in der Schweiz (inklusive möglichem Einsatz von elektronischen Luftfrachtbriefen (eAWB)) die Möglichkeit der Einbindung von DATACENTER zu evaluieren. Wir treiben diese Aktivität zusammen mit der IG AirCargo Switzerland voran, mit der wir schon vor zwei Jahren einen Kooperationsvertrag abgeschlossen haben.

Geschäftsstelle
Thomas Schwarzenbach (Direktor), Philipp Muster (stellvertretender Direktor), Heike Bachmann (ab Oktober 2013), Kathrin Bühler, Oliver Giacometto (Lernender), Annelies Greney, Ardiana Haklaj, Sibyll Holinger, Gloria Iliu, Andrea Jauslin, Stephan Meier, Judith Moser, Tina Renz, Ruedi 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.

Stratégie des terminaux de la Confédération (Office fédéral des transports OFT)

Le nouveau grand terminal Bâle-Nord doit être réalisé et, comme planifié, aménagé de manière trimodale dans sa phase finale, c.-à-d. avec transbordement entre le rail, la route et la navigation rhénane. Pour le projet Gateway Limmattal, une mise en œuvre progressive orientée sur les besoins du marché est prévue. Dans le cadre d'une procédure de médiation, la branche des transports et de la logistique s'est mise d'accord sur cette procédure. Les résultats ont été approuvés le 03/12/2013 lors de la deuxième conférence sur les terminaux organisée par l'Office fédéral des transports (OFT). Fin avril 2013, l'OFT avait organisé la première conférence sur les terminaux. L'objectif était de trouver une approche commune de la branche sur la question des terminaux en général et sur les deux grands projets de Bâle-Nord et Gateway Limmattal en particulier. Faisant partie d'une des associations concernées, SPEDLOGSWISS était impliquée dans la procédure. Cette dernière a été clôturée avec succès au cours de la deuxième conférence. Dans le cadre de la procédure de médiation, la branche des transports et de la logistique a passé un accord sur cinq points: les acteurs sont unanimes sur le fait que, dans le transport de conteneurs à l'import et à l'export, des taux de croissance d'un à deux pour cent supérieurs au taux de croissance économique sont réalistes. Les terminaux existants doivent être pris en compte dans la planification du futur environnement de terminaux. Le terminal Bâle-Nord doit être réalisé aussi bien pour le transbordement rail/rail et rail/route que – lors d'une étape ultérieure d'aménagement – pour le transbordement lié à la navigation rhénane. L'option pour la réalisation du projet Gateway Limmattal doit rester en suspens. Dans le cadre de la réalisation, la procédure de mise en œuvre progressive en fonction des besoins du marché est au premier plan. La directive du plan d'aménagement cantonal selon laquelle, dans le transport en groupage et de distribution au moins 80 pour cent des conteneurs doivent être transportés par rail, doit être prise en compte et intégrée dans le concept de production. Il convient d'approfondir la question sur la manière de garantir un accès optimal et sans discrimination aux terminaux. La question de l'organisation optimale des sociétés d'exploitation des terminaux doit également être examinée en détail. La poursuite du développement de l'environnement des terminaux aura désormais lieu en étroite coopération avec la branche des transports et de la logistique. SPEDLOGSWISS est représentée dans chacun des groupes de planification.

DATACENTER et webentry

Notre plateforme de données a définitivement atteint son stade de maturité. En 2013, nous avons pu acquérir un affréteur suisse de renom comme utilisateur de Webentry et nous pouvons étendre continuellement la gamme de participants dans les rangs de nos entreprises membres. En tant que remplaçant de l'«ordre d'expédition» sur papier, le produit a passé depuis longtemps le baptême du feu. Dans les années à venir, nous allons examiner d'autres domaines d'utilisation possibles pour ce produit. Dans le cadre du programme «e-freight» en Suisse (y compris l'utilisation possible de lettres de transport aérien électroniques (LTAe)), nous sommes déjà concrètement en train d'évaluer la possibilité d'intégrer DATACENTER. Nous faisons avancer cette activité en coopération avec la CI AirCargo Switzerland, avec laquelle nous avons signé un contrat de coopération il y a deux ans déjà.

Secrétariat

Thomas Schwarzenbach (directeur), Philipp Muster (suppléant du directeur), Heike Bachmann (à partir d'octobre 2013), Kathrin Bühler, Oliver Giacometto (apprenti), Annelies Greney, Ardiana Haklaj, Sibyll Holinger, Gloria Iliu, Andrea Jauslin, Stephan Meier, Judith Moser, Tina Renz, Ruedi Scheidegger, Thomas Suter. Les 15 collaboratrices et collaborateurs représentent 12,3 unités de personnel. L'équipe du secrétariat a travaillé pour les associations suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse, Groupement de formation SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz. En outre, le secrétariat tient la comptabilité financière et salariale de SafeConsult AG.

Tätigkeiten der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Lamprecht

Personal
Abgesehen von einer Neueinstellung beim Ausbildungsverbund der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz (Frau Heike Bachmann ab Oktober 2013) gab es im Berichtsjahr 2013 keine personellen Wechsel. Hingegen wurden im Sinne der Konstanz Personalplanungen für künftige Neubesetzungen ab 2014 bereits in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in Angriff angenommen.
Frau Ardiana Haklaj wird uns verlassen, da sie ihrem Wunsch nach einer Vollzeitstelle folgend eine neue Stelle ausserhalb unseres Verbandes antreten kann. Frau Haklaj hatte bereits einen Grossteil ihrer Lehre auf der Geschäftsstelle absolviert. Wir danken ihr ganz herzlich für die geleistete Arbeit und wünschen ihr für ihre neue berufliche Herausforderung viel Glück und Erfolg. Dafür wird Frau Sibyll Holinger ab Anfang 2014 auf eigenen Wunsch hin ihr Pensum reduzieren und übernimmt die Aufgaben von Frau Haklaj. Frau Holingers bisherige Aufgaben im Bereich der Weiterbildung werden ab 2014 an eine neue Person übergeben, welche bereits gefunden ist. Schliesslich wird mit Ruedi Scheidegger im Herbst 2014 der Stelleninhaber des wichtigen Postens des Leiters Bildung in Pension gehen.

Für alle dieses Jahr anstehenden Veränderungen wurden bereits in Absprache mit allen Betroffenen konkrete Planungsschritte vereinbart. So kann auch trotz dieser anstehenden Wechsel eine konstant gute Qualität an Dienstleistungen zugunsten der Mitgliedsfirmen sichergestellt werden.

Dienstleistungen
Im Berichtsjahr erfuhr das Bildungsprojekt «Blended Learning» nach einer dreijährigen produktiven Phase nun den ersten «Neuanstrich» – ein erstes Update. Zusammen mit Fachexperten, Referenten und Mitgliedern des Geschäftsstellen-Teams wurden alle Fachgebiete auf inhaltliche Aktualität und Korrektheit überprüft und wo nötig geändert, korrigiert, verkleinert oder erweitert. So konnte erstmals ein zentraler Vorteil dieser Bildungsmethode genutzt werden, nämlich stets mit den Lerninhalten à jour zu sein.

Die Einführung dieses Bildungssystems brachte in der logischen Konsequenz mit sich, dass deren Verwaltung (Klassenbildung, Freischaltung von Themen, Support bei Fragen etc.) neu schweizweit zentral sichergestellt wird. Für die Sektionen entfällt damit eine in Eigenregie erbrachte Dienstleistung, welche bisher für die ganze Schweiz von der Geschäftsstelle erbracht wurde. Es wurden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, damit diese Mehrbelastung auf der Geschäftsstelle mit den bestehenden personellen und finanziellen Ressourcen aufgefangen werden konnte und damit für die Sektionen kein finanzieller Mehraufwand entstand. Dies soll auch bis auf weiteres so gehandhabt werden.

Finanzen
Unsere Mitgliedsfirmen sind im Markt oft mit der Tatsache konfrontiert, dass sie pro Umsatzeinheit immer mehr Leistung erbringen müssen. Daraus resultiert einerseits ein Margendruck, und andererseits erhöht dies den Zwang zu Effizienzsteigerungen.
Niemand erwartet von der SPEDLOGSWISS, dass sie ihre Ressourcen zugunsten eines möglichst hohen kommerziellen Erfolges einsetzt. Sie ist eine «Non Profit Organisation», für welche die vorhandenen Mittel ausreichen müssen, um die geforderten Leistungen zu erbringen. Die Mitgliederbeiträge machen heute ca 50 % aller Erträge aus. Das bedeutet, dass bei gleichbleibenden Mitgliederbeiträgen mehr Erträge aus anderen Bereichen (z.B. Schulungen und Datacenter) generiert werden müssen, wenn man den Verband hinsichtlich seiner Aktivi-

Thomas Lamprecht

Vizepräsident SPEDLOGSWISS und Geschäftsstellen-Delegierter des Engeren Vorstandes
Vice-président et délégué du secrétariat du comité restreint SPEDLOGSWISS

Activités du secrétariat

Auteur: Thomas Lamprecht

Ressources humaines
Hormis un nouveau contrat de travail auprès du groupe de formation SPEDLOGSWISS Suisse du Nord-Ouest (Madame Heike Bachmann à partir d'octobre 2013), aucune fluctuation de personnel n'a eu lieu pendant l'année de rapport 2013. Par contre, afin de garantir une continuité, des planifications visant à de futures nouvelles occupations de postes à compter de 2014 ont déjà commencé.
Madame Ardiana Haklaj va nous quitter étant donné qu'elle a la possibilité de satisfaire son souhait d'occuper un nouveau poste à plein temps hors de notre association. Madame Haklaj avait déjà réalisé une grande partie de son apprentissage dans notre secrétariat. Nous la remercions chaleureusement pour le travail fourni et lui souhaitons bonne chance et réussite pour son nouveau challenge professionnel.
Dès le début de l'année 2014, Madame Sibyll Holinger va de son propre souhait réduire son travail dans son domaine et prendre en charge les tâches de Madame Haklaj.
A partir de 2014, les tâches du domaine de la formation professionnelle supérieure jusqu'à présent assumées par Madame Holinger vont être transmises à une autre personne qui a déjà été trouvée. Le détenteur du poste important de directeur de la formation, Ruedi Scheidegger, va finalement prendre sa retraite à l'automne 2014.

Des étapes de planification concrètes ont déjà été convenues avec les personnes concernées pour tous les changements imminents qui vont se dérouler cette année. Malgré ce prochain remaniement dans le domaine des ressources humaines, il est quand même également possible de garantir une continuité en termes de qualité des prestations fournies aux entreprises membres.

Prestations
Au cours de l'année du rapport, le projet de formation «blended Learning» a été soumis à un premier «ravalement de façade» avec une première mise à jour suite à trois ans de phase productive. En collaboration avec des experts professionnels, des intervenants et des membres de l'équipe du secrétariat, tous les domaines professionnels ont été analysés quant à leur adéquation et leur actualité en termes de contenus et, là où cela s'est avéré nécessaire, ces derniers ont été modifiés, corrigés, réduits ou étendus. Il a ainsi pour la première fois été possible de tirer un avantage essentiel de cette méthode de formation, c'est-à-dire d'être constamment à jour avec les contenus d'apprentissage. La conséquence logique résultant de l'introduction de ce système de formation a permis de garantir sa nouvelle administration centralisée dans l'ensemble de la Suisse (formation de classes, validation de thèmes, assistance dans le cadre de questions, etc.). Désormais, les sections n'ont donc plus besoin d'apporter une prestation de leur propre chef, qui était jusqu'à présent fournie par le secrétariat pour l'ensemble de la Suisse. Toutes les possibilités visant à décharger cette sollicitation supplémentaire sur le secrétariat avec les ressources personnelles et financières existantes ont été exploitées, ce qui a permis d'épargner aux sections un investissement financier supplémentaire. Cette solution doit également être privilégiée jusqu'à nouvel ordre.

Finances
Sur le marché, nos entreprises membres sont confrontées à un cas de fait qui se traduit par une fourniture de prestations de plus en plus importante par unité de chiffre d'affaires. Cet état se traduit d'une part par l'exercice d'une pression sur les marges, d'autre part par l'obligation croissante d'augmenter la performance. Personne n'attend de SPEDLOGSWISS qu'elle mette ses ressources en œuvre au profit d'une

täten weiterentwickeln möchte. Früher stammte etwa ein Fünftel der Erträge aus dem Verkauf von Frachtdokumenten. Heute sind es unter 15 %, weshalb ein vorsichtiges Umgehen mit den Mitgliederbeiträgen oberstes Gebot bleibt. Darüber hinaus gibt es einen gewissen Druck zur Erhöhung von Erträgen aus anderen Bereichen. Diese Herausforderung nimmt die Geschäftsstelle erfolgreich an und kann auch bei konstanten Mitgliederbeiträgen ihr Angebot stets den Anforderungen des Marktes entsprechend ausbauen. Ein Beispiel hierzu ist das Produkt «Datacenter», welches unseren Mitgliedern einen Nutzen erbringt, den sie zu diesem Preis anderswo nicht einkaufen können.

Die Zusammenarbeit mit dem Engeren Vorstand ist sehr gut, insbesondere auch durch die Visierung der Zahlungen und Kontrolle von Belegen unter dem Jahr und mit der Arbeitsgruppe Finanzplanung. Zusätzlich wird das ganze Rechnungswesen im Rahmen der ordentlichen Revision von zwei Finanzexperten aus den Reihen unserer Mitgliedsfirmen überprüft. Wir haben hier also Gewähr, dass die konstant gute finanzielle Situation laufend überprüft und für die Zukunft abgesichert werden kann.

Anlässlich meiner regelmässigen Besuche auf der Geschäftsstelle der SPEDLOGSWISS treffe ich stets auf ein engagiertes und freundliches Team. Ich danke allen für die gute Zusammenarbeit im vergangenen Berichtsjahr und freue mich auf zahlreiche weitere spannende und erfreuliche Begegnungen in 2014.

réussite commerciale la plus élevée possible. Elle est une association à but non lucratif pour laquelle les moyens disponibles doivent suffire à fournir les prestations exigées. Les cotisations des membres représentent aujourd'hui environ 50 % de l'ensemble des produits. Cela signifie que si les cotisations des membres restent à un niveau constant, des produits supplémentaires devront être générés dans d'autres domaines (formations et Datacenter par ex.) si l'association souhaite continuer à développer ses activités. Par le passé, environ un cinquième des produits étaient issus de la vente de documents de transport. Aujourd'hui, ce pourcentage est inférieur à 15 %, c'est pourquoi une prudente gestion des cotisations des membres reste un impératif prioritaire. Il existe en outre une certaine pression visant à une augmentation des produits issus d'autres domaines. Le secrétariat relève ce défi avec succès et est en mesure, même avec des cotisations de membres constantes, d'étendre continuellement son offre face aux exigences posées par le marché. Le produit «Datacenter» qui fournit à nos membres un avantage qu'ils ne pourraient pas acquérir ailleurs à ce prix, illustre bien cette tendance.

La coopération avec le comité restreint ainsi qu'avec le groupe de travail chargé de la planification des finances est excellente, en particulier concernant la confirmation des paiements et le contrôle des documents pendant l'année.

Dans le cadre de l'audit ordinaire, l'ensemble de la comptabilité est de surcroît contrôlé par deux experts financiers issus des rangs de nos entreprises membres. Le contrôle continu de la bonne situation financière et sa consolidation dans l'avenir sont ainsi également garantis. Lors de mes visites régulières au secrétariat de SPEDLOGSWISS, je rencontre toujours une équipe accueillante et engagée. Je souhaite remercier l'ensemble du personnel pour la bonne collaboration pendant l'année de rapport et me réjouis des nombreuses rencontres agréables et captivantes à venir pour l'année 2014.

Die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle

Thomas Schwarzenbach
Direktor/Directeur

Heike Bachmann
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Thomas Suter
Stv. Leiter Bereich Bildung
Directeur adjoint du domaine formation

Judith Moser
PR-Verantwortliche
Responsable RP

Kathrin Bühler
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Philipp Muster
Stellvertretender Direktor
Directeur adjoint

Andrea Mecklenburg
Weiterbildung/ üK-Koordination
Formation professionnelle/ Coordination CIE

SPEDLOGSWISS

Les collaborateurs du secrétariat

Rudolf Scheidegger
Leiter Bereich Bildung
Directeur du domaine Formation

Annelies Greney
Weiterbildung/Kurse
Formation professionnelle supérieure, cours

Gloria Illiu
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Tina Renz
Buchhaltung
Comptabilité

Stefan Meier
Dienste
Services généraux

Sibyll Holinger
Sekretariat
Secrétariat

Oliver Giacometto
Lernender
Apprenti

Andrea Jauslin
Grundbildung
Formation professionnelle de base

SPEDLOGSWISS

Fachausschuss

Autor: Roman W. Bisig

Chancen und Risiken unserer Branche sind besonders eng mit dem Schweizer Aussenhandel verbunden. Aus diesem Grund ist gerade im Fachausschuss immer auch ein intensiver Blick auf die Weltwirtschaftslage angezeigt. Die Wirtschaftslage innerhalb der EU stabilisiert sich nach und nach. Eine leichte Erholung in Irland und erste positive Signale aus Griechenland bestätigen dies. Anhaltende Stabilität herrscht in den nordischen Ländern und Polen. Die wirtschaftlichen Indikatoren in Frankreich sind eher unfreundlich. Das ungeschickte Agieren der aktuellen Regierung ist eine zusätzliche Bürde. Deutschlands Wirtschaft boomt und ist die Stütze innerhalb der EU. Durch den Beitritt Kroatiens erfährt die EU eine Erweiterung. Der Aussenhandel mit den USA ist überraschend robust und hat sich im Berichtsjahr laufend verbessert. Brasilien muss mit tieferen Wachstumsraten leben.

Die Modernisierung der Transportinfrastruktur des Landes hinkt hinter der wirtschaftlichen Entwicklung her. Argentinien scheint nicht «mehr» so stabil zu sein wie in den letzten Jahren. China wächst, allerdings auf tieferem Niveau. Allgemein ist von einer Abschwächung des Wachstums in Fernost zu sprechen. Die Folgen des «Arabischen Frühlings» und der syrische Bürgerkrieg hinterlassen ihre Spuren. Damit verbundene Flüchtlingsströme fordern Europa politisch und humanitär.

Die Wirtschaftslage in der Schweiz ist stabil. Diese wird aber vor allem getrieben durch den Binnenmarkt, insbesondere den Konsum und die Bautätigkeit. Die anhaltende Zuwanderung hat Sonnen- und Schattenseiten. Insgesamt sind die Importe auf stabilem Niveau. Hingegen ist der Export, trotz des stabilen EUR/CHF-Kurses, noch immer schwach im sogenannten «General Cargo»-Bereich. Nach wie vor besteht ein Trend zu kleineren Lieferungen. Der Europaverkehr stagniert auf unbefriedigendem Niveau. Die nach wie vor grosse Unpaarigkeit zu Gunsten des Imports ist eine Herausforderung. Die Schifffahrt zeigt leichte Erholungstendenzen. Die Volumen im Luftfrachtbereich wachsen wieder. Die Arbeitslosigkeit in der Schweiz bleibt auf tiefem Niveau. Im Bereich Transport und Logistik ist das Stellenangebot weniger üppig als früher, speziell im Bereich Kaderstellen übertrifft die Nachfrage das Angebot.

Die Volatilität der Verkehre stellt unsere Branche vor grosse Herausforderungen. Dies vor allem in den Bereichen Infrastruktur und Personal. Die früher viel bessere Abschätzbarkeit von Sendungsvolumen während des Jahresverlaufs ist oft unvorhersehbaren, starken Schwankungen gewichen. Die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz genügt den zukünftigen Anforderungen nicht. Bereits heute stehen auf allen Verkehrsträgern (insbesondere aber auf Strasse und Schiene) zu wenig Kapazitäten zur Verfügung. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr. Doch sind weder Schienen- noch Strasseninfrastrukturen unendlich ausbaubar. Langfristig ist ein gesellschaftliches Umdenken, speziell auch im Individualverkehr (Wohnen, Pendeln etc.), unerlässlich.

Die Politik und die Verwaltung begreifen erst nach und nach, dass die Verkehrspolitik auch den gesamten Güterverkehr und dessen Infrastruktur einbeziehen muss. Dazu gehören beispielsweise Raumplanung, Ausscheiden von Logistikflächen oder eine Terminalstrategie des Bundes. SPEDLOGSWISS durfte zusammen mit anderen Interessengruppen auf Einladung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) an zwei Terminalkonferenzen teilnehmen und in Workshops an der Terminalstrategie mitarbeiten. Das Resultat entspricht weitestgehend unseren Erwartungen und Bedürfnissen.

Die Realisierung von Basel-Nord als trimodales Gateway wird mit Priorität vorangetrieben. Das Gateway Limmattal soll allenfalls bedarfsgerecht, und eventuell etappiert ausgebaut werden. Inskünftig wird das BAV unseren Verband und die anderen Interessenvertreter von Anfang

Roman W. Bisig

Vizepräsident SPEDLOGSWISS
Vice-président SPEDLOGSWISS

Commission spécialisée

Auteur: Roman W. Bisig

Les chances et les risques de notre branche sont étroitement liés au commerce extérieur suisse. Pour cette raison, la commission spécialisée en particulier ne doit à aucun moment perdre de vue la situation économique sur le marché mondial. La situation économique au sein de l'Union Européenne se stabilise peu à peu. Un léger redressement en Irlande et les premiers signes positifs en provenance de la Grèce confirment cette tendance. Une stabilité persistante domine les marchés des pays nordiques et de la Pologne.

Les indicateurs économiques constatés en France sont plutôt moins réjouissants et la politique maladroite du gouvernement actuel représente un fardeau supplémentaire. Le boom de l'économie allemande continue et reste le pilier au sein de l'Union Européenne. Suite à l'adhésion de la Croatie, l'Union Européenne poursuit son extension. Le commerce extérieur avec les Etats-Unis est étonnamment robuste et a continuellement prospéré au cours de l'année de rapport. Pour sa part, le Brésil doit se contenter de plus faibles taux de croissance.

La modernisation de l'infrastructure de transport du pays reste à la traîne derrière le développement économique. Comparée aux années précédentes, l'Argentine ne semble «plus» être aussi stable. La Chine est en croissance, cependant à un plus faible niveau.
De manière générale, on constate un ralentissement de la croissance en Extrême-Orient. Les conséquences du «printemps arabe» et la guerre civile en Syrie laissent leurs traces et, autant sur le plan politique qu'humanitaire, les flux de réfugiés qui y sont liés mettent l'Europe à l'épreuve.

En Suisse, la situation économique est considérée comme stable. Elle est en outre alimentée par le marché intérieur, la consommation et les activités de construction jouant un rôle particulièrement important. Les flux d'immigration persistants ont leurs avantages et leurs inconvénients. Dans l'ensemble, les chiffres à l'importation sont à un niveau stable. Par contre, malgré le cours stable de l'euro par rapport au franc suisse, l'exportation reste faible dans le domaine «Cargo général». La tendance à de petites livraisons ne faiblit pas. Le trafic européen stagne à un niveau insatisfaisant et la grande disparité au profit de l'importation reste un défi. La navigation présente de légères tendances de reprise. Les volumes dans le domaine du fret aérien augmentent de nouveau. Le chômage en Suisse reste à un faible niveau.

Dans le domaine du transport et de la logistique, l'offre d'emplois est moins exubérante que par le passé, et en particulier dans le domaine des postes de cadres, la demande dépasse l'offre. La volatilité des transports pose de grands défis à notre branche, surtout dans les domaines de l'infrastructure et des ressources humaines. Par le passé, la meilleure évaluation des volumes d'expédition pendant l'année a fait la place à de fortes fluctuations imprévisibles. L'infrastructure des transports en Suisse n'est pas en mesure de répondre aux futures exigences. Aujourd'hui déjà, les capacités à disposition dans les modes de transport (en particulier sur route et sur rail) sont insuffisantes. Cet état est applicable au transport des voyageurs mais également au transport des marchandises. Il ne faut cependant pas perdre de vue que, aussi bien les infrastructures sur rail que les infrastructures sur route ne peuvent pas être développées de manière illimitée. A long terme, un changement de mentalité dans la société, en particulier aussi dans le transport individuel (habitat, mobilité professionnelle etc.) est inévitable. La classe politique et les administrations comprennent seulement lentement que la politique des transports doit également être intégrée dans l'ensemble du transport des marchandises et de son infrastructure. La planification du territoire, la suppression de surfaces logistiques ou une stratégie des terminaux de la Confédération en font

an bei anstehenden Verkehrsinfrastrukturprojekten miteinbeziehen. Dies werten wir als grossen Erfolg. Der Vorstand hat dieses wichtige Projekt sehr eng mitverfolgt und aktiv begleitet. Es wird deshalb in diesem Jahresbericht unter den Aktivitäten des Vorstandes nochmals gesondert hervorgehoben.

Die Schwächung des sekundären Sektors und die anhaltende Entwicklung der Schweiz in Richtung Dienstleistungsgesellschaft ist aus Sicht unserer Branche natürlich nicht allzu erfreulich. Die demografische Entwicklung stellt unsere Branche, unsere Volkswirtschaft und deren Sozialwesen vor grosse Herausforderungen.

Den verschiedenen Fachbereichen und Kommissionen ging im vergangenen Jahr die Arbeit nicht aus. Details wollen Sie bitte den entsprechenden Einzelberichten entnehmen. Für das kommende Jahr gibt es einige personelle Vakanzen zu füllen. Interessenten dürfen sich gerne an die Geschäftsstelle oder den Unterzeichnenden wenden. Die Arbeit in den Bereichen und Kommissionen bringt den Mitarbeitenden, deren Firmen und unserer ganzen Branche etwas. Der Einsitz in den Gremien ist zudem eine gute Gelegenheit, sich mit Branchenkolleginnen und -kollegen auszutauschen. Das konstruktive Zusammenarbeiten in einem angenehmen und humorvollen Umfeld bereitet Freude. Funktionierende Netzwerke können auch im Tagesgeschäft einen Nutzen für Sie erbringen. Ein ehrenamtliches Engagement ist nicht selbstverständlich. Im Namen des gesamten Vorstandes danke ich allen Kolleginnen und Kollegen, die sich im Milizsystem engagieren, für die geleistete Arbeit.

Für das neue Geschäftsjahr wünsche ich Ihnen viel Gesundheit, Zufriedenheit und Erfolg. Jeder Tag ohne Lachen ist ein verlorener Tag. Ich hoffe, dass Sie im laufenden Geschäftsjahr viele «lachende Tage» erleben dürfen. Das Leben ist zu kurz, um schlechte Dienstleistungen zu erbringen. Entsprechend wünsche ich Ihnen ein Geschäftsjahr voller exzellenter Dienstleistungen.

SPEDLOGSWISS

par exemple partie. SPEDLOGSWISS a eu l'occasion de participer à deux conférences sur les terminaux avec d'autres groupes d'intérêts sur invitation de l'Office fédéral des transports (OFT) et de travailler sur la stratégie des terminaux dans des workshops. Dans ses grandes lignes, le résultat répond à nos attentes et à nos besoins.

L'association fait avancer avec priorité la réalisation de Bâle-Nord comme gateway trimodal. Le projet du gateway Limattal doit être également développé conformément aux besoins et éventuellement par étapes. A l'avenir, l'OFT va intégrer notre association et les autres représentants dès le début dans la réalisation de projets d'infrastructures de transport prévus. Nous considérons cette évolution comme un grand succès. Le comité a étroitement suivi et activement accompagné ce projet important. Pour cette raison, les décisions en résultant vont être encore une fois soulignées dans ce rapport dans l'article sur les activités du comité. De notre point de vue, l'affaiblissement du secteur secondaire et le développement persistant de la Suisse vers une société de prestations de services n'est bien entendu pas vraiment réjouissant. L'évolution démographique pose de grands défis à notre branche, à notre économie nationale, mais également à notre système social.

Au cours de l'année passée, les différents domaines spécialisés et les commissions n'ont pas manqué de travail. Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter les articles individuels correspondants. Pour l'année prochaine, quelques postes vacants doivent de nouveau être occupés. Les personnes intéressées peuvent volontiers s'adresser au secrétariat ou au signataire de ce rapport. Le travail fourni dans les domaines et les commissions apporte beaucoup aux membres, à leurs entreprises et à l'ensemble de la branche. L'occupation d'un poste dans un domaine ou une commission fournit en outre l'opportunité d'échanger ses opinions avec les collègues de la branche. La collaboration constructive dans un environnement agréable et plein d'humour fait plaisir et vous pouvez également tirer profit de réseaux qui fonctionnent dans vos activités quotidiennes. Un engagement honorifique n'est pas une évidence. Au nom de l'ensemble du comité, je remercie tous les collègues qui s'engagent dans le système de milice pour le travail fourni.

Pour le nouvel exercice, je vous souhaite santé, satisfaction et succès. Un jour sans rire est un jour perdu. Pour l'exercice en cours, je vous souhaite beaucoup de «journées débordantes de rire». La vie est trop courte pour fournir de mauvaises prestations. C'est pourquoi je vous souhaite un exercice rempli d'excellentes prestations.

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 2013:

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

Die Zielsetzung des Cargo Forum Schweiz ist es, die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu vertreten. Das Cargo Forum Schweiz koordiniert und unterstützt die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände.

Studie zum Thema «Infrastruktur Güterverkehr 2030»

Die Infrastruktur des Binnengüterverkehrs (Strassen- und Schienennetz, Rheinhäfen, Logistikstandorte der Wirtschaft) steht vor grossen Herausforderungen. Ohne rechtzeitige Gegenmassnahmen drohen massive Engpässe, eine Gefährdung der Versorgung sowie hohe volkswirtschaftliche Kosten. Gemeinsam mit den Kantonen, vertreten durch BPUK, VDK und KöV, haben daher das Cargo Forum Schweiz, der Logistikcluster Basel und der VAP eine Studie zum Thema Infrastruktur Güterverkehr 2030 erstellt und am 28. Oktober 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Studie untersuchte die Engpässe auf Strasse und Schiene sowie die Entwicklung und Festlegung von Logistikstandorten für die Wirtschaft und gibt 24 Handlungsempfehlungen ab. Sie sehen u.a. eine Vereinbarung zwischen Kantonen und verladender Wirtschaft im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie den verstärkten Einbezug der Wirtschaft bei der Planung der nationalen Strassen- und Bahninfrastruktur vor.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI

Das Cargo Forum Schweiz unterstützte die Schaffung eines Fonds für die Finanzierung des Ausbaus und der Instandhaltung der Bahninfrastruktur sowie die etappierte strategische Netzentwicklung von Anfang an. Allerdings fordert das Cargo Forum Schweiz auch für die Strasseninfrastruktur vergleichbare Entwicklungs- und Finanzierungsmechanismen, die im vom Bundesrat angekündigten Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds Realität werden sollen.

Der Wunsch des Cargo Forum Schweiz, auch für den Güterverkehr einen dem Personenverkehr vergleichbaren Verfassungsauftrag in die Vorlage aufzunehmen, wurde vom Parlament trotz intensiver Werbung durch das Cargo Forum Schweiz und seinen Verbündeten mit einem sehr knappen Entscheid im Nationalrat leider nicht erfüllt. Mit der Motion 13.3579 betreffend die Verankerung des wesensgerechten Güterverkehrs in der Verfassung von Nationalrat Giezendanner steht das Thema erneut auf der politischen Agenda. Ziel ist es, eine effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen sicherzustellen.

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel

Angesichts der nach Umsetzung der im Modul 1 vorgeschlagenen Ausbauten prognostizierten weiteren Engpässe forderte das Cargo Forum

SPEDLOGSWISS

Cargo Forum Suisse (CFS)

Auteur: Frank Furrer, secrétaire général de la VAP, directeur du CFS

Structure et organisation
Cargo Forum Suisse est une représentation d'intérêts des utilisateurs des transports de marchandises ainsi que des transitaires, des transporteurs et des prestataires logistiques. Président: Rolf Büttiker, ancien conseiller aux Etats, PRD SO, directeur: Frank Furrer, secrétaire général VAP. Membres du groupe de base en 2013:

- GS1 Suisse – Association professionnelle pour les réseaux de création de valeur: promotion de standards performants, de la logistique, des processus, des méthodes et des coopérations, Berne
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Bâle
- CCIS – Chambres de commerce et d'industrie suisses, représentées par les chambres de commerce des deux Bâle (HKBB)
- SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne
- SVS – Association suisse de navigation et d'économie portuaire, Bâle
- VAP – Association Chargeurs, Embranchements et Propriétaires de wagons particuliers, Uitikon

L'objectif de Cargo Forum Suisse consiste à représenter les intérêts du trafic des marchandises auprès des instances politiques, de l'administration fédérale et de l'opinion publique. Cargo Forum Suisse coordonne et soutient le travail politique des associations rattachées.

Étude sur l'«Infrastructure du trafic des marchandises 2030»
L'infrastructure du trafic des marchandises sur le plan national (réseau routier et ferroviaire, ports rhénans, sites d'implantation logistique de l'économie) doit faire face à de grands défis. Des goulots d'étranglement massifs, la compromission de l'approvisionnement ainsi que des coûts élevés pour l'économie nationale constituent des menaces imminentes si aucune contre-mesure n'est prise en temps voulu. Avec les cantons, représentés par la DTAP, la CDEP et la CTP, le Cargo Forum Suisse, le cluster logistique de Bâle et la VAP ont élaboré une étude sur l'infrastructure du trafic des marchandises 2030 et présenté cette dernière à l'opinion publique le 28 octobre 2013. L'étude s'est consacrée à l'analyse des goulots d'étranglement routiers et ferroviaires ainsi qu'à l'aménagement et à la détermination de sites logistiques pour les acteurs économiques et fournit 24 recommandations d'actions. Elles prévoient entre autres un accord entre les cantons et l'économie d'affrètement dans le domaine de la planification de lotissements et du trafic ainsi que l'intégration renforcée des acteurs économiques dans le cadre de la planification de l'infrastructure nationale routière et ferroviaire.

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF
Depuis le début, le Cargo Forum Suisse soutient la création d'un fonds destiné au financement de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que le développement stratégique par étapes du réseau. Le Cargo Forum Suisse exige cependant aussi des mécanismes d'aménagement et de financement similaires pour l'infrastructure routière, qui doivent être mis en œuvre dans le fonds d'agglomération de routes nationales annoncé par le Parlement.
Le souhait de Cargo Forum Suisse consistant à intégrer un mandat constitutionnel dans le texte parlementaire pour le trafic de marchandises, comparable à celui existant pour le trafic des voyageurs, n'a malheureusement pas été satisfait suite à une décision prise à très faible majorité au Conseil national, et ce malgré un engagement intensif de Cargo Forum Suisse et de ses alliés. Avec la motion 13.3579 relative à l'inscription de la notion de transport rationnel des marchandises dans la Constitution déposée par le conseiller national Ulrich Giezendanner, le sujet est de nouveau à l'ordre du jour politique. L'objectif est de

Schweiz das ASTRA auf, rasch Vorschläge für die Entschärfung der verbleibenden Engpässe zu unterbreiten. Die dafür notwendigen Mittel stehen ja zur Freigabe zur Verfügung.
Gleichzeitig wies das Cargo Forum Schweiz auf die Bahn als potentielle Entlastungsmöglichkeit hin. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes sowie der künftigen Verwendung der Mittel des Bahninfrastrukturfonds sollte eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn als Alternative für Strassentransporte resultieren. In diesem Sinne gab das Cargo Forum Schweiz seiner Erwartung Ausdruck, dass der Bund eine kohärente Infrastruktur- und Verkehrspolitik betreibe und ein koordiniertes Monitoring der Entwicklung der Kapazitäten und des Modal-Splits von Strasse und Schiene eingeführt werde.
Schliesslich forderte das Cargo Forum Schweiz, dass ein künftiger Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds mit dem Bahninfrastrukturfonds BIF so weit koordiniert werden müsse, dass ein nachfragegerechter Ausbau der Landverkehrsinfrastruktur sichergestellt werde.

Vernehmlassung zur Motion 10.3881 flächendeckender Schienenverkehr
Das Cargo Forum Schweiz wertete die vorgelegte Gesamtkonzeption als positiv und ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl wünschte sich das Cargo Forum Schweiz ergänzend eine vertiefte Analyse des Verhältnisses zwischen Strassen- und Bahngüterverkehr im Sinne eines umfassenden Gesamtkonzepts. Auch die weitere Entwicklung der Bahnlandschaft, der Organisation der Eisenbahnen und insbesondere von SBB Cargo als dominantem Anbieter sind noch in die Vorlage aufzunehmen. Der Expertenbericht zur Organisation der Bahninfrastruktur liegt hierzu vor. Das CFS kann sich im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Revision von Art. 4 SBBG die Ausgliederung von SBB Cargo aus dem Konzern SBB direkt in Bundeseigentum unter Zuwahl erfahrener Logistiker in den Verwaltungsrat gut vorstellen. Die Vorlage versucht, Schiene und Strasse sowie die Schifffahrt entsprechend ihren Stärken zu fördern und damit ein Marktumfeld für Leistungsanbieter zu schaffen, das wettbewerbsfähige Angebote und nachhaltiges Wachstum erlaubt. Die vorgeschlagenen regulatorischen Massnahmen greifen allerdings erst langfristig, die finanziellen Kürzungen hingegen kurzfristig. Das Cargo Forum Schweiz erachtete daher ein Monitoring der Zielerreichung mit Berichterstattung und allenfalls notwendigen weiteren Massnahmen – insbesondere auch bei Veränderungen in der Organisation der Bahninfrastruktur – als unverzichtbar.
Das Cargo Forum Schweiz begrüsste Netznutzungskonzepte und -pläne, um den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr beim Netzzugang besserzustellen. Eine weitere Verbesserung sollte allerdings auch bei den Trassenpreisen stattfinden, die weiterhin zu hoch und deren Festlegung vollkommen intransparent sind. Das Cargo Forum Schweiz erachtet den Trassenpreis als effizientestes Förderinstrument.
Der Einbezug der Marktakteure des Güterverkehrs, insbesondere der Verlader, Spediteure, Operateure und Terminalbetreiber in den Planungsprozess von Güterverkehrsanlagen nationaler Bedeutung und Netznutzungskonzepten sollte nach Auffassung des Cargo Forum Schweiz im Gesetz verbindlich geregelt werden.
Die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen unter Gleichbehandlung von kombiniertem und konventionellem Verkehr begrüsste das Cargo Forum Schweiz. Die Aufrechterhaltung der Rückerstattung der LSVA ist als Mittel, bestehende Verkehre auf der Schiene zu halten, anerkannt. Das Cargo Forum Schweiz erachtete aus demselben Grund die Aufrechterhaltung der Finanzhilfen an die Erneuerung bestehender Anschlussgleise als unverzichtbar. In diesem Sinne sollte das Förderkonzept ergänzt werden.

Stellungnahme betreffend Amtshilfe im Zollbereich mit den USA und gegenseitige Anerkennung als zugelassene Wirtschaftsbeteiligte
Das Cargo Forum Schweiz hat in seiner Vernehmlassungsantwort die Entkopplung der beiden unterschiedlichen Themen Amtshilfe und gegenseitige Anerkennung verlangt. Zur gegenseitigen Anerkennung AEO und C-TPAT im Besonderen erachtete das Cargo Forum Schweiz eine Verpflichtung der USA zur Ausdehnung der Sicherheitsbestimmungen auch auf den Export als angezeigt.

garantir une utilisation efficiente de chaque moyen de transport ou de leurs combinaisons.

Consultation relative à l'arrêté fédéral sur le deuxième programme pour l'élimination des goulots d'étranglements sur le réseau national routier et la mise à disposition des moyens

Compte tenu des étranglements supplémentaires pronostiqués après la mise en œuvre des aménagements proposés dans le module 1, le Cargo Forum Suisse a exigé de l'OFROU de soumettre rapidement des propositions afin d'enrayer la situation des étranglements subsistants. Les moyens ici nécessaires sont à disposition pour validation.
Cargo Forum Suisse a simultanément attiré l'attention sur le trafic ferroviaire comme alternative de délestage. La révision globale de la législation sur le transport des marchandises ainsi que le futur emploi des moyens du fonds d'infrastructure ferroviaire devraient permettre une amélioration de la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises comme alternative par rapport aux transports routiers. Dans ce sens, Cargo Forum Suisse a exprimé ses attentes, la Confédération devant réaliser une politique d'infrastructure et de trafic cohérente et introduire un monitoring coordonné du développement des capacités et du split modal routier et ferroviaire. Cargo Forum Suisse a finalement exigé qu'un futur fonds pour le trafic d'agglomération et de routes nationales soit coordonné avec le fond d'infrastructure ferroviaire FIF de telle manière qu'un aménagement de l'infrastructure du trafic routier conforme à la demande soit garanti.

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

Le Cargo Forum Suisse a émis un avis positif concernant l'ensemble du concept présenté et considère qu'il s'agit d'une étape dans le bon sens. Cargo Forum Suisse a néanmoins souhaité en complément l'élaboration d'une analyse approfondie du rapport entre le trafic routier et le trafic ferroviaire des marchandises dans le sens d'un concept global étendu. L'évolution continue du paysage ferroviaire, l'organisation des chemins de fer et en particulier de CFF Cargo comme prestataire dominant doivent être encore intégrés dans le texte constitutionnel. Le rapport d'expertise relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire a ici été présenté. Le Cargo Forum Suisse peut bien se faire à l'idée de la révision proposée dans l'art. 4 LCFF concernant le détachement de CFF Cargo du groupe CFF pour passer directement en propriété fédérale avec cooptation de cadres logistiques expérimentés dans le conseil d'administration. Le texte constitutionnel tente de promouvoir les rails et la route ainsi que la navigation en fonction de leurs points forts et de créer ainsi un environnement de marché pour les prestataires permettant des offres concurrentielles et une croissance durable. Les mesures de régulation proposées n'interviennent cependant que sur le long terme, les restrictions financières par contre sur le court terme. Pour cette raison, Cargo Forum Suisse est d'avis qu'un monitoring est incontournable pour atteindre les objectifs avec soumission de rapports et la prise éventuelle d'autres mesures nécessaires - en particulier aussi pour ce qui est des modifications dans l'organisation de l'infrastructure ferroviaire.
Le Cargo Forum Suisse a approuvé les plans et les concepts d'utilisation du réseau afin de favoriser le trafic des marchandises par rapport au trafic des voyageurs concernant l'accès au réseau. Une amélioration supplémentaire doit cependant aussi avoir lieu au niveau des prix des tracés, ces derniers étant trop élevés et leur détermination totalement opaque. Cargo Forum Suisse considère le prix du tracé comme l'instrument de promotion le plus efficace.
Selon Cargo Forum Suisse, l'intégration des acteurs du marché du trafic des marchandises, en particulier les affréteurs, les transitaires, les opérateurs et les exploitants de terminaux dans le processus de planification d'installations de trafic de marchandises d'importance nationale et de concepts d'utilisation du réseau, doit être réglementé dans un cadre législatif obligatoire.
Cargo Forum Suisse approuve les mesures d'encouragement financières proposées sous respect de la parité du trafic combiné et du trafic conventionnel. Le maintien du remboursement de la RPLP, comme

Terminallandschaft Schweiz – Terminalkonferenzen des BAV 2013
Nach der Stellungnahme des Cargo Forum Schweiz zu den Entwicklungen der weltweiten Verkehre und zur Notwendigkeit eines trimodalen Containerterminals in Basel im Jahre 2012 engagierte sich das Cargo Forum Schweiz im Rahmen der zwei Terminalkonferenzen und des Mediationsprozesses des Bundes als Koordinator für die Anliegen der Wirtschaft. In zwei Positionspapieren des Cargo Forum Schweiz äusserte sich die Wirtschaft geeint zu den weiteren Prämissen einer künftigen Terminallandschaft in der Schweiz. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, dass diese Vorschläge der Wirtschaft im Mediationsprozess vollumfänglich Anklang fanden. Das Cargo Forum Schweiz wird auf dieser Basis alles daransetzen, dass die Beschlüsse der zweiten Terminalkonferenz umgesetzt und die dabei aufgeworfenen Fragen analysiert und beantwortet werden.

Botschaft betreffend Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse
Das Cargo Forum Schweiz unterstützte eine Masterarbeit MAS Corporate Finance an der Hochschule Luzern zur Quantifizierung des Nutzens für den UKV bei einem Vollausbau der Gotthardstrecke. Diese errechnet einen Netto-Barwert von über 200 Mio. Franken aufgrund der Realisierung des 4m-Korridors. Allerdings rechnet die Arbeit mit weiteren Betriebsdefiziten beim UKV selbst bei einem Vollausbau der Gotthardstrecke. Das Ziel eines vollständig eigenwirtschaftlichen Bahngüterverkehrs im Import-, Export-, Binnen- und Transitverkehr kann nur durch die zusätzliche Verbesserung der Rahmenbedingungen, die den Marktakteuren weitere effizienzsteigernde Massnahmen erlauben, erreicht werden. Entsprechend warb das Cargo Forum Schweiz bei den Mitgliedern der Eidgenössischen Räte erfolgreich um die Finanzierung der Bauwerke aus dem FinöV-Fonds.

Themen in 2014
Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2014 wird nach Gutheissung der Infrastrukturfinanzierung für die Bahn im Rahmen von FABI am 9. Februar 2014 die zukünftige Netzentwicklung und die Neuordnung der Finanzierung der Strasse sein.
Weitere Arbeitsschwerpunkte sind die Totalrevision des Gütertransportgesetzes (Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche), die Weiterentwicklung der Terminallandschaft gemäss den Ergebnissen der Terminalkonferenzen 2013 sowie die Schaffung einer optimalen Güterverkehrslösung während der Gotthardstrassentunnelsanierung.

moyen de préservation des trafics existants sur le réseau ferroviaire, est reconnu. Pour la même raison, le Cargo Forum Suisse considère le maintien des aides financières pour le renouvellement des voies de raccordement existantes comme indispensable. Le concept d'encouragement devrait être complété dans ce sens.

Avis concernant l'entraide administrative en matière douanière avec les Etats-Unis et reconnaissance mutuelle comme opérateur économique agréé

Dans sa réponse sur la consultation, Cargo Forum Suisse a exigé le découplage de l'entraide administrative et de la reconnaissance mutuelle, deux sujets totalement différents. Pour une reconnaissance mutuelle du cadre AEO et C-TPAT américain en particulier, Cargo Forum Suisse considère un engagement des Etats-Unis relatif à l'extension des dispositions de sécurité également à l'exportation comme opportun.

Paysage des terminaux en Suisse - conférences sur les terminaux de l'OFT 2013

Suite à la prise de position de Cargo Forum Suisse relative aux développements des trafics mondiaux et à la nécessité d'un terminal de conteneurs trimodal à Bâle en 2012, le forum s'est engagé dans le cadre de deux conférences sur les terminaux ainsi que dans le processus de médiation de la Confédération comme coordinateur pour représenter les positions des acteurs économiques. Les acteurs économiques ont exprimé leur point de vue commun dans deux documents de position du Cargo Forum Suisse concernant les prémisses supplémentaires relatives à un futur environnement de terminaux en Suisse. On peut constater avec satisfaction que ces propositions des acteurs économiques ont été intégralement plébiscitées dans le cadre du processus de médiation.

Sur cette base, Cargo Forum Suisse va déployer tous les moyens afin que les décisions de la deuxième conférence sur les terminaux soient mises en œuvre, que les questions posées dans ce cadre soient analysées et des réponses à ces dernières apportées.

Message concernant la construction et le financement d'un corridor de 4 mètres pour le trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe du Gotthard

Le Cargo Forum Suisse a fourni son soutien dans le cadre d'un travail de Master MAS Corporate Finance réalisé à la Haute École Spécialisée de Lucerne et portant sur la quantification de l'avantage pour le TCNA (trafic combiné non accompagné) dans le cadre d'un aménagement complet de la route du Gotthard. Ce dernier calcule une valeur monétaire nette supérieure à 200 millions de francs suisses en raison de la réalisation du corridor de 4 m. La thèse prévoit cependant d'autres déficits d'exploitation pour le TCNA, même dans le cas d'un aménagement intégral de la route du Gotthard. L'objectif consistant à mettre en place un trafic ferroviaire de marchandises en régime de pleine autonomie dans le cadre du trafic d'importation, d'exportation, de transit et national pourra uniquement être atteint en améliorant encore les conditions initiales et en permettant ainsi aux acteurs du marché de prendre d'autres mesures visant à l'augmentation de l'efficacité.

Cargo Forum Suisse s'est engagé en conséquence avec succès auprès des membres des chambres fédérales pour le financement des constructions monumentales à partir du fonds de financement des transports publics.

Sujets en 2014

Après l'approbation du financement de l'infrastructure ferroviaire FAIF du 9 février 2014, le futur développement du réseau ainsi que la restructuration du financement des routes sont les thèmes essentiels du Cargo Forum Suisse pour l'année 2014.

La révision intégrale de la loi sur les transports des marchandises (promotion du trafic ferroviaire de marchandises sur tout le territoire), la poursuite du développement de l'environnement des terminaux conformément aux résultats des conférences sur les terminaux 2013 ainsi que la création d'une solution optimale de trafic des marchandises durant l'assainissement du tunnel routier du Gotthard constituent des axes de travail supplémentaires essentiels.

Air

Autor: Jean-Claude Chuat

Mitglieder: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Schwarzenbach, Thomas Suter, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Witschi (seit 19.11.13 bis auf Weiteres als Gast), Bernhard Zaugg

Der Fachbereich Air hat im vergangenen Geschäftsjahr drei Sitzungen abgehalten. Die Kernthemen waren «Safety and Security», «e-freight» im Rahmen unserer Zusammenarbeit mit der IG Aircargo sowie die lokalen Herausforderungen an den Flughäfen Zürich, Genf und Basel. An unserer Sitzung vom 19. November 2013 konnten wir mit einem Vertreter des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) aktuelle Themen erörtern.

Safety and Security
Die Herausforderungen an die Branche werden auch in den nächsten Jahren bedeutend bleiben. Das im Jahr 2010 von den USA lancierte Programm ACAS (Air Cargo Advance Screening) nimmt langsam aber sicher konkrete Formen an. Wir haben dazu die Mitglieder entsprechend informiert und im Rahmen von drei Roadshows, die kürzlich von der IG Aircargo Switzerland (IGAC) durchgeführt wurden, erhielten Branchenvertreter einen vertieften Einblick in dieses Thema. Die Bedeutung des elektronischen Datenaustausches zwischen den Markteilnehmern wird immer wichtiger. ACAS verlangt im Gegensatz zu AMS (Automated Manifest System) die Sendungsdaten nicht vier Stunden vor Ankunft, sondern bereits vor dem Abflug. Dies bedingt eine neue Denkweise und rückt e-freight immer mehr in den Mittelpunkt. Wir sind als Verband direkt eingebunden in das e-freight-Projekt in der Schweiz und bringen unsere Expertise darin ein.

Ein Thema, welches die Gemüter erhitzte, waren die neuen vom BAZL festgelegten Gebühren für die Ausbildung für Sicherheitsverantwortliche unserer Mitgliedsfirmen. Viele unserer Mitgliedsfirmen erachten diese als überhöht. Zusammen mit der IGAC sind wir mit Begründung und Alternativvorschlägen beim BAZL vorstellig geworden. In der Antwort legte uns das Bundesamt seine Überlegungen dar und strich vor allem heraus, dass die Kalkulation auch vom Preisüberwacher begutachtet wurde und dies 2014 erneut geschehen werde. Wir werden die Entwicklung auch in 2014 im Auge behalten. Ende August 2013 wurde die Known Consignor (KC) Liste des BAZL abgeschaltet. Für die Validierung der bekannten Versender und der reglementierten Beauftragten muss seitdem ausschliesslich die EU-Datenbank benutzt werden, die bis dato leider noch keinen Datenexport erlaubt. Wir haben diese Anforderung via unseren europäischen Verband CLECAT eingebracht.

Zusammenarbeit mit IG Aircargo Switzerland (IGAC)
Die im Jahr 2012 vereinbarte Kooperation mit der IG Aircargo entwickelt sich sehr positiv. So nehmen Mitglieder des Fachbereichs Air regelmässig an den Vorstandssitzungen teil und arbeiten an den Projekten «e-freight» und «LUPO 2014» (luftfahrtpolitischer Bericht des Bundes) aktiv mit. Wie bereits erwähnt, wird die Notwendigkeit einer übergreifenden e-freight-Lösung für die Schweizer Luftfrachtindustrie immer wichtiger. Der Datenaustausch zwischen Spediteur, Zoll, Ground Handling Agent und Airline funktioniert zu grossen Teilen bereits heute gut. Jedoch gibt es noch grosse Lücken bei der Einbindung der vorgelagerten Abläufe, wo eine Lösung für den Exporteur, Camionneur und den Landside Handling Agent heute nur teilweise oder gar nicht existiert. Im von der IGAC lancierten Projekt geht es primär darum, eine elektronische Plattform zu finden, die alle Marktteilnehmer nutzen können, sodass ein durchgehender Datenaustausch gewährleistet werden kann.

Im Projekt LUPO 2014 geht es darum, Forderungen seitens der Luftfrachtbranche für den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes zu formulieren. In einem Workshop, der Mitte 2013 stattfand, haben

Jean-Claude Chuat

Vorsitzender Fachbereich Air und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Air et membre du comité SPEDLOGSWISS

Air

Auteur: Jean-Claude Chuat

Membres: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Schwarzenbach, Thomas Suter, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Witschi (depuis le 19/11/13 comme invité jusqu'à nouvel ordre), Bernhard Zaugg

Le domaine spécialisé Air a tenu trois réunions au cours de l'exercice passé. Les thèmes clés étaient «Safety and Security», «e-freight» dans le cadre de notre coopération avec IG Aircargo ainsi que les défis locaux concernant les aéroports de Zurich, Genève et Bâle. Dans le cadre de notre réunion du 19 novembre 2013, nous avons pu discuter de sujets actuels avec un représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Safety and Security
Les exigences posées à la branche au cours des prochaines années vont rester des défis majeurs. Lentement mais sûrement, le programme ACAS (Air Cargo Advance Screening) lancé par les États-Unis en 2010 prend concrètement forme. À ce sujet, nous avons informé en conséquence les membres et, dans le cadre de trois roadshows qui ont récemment été réalisés par IG Aircargo Switzerland (IGAC), un aperçu approfondi dans le domaine thématique a été fourni aux représentants sectoriels. La signification de l'échange de données électronique entre les acteurs du marché gagne de plus en plus en importance. Contrairement à l'AMS (Automated Manifest System), le système ACAS n'exige pas les données d'expédition quatre heures avant l'arrivée, mais déjà avant le décollage. Cette condition implique une nouvelle mentalité et pousse encore plus le système e-freight au centre des intérêts. En tant qu'association, nous sommes directement intégrés dans le projet e-freight en Suisse et fournissons notre expertise dans ce domaine.

Les frais fixés par l'OFAC pour la formation des responsables de sécurité de nos entreprises membres est un sujet qui a échauffé les esprits. Un grand nombre de nos entreprises membres considèrent que les frais fixés sont excessifs. Avec l'IGAC, nous avons présenté des propositions alternatives que nous avons justifiées auprès de l'OFAC. Dans sa réponse, l'office fédéral nous a exposé ses réflexions et a en particulier souligné que le calcul avait été également examiné par le préposé à la surveillance des prix et que cette procédure serait de nouveau appliquée en 2014. Nous allons garder l'évolution à l'œil également en 2014. Fin août 2013, la liste KC des expéditeurs connus («Known Consignor») de l'OFAC a été supprimée du réseau en ligne. Pour la validation des chargeurs connus et des agents habilités, seule la base de données CE peut être utilisée, cette dernière ne permettant cependant pas d'exportation de données jusqu'à ce jour. Nous avons déposé cette demande via notre association européenne CLECAT.

Coopération avec IG Aircargo Switzerland (IGAC)
La coopération passée en 2012 avec IG Aircargo connaît une évolution très positive. Les membres du domaine spécialisé Air participent régulièrement aux réunions du comité et travaillent activement sur les projets «e-freight» et «LUPO 2014» (rapport sur la politique aéronautique de la Confédération). Comme déjà indiqué, la nécessité d'une solution e-freight globale pour l'industrie suisse du fret aérien va prendre de plus en plus d'ampleur. Aujourd'hui, on peut constater que l'échange de données entre le transporteur, les douanes, l'agent de services au sol (GHA) et la compagnie aérienne fonctionne en grande partie déjà bien. Il existe cependant encore de grandes lacunes dans l'intégration des processus qui se déroulent en amont, là où il n'existe qu'une solution partielle ou pas de solution du tout pour l'exportateur, le camionneur et l'agent d'assistance dans le pays (LHA). Dans le projet lancé par l'IGAC, l'objectif primaire est de trouver une plateforme électronique pouvant être utilisée par tous les participants du marché afin qu'un échange de données sans lacune puisse être garanti.

Vertreter der wichtigsten Akteure konkrete Ziele definiert. Ein weiteres Highlight war die Veröffentlichung der Luftfrachtpublikation «Luftfracht geht uns alle an» im März des Berichtsjahres. Die Broschüre gibt einen interessanten Einblick in unsere Branche und wir haben uns als Verband ebenfalls aktiv eingebracht und einen Artikel über die Bildung darin veröffentlicht.

Entwicklungen an den Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel
Hervorzuheben sind die in Zürich gescheiterten Verhandlungen über die Flughafengebühren. Schliesslich musste das BAZL sich einschalten und einen Entscheid fällen. Am Euroairport Basel-Mulhouse fand am 19. Juni 2013 der Spatenstich zum neuen Frachtgebäude statt. Vertreter von Wirtschaft, Behörden und Politik wohnten dem Anlass bei. Die neue Infrastruktur wird den Anforderungen der Pharmabranche gerecht werden und soll Basis für weiteres Wachstum im Frachtbereich sein. Beim Thema Steuerrecht am EAP sind Verhandlungen zwischen Bern und Paris im Gange und es ist zu hoffen, dass in 2014 eine für die im Schweizer Sektor ansässigen Firmen akzeptable Lösung gefunden werden kann.

Gesamthaft gesehen hat sich die Luftfrachttonnage in der Schweiz im Vergleich 2012/2013 kaum verändert. Die für die Luftfracht wichtigen Sektoren Pharma-, Uhren- und Maschinenindustrie entwickeln sich weiterhin positiv und es ist davon auszugehen, dass in 2014 das Luftfrachtaufkommen stabil bleiben wird.

Abschliessend möchte ich allen Mitgliedern des Fachbereichs Air für die aktive und konstruktive Mitarbeit recht herzlich danken. 2013 durfte ich die Leitung des Fachbereichs von Thomas Schwarzenbach übernehmen, und ich danke allen für das Vertrauen im Fachbereich selbst und im Vorstand, dem ich nun dank dieses neuen Amtes ebenfalls angehöre. Ich freue mich auf eine weitere gute Zusammenarbeit in den Gremien der SPEDLOGSWISS.

SPEDLOGSWISS

Dans le cadre du projet LUPO 2014, il est question de formuler les exigences posées par la branche du fret aérien pour le rapport politique aéronautique de la Confédération. Au cours d'un workshop qui s'est déroulé au milieu de l'année 2014, des représentants des acteurs essentiels ont défini des objectifs concrets. Un autre temps fort a été marqué par la publication de la brochure «Le fret aérien nous regarde tous» au mois de mars de l'année de rapport. La brochure fournit un aperçu intéressant sur notre branche. En tant qu'association, nous nous sommes également activement engagés et avons apporté notre contribution par la publication d'un article sur la formation.

Évolutions au niveau des aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle

Soulignons ici les négociations menées avec l'aéroport de Zurich sur les taxes d'aéroport qui ont échoué. L'OFAC a dû finalement intervenir pour trancher. Sur le site de l'aéroport européen de Bâle-Mulhouse, le premier coup de pioche a eu lieu le 19 juin 2013 pour la construction du nouveau bâtiment de fret. Des représentants de l'économie, des administrations et des instances politiques ont assisté à l'événement. La nouvelle infrastructure va répondre aux exigences posées par la branche pharmaceutique et doit poser la base pour une croissance supplémentaire dans le domaine du fret. Concernant le domaine du droit fiscal à l'EAP, des négociations entre Berne et Paris sont en cours et il faut espérer qu'une solution acceptable pour les entreprises établies dans le secteur suisse pourra être trouvée.

Dans l'ensemble et comparé aux années 2012/2013, le tonnage du fret aérien en Suisse est quasiment resté inchangé. Les secteurs importants de l'industrie pharmaceutique, horlogère et des machines pour le fret aérien poursuivent leur évolution positive et on peut partir du principe que le volume du fret aérien va rester stable en 2014.

Pour terminer, je souhaite remercier chaleureusement tous les membres du domaine spécialisé Air pour leur coopération active et constructive. En 2013 j'ai eu l'honneur de prendre la direction du domaine spécialisé comme successeur de Thomas Schwarzenbach et je souhaite ici remercier tous les membres du domaine spécialisé pour leur confiance ainsi que les membres du comité auquel je suis également rattaché grâce à cette nouvelle fonction. Je me réjouis de la poursuite de notre bonne coopération dans les commissions de SPEDLOGSWISS.

Europa

Autor: Jörg Zimmermann

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

Unser Fachbereich beschäftigt sich in erster Linie mit den Verkehrsträgern Strasse und Bahn/Intermodalverkehr innerhalb Europas. Im vergangenen Jahr 2013 haben sich die Teilnehmer zu insgesamt drei Sitzungen getroffen, um über aktuelle Themen zu diskutieren und sich gegenseitig auszutauschen. Dadurch, dass die Mitglieder des Fachbereiches Europa allesamt auch in den verschiedenen Regionalverbänden des SPEDLOGSWISS vertreten sind, erhalten wir laufend aktuelle Informationen aus den Regionen, welche bei Bedarf anhand von Zirkularen an die Verbandsmitglieder weitergeleitet wurden.

Zusätzlich sind wir sehr froh, dass wir durch die Teilnehmer Philipp Muster (Mitglied Zollkommission) sowie Urs D. Müller (Groupement Fer) laufend mit den aktuellen Themen aus den für uns sehr wichtigen Bereichen Zoll und Bahn/Intermodalverkehr auf dem aktuellen Stand gehalten wurden. In dieser personellen Zusammensetzung verfügt der Fachbereich Europa auch im kommenden Jahr über eine gute Voraussetzung für eine effiziente und erfolgreiche Verbandsarbeit.

Wie schon im Vorjahr hat auch das Jahr 2013 erneut hohe Anforderungen an unsere Branche gestellt. Während sich die Importe auf einem stabileren Niveau befanden, liess der Export trotz des verlässlichen EUR/CHF-Kurses doch zu wünschen übrig. Auch wenn sich die schwache Konjunkturlage im Euroraum allgemein etwas stabilisiert hat, führte diese vorhandene Unpaarigkeit in den Güterströmen zu negativen Auswirkungen. Zusätzlich ist die anhaltende Entwicklung der Schweiz von einem Produktionsstandort hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft spürbar und ist aus Sicht unserer Branche unerfreulich.
Auch im vergangenen Jahr hat die Zahl der Staustunden, insbesondere an den Ballungsräumen und an den zentralen Verkehrsknotenpunkten, wieder einmal gezeigt, dass die Verkehrsinfrastruktur allmählich an ihre Grenzen gelangt ist. Weiterhin gab es in Europa diverse Mauteinführungen zu verzeichnen, worüber die Mitglieder anhand von Zirkularen informiert wurden, handelt es sich dabei doch um nicht unerhebliche Kosten, welche bei der Kalkulation hoffentlich berücksichtigt werden.

Im Bereich Bahn/Intermodalverkehr war das Jahr 2013 von drei Schwerpunktthemen gekennzeichnet. Auf den internationalen Zulaufrouten für Containerverkehre mit der Schweiz positionierten sich neue Operateure und integrierten sich schnell im Markt. Der verstärkte Wettbewerbsdruck zwischen den Anbietern intermodaler Transportdienstleistungen wirkt sich nicht zuletzt positiv auf das Qualitätsmanagement aus, da die Schweizer Speditionsunternehmen nun zwischen zusätzlichen Anbietern auswählen können. Das zweite Hauptthema, die zukünftige Entwicklung der Terminallandschaft Schweiz, nahm im Berichtsjahr an Fahrt auf und wird Fachgremien, Wirtschaft und Politik über die nächsten Jahre eng begleiten.

Im Berichtsjahr gab es bereits eine Reihe bedeutender Gelegenheiten, die Positionierung der Branche darzulegen und auf künftige Entwicklungen Einfluss zu nehmen. Entsprechend engagiert haben sich Groupement Fer und SPEDLOG-SWISS bei der Vernehmlassung zur «Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» (Revision Gütertransportgesetz), der Umfrage des BAV zur Rückerstattung der LSVA im Vor-/Nachlauf des Kombinierten Verkehrs und bei der Terminalkonferenz des BAV mit nachgelagerter Mediation. Auch das dritte Thema birgt nicht minder grosse Herausforderungen: das Management der zunehmend unpaarigen Verkehrsströme im Containerverkehr als Folge der Schweizer Exportschwäche. Zusammen

Jörg Zimmermann

Vorsitzender Fachbereich Europa und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Europe et membre du comité SPEDLOGSWISS

Europe

Auteur: Jörg Zimmermann

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

Notre domaine spécialisé se consacre en premier lieu aux modes de transport routiers et ferroviaires ainsi qu'au transport intermodal en Europe. Au cours de l'année passée 2013, les participants se sont rencontrés dans le cadre de trois réunions pour discuter de sujets actuels et échanger leurs opinions. Du fait que les membres du domaine spécialisé Europe sont également tous représentés dans les différentes associations régionales de SPEDLOGSWISS, nous sommes continuellement alimentés en informations actuelles en provenance des régions qui ont pu, si nécessaire, être transmises aux membres de l'association sous forme de circulaires.

Avec nos participants Philipp Muster (membre de la commission douanière) et Urs D. Müller (Groupement Fer), nous sommes également très heureux d'avoir pu être en permanence tenu au courant des actualités relatives aux sujets actuels de domaines extrêmement importants pour nous, les domaines douanier et ferroviaire ainsi que le domaine du transport intermodal. Avec cette composition du personnel, le domaine spécialisé Europe dispose également pour l'année prochaine de bonnes prémisses pour un travail efficace et réussi de l'association.

Tout comme pour l'exercice précédent, l'année 2013 a de nouveau posé des exigences élevées à notre branche. Alors que les importations se trouvaient à un niveau plus stable, les exportations n'ont pas répondu aux attentes malgré un cours EUR/CHF fiable. Même si la faible situation conjoncturelle s'est d'une manière générale quelque peu stabilisée dans l'espace européen, l'existence de cette imparité a exercé des effets négatifs sur les flux de marchandises. Le développement persistant de la Suisse en tant que site de production vers une société de prestations de service est de surcroît sensible et, du point de vue de notre branche, cette évolution est peu encourageante.

Au cours de l'année passée, le nombre d'heures d'embouteillages a encore une fois montré, en particulier dans les agglomérations et au niveau des grands axes de circulation, que l'infrastructure des transports a lentement atteint ses limites. Divers systèmes à péages, dont les membres ont été informés sous forme de circulaires, ont également été introduits en Europe. Il s'agit ici de mesures qui entraînent des coûts non négligeables qui, nous l'espérons, sont pris en compte dans les calculs des prix.

Dans le domaine ferroviaire/transport intermodal, l'année 2013 a été marquée par trois sujets principaux. De nouveaux opérateurs se sont positionnés sur les routes d'affluence internationales pour les transports de conteneurs avec la Suisse, et se sont rapidement intégrés au marché. La pression concurrentielle renforcée entre les fournisseurs de prestations de transport intermodales exerce finalement un effet positif sur la gestion de la qualité étant donné que les transporteurs suisses peuvent maintenant choisir parmi des fournisseurs supplémentaires. Le deuxième sujet principal, le futur développement des sites de terminaux en Suisse, a pris de l'ampleur au cours de l'année du rapport et sera indissociable du travail des commissions spécialisées, des acteurs économiques et des instances politiques dans les années à venir. Au cours de l'année du rapport, toute une série d'opportunités significatives s'est présentée permettant d'exposer la position de la branche et d'exercer une influence sur de futurs développements. Le Groupement Fer et SPEDLOGSWISS se sont engagés en conséquence lors de la consultation du «Concept global relatif à la promotion du trafic ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» (révision de la loi sur le transport des marchandises), l'enquête de l'OFT concernant le

mit den meist nicht planbaren Peak Seasons entstehen phasenweise grössere Kapazitätsengpässe bei den Schweizer Importverkehren. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Lösungsansätze mit den Operateuren des Kombinierten Verkehrs entwickelt und durchgespielt; bis zur allfälligen Umsetzung eines für alle Beteiligten zufriedenstellenden Konzeptes bedarf es noch einiger weiterer, grösserer Anstrengungen.

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

remboursement de la RPLP en amont/en aval du transport combiné et dans le cadre de la conférence sur les terminaux de l'OFT en assurant une médiation ultérieure. Le troisième sujet ne réserve pas moins de grands défis à relever: la gestion des flux de transport marqués par une imparité croissante dans le transport des conteneurs comme conséquence de la faiblesse de l'export suisse. Des goulots d'étranglement capacitifs se forment périodiquement dans les transports suisses à l'importation, combinés avec les crêtes saisonnières qui restent la plupart du temps non planifiables. Au cours de l'année du rapport, différentes pistes de solutions ont été élaborées et réalisées en scénario avec les opérateurs du transport combiné; de plus gros efforts supplémentaires sont cependant encore nécessaires afin de pouvoir atteindre la mise en œuvre éventuelle d'un concept satisfaisant pour toutes les parties impliquées.

Je souhaite ici grandement remercier mes collègues du domaine spécialisé de leur coopération pour le bien de notre association et de l'ensemble de la branche.

Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

Mitglieder: ABACUS Shipping AG, Helmar AG, OCCL (Switzerland) AG, Furness Shipping Ltd., Fiege Logistik (Schweiz) AG, Natural Shipping Ltd., Helship AG, Maersk (Switzerland) GmbH, I. Messina (Suisse) SA, Crowe Shipping AG, O. Brunoni SA, Ozean Brokerage & Shipping AG, MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Basel Branch, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, MAT Transport AG, CMA CGM Agency AG

Der Einsitz unseres Fachbereichs an den jeweils vier Sitzungen des Fachbereichs Schifffahrt mittels der Delegation von Peter Furian (O. Brunoni SA) und meiner Wenigkeit hat sich weiterhin bewährt. Es wird auch künftig daran festgehalten. Was die fachtechnischen Arbeiten im Berichtsjahr angeht, verweise ich deshalb auf den ausführlichen Bericht meines Kollegen Christoph Ernst (Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt) in diesem Jahresbericht. Gleichwohl möchte ich drei Themen besonders beleuchten. 2013 fand eine Sitzung unseres Fachbereichs statt. Wir werden auch weiterhin an diesem Zweijahresrhythmus festhalten. Die nächste Versammlung findet somit 2015 statt. Hingegen wollen wir die Nähe zwischen den beiden Fachbereichen Reedereiagenten und Schifffahrt künftig mittels eines «social network»-Anlasses zum gegenseitigen Kennenlernen verstärken.

Terminallandschaft Schweiz

Im Rahmen der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) lancierten Debatte über eine künftige Umschlagsterminal-Strategie für unser Land waren wir auch als Reedereiagenten in die Diskussion eingebunden und nahmen aktiv an den Konferenzen teil. Wir konnten dabei insbesondere die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Leercontainerdepots am Terminalstandort einbringen und erklären. Auch konnten wir in den sehr offen geführten Besprechungen die Marktmechanismen aus Sicht global tätiger Reedereien aufzeigen. Das Engagement der SPEDLOG-SWISS hat sich aus meiner Sicht gelohnt. Das Resultat des mehrmonatigen Prozesses ergab, dass das neue Grossterminal Basel-Nord realisiert werden soll. Seitens SBB Cargo werden eine neutrale Betreiberschaft und Operateure für das Terminal etabliert, und das Layout des Terminals wird unter Beizug potentieller Terminal- und Depotbetreiber zu entwickeln sein. Beim Projekt Gateway Limmattal ist eine schrittweise Umsetzung vorgesehen, die sich nach den Marktbedürfnissen richtet.
Das BAV sieht vor, die Weiterentwicklung der Terminallandschaft in den kommenden Monaten zu konkretisieren. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit der Transport- und Logistikbranche – also auch mit uns – geschehen. Die Ergebnisse der Mediation werden dabei berücksichtigt. Die Branche soll periodisch über den Fortschritt im Rahmen einer Konferenz informiert werden.

Wartezeitenproblematik Containerterminals

Seitens des Verbandes der Schweizer Strassenfrachtführer (ASTAG) wurden wir darüber orientiert, dass zunehmende Wartezeiten bei den Containerterminals bei der Abwicklung von maritimen Containern für sie untragbar geworden seien und eine Weitergabe der Kosten am Markt unumgänglich werde. ASTAG, SPEDLOGSWISS und SSC haben sich danach darauf geeinigt, einen runden Tisch zu organisieren, um auszuloten, wo die Probleme liegen und wie man sie gemeinsam entschärfen kann. Innerhalb der hier betroffenen Logistikkette befinden sich die Reedereien und die Terminalbetreiber in einem rechtlichen Auftragsverhältnis. Dies führte in den Diskussionen oftmals zum Schluss, dass zusätzlich anfallende Kosten an dieser Schnittstelle durch die Reedereien getragen werden müssen. Sicher ist richtig, dass versucht werden muss, auch die global tätigen Reedereien auf diese aktuell schwierige Lage aufmerksam zu machen und darauf zu sensibilisieren. Eine Verrechnung von Mehrkosten aufgrund unbefriedigender, aber verbesserungsfähiger Abläufe (es sind viele Unternehmen und Teilbranchen daran beteiligt und können mithelfen, die Situation zu

Ralf Brink

Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Agents maritimes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink

Membres: ABACUS Shipping AG, Helmar AG, OCCL (Switzerland) AG, Furness Shipping Ltd., Fiege Logistik (Schweiz) AG, Natural Shipping Ltd., Helship AG, Maersk (Switzerland) GmbH, I. Messina (Suisse) SA, Crowe Shipping AG, O. Brunoni SA, Ozean Brokerage & Shipping AG, MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Basel Branch, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, MAT Transport AG, CMA CGM Agency AG

La participation de notre domaine spécialisé aux quatre réunions respectives du domaine spécialisé Navigation, avec la délégation de Peter Furian (O. Brunoni SA) et moi-même, a continué à faire ses preuves. Nous maintiendrons également à l'avenir cette bonne pratique. Concernant les travaux techniques réalisés pendant l'année du rapport, je renvoie donc à l'article détaillé de mon collègue Christoph Ernst (directeur du domaine spécialisé Navigation) dans ce rapport. Je souhaite néanmoins concentrer mon article en particulier sur trois sujets. En 2013, une réunion de notre domaine spécialisé a eu lieu. Nous allons également continuer à maintenir ce rythme de réunion tous les deux ans.

Pour cette raison, la prochaine réunion va se dérouler en 2015. Par contre, nous souhaitons à l'avenir renforcer le rapprochement entre les deux domaines spécialisés Agents maritimes et Navigation grâce à un événement de nature «réseau social» afin de faire mutuellement connaissance.

Sites de terminaux en Suisse
Dans le cadre du débat lancé par l'Office fédéral des transports (OFT) sur une future stratégie de terminaux de transbordement pour notre pays, nous nous sommes engagés dans les discussions en tant qu'agents maritimes et avons activement participé aux conférences. Nous avons été en mesure d'introduire et d'expliquer en particulier la nécessité de prendre en compte les dépôts de conteneurs vides sur le site des terminaux. Dans le cadre des meetings qui ont eu lieu sur la base d'un dialogue très ouvert, nous avons également pu montrer comment fonctionnent les mécanismes du marché du point de vue des sociétés maritimes opérant globalement. À mon avis, l'engagement de SPEDLOGSWISS en a valu la peine. Le résultat de ce processus qui s'est déroulé sur plusieurs mois a abouti à la réalisation du nouveau grand terminal Bâle-Nord. Une société d'exploitation et des opérateurs neutres vont être mis en place par CFF Cargo pour le terminal et la maquette de ce dernier devra être élaborée avec l'aide des potentiels exploitants des dépôts et des terminaux. Pour le projet Gateway Limmattal, une mise en œuvre progressive, orientée sur les besoins du marché, est prévue.

L'OFT prévoit de concrétiser la poursuite du développement des sites des terminaux au cours des prochains mois. Ce processus doit se dérouler en étroite collaboration avec la branche des transports et logistique - c'est-à-dire également avec nous. Les résultats de la médiation vont être pris en compte ici. La branche doit être périodiquement informée de la progression du processus dans le cadre d'une conférence.

Problème de délais d'attente aux terminaux de conteneurs
L'association suisse des transports routiers nous a indiqué que les délais d'attente croissants aux terminaux de conteneurs lors du transbordement de conteneurs maritimes avaient pris pour eux une ampleur intolérable et qu'une transmission des coûts au marché devenait incontournable. ASTAG, SPEDLOGSWISS et SSC ont décidé d'un commun accord d'organiser une table ronde afin de déterminer où résident les problèmes et de quelle manière la situation peut être débloquée en commun. Dans le cadre de la chaîne logistique dont il est ici question, les sociétés maritimes et les exploitants des terminaux se trouvent dans une relation juridique de mandat.

verbessern) ist sicher nicht der Weisheit letzter Schluss. Der Round Table vom November 2013 zeigte auf, dass nur mit gemeinsamer Anstrengung eine Verbesserung der für LKW-Unternehmen schwierigen Wartezeitproblematik erreichbar ist. Eine sofortige Lösung konnte nicht erreicht werden. Einiges ist aber offensichtlich mit organisatorischen Massnahmen bei Verladern, LKW-Unternehmern, Spediteuren und Reedereiagenten zu erreichen.

Markteinschätzungen

Anlässlich der regulären Sitzung unseres Fachbereichs im November 2013 wurden auch Einschätzungen zu aktuellen Markttrends gemacht. So legte ich dem Gremium dar, dass in den ersten 6 Monaten des Jahres von den Top-20-Reedereien deren 11 Verluste geschrieben haben und nur 9 einen Gewinn erzielen konnten. Konsolidiert über diese 20 Reedereien ergibt dies einen Gewinn von 600 Mio. USD, was in einem so kapitalintensiven Geschäft wie der Hochseeschifffahrt sehr bescheiden ist. Einer der Treiber dieser Entwicklung sind die nach wie vor beträchtlichen Überkapazitäten im Weltmarkt. Eine Erholung der derzeitig angespannten Lage sehen die Mitglieder unseres Fachbereichs in frühestens fünf Jahren.

Mitunter sind genau diese bestehenden Überkapazitäten ein Hauptgrund, welcher die drei grössten Reedereien der Welt wohl dazu bewegt haben dürfte, die sogenannte «P3-Allianz» anzustreben. Allerdings pocht die US-amerikanische Behörde FMC auf eine umfassende Prüfung und beraumte ein Treffen mit ihren europäischen und chinesischen Kollegen an. Die Befürchtung: Drei dominierende Unternehmen könnten kleinere Konkurrenten an den Rand drängen. Zusammen kämen die drei europäischen Reedereien weltweit auf mehr als 40 Prozent der gesamten Frachtkapazitäten – zumindest auf den meistbefahrenen Routen des Globus. Die notwendige Zustimmung einiger Wettbewerbsbehörden steht zwar noch aus. Die Experten unseres Fachbereichs gehen aber aufgrund der getätigten Vorinvestitionen der P3-Mitglieder davon aus, dass diese notwendigen Zustimmungen bald erfolgen werden. Natürlich wird dieser geplante Zusammenschluss von manchen als Gefahr gesehen, denn er stellt zweifelsohne eine Konzentration starker Marktmächte dar. Aber so ist der freie Markt. Für viele kleinere Reedereien werden sich dafür Chancen eröffnen, indem sie sich in den entsprechenden Marktnischen platzieren können.

Allen Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Reedereiagenten und der Geschäftsstelle danke ich bestens für ihre wertvolle Mitarbeit in 2013 und freue mich auf neue spannende Aufgaben im nächsten Jahr.

Au cours des discussions, ceci a fréquemment conduit au fait que les coûts produits en supplément au niveau de cette interface doivent être finalement assumés par les armateurs. Il est certainement important de tenter d'attirer aussi l'attention des armateurs opérant globalement sur cette situation actuellement difficile et de les sensibiliser au sujet. Un décompte des coûts supplémentaires résultant de processus insatisfaisants mais aptes à une amélioration ne résout certainement pas tout (un grand nombre d'entreprises et des branches partielles sont impliquées et peuvent contribuer à améliorer la situation). La table ronde de novembre 2013 a montré que seuls des efforts réalisés en commun peuvent conduire à une amélioration du problème complexe des délais d'attente pour les entreprises de poids lourds. Il n'a pas été possible d'atteindre un consensus pour une solution immédiate. Certains points peuvent cependant manifestement être solutionnés par des mesures d'ordre organisationnel auprès des affréteurs, des entreprises de poids lourds, des transporteurs et des agents maritimes.

Appréciations du marché

À l'occasion de la réunion régulière de notre domaine spécialisé en novembre 2013, des appréciations relatives aux tendances actuelles du marché ont été présentées. J'ai ainsi présenté à la commission que parmi les 20 plus grands armateurs, 11 d'entre eux ont réalisé des pertes et seulement 9 ont été en mesure de dégager un bénéfice pendant les 6 premiers mois de l'année. Les chiffres consolidés de ces 20 armateurs se traduisent par un bénéfice de 600 mio USD, un résultat très modeste pour des activités exigeant des capitaux importants comme dans la navigation maritime. Ce développement est entre autres incité par les énormes surcapacités qui perdurent sur le marché mondial. Les membres de notre domaine spécialisé pronostiquent un redressement de la situation actuellement tendue au plus tôt dans cinq ans.

Ce sont entre autres justement ces surcapacités existantes qui ont dû être le mobile principal de réalisation d'une alliance géante entre les trois plus gros armateurs du monde au sein du «Réseau P3».

La commission maritime fédérale américaine FMC réclame cependant un contrôle étendu et a fixé une rencontre avec ses collègues européens et chinois. On craint en effet que trois géants maritimes puissent évincer les petits concurrents du marché. Ensemble, les trois armateurs européens atteindraient plus de 40 pour cent des capacités de fret totales au niveau mondial - au moins sur les routes les plus fréquentées du globe. Plusieurs autorités anticoncurrentielles n'ont pas encore donné leur feu vert. En raison des investissements anticipés réalisés par les membres du réseau P3, les experts de notre domaine spécialisé partent cependant du principe que les approbations nécessaires vont prochainement être fournies.Ce regroupement planifié est naturellement considéré comme une menace par certains acteurs du marché, car il représente en effet sans aucun doute une concentration de puissantes forces opérant sur le marché. C'est cependant ainsi qu'il faut accepter le libre-marché. Des chances de pouvoir occuper des niches de marché correspondantes vont cependant se présenter pour de nombreux petits armateurs.

Je souhaite grandement remercier tous les collègues du secrétariat et du domaine spécialisé Agents maritimes pour leur précieuse coopération en 2013 et me réjouis des nouvelles tâches passionnantes qui nous attendent l'année prochaine.

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: Christoph Ernst a.i.

In unserem Fachbereich finden alle Diskussionen in einem sehr intensiven und kollegialen Rahmen statt und es geht uns bei allen Fragen vor allem um den Nutzen für unsere Kunden, die kleineren und mittleren Unternehmen unseres Verbandes, die nicht über weltweite eigene Netzwerke verfügen.

So haben wir uns auch dieses Jahr für vier Sitzungen getroffen und als eines der Hauptthemen die ständig steigenden Anforderungen im Sicherheitsbereich diskutiert und analysiert, wobei uns aufgefallen ist, dass laufend weitere Länder ihre Anforderungen erhöhen oder ganz neu einführen. Leider stellen wir aber auch fest, dass viele Länder Forderungen stellen, die teilweise nicht einmal in Englisch erhältlich sind oder unklare Weisungen erhalten, so dass oft nicht einmal der genaue Text der Anforderungen eingesehen werden kann oder Daten für die Einführung fixiert sind und dann doch nicht eingehalten werden können. Dabei hilfreich sind auch die Informationen, die unser Kommissionskollege Markus Warnebold als Bindeglied zwischen unserem Verband und der FIATA Working Group Sea im Sicherheitsbereich aus den dortigen Sitzungen mitbringt, wie auch der Beizug von zwei Vertretern des Fachbereichs Reedereiagenten, die jeweilen die besonderen Punkte für die Reeder im Rahmen der Sicherheitsprogramme zum Ausdruck bringen.

Wir versuchen, unsere detaillierten Informationen zu Neuerungen oder Änderungen betreffend Seefracht hierzu laufend im Mitglieder-Portal von www.spedlogswiss.com aufzuschalten und auf dem aktuellen Stand zu halten. Ganz dringende Informationen erscheinen auch im monatlichen Flash und bei Informationen mit ausführlichem Text in Zirkularen.

Es ist sehr wichtig, dass wir in unserem Fachbereich sowohl die Regionen als auch die verschiedenen Mitgliederkategorien unseres Verbandes vertreten haben. Glücklicherweise besteht von Seiten unserer Mitglieder wieder vermehrt Interesse, an unserer Arbeit im Fachbereich mitzumachen. Wir sind diesbezüglich in Gesprächen und gehen davon aus, dass wir im nächsten Jahr neue Personen im Fachbereich Schifffahrt begrüssen dürfen. Wir freuen uns auch, wenn unsere Mitglieder Punkte in unseren Fachbereich tragen, die ihrer Ansicht nach vertieft behandelt werden müssen.

Bezüglich der Kontakte mit den für uns interessanten Häfen war das vergangene Jahr eines der ruhigen. Insbesondere ist auf die Kontakte mit und in Genua hinzuweisen, wie auch generell die Südhäfen für uns wieder wichtiger und interessanter werden, da inzwischen auch wieder verschiedene gute Verbindungen zwischen den ligurischen Häfen und der Schweiz angeboten werden. Im Rahmen einer unserer Sitzungen hat uns auch Herr Jürgen Behrens, Vertreter des Hafens Hamburg in München und zuständig für die Schweiz, besucht. Er konnte uns über interessante Entwicklungen und neue Projekte in und um den Hafen Hamburg aus erster Hand informieren. Hamburg hofft auch, dass im Jahre 2014 mit der Vertiefung der Elbe angefangen wird, da scheinbar alle gesetzlichen Auflagen geprüft wurden.

Gegen den Herbst dieses Jahres kam es zu einer Intervention verschiedener ASTAG-Firmen im Containerbereich, da die Wartezeiten an vielen Terminals vor allem in der Nordwestschweiz und Rekingen zu lang geworden sind und die Unternehmer gezwungen sind, einen

Christoph Ernst

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

Navigation

Auteur: Christoph Ernst

Membres: Andreas Antenen, Marek Fausel (invité), 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 les deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes). Président intérimaire: Christoph Ernst

Dans notre domaine spécialisé, toutes les discussions se déroulent dans un cadre très intensif et collégial. Concernant tous les sujets traités, il est pour nous en particulier question de fournir un bénéfice à nos clients, aux petites et moyennes entreprises de notre association qui ne disposent pas de propres réseaux au niveau mondial.
Nous nous sommes ainsi rencontrés cette année pour quatre réunions et avons discuté et analysé des exigences toujours plus élevées dans le domaine de la sécurité, un sujet qui reste essentiel; nous avons remarqué ici que d'autres pays augmentent en permanence leurs exigences ou en introduisent de toutes nouvelles. Nous constatons malheureusement aussi que de nombreux pays posent des conditions qui ne sont partiellement même pas disponibles en anglais ou contiennent des instructions vagues, c'est pourquoi le texte précis des exigences ne peut souvent même pas être consulté, ou que des données sont fixées pour l'importation et ne peuvent même pas être respectées. Les informations apportées par notre collègue Markus Warnebold de la commission et issues de ces réunions en tant que maillon entre notre association et le FIATA Working Group Sea dans le domaine de la sécurité, tout comme la cooptation de deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes qui expriment respectivement les points particuliers pour les armateurs dans le cadre des programmes de sécurité, sont également précieuses.

Nous essayons de communiquer en permanence nos informations détaillées relatives aux nouveautés ou aux modifications concernant le fret maritime sur le portail des membres de www.spedlogswiss.com et de les tenir à jour. Les informations très urgentes paraissent également dans le flash mensuel et les informations comportant des textes détaillés sont communiquées dans des circulaires.

Dans notre domaine spécialisé, il est très important que les régions, mais également les différentes catégories de membres de notre association, soient représentées. Heureusement que nos membres montrent de nouveau un intérêt croissant à participer à notre travail dans le domaine spécialisé. Nous sommes à ce sujet en cours de pourparlers et partons du principe que nous pourrons accueillir de nouvelles personnes l'année prochaine dans le domaine spécialisé Navigation. Nous nous réjouissons également lorsque nos membres abordent des questions thématiques dans notre domaine spécialisé qui, de leur point de vue, doivent être traitées de manière plus approfondie.

Concernant les contacts avec les zones portuaires intéressantes pour nous, l'année passée a été l'une des plus tranquilles. Nous tenons ici en particulier à attirer l'attention sur les contacts avec et à Gênes, tout comme de manière générale avec les ports du sud qui redeviennent pour nous importants et intéressants, étant donné qu'entre temps différentes bonnes voies de communication entre les ports liguriens et la Suisse sont de nouveau proposées. Dans le cadre d'une de nos réunions, Monsieur Jürgen Behrens, représentant du port de Hambourg à Munich et chargé de la Suisse, nous a rendu visite. Il a pu nous informer de première main des développements intéressants et des nouveaux projets dans et aux alentours du port de Hambourg. Hambourg espère également que l'approfondissement de l'Elbe va débuter en 2014, étant donné que toutes les conditions légales ont été visiblement examinées.

Kostenersatz zu verlangen. In einem Gespräch mit ASTAG-Firmen, unserem Fachbereich, GF und SPEDLOGSWISS haben wir uns bereit erklärt, mitzuhelfen, um praktikable Lösungen und Verbesserungen zu finden. Wir haben jedoch Mühe zu verstehen, dass solche Kosten nicht verursachergerecht, sondern pauschal verlangt werden sollen. Die Gespräche gehen noch weiter, aber es ist davon auszugehen, dass ein Teil der betroffenen Unternehmer eine pauschale Gebühr für nicht spezifizierte Terminals erheben will.

Für unseren Fachbereich von grosser Bedeutung war die Intervention des BAV in Bezug auf die schweizerische Terminalstruktur und die im Rahmen der durch das BAV initiierten Mediation entschiedene Priorisierung der weiteren Terminal-Ausbauten.

À l'automne de cette année, une intervention de différentes entreprises de l'ASTAG a eu lieu dans le domaine des conteneurs étant donné que les délais d'attente sur un grand nombre de terminaux, en particulier dans le Nord-Ouest de la Suisse et à Rekingen, sont devenus beaucoup trop longs et que les entreprises sont obligées d'exiger une compensation des coûts. Dans le cadre d'un entretien avec les entreprises de l'ASTAG, notre domaine spécialisé, le comité et SPEDLOGSWISS, nous avons proposé notre aide afin de trouver des solutions pratiques et de soumettre des propositions pour des améliorations. Nous avons cependant du mal à comprendre que de tels coûts doivent être exigés de manière forfaitaire et non imputés à leur initiateur en fonction de leur montant réel. Les entretiens se poursuivent, nous partons cependant du principe qu'une partie des entreprises concernées souhaite prélever une taxe forfaitaire pour des terminaux non spécifiés.

L'intervention de l'OFT sur la structure des terminaux suisses ainsi que la priorisation des aménagements supplémentaires des terminaux décidée dans le cadre de la médiation initiée par l'OFT ont été très importantes pour notre domaine spécialisé.

TERMINAL BURCHARDKAI
TERMINAL BURCHARDKAI

FIATA – Working Group Sea

Autor: Markus Warnebold

Die Arbeitsgruppe Seetransporte der FIATA hat sich im Jahre 2013 dreimal getroffen. Im Februar hat sie die Einladung der AAACI (La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional) nach Buenos Aires angenommen. Im Juni hat die Arbeitsgruppe in Hamburg auf Einladung des Vereins Hamburger Spediteure getagt und im Oktober hat sie anlässlich des FIATA-Kongresses in Singapur konferiert. Während des Kongresses in Singapur wurde Dr. Francesco Parisi als neuer Präsident der FIATA gewählt. Dies freut uns sehr, da Herr Parisi seit vielen Jahren auch ein aktiver Mitarbeiter unserer Arbeitsgruppe ist.

Mittlerweile besteht die Arbeitsgruppe aus Vertretern aus über 20 Ländern, womit sämtliche FIATA-Regionen vertreten sind und somit auch flächendeckend alle lokalen Themen behandelt werden können. SPEDLOGSWISS orientierte seine Mitglieder laufend über neue Gesetzgebungen oder Sicherheitsprogramme.

Auch dieses Jahr hat sich die Arbeitsgruppe Seetransporte intensiv mit diversen Sicherheitsprogrammen im Seefrachtbereich befasst, wobei es bei C-TPAT zu keinen Änderungen gekommen ist und nach wie vor nur in den USA ansässige Firmen Zugang zu diesem Programm haben. Noch keine konkreten Informationen gibt es im Zusammenhang mit dem Programm «100 percent container scanning», welches ein vollständiges physisches Scannen sämtlicher Container im Abgangshafen für Exporte nach den USA vorsieht. Allen Beteiligten der Transportkette ist bewusst, dass dies nicht durchführbar ist und zu einer grossen Behinderung des Transportablaufes führen wird. FIATA und andere Organisationen haben hierzu bei den entsprechenden Stellen interveniert und ein vermehrtes Screening (Risikoanalyse) der Container vorgeschlagen. Es gilt nun abzuwarten, welche neuen Weisungen aus den USA kommen. Dies muss nun sehr dringend behandelt werden, da die Ausnahmeregelung des Kongresses vom Juni 2012 im Juli 2014 ablaufen wird.

Ab 1. März 2014 werden in Japan die «Advance Filing Rules» (AFR) eingeführt. Die Anmeldung der Güter muss spätestens 24 Stunden vor Verschiffung bei den japanischen Behörden erfolgen. Dies kann entweder über einen japanischen Service Provider oder über den japanischen Agenten erfolgen. Es geht die Empfehlung an die Mitglieder, diesbezüglich mit dem japanischen Agenten das Gespräch zu suchen. Wir haben unsere Mitgliedsfirmen hierüber bereits vor Jahresfrist orientieren können.

Wie im vergangenen Jahr bereits berichtet, hat sich der US-amerikanische Spediteurverband TIA (Transportation Intermediaries Association) mit Unterstützung der FIATA beim FMC (Federal Maritime Commission) dafür eingesetzt, dass das «Rate Filing» für nicht in den USA ansässige NVOCCs analog zu den US-basierten NVOCCs aufgehoben wird. Mittlerweile wurden die Weisungen wohl etwas gelockert, allerdings mit vermehrten Auflagen. Zum Zeitpunkt dieses Berichtes ist die Sache noch nicht klar und SPEDLOGSWISS wird die Mitglieder zum gegebenen Zeitpunkt informieren.

Über die neuen Vorgaben betreffend Einfuhren nach Saudi-Arabien haben wir die Mitglieder ebenfalls bereits informiert.

Die Arbeitsgruppe hat sich im Berichtsjahr ebenfalls intensiv mit der in China eingeführten VAT (MWST) befasst. Stand Ende 2013 ist für sämtliche in China zahlbaren Speditionskosten, also auch auf die Seefracht, VAT zu bezahlen. Keine VAT wird erhoben, wenn die in China entstehenden Kosten ausserhalb der Volksrepublik bezahlt werden (z.B. Seefracht in Hongkong oder an Bestimmung). Zurzeit wird die

Markus Warnebold

Delegierter Working Group Sea der FIATA und Mitglied des Fachbereiches Schifffahrt
Délégué Working Group Sea FIATA et membre du domaine spécialisé Navigation

FIATA – Working Group Sea

Auteur: Markus Warnebold

Le groupe de travail Transports maritimes de la FIATA s'est rencontré trois fois en 2013. En février, le groupe a accepté l'invitation de l'AAACI (La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional) à Buenos Aires. En juin, le groupe de travail a siégé à Hambourg sur invitation de l'association des transporteurs hambourgeois et en octobre, il s'est concerté à l'occasion du congrès FIATA à Singapour. Dr Francesco Parisi a été élu comme nouveau président de la FIATA à l'occasion du congrès à Singapour. Ce vote nous réjouit tout particulièrement car Monsieur Parisi est également un collaborateur actif de notre groupe de travail depuis de nombreuses années.

Entre-temps, le groupe de travail est composé de représentants issus de plus de 20 pays, ce qui permet une représentation de nombreuses régions de la FIATA et ainsi également de traiter tous les thèmes locaux de manière généralisée. SPEDLOGSWISS a continuellement attiré l'attention de ses membres sur les nouvelles législations ou les programmes de sécurité.

Cette année également, le groupe de travail Transports maritimes s'est intensément consacré aux divers programmes de sécurité en vigueur dans le domaine du fret maritime, tout en sachant qu'aucune modification n'a eu lieu pour le C-TPAT et que la question de l'accès à ce programme, qui est uniquement réservé à des entreprises dont le siège se trouve aux États-Unis, reste inchangée.

Il n'existe encore aucune information concrète en relation avec le programme «100 percent container scanning» qui prévoit un passage au scanner physique intégral de tous les conteneurs stockés dans le port de départ pour les exportations à destination des États-Unis. L'ensemble des acteurs impliqués dans la chaîne de transport est conscient que cette mesure n'est pas réalisable et qu'elle va créer un grand handicap dans le processus du transport. La FIATA et d'autres organisations sont intervenues à ce sujet auprès des autorités correspondantes et ont proposé un screening multiple (analyse des risques) des conteneurs. Nous devons maintenant attendre et voir quelles nouvelles directives vont venir des États-Unis. Ce point doit maintenant être traité de toute urgence étant donné que la réglementation exceptionnelle accordée par le congrès en juin 2012 expire en juillet 2014.

Les règles avancées de dépôt des déclarations douanières (règles AFR) vont entrer en vigueur au Japon à compter du 1er mars 2014. La déclaration des marchandises doit avoir lieu auprès des autorités japonaises au plus tard 24 heures avant l'embarquement. Cette procédure peut être réalisée soit par l'intermédiaire d'un prestataire de services japonais soit par le biais de l'agent japonais. À ce sujet, nous recommandons aux membres de chercher le dialogue avec l'agent japonais. Nous avons déjà pu fournir des informations à ce sujet à nos entreprises membres, avant le terme du délai.

Comme déjà rapporté l'année passée, l'association des intermédiaires en transport américains TIA s'est engagée auprès de la commission maritime fédérale FMC avec le soutien de la FIATA afin que le «Rate Filing» soit supprimé pour les sociétés NVOCC qui ne sont pas installées aux États-Unis, tout comme pour les sociétés NVOCC basées aux États-Unis.

Les directives ont été entre-temps assouplies, cependant avec des contraintes supplémentaires. Au moment de la mise sous presse de ce rapport, la question n'est pas encore claire et SPEDLOGSWISS informera les membres en temps et en heure.

VAT-Angelegenheit von den chinesischen Behörden wieder überprüft, und wir erwarten in Kürze wieder Änderungen in Bezug auf diese VAT. Sobald die Bestätigung vorliegt, wird SPEDLOGSWISS die Mitglieder informieren.

Die Arbeitsgruppe befasste sich ebenfalls mit den neuen Regeln der «IMO Safety of Life at Sea» (SOLAS), wonach sämtliche Container vor der Verschiffung gewogen werden sollten. Verschiedene Schiffsunfälle in der neueren Vergangenheit, oftmals hervorgerufen aus durch falsche Gewichtsdeklarationen, haben zu einem solchen Ansinnen geführt. FIATA hat sich zusammen mit anderen Institutionen gegen eine solche Regelung ausgesprochen und nach neuen Lösungen gesucht. Leider macht es den Anschein, dass alle Containers bzw. Waren vor einer Verschiffung (ab Juli 2016) gewogen werden müssen. SPEDLOGSWISS wird die Mitglieder hierzu ebenfalls informiert halten.

Das Thema «Revision of the IMO/ILO/UNECE Guidelines for packing of intermodal transport units» wird die Arbeitsgruppe auch im kommenden Jahr beschäftigen. Es geht dabei darum, dass Container richtig gepackt und gesichert werden. FIATA war an den diversen Sitzungen zugegen. Dazu wird ein entsprechendes Dokument vorbereitet.
Die Rotterdam Rules wurden bis Ende 2013 von 25 Ländern unterschrieben, jedoch haben nur Spanien und Togo diese ratifiziert. Da diese neuen Regelungen jedoch erst 12 Monate, nachdem das 20. Land diese ratifiziert hat, in Kraft treten werden, wird uns dieses Thema wohl noch länger beschäftigen. Unsere Kollegen der Kommission Recht und Versicherung der SPEDLOGSWISS beobachten hierzu die Situation ebenfalls laufend.

Die FIATA hat im Frühling 2013 mit der Firma ESS (Electronic Shipping Solutions) das Projekt zur Digitalisierung der FIATA Multimodal Transport Bill of Lading gestartet (E-FBL). Das Pilotprogramm wurde letzten Herbst gestartet und die ersten Resultate werden in 2014 erwartet.
Auch im kommenden Jahr wird sich die Working Group wieder zu drei Meetings treffen. Im Februar wird sie nach Indien reisen, im Juni wird sie der Einladung von FEDESPEDI nach Genua folgen, und im Oktober wird anlässlich des FIATA-Kongresses in Istanbul die letzte Sitzung in diesem Jahr stattfinden.

Sollten Fragen oder Anregungen im Zusammenhang mit internationalen Vorgaben im Seefrachtbereich auftreten, können die Mitglieder diese gerne an die Geschäftsstelle der SPEDLOGSWISS weiterleiten und diese können dann in der Arbeitsgruppe der FIATA diskutiert werden. Der Schulterschluss zwischen unserem Verband und der FIATA ist für unsere Branche von grosser Wichtigkeit, damit wir an den laufenden Trends und Entwicklungen weltweit beteiligt sind. Ich freue mich, diese Verbindung auch künftig für SPEDLOGSWISS sicherstellen zu können.

Concernant les nouvelles directives relatives aux importations vers l'Arabie Saoudite, nous avons déjà également informé les membres.

Pendant l'année du rapport, le groupe de travail s'est également consacré avec intensité à la TVA mise en place en Chine. Selon la situation fin 2013, la TVA est applicable à tous les frais de transport payables en Chine, c'est-à-dire également au fret maritime. Aucune TVA n'est applicable lorsque les coûts générés en Chine sont réglés hors de la république populaire (par ex. un fret maritime à Hong-Kong ou sur son lieu de destination). La question de la TVA est actuellement de nouveau examinée par les autorités chinoises et nous attendons sous peu encore des modifications en relation avec cette TVA. Dès que nous en aurons la confirmation, SPEDLOGSWISS informera les membres.

Le groupe de travail s'est également consacré aux nouvelles réglementations du traité international «IMO Safety of Life at Sea» (SOLAS) qui stipulent que tous les conteneurs devraient être pesés avant l'embarquement. Différentes avaries qui se sont récemment produites sur des navires, souvent causées par de fausses déclarations de poids, ont conduit à cette exigence. Avec d'autres institutions, la FIATA a exprimé son opposition face à une telle réglementation et recherché de nouvelles solutions. Il apparaît cependant que tous les conteneurs, respectivement les marchandises, doivent être pesés avant leur embarquement (à compter de juillet 2016). SPEDLOGSWISS informera également les membres à ce sujet.

Le sujet «Revision of the IMO/ILO/UNECE Guidelines for packing of intermodal transport units» va également occuper le groupe de travail au cours de l'année prochaine. Il est ici question que les conteneurs soient correctement emballés et arrimés. La FIATA était présente lors de diverses réunions. Un document correspondant va être préparé à ce sujet.

Jusqu'à la fin 2013, les Règles de Rotterdam ont été signées par 25 pays, cependant seuls l'Espagne et le Togo les ont ratifiées. Cependant, comme ces nouvelles règles ne vont entrer en vigueur qu'au bout de 12 mois suite à la ratification par le 20e pays, ce sujet va nous occuper encore pendant assez longtemps. Nos collègues de la commission Droit et Assurances de SPEDLOGSWISS observent ici la situation en permanence.

Au printemps 2013, la FIATA a lancé le projet de numérisation du document de transport multimodal E-FBL avec la société ESS (Electronic Shipping Solutions). Le programme pilote a été démarré à l'automne dernier et les premiers résultats sont attendus en 2014.

Le groupe de travail va se rencontrer pour trois meetings également l'année prochaine. En février, il va se rendre en Inde, en juin il répondra à l'invitation de la FEDESPEDI à Gênes et en octobre il organisera la dernière réunion de cette année à l'occasion du congrès de la FIATA à Istanbul.

Pour toutes questions ou suggestions en relation avec des directives internationales dans le domaine du fret maritime, les membres peuvent volontiers s'adresser au secrétariat de SPEDLOGSWISS, ce qui permettra ensuite de soumettre ces dernières à discussion dans le cadre du groupe de travail de la FIATA. L'alliance entre notre association et la FIATA est très importante afin que puissions participer aux tendances et développements actuels au niveau mondial. Je me réjouis de pouvoir continuer à préserver à l'avenir cette relation pour SPEDLOGSWISS.

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Autor: Peter Bader

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

Wenig bis kein Wachstum in vielen Relationen und erodierende Erträge in umkämpften Märkten prägten wiederum das vergangene Jahr. Durch das Wachstum der Bevölkerung in der Schweiz und der nach wie vor guten Konsumentenstimmung konnten beim Import von Konsumgütern wenigstens Steigerungen verzeichnet werden. Auffällig sind die starken Schwankungen in den Güterströmen, die von Monat zu Monat starke Differenzen aufweisen und somit für unsere Branche kaum mehr zu planen sind. Ausschreibungen erfolgen immer häufiger, und ein gewisser Verlust von Geschäftsethik bei den Verladern ist augenfällig, werden doch die ebenfalls angeschriebenen Mitbewerber gleich ins «CC» der Mails eingetragen. Unsere Mitglieder sind umso mehr gezwungen, den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen höchste Beachtung zu schenken, und dazu kann unsere Kommission immer wieder mit aktuellen Beiträgen mithelfen. So befassen wir uns mit dem Thema «Debitorenbewirtschaftung in wirtschaftlich schwachen Zeiten: frühzeitiges Erkennen sinkender Zahlungsbereitschaft, Zahlungszielverzögerungen» etc. Eine Zusammenfassung wird wiederum als Bulletin der KBW für unsere Mitglieder erscheinen. Wir richten unser Augenmerk nun auch auf das Thema «Kreditrisiko» und realistische Möglichkeiten einer Versicherungsabdeckung innerhalb einer Verbandslösung. Sollten sich daraus interessante Erkenntnisse ergeben, würden wir natürlich eine Bedarfsabklärung bei unseren Mitgliedern lancieren.

Wir dürfen uns auch immer wieder mit eingehenden Anfragen aus dem Mitgliederkreis befassen und schätzen den lebendigen Dialog zu den jeweils aufgeworfenen Themen. Handelt es sich um Aspekte, welche für alle unsere Mitglieder von Interesse sind, werden diese selbstverständlich an alle unsere Mitglieder kommuniziert.

Im Bereich «Einhaltung der Vorschriften im Güterkontrollgesetz (GKK)», welche auch bei der Auditierung zur AEO-Zertifizierung durch die Zollverwaltung eine Rolle spielt und deren Einhaltung und firmenintern getroffene Umsetzung nachgewiesen werden muss, unterstützt die KBW eine von SPEDLOGSWISS verfolgte Lösung, die Einführung einer kostengünstigen Lösung «Compliance check online», die unsere Mitglieder via SPEDLOGSWISS-Portal zu einem vernünftigen Beitrag nutzen und den Ausdruck des Abfrageprotokolls als Nachweis im betreffenden Dossier ablegen können. Das Projekt ist von der SPEDLOGSWISS-Kommission Informatik lanciert worden und soll 2014 realisiert werden.

Wenn auch schon zur Gewohnheit geworden, hat unsere Kommission wiederum im 4. Quartal die beliebte Zusammenstellung «Kostenkomponenten 2014» aus den Fachbereichen für unsere Mitgliedsfirmen zusammengestellt.

Mein Dank geht an die Kommissionskollegen für deren aktive Mitarbeit und regen Input zu laufenden und neuen Sachthemen.

Peter Bader

Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft
Président de la commission Économie d'entreprise

Commission Économie d'entreprise

Auteur: Peter Bader

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

Une faible croissance ou l'absence totale de croissance dans de nombreuses relations et une érosion des recettes sur les marchés hautement disputés ont encore une fois marqué l'exercice précédent. Grâce à l'augmentation de la population en Suisse et un climat de consommation toujours bien stimulé, des progressions ont au moins été enregistrées dans le secteur de l'importation de biens de consommation. Les fortes fluctuations des flux de marchandises qui présentent d'énormes disparités d'un mois à l'autre et ne sont quasiment plus planifiables pour notre branche, sont frappantes. Des appels d'offres sont de plus en plus fréquents et une certaine perte d'éthique dans les activités est constatée auprès des affréteurs, les concurrents également contactés étant mis en copie dans la correspondance électronique. C'est pourquoi nos membres sont forcés d'accorder la plus haute attention aux principes d'économie d'entreprise; en complément, notre commission peut toujours apporter son aide avec des contributions actuelles. Nous nous consacrons par exemple au sujet «Gestion des débiteurs en période de situation économique vulnérable: détection anticipée d'une baisse de la bonne volonté à payer en temps et en heure, retards de paiements», etc. Un résumé va également paraître sous forme de bulletin de la commission pour nos membres.

Nous concentrons maintenant aussi notre attention sur le sujet «Risque de crédit» et les possibilités réalistes d'une couverture d'assurance dans le cadre d'une solution de l'association. Si des conclusions intéressantes devaient en résulter, nous lancerions alors naturellement une évaluation des besoins auprès de nos membres.
Nous avons également toujours l'occasion de nous consacrer aux demandes en provenance du cercle des membres et apprécions le dialogue vivant relatif aux questions respectivement posées. Lorsqu'il s'agit d'aspects intéressants pour tous nos membres, ces derniers sont bien entendu communiqués à l'ensemble des membres.

Dans le domaine du «Respect des directives dans la loi sur le contrôle des biens (LCB)», qui joue également un rôle dans le cadre de l'audit pour la certification OEA par l'administration douanière et dont le respect doit être prouvé par la mise en œuvre interne dans l'entreprise, la commission Économie d'entreprise encourage la voie suivie par SPEDLOGSWISS dans l'introduction d'une solution avantageuse «Compliance check online» à laquelle nos membres ont recours par le biais du portail SPEDLOGSWISS à une contribution raisonnable et où ils peuvent déposer l'impression du protocole de demande comme justificatif dans le dossier concerné. Le projet a été lancé par la commission SPEDLOGSWISS Informatique et doit être réalisé en 2014.

Même si cela est devenu une habitude, notre commission a de nouveau regroupé la synthèse appréciée «Composantes de coûts 2014» des domaines spécialisés pour nos entreprises membres au cours du 4e trimestre.

Je tiens ici à remercier mes collègues de la commission pour leur coopération active et leur participation soutenue concernant les nouveaux sujets thématiques et les questions en cours.

Kommission Bildung

Autor: Paul Nicolet

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

Eines der Schwerpunktthemen der Kommission Bildung war im Berichtsjahr die Umsetzung der Bildungsverordnung BiVo 2012.
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. Im August 2012 starteten erstmals die über 200 Lernenden der Branche Internationale Speditionslogistik ihre kaufmännische Lehre auf Grundlage dieser neuen Bildungsverordnung.
Massgebend für die Umsetzung der BiVo 2012 in unserer Branche ist 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) und die Kursunterlagen für die überbetrieblichen Kurse (üK) des ersten Lehrjahres der Lernendengeneration 2012-2015.

Im Jahr 2013 stand die Umsetzung der Phase 2 des IAK auf dem Programm. Sie beinhaltete folgende Schwerpunkte:

- Bereitstellung weiterer Schulungs- und Ausbildungsunterlagen (Kursunterlagen für Lernende und üK-Leitende);
- Erarbeitung der Wegleitung für die mündliche und schriftliche Abschlussprüfung;
- halbtägige Schulungsveranstaltungen für Berufsbildner/ Praxisausbildner.

Die Erarbeitung der Unterlagen für die überbetrieblichen Kurse (üK) folgte entlang dem üK-Rahmenprogramm, das unsere Branche gesamtschweizerisch verbindlich festgelegt hat. Die Kommission Bildung machte es sich nun im Berichtsjahr zum erklärten Ziel, die Inhalte dieses Rahmenprogramms an den fünf üK-Standorten von SPEDLOG-SWISS (Nordwestschweiz, Ostschweiz, Romandie, Schaffhausen und Zürich) im Sinne eines hohen Qualitätsstandards möglichst einheitlich umzusetzen. Eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordination unter den üK-Verantwortlichen der Lokalverbände bildet dazu eine wichtige Voraussetzung. Mitte Oktober 2013 fand entsprechend ein erstes – von allen Teilnehmenden als wertvoll eingeschätztes – Treffen der üK-Verantwortlichen statt. Dieser Anlass wird nun institutionalisiert und in regelmässigen Abständen durchgeführt.

Die mit der BiVo 2012 ausgelösten Aktivitäten haben zu einer wesentlichen Qualitätssteigerung in der Grundbildung unserer Branche geführt, deren positive Ergebnisse vielleicht nicht unmittelbar, aber sicher mittelfristig erkennbar sein werden. Ich nutze deshalb gerne die Gelegenheit, allen Beteiligten für das grosse Engagement zur Sicherung unseres Branchennachwuchses zu danken. Mit eingeschlossen in diesen Dank sind auch alle Akteure, die sich erfolgreich im Bereich Weiterbildung für SPEDLOGSWISS eingesetzt haben. In einem der nächsten Jahresberichte wird dann wieder dieser Bereich schwerpunktmässig an der Reihe sein.

Personell hat es in der Kommission Bildung folgende Änderungen gegeben: Aus der Kommission ausgeschieden sind Edith Henke, Jürg Dünner und Sibyll Holinger. Ihnen sei für ihr langjähriges Engagement herzlich gedankt. Neu hat Philipp Schäuble in der Kommission Bildung Einsitz genommen.

Paul Nicolet

Vorsitzender Kommission Bildung und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission Formation et membre du comité SPEDLOGSWISS

Commission Formation

Auteur: Paul Nicolet

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

Au cours de l'année du rapport, un des thèmes prioritaires de la commission Formation était la mise en œuvre de l'ordonnance sur la formation (OrFo) 2012.
L'ordonnance sur la formation initiale professionnelle d'agent commercial CFC (OrFo 2012) est entrée en vigueur au 1er janvier 2012. Elle a ainsi remplacé le règlement NFCB sur la formation et l'examen de fin d'apprentissage de l'année 2003. En août 2012, plus de 200 apprentis de la branche de transit et des services logistiques ont débuté leur apprentissage commercial sur la base de cette nouvelle ordonnance de formation.
Le concept d'information et de formation CIF voté par la commission Formation est primordial pour la mise en œuvre de l'OrFo 2012 dans notre branche. La phase 1 de l'OrFo a été appliquée de janvier à novembre 2012. Les nouveaux outils didactiques et les documents de formation ainsi que le matériel de formation correspondant ont du être mis à disposition, par exemple le dossier de formation et de prestation (DFP) et les supports de cours pour les cours interentreprises (CI) de la première année d'apprentissage de la génération des apprentis 2012-2015.
En 2013, la mise en œuvre de la phase 2 du CIF était à l'ordre du jour. Elle comprenait les points essentiels suivants:

- Mise à disposition de documents de formation et d'apprentissage (supports de cours pour les apprentis et les intervenants de CI);
- Élaboration des directives pour l'examen oral et écrit de fin d'apprentissage;
- Séminaires de formation à mi-temps pour les praticiens/ formateurs professionnels.

L'élaboration des documents pour les cours interentreprises (CI) a été réalisée dans la ligne du programme cadre CI qui a été fixé par notre branche pour l'ensemble de la Suisse. Pendant l'année du rapport, la commission Formation s'est fixée pour objectif de mettre en œuvre les contenus de ce programme cadre sur les cinq sites de CI de SPEDLOGSWISS avec la plus grande homogénéité possible (Suisse du Nord-Ouest, Suisse orientale, Romandie, Schaffhausen et Zurich), et ce dans le sens d'un standard qualité élevé. Une coordination et une coopération renforcées sous la houlette des responsables de CI des associations locales forment ici une condition importante. À la mi-octobre 2013, une première rencontre des responsables de CI très appréciée par tous les participants a eu lieu. Cette opportunité va maintenant être institutionnalisée et réalisée à intervalles réguliers.
Les activités déclenchées avec l'OrFo 2012 ont conduit à une augmentation importante de la qualité dans la formation initiale de notre branche, dont les effets positifs ne vont peut-être pas être ressentis à court terme, mais qui devraient porter leurs fruits sur le moyen terme.
Je saisis donc l'occasion pour remercier tous les participants de leur grand engagement permettant de garantir l'acquisition de nos recrues professionnelles pour la branche. Je tiens également à remercier tous les acteurs qui se sont investis avec succès pour SPEDLOGSWISS dans le domaine Formation. Ce domaine va être abordé prioritairement dans un des prochains rapports annuels.
Dans la commission Formation, les changements suivants au niveau du personnel ont eu lieu: Edith Henke, Jürg Dünner et Sibyll Holinger ont quitté la commission. Je tiens à les remercier chaleureusement pour leur engagement de longue date. Philipp Schäuble occupe un poste dans la commission Formation en tant que nouveau membre.

Kommission Informatik

Autor: Philippe Itty

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

Mutationen: Der ehemalige Vorsitzende Reto Spörri musste infolge Stellenwechsel ausserhalb unserer Branche sein Amt niederlegen. Für sein Engagement danke ich an dieser Stelle nochmals herzlich. Ebenfalls freut es mich sehr, dass wir drei neue Mitglieder per 2014 in der Kommission begrüssen dürfen.

Es wurden insgesamt zwei 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 Erfolg werten.

Unser Produkt webentry.ch wird rege genutzt und die Exportfirmen sind durchs Band begeistert von den Funktionen. Wir konnten einen grossen Verlader für unsere Plattform gewinnen. Ebenfalls wurde die neue Vollmacht zur Erstellung von Ursprungszeugnissen (EUR.1, EUR-MED) eingebaut.

Weitere Sitzungen zum Thema «elektronische Begleitdokumente» bei der Zollveranlagung und «Dokumenten-Archiv-System» wurden in enger Zusammenarbeit mit der Kommission Zoll begleitet. Diese Themen werden uns auch noch nächstes Jahr aktuell bleiben.

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

Philippe Itty

Vorsitzender Kommission Informatik
Président de la commission Informatique

Commission Informatique

Auteur: Philippe Itty

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

Mutations: Suite à une mutation de poste dans une autre branche, l'ancien président Reto Spörri a été dans l'obligation de donner sa démission. Je tiens ici à le remercier encore une fois chaleureusement pour son engagement. Je me réjouis également de pouvoir accueillir trois nouveaux membres dans la commission en 2014.

Au total, deux réunions de commission ont eu lieu. La commission Informatique a en outre été représentée dans divers meetings et réunions de plusieurs commissions et groupes d'intérêts.

Nous avons également enregistré une croissance pour les transactions réalisées par le biais du produit DATACENTER au cours de l'année du rapport, un résultat que nous comptabilisons comme une réussite dans ce marché extrêmement controversé.

Notre produit webentry.ch est intensivement utilisé et les sociétés d'export sont unanimes dans leur enthousiasme quant aux fonctions fournies par le produit. Nous avons été en mesure d'acquérir un grand affréteur pour notre plateforme. La nouvelle procuration pour la création de certificats d'origine (EUR.1, EURMED) a été également intégrée.

D'autres réunions relatives aux «Documents d'accompagnement électroniques» dans le cadre du placement sous régime douanier et au «Système d'archivage de documents» ont été accompagnées en étroite coopération avec la commission Douanes. Ces thèmes vont encore rester d'actualité également au cours de l'année prochaine.

Je ne voudrais pas omettre de remercier grandement tous les membres de la commission ainsi que les employés impliqués au sein du secrétariat pour leur engagement et leur soutien permanent, dont j'ai moi-même profité au cours de l'année passée.

COSCO

HANJIN
K LINE
EVERGREEN

Kommission Kommunikation

Autor: Vinicio Cassani

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

Ein weiteres wichtiges und ereignisreiches Jahr liegt auch im Bereich der Kommunikation hinter uns. Im Zuge des neuen Corporate Designs, das bereits 2012 initiiert und seitdem laufend bei allen bestehenden und neuen Produkten umgesetzt wurde, konnte der visuelle Auftritt des Verbands weiter optimiert werden. Das einheitliche Erscheinungsbild hat sich positiv auf den gesamten visuellen Auftritt ausgewirkt.

Auch in Bezug auf die Stärkung unseres Dachbrandings «SPEDLOGSWISS» sind wir einen weiteren Schritt vorwärts gekommen: An der Generalversammlung vom 10. April 2013 hat die Schaffhauser Spediteur-Vereinigung ihren Namen in SPEDLOGSWISS Schaffhausen geändert. Wir freuen uns über diese Entwicklung und sind der Überzeugung, dass SPEDLOGSWISS gesamtschweizerisch ausgezeichnete Bedingungen hat, die gesteckten Ziele in einem sich ständig verändernden Umfeld zu erreichen.

Das mit Abstand wichtigste Thema im Bereich Kommunikation war die Auseinandersetzung mit den «Social Media». Das rasant wachsende Interesse an den sozialen Medien machte es auch für den Verband notwendig, sich mit den Möglichkeiten und Grenzen der digitalen Welt und ihren Interaktionen auseinanderzusetzen. Dazu beauftragten wir eine Studentin der Fachhochschule Nordwestschweiz, welche im Rahmen ihrer Abschlussarbeit eine Bachelor-Thesis verfasste zum Thema «Entwicklung eines Social-Media-Konzeptes für SPEDLOGSWISS».

Die Ergebnisse dieser Arbeit sind überaus spannend und weisen auf das weitere Vorgehen zur Konkretisierung eines Social-Media-Konzeptes SPEDLOGSWISS hin. Damit bin ich bereits beim Ausblick angelangt. Social Media wird die Kommission auch in 2014 intensiv beschäftigen. Daneben gilt es weiterhin, die interne und externe Kommunikation laufend zu verbessern. Dazu steht die Kommission im kontinuierlichen Austausch mit den anderen Fachbereichen, Kommissionen und Arbeitsgruppen sowie externen Stellen.

Ich bedanke mich an dieser Stelle für die wertvolle Mitarbeit der Kommissionsmitglieder und freue mich auf ein neues spannendes Jahr!

SPEDLOGSWISS

Vinicio Cassani

Vorsitzender Kommission Kommunikation und Vizepräsident SPEDLOGSWISS
Président de la commission Communication et vice-président SPEDLOGSWISS

Commission Communication

Auteur: Vinicio Cassani

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

Dans le domaine de la communication, nous laissons aussi une année supplémentaire importante et riche en événements derrière nous. Dans le cadre du nouveau Corporate Design initié en 2012 et dont l'utilisation a été continuellement mise en œuvre pour tous les nouveaux produits ainsi que les produits existants, l'amélioration de la présence visuelle de l'association s'est poursuivie. L'identité visuelle uniforme a exercé un effet positif sur l'ensemble de la présentation visuelle.

Concernant également la consolidation de notre marque faîtière «SPEDLOGSWISS», nous avons franchi une étape supplémentaire: à l'issue de l'Assemblée générale du 10 avril 2013, l'association des transporteurs de Schaffhausen a changé son nom en SPEDLOGSWISS Schaffhausen. Nous nous réjouissons de cette évolution et sommes convaincus que SPEDLOGSWISS dispose d'excellentes conditions dans l'ensemble de la Suisse pour atteindre les objectifs fixés dans un environnement en permanente évolution.

Le sujet qui a de loin occupé le devant de la scène dans le domaine spécialisé Communication était la discussion relative aux réseaux sociaux. L'intérêt rapidement grandissant porté aux réseaux sociaux a également obligé l'association à se pencher sur la question des possibilités et des limites du monde numérique et de ses interactions. À ce sujet, nous avons mandaté une étudiante de la Haute École Spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest, qui a rédigé une thèse dans le cadre de son travail de bachelor sur le «Développement d'un concept de réseaux sociaux pour SPEDLOGSWISS».

Les résultats de ce travail sont extrêmement passionnants et forment la base de la procédure à venir relative à la concrétisation d'un concept de réseaux sociaux SPEDLOGSWISS. J'en arrive donc maintenant aux perspectives. Le sujet des réseaux sociaux va intensément occuper la commission également en 2014. En parallèle, il est également question de continuer à poursuivre la communication interne et externe. À cet effet, la commission est en permanente interaction avec les autres domaines spécialisés, les commissions et les groupes de travail, ainsi que des institutions externes.

Je tiens ici à remercier les membres de la commission pour leur précieuse collaboration et me réjouis d'une nouvelle année passionnante!

Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Autor: Thomas Gutruf

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

Die KRV berät die Mitglieder in allen rechtlichen Belangen, wie allgemeine Rechtsfragen, Speditionsrecht, Haftung, Schäden und Versicherungsfragen. Die Kommission setzt sich zusammen aus Praktikern, Juristen und Versicherungsfachleuten. Durch dieses breit abgestützte Know-how kann gewährleistet werden, dass die vielfältigen Aufgaben kompetent und praxisbezogen erfüllt werden können.

Im Berichtsjahr konzentrierte sich die Tätigkeit der KRV vorwiegend auf die folgenden Bereiche:

Rechtsauskünfte
Wie üblich wurde dieser Service rege nachgefragt, sei es telefonisch oder per E-Mail. Die meisten Anfragen betreffen speditionsrechtliche Belange. Aber auch Fragestellungen zum Retentionsrecht oder zu Projekt- und Logistikverträgen sind häufig.

Risk Bulletins
Seit einigen Jahren publiziert die KRV die Risk Bulletins mehrmals pro Jahr. Hier werden aktuelle Hinweise gegeben, die kurz und übersichtlich strukturiert sind und den Mitgliedern unmittelbaren praktischen Nutzen bringen. Es wurden auch weitere Beiträge in Verbandspublikationen veröffentlicht, wie z.B. über die Risiken, im Falle dass House B/Ls nicht rechtlich wasserdicht sind.

Schulungen
Die Schulungen und Workshops waren gut besucht. Hier soll keine Rechtstheorie betrieben werden, sondern anhand von praktischen Beispielen das «Risk Management» der Teilnehmer geschult werden.

Reform des deutschen Seerechts
Die KRV wurde beauftragt abzuklären, ob diese Revision Auswirkungen auf die AB SPEDLOGSWISS haben könnte und die Bedingungen ggf. anzupassen sind. Nach detaillierter Analyse wurde entschieden, dass keine Änderungen notwendig sind.

AB SPEDLOGSWISS
Unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen geniessen hohe Akzeptanz (Gerichte, Verlader, Transportversicherer). Die KRV überprüft fortlaufend, ob die Bedingungen auf dem neuesten Stand sind und im Einklang mit Transportkonventionen und der Rechtsprechung.

SHV-Police
Die Haftungsversicherung ist als Verbandspolice strukturiert und ist für KMUs unabdingbar (Preis / Leistung). Die KRV überprüft die Versicherungsbedingungen und den Gesamt-Schadenverlauf regelmässig.

Thomas Gutruf

Vorsitzender Kommission Recht und Versicherung
Président de la commission Droit et assurance

Commission Droit et assurance

Auteur: Thomas Gutruf

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

La commission Droit et assurance conseille les membres en matière d'intérêts juridiques comme les questions juridiques d'ordre général, le droit du transport, la responsabilité civile, les dommages et les questions d'assurance. La commission se compose de praticiens, de juristes et d'experts en assurance. Grâce à ce savoir-faire reposant sur une large base, il est possible de garantir la réalisation de diverses tâches de manière compétente et fondée sur la pratique.

Pendant l'année du rapport, les activités de la commission Droit et assurance se sont principalement concentrées sur les domaines suivants:

Renseignements juridiques
Comme à l'habitude, les membres ont eu intensément recours à ce service, que ce soit par téléphone ou par mail. La plupart des questions se rapportent au droit du transport. Des questions relatives au droit de rétention ou à des contrats de projets et logistiques sont cependant aussi fréquentes.

Bulletins de risques
Depuis quelques années, la commission Droit et assurance publie les bulletins de risques plusieurs fois par an. Ces derniers contiennent des remarques actuelles, brièvement et clairement structurées, qui fournissent aux membres un avantage pratique et direct. D'autres articles sont également parus dans les publications de l'association, comme par ex. sur les risques présentés par des documents maison (House B/L) qui, juridiquement parlant, ne seraient pas «béton».

Formations
Les formations et les workshops ont été bien fréquentés. Il n'est pas ici question de réaliser une théorie juridique, mais plutôt de former les participants au «Risk Management» grâce à des exemples pratiques.

Réforme du droit maritime allemand
La commission Droit et assurance a été mandatée pour clarifier si cet amendement pouvait avoir des effets sur les Conditions Générales de SPEDLOGSWISS et si les textes doivent être éventuellement adaptés. Suite à un examen détaillé, il a été décidé qu'aucune modification n'est nécessaire.

CG SPEDLOGSWISS
Nos Conditions Générales jouissent d'un haut degré d'acceptation (tribunaux, affréteurs, assureurs de transport). La commission Droit et assurance examine continuellement si les conditions sont à l'ordre du jour, en harmonie avec les conventions de transport et la jurisprudence.

Police RC Dommages
L'assurance Responsabilité Civile est structurée comme police d'association et indispensable pour les petites et moyennes entreprises (rapport prix/prestation). La commission Droit et assurance examine régulièrement les conditions d'assurance et le suivi des sinistres dans son ensemble.

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider

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

Gleich zu Anfang möchte ich mich bei allen Kommissionsmitgliedern für die sehr aktive Mitarbeit ganz herzlich bedanken. Vor allem bei den Mitgliedern des Ausschusses, welche auch 2013 wieder stark an den monatlichen Sitzungen gefordert wurden. Es ist im Milizsystem nicht selbstverständlich, dass sich Leute mit so grossem Engagement einsetzen. Natürlich wurden wir von der Geschäftsstelle in der Person von Philipp Muster unterstützt, hat er doch die Projekte bei der Oberzolldirektion in Bern koordiniert und an vielen Sitzungen teilgenommen. Hervorheben möchte ich auch die gute Zusammenarbeit mit den Sektionen. Wichtige lokale und gesamtschweizerische Zollthemen werden nun viel schneller kommuniziert, so dass wir diese zentral rasch aufnehmen können und mit einer «SPEDLOGSWISS-Zollstimme» auftreten.

Was hat uns 2013 beschäftigt und was haben wir erreicht?
Auch im 2013 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 hat sich in den letzten zwei 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. Das Projekt ist nun abgeschlossen. Leider wurden jedoch von 14 IT-Teilprojekten deren 12 aus Ressourcengründen sistiert. Gemeinsam mit anderen Verbänden bleiben wir aktiv, diese für uns wichtigen Teilprojekte zu realisieren.

Es konnten jedoch organisatorische Neuerungen auf dem ZVP-Projekt eingeführt werden, dies sind u.a.:
- Warenabfuhr im ZE/ZV für Frei/ohne und Frei/mit Sendungen während 7 Tagen / 24 Std;
- Vereinfachte MWST-Rückerstattung für ausländische Rückwaren.
- Ausdehnung der Frist zur Zollanmeldung beim ZE (zugel. Empfänger);
- Ausdehnung der Frist zur Überführung ins Transitverfahren beim ZV (zugel. Versender);
- Vereinfachung per 1.7.2013 für Diplomatengut;
- Seit 1.10.2013 kann das Ursprungszeugnis als Fotokopie während der Abfertigungen vorgelegt werden.

Realisierung Teilprojekte ZVP für 2014:
- Elektronische Abgabe und Übermittlung von Begleitdokumenten bei der Zollveranlagung (Import und Export);
- 1 Kontrollzollstelle pro ZE/ZV Bewilligungsinhaber.

Franz Schneider

Vorsitzender Kommission Zoll und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission Douanes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Commission Douanes

Auteur: Franz Schneider

Membres: Felix Gremminger, Urs Brunschweiler, Beat Isler, Roland Bösch, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Werner Schaulin, Martin Meili, Michael Ringgeler, Felix Stierli, Fausto Vignaga.
Président: Franz Schneider.

Je souhaite d'entrée chaleureusement remercier l'ensemble des membres de la commission pour la coopération très active, en particulier les membres de la commission qui ont été mis à rude épreuve également en 2013 au cours des réunions mensuelles. Dans le cadre d'un système de milice, ce n'est pas une évidence de fournir un si grand engagement. Nous avons été naturellement soutenu par le secrétariat, citons ici Philipp Muster qui a coordonné les projets auprès de la Direction générale des douanes à Berne et a participé à de nombreuses réunions. Je souhaite également souligner la bonne coopération avec les sections. D'importants sujets douaniers locaux et communs à toute la Suisse sont maintenant plus rapidement communiqués, ce qui nous permet de prendre ces derniers promptement en charge de manière centralisée et de nous présenter avec une «voix douanière SPEDLOGSWISS».

Quels sont les sujets qui nous ont préoccupé en 2013 et quels ont été les résultats atteints?
En 2013 également, la commission Douanes a été confrontée à des sujets douaniers et fiscaux importants aussi bien dans le contexte national que dans le contexte international et a eu l'honneur de représenter les intérêts et les besoins de notre branche. Un grand nombre de ces sujets ont été communiqués par voie circulaire et peuvent être consultés sur le portail des membres. Nous présentons ci-après les thèmes essentiels.

Projet de l'AFD en matière de simplifications des procédures douanières:
Au cours des deux dernières années, la commission Douanes s'est intensément consacrée au développement et à la mise en œuvre des nouvelles procédures douanières et a représenté les intérêts de notre branche auprès de l'Administration fédérale des douanes (AFD) dans le cadre de nombreuses réunions et workshops.
L'AFD et d'autres associations professionnelles nous ont étroitement intégrés à ce projet et des workshops mixtes (AFD et acteurs économiques) ont eu lieu. Le projet est maintenant clos. Sur les 14 projets informatiques partiaux, 12 projets ont malheureusement été suspendus pour cause de carence en ressources. Ensemble, nous restons actifs avec d'autres associations afin de réaliser ces projets partiaux importants pour nous.

Concernant le projet de l'AFD, des nouveautés de nature organisationnelle ont cependant pu être introduites, il s'agit entre autres des points suivants:
- Enlèvement de marchandises dans le cadre de la procédure DA/EA pour des envois libres/sans et libres/avec 7j/7 et 24h/24;
- Remboursement simplifié de TVA pour les marchandises étrangères en retour;
- Extension du délai pour la déclaration de douane auprès du destinataire autorisé (DA);
- Extension du délai pour le transfert dans le cadre de la procédure de transit auprès de l'expéditeur autorisé (EA);
- Simplification pour les effets des diplomates au 01/07/2013;
- Depuis le 01/10/2013, le certificat d'origine peut être présenté sous forme de photocopie pendant les formalités d'expédition.

Réalisation de projets partiels de l'AFD pour 2014:
- Dépôt et transmission électronique de documents d'accompagnement dans le cadre du régime douanier (import et export);
- 1 bureau de douane de contrôle par détenteur d'autorisation DA/EA.

Teilrevision des Zollgesetzes:
Auch hier ist es uns gelungen mit unserer Stellungnahme, dass dieses Vorhaben nochmals überdacht wird. Der Bundesrat hat die EZV beauftragt, die Unstimmigkeiten bezüglich Zollfreilager nochmals mit der Wirtschaft aufzunehmen. Wir bleiben dran!

Weitere Projekte wie elektronischer Geleitschein (InTV), Überarbeitung des Gebührentarifs, klare Reglungen von (Dossier) Nachkontrollen, Planung der IT-Systemablösung und vor allem die Öffnungszeiten an den Grenzzollstellen werden uns auch in 2014 beschäftigen.

Zum Schluss möchte ich noch auf unsere Schulung verweisen und speziell die Know-how-Workshops mit dem Thema «Zollrisiken» hervorheben. Es ist ein grosses Anliegen des Verbandes, die Qualität der Mitarbeitenden im Zollbereich laufend zu verbessern. Es geht auch darum, gegenüber der Zollverwaltung auf allen Ebenen – bis hin zum Zollschalter – als kompetente Gesprächspartner auftreten zu können und nicht zuletzt im Tagesgeschäft die Risiken im Zollbereich zu minimieren.

SPEDLOGSWISS bedankt sich auch bei allen unseren Gesprächspartnern und im Besonderen bei der Zollverwaltung für die stets gute, kooperative und wertvolle Zusammenarbeit.

Révision partielle de la loi sur les douanes:
Avec notre prise de position, nous sommes ici également parvenus à demander une nouvelle réflexion sur ce projet. Le conseil fédéral a chargé l'AFD de clarifier encore une fois les divergences avec les acteurs économiques concernant les ports francs. Nous ne lâchons pas l'affaire!

D'autres projets comme l'acquit-à-caution électronique (InTV), la révision des émoluments, des réglementations claires pour les contrôles ultérieurs (dossiers), la planification du remplacement de systèmes informatiques et en particulier les heures d'ouverture des bureaux de douane de frontière vont encore nous tenir en haleine en 2014.

Pour finir, je souhaite encore attirer l'attention sur notre formation et souligner tout particulièrement les workshops de compétences consacrés au sujet des «Risques douaniers». Il s'agit d'une grande préoccupation de l'association d'améliorer continuellement la qualité de travail des employés dans le domaine douanier. Il est également question de pouvoir se présenter à tous les niveaux comme interlocuteur compétent face à l'administration douanière - jusqu'au guichet de la douane - et tout particulièrement de minimiser les risques dans le domaine douanier pour les activités quotidiennes.

SPEDLOGSWISS remercie également tous ses partenaires commerciaux, en particulier l'administration des douanes pour son précieux concours, toujours efficace et coopératif.

53
55
53
55

Erstes Update für die Lernplattform e-Learning SPEDLOGSWISS

Autor: Rudolf Scheidegger

Schon fünf Jahre sind es her, seit SPEDLOGSWISS das Projekt Blended Learning lancierte und damit die Weichen für einen zukunftsweisenden Weg in der brancheninternen Ausbildung stellte. Rekapitulieren wir kurz: Ziel des Projekts war es, den Branchenkundeunterricht über eine internetbasierte Lernplattform neu auf die Lernmethode Blended Learning umzustellen. Damit sollte das Branchenwissen auf zwei sich ergänzenden Wegen erworben werden: Vorerst werden die Lernenden im Präsenzunterricht in ein Thema wie Luftfracht-Spedition eingeführt. Anschliessend erarbeiten sie die Brancheninhalte während mehrerer Wochen individuell über die Lernplattform am PC. Danach wird der erarbeitete Stoff wiederum im Präsenzunterricht mit dem Fachreferenten besprochen und durch Anwendungsbeispiele aus der Praxis vertieft. In der gleichen Abfolge werden die Inhalte der weiteren Kurse wie Übersee-Spedition, Lagerlogistik, Zollwesen etc. abgearbeitet.

Schritt für Schritt wurde die e-Learning-Plattform ab Oktober 2010 an allen unseren Ausbildungsstandorten (Nordwestschweiz, Zürich, Ostschweiz, Schaffhausen und Romandie) in Betrieb genommen und im Berichtsjahr wurde auch die italienischsprachige Version fertiggestellt. Heute werden somit alle Themen des Branchenkundeunterrichts nach der neuen Lernmethode umgesetzt.

Einer der Vorteile der e-Learning-Plattform besteht darin, dass die Inhalte rasch aktualisiert werden können. Auf Beschluss der Kommission Bildung von SPEDLOGSWISS wurde deshalb im Berichtsjahr ein erstes Update der Plattform in Angriff genommen mit dem Ziel, im August 2014 diese Aktualisierung abzuschliessen.

Wir haben für diese Arbeiten folgendes Vorgehen gewählt:

1. Aktualisierung der neun Leitfäden samt Selbsttests unter Beizug von jeweils mindestens zwei Fachreferenten;
2. Vernehmlassungsrunde unter sämtlichen Referenten eines Fachgebietes;
3. Bereinigung der Leitfäden samt Selbsttests und Implementierung ins System.

Inhaltlich haben wir darauf geachtet, dass die Leitfäden die Informationen enthalten, die für Speditionskaufleute aktuell und für ihren beruflichen Alltag relevant sind. Bei den meisten Themen hat diese Überarbeitung zu kleineren oder grösseren redaktionellen Änderungen, Streichungen und inhaltlichen Ergänzungen geführt, ohne vom bisherigen Inhalt wesentlich abzuweichen. Eine Ausnahme bildet der Leitfaden Schienentransporte. Hier haben wir den Fokus klar auf den kombinierten Verkehr gelegt. So haben wir neue Kapitel wie Terminals, Operateure und Auftragsabwicklung aufgenommen, dafür aber andere Kapitel wie Transportmittel und rechtliche Rahmenbedingungen wesentlich gekürzt. Zudem lautet der Titel des Leitfadens neu «Kombinierter Verkehr (Schiene – Strasse)».

Neu erstellt wurde der Leitfaden Grundlagen der internationalen Speditionslogistik. Eines der Kapitel widmet sich schwergewichtig den AB SPEDLOGSWISS. Die Inhalte dieses Leitfadens sind online zwar noch nicht bearbeitbar. Der neue Leitfaden ist aber auf der Plattform als PDF-Datei abgelegt und kann von den Lernenden heruntergeladen werden.

SPEDLOGSWISS

Rudolf Scheidegger

Leiter Bereich Bildung SPEDLOGSWISS
Directeur du domaine Formation SPEDLOGSWISS

Première mise à jour de la plateforme e-Learning SPEDLOGSWISS

Auteur: Rudolf Scheidegger

Cinq ans déjà se sont écoulés depuis le lancement du projet «blended learning» de SPEDLOGSWISS qui a posé les jalons sur un chemin porteur d'avenir dans la formation interne à la branche. Résumons brièvement: l'objectif du projet était de réformer les cours disciplinaires de notre branche par le biais d'une plateforme e-Learning basée sur Internet pour les mettre à disposition dans le cadre de la méthode d'apprentissage «blended learning». Les connaissances de la branche devaient ainsi être acquises par le biais de deux parcours complémentaires: les apprentis sont au préalable sensibilisés sur un sujet comme le transport par fret aérien dans le cadre d'un cours de présence. Ils travaillent ensuite individuellement sur les contenus de la branche pendant plusieurs semaines sur la plateforme e-Learning à l'ordinateur. Les connaissances acquises sont ensuite de nouveau discutées avec l'intervenant professionnel dans le cadre du cours de présence et approfondies par des exemples d'application tirés de la pratique. Les contenus des autres cours comme le transport maritime, la logistique d'entreposage, les douanes, etc. sont traités dans le même ordre.

La plateforme e-Learning a été lancée en octobre 2010 et progressivement mise en service sur tous nos sites d'apprentissage (Suisse du Nord-Ouest, Zurich, Suisse orientale, Schaffhausen et Romandie); la version italienne a été terminée au cours de l'année du rapport.

Aujourd'hui, tous les sujets ayant trait aux cours disciplinaires de la branche sont traités selon la nouvelle méthode d'apprentissage.

Un des avantages de la plateforme e-Learning électronique réside dans l'actualisation rapide des contenus. Sur décision de la commission Formation de SPEDLOGSWISS, une première mise à jour de la plateforme a donc été réalisée pendant l'année du rapport, avec pour objectif de clôturer celle-ci en août 2014.

Pour ces travaux, nous avons choisi la procédure suivante:

1. Actualisation des neuf mémentos, tests d'auto-contrôle compris, avec respectivement au moins deux intervenants professionnels;
2. Tour de table de consultation avec tous les intervenants d'un domaine spécialisé;
3. Dernier remaniement des mémentos avec les tests d'auto-contrôle et implantation dans le système.

Du point de vue du contenu, nous avons veillé à ce que les mémentos contiennent les informations actuelles et pertinentes relatives au quotidien professionnel des agents commerciaux de transit et logistiques. Pour la plupart des sujets, cette refonte a conduit à des modifications rédactionnelles plus ou moins importantes, à des suppressions et des ajouts en termes de contenus, cependant sans s'écarter foncièrement des contenus jusqu'alors existants.

Seul le mémento relatif au transport ferroviaire fait exception. Nous nous sommes ici clairement concentrés sur le trafic combiné. Nous avons par exemple introduit de nouveaux chapitres relatifs aux sujets «Terminaux», «Opérateur» et «Gestion des commandes», pour d'un autre côté radicalement réduire d'autres chapitres relatifs aux «Moyens de transport» et aux «Conditions juridiques fondamentales». Le titre du mémento a de plus été modifié en «Trafic combiné (rail - route)».

Das Projekt Weiterentwicklung der Lernplattform e-Learning SPEDLOGSWISS ist auf der Zielgeraden. Unser Dank gilt allen Beteiligten, die mit grossem Engagement mitgewirkt haben: den über 20 Fachreferentinnen und Fachreferenten, unserem externen Berater Fredi Schneider von der Acadia Consulting und nicht zuletzt dem Projektteam unserer Geschäftsstelle.

Le mémento sur les «Principes de transit et de services logistiques internationaux» est nouveau. Un des chapitres se concentre essentiellement sur les CG de SPEDLOGSWISS. Les contenus de ce mémento sont déjà en ligne, mais ne sont pas encore éditables. Le nouveau mémento est cependant disponible sur la plateforme sous forme de fichier PDF et peut être téléchargé par les apprentis.

Le projet de développement de la plateforme e-Learning SPEDLOGSWISS est dans sa dernière ligne droite. Nous remercions ici toutes les personnes impliquées qui ont travaillé avec grand engagement sur ce projet: au moins 20 intervenants professionnels, notre conseiller externe Fredi Schneider de la société Acadia Consulting et tout particulièrement l'équipe de projet de notre secrétariat.

SAFETY FIRST
NO SMOKING

Rudolf Scheidegger

Präsident GeFaSuisse
Président GeFaSuisse

GeFaSuisse

Autor: Rudolf Scheidegger

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, dem seither folgende Trägerorganisationen angehören:

- ASTAG – Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- SBB – Schweizerische Bundesbahnen Infrastruktur
- SCIENCEINDUSTRIES SWITZERLAND – Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech
- SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
- SVSAA – Verteidigung/Logistikbasis der Armee
- SVTI – Schweizerischer Verein für technische Inspektionen
- SWISSI AG – Schweizerisches Sicherheitsinstitut

Der Verein GeFaSuisse feierte somit im Berichtsjahr sein 15-jähriges Bestehen. Anlass genug, die Jubiläums-Generalversammlung im Mai 2013 mit einem attraktiven Rahmenprogramm im landschaftlich prächtigen Gebiet des Mont Vully zu verbinden und dazu auch eine Schar von Gästen einzuladen.

An der Jubiläums-GV konnte Präsident Ruedi Scheidegger mit Stolz vermerken, dass sich GeFaSuisse in den vergangenen fünfzehn Jahren sowohl in der deutsch- als auch in der französischsprachigen Schweiz als führende Anbieterin von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten etablieren konnte. Auch zum laufenden Geschäftsjahr konnte Ruedi Scheidegger eine positive Bilanz ziehen. «Wir haben ein erfolgreiches Jahr hinter uns. Das Kerngeschäft hat sich auf erfreulich hohem Niveau gehalten.» Ruedi Scheidegger nutzte schliesslich die Gelegenheit, um der Geschäftsführerin Annelies Greney für ihr grosses Engagement zu danken.

Erneut sehr erfolgreich verlief der 15. Gefahrguttag Schweiz von Mitte Juni 2013, den GeFaSuisse jeweils gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG durchführt und der wie in den Vorjahren in den Räumlichkeiten der SWISS am Euro-Airport in Basel stattfand. Der Tagungsleiter Ralf Mengwasser führte in seiner Eröffnungsrede aus, dass in Sachen Gefahrgut permanente Änderungen den geschäftlichen und privaten Alltag bestimmten. Die Regelwerke würden laufend aktualisiert und die Änderungen per 2015 seien schon in der Pipeline. Versender, Spediteure und Gefahrgutbeauftragte kämen somit nicht darum herum, sich in Sachen Gefahrgut stetig auf dem Laufenden zu halten. Dazu biete der Gefahrguttag Schweiz die beste Gelegenheit.

Die Teilnehmenden am Gefahrguttag Schweiz 2013 konnten sich an zwei 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.

Personell kam es im Berichtsjahr zu zwei Veränderungen: In die Kontrollstelle wurde neben Jean Rüegg neu Reto Jaussi von der ASTAG gewählt, und im Vorstand der GeFaSuisse ist der SVTI neu durch Ralf Mengwasser vertreten. Weiter wurde an der Generalversammlung Rudolf Scheidegger als Präsident bestätigt und den bisherigen Vorstandsmitgliedern Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister und Erwin Sigrist wurde für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen.

SPEDLOGSWISS

GeFaSuisse

Auteur: Rudolf Scheidegger

Le transport de marchandises dangereuses par les moyens de transport les plus divers est soumis à de strictes directives légales. L'obligation des entreprises de former un conseiller à la sécurité en fait également partie. À cet effet, l'association GeFaSuisse a été fondée en juin 1998, dont les organisations suivantes font depuis partie:

- ASTAG – Association suisse des transports routiers
- CFF – Chemins de fers fédéraux suisses (infrastructure)
- SCIENCEINDUSTRIES SWITZERLAND – Association des Industries Chimie Pharma Biotech
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
- BLA – Défense / Base logistique de l'armée
- ASIT – Association suisse d'inspection technique
- SWISSI AG – Institut suisse pour la promotion de la sécurité

L'association GeFaSuisse a ainsi fêté ses 15 ans d'existence au cours de l'année de rapport. Une opportunité suffisante pour allier l'Assemblée générale anniversaire en mai 2013 à un programme attrayant dans la magnifique et pittoresque région du Mont Vully et inviter à cette occasion un grand nombre de personnes.

Lors de l'Assemblée générale anniversaire, le président Ruedi Scheidegger a indiqué avec fierté que l'association GeFaSuisse a été en mesure de s'établir comme prestataire leader de formation et d'examen pour le conseiller de sécurité au cours des quinze dernières années, aussi bien dans la région suisse française que germanophone. Ruedi Scheidegger a également tiré un bilan positif de l'exercice passé. «Nous sortons d'une année réussie. Les activités centrales se sont maintenues à un niveau élevé réjouissant.» Pour finir, Ruedi Scheidegger a saisi l'occasion pour remercier la directrice Annelies Greney de son grand engagement.

Le 15e forum suisse sur les marchandises dangereuses que GeFaSuisse a organisé en coopération avec la société Swiss TS Technical Services AG et qui s'est déroulé à la mi-juin 2013 dans les locaux de la SWISS à l'Euro-Airport de Bâle comme les années précédentes, a de nouveau été couronné de succès. Dans son discours d'ouverture, le directeur du forum Ralf Mengwasser, a exposé que des modifications permanentes déterminaient le quotidien commercial et privé en matière de marchandises dangereuses. Les réglementations seraient en permanence mises à jour et les modifications en cours de préparation pour 2015. Aussi bien les expéditeurs que les affréteurs et les conseillers de sécurité ne pourraient pas se dégager de l'obligation d'être constamment à jour en termes de réglementations relatives aux marchandises dangereuses. Le forum suisse sur les marchandises dangereuses est ici une opportunité optimale.

Dans le cadre de deux plénums et de nombreux modules spécialisés, les participants au forum suisse sur les marchandises dangereuses 2013 ont pu s'informer des derniers développements dans le domaine des marchandises dangereuses et actualiser leurs connaissances en matière de directives et de réglementations. Cette année aussi, le forum a été plébiscité par les nombreux conseillers à la sécurité présents.

Dans le domaine des ressources humaines, deux changements ont eu lieu au cours de l'année du rapport: pour le poste de contrôle, Reto Jaussi de l'ASTAG a été nouvellement élu aux côtés de Jean Ruegg. Dans le comité directeur de la GeFaSuisse, Ralf Mengwasser occupe nouvellement le siège de représentation pour l'ASIT. Au cours de l'Assemblée générale, Rudolf Scheidegger a été confirmé à son poste de président et les membres du comité directeur jusqu'à présent en poste Adrien Bisel, Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister et Erwin Sigrist bénéficient de la confiance de l'assemblée pour une année supplémentaire.

Groupement Fer/ Groupement Fret

Autor: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzt sich im Berichtsjahr 2013 wie folgt zusammen: Peter Bösch, Präsident, DHL Logistics (Schweiz) AG, Luigi Häfliger, Vizepräsident, Fiege Logistica (Svizzera) SA; Jörg Kunz, Vizepräsident, Hofstetter & Co. AG (ab 29.5.13: Mitglied des Vorstands); Daniel Girod, Mitglied des Vorstands, Schneider & CIE AG; Claudio Licci, Mitglied des Vorstands, Lamprecht Transport AG (ab 29.5.13: Vizepräsident des Vorstands); Urs D. Müller, Geschäftsleiter GF/GF AG.
Der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse stand 2013 nicht nur im Fokus des Groupement Fer. Durch die politischen Diskussionen rund um die künftige Terminallandschaft in der Schweiz war er ebenso zentrales Thema in weiteren Fachkreisen und bei der interessierten Öffentlichkeit. Entsprechend herausfordernd und arbeitsreich gestaltete sich das Berichtsjahr für den GF-Vorstand und die Geschäftsstelle.
An seinen monatlichen Arbeitssitzungen behandelte der Vorstand neben den laufenden Geschäften eine Reihe von Schwerpunktthemen.

Entwicklung der Zulaufrouten
Mit der Aufnahme der IMS Rail Switzerland AG zum 1. Januar 2013 und der Metrans a.s. zum 6. Oktober 2013 hat sich der GF-Vorstand für jeweils zwei Dienstleister pro Seehafen-Achse entschieden. Einerseits wird dadurch ein Qualitätswettbewerb unter den GF-Operateuren forciert. Andererseits kann die operative Entwicklung der Angebote weiterhin entsprechend den Bedürfnissen des Marktes gesteuert werden.

Quality Performance Meetings
Im Berichtsjahr hat sich der GF-Vorstand in Arbeitsgruppen monatlich mit Hupac, IMS und TFG zu Quality Performance Meetings getroffen. Ziel der Gespräche war die Bearbeitung und Lösung von aktuellen, operativen Problemen. Weiter wurde die Entwicklung von neuen Produkten im Rahmen der GF-Verträge von diesen Gremien vorbereitet und in der Einführungsphase eng begleitet.

Peak-Season-Management
Im Shuttleverkehr mit den Seehäfen sind Operating und Preisbildung auf Rundlaufverkehre ausgerichtet. Durch die Exportschwäche der produzierenden Schweizer Industrie kann die Anzahl der Shuttlezüge zur Bewältigung der Importmengen nicht beliebig erhöht werden, da die benötigten Sendungen im Export fehlen. In der Konsequenz stehen während der Peak Seasons insbesondere auf der Route Rotterdam – Schweiz nicht genügend Wagenkapazitäten zur Verfügung, um alle Importcontainer innerhalb der geforderten Frist abzufahren. Die Operateure legen nach Möglichkeit Entlastungszüge ein; oftmals fahren diese die Übermengen nach einer verspäteten Ankunft eines Containerschiffes ab, nicht aber die effektiven Peak-Zusatzmengen.

An der Generalversammlung 2013 haben sich zwei Drittel der anwesenden Mitgliedsfirmen bei einer schriftlichen Umfrage dafür ausgesprochen, die Einführung von «one way»-Zügen mit entsprechendem Frachtzuschlag zu akzeptieren, wenn dadurch die Kosten für Demurrage & Detention vermieden werden können. Der GF-Vorstand hat in der Folge im Berichtsjahr verschiedene Peak-Szenarien und Lösungsmodelle mit den Operateuren Hupac und IMS für die Route Rotterdam – Basel intensiv geprüft, kalkuliert und anhand von Beispielen durchgespielt. Ziel war es, die Kapazitäten während Peak-Season-Perioden kurzfristig durch bezahlte Zusatzzüge im Import zu erhöhen.
Faktoren wie die Volatilität der Märkte, die Unplanbarkeit der Peak Seasons, die Trassenplanung im System «Bahn», die Disposition/Anmietung von zusätzlichem Wagenmaterial und die häufigen Verspätungen in der Seeschifffahrt führten zur Erkenntnis, dass das finanzielle und operative Risiko, tarifpflichtige Zusatzzüge im Import während

Peter Bösch

Präsident Groupement Fer und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président Groupement Fer et membre du comité SPEDLOGSWISS

Groupement Fer/ Groupement Fret

Auteur: Peter Bösch

Pour l'année du rapport 2013, le comité du Groupement Fer (GF) se compose des membres suivants: Peter Bösch, Président, DHL Logistics (Suisse) AG, Luigi Häfliger, Vice-président, Fiege Logistica (Svizzera) SA; Jörg Kunz, Vice-président, Hofstetter & Co. AG (à compter du 29/05/2013: membre du comité); Daniel Girod, membre du comité, Schneider & CIE AG; Claudio Licci, membre du comité, Lamprecht Transport AG (à compter du 29/05/2013: vice-président du comité); Urs D. Müller, directeur GF/GF AG.

En 2013, le trafic combiné rail/route n'était pas uniquement le sujet prioritaire du Groupement Fer. Suite aux discussions politiques menées au sujet des futurs sites de terminaux en Suisse, ce point était également un thème central dans d'autres cercles professionnels et auprès de l'opinion publique intéressée. L'année du rapport a en conséquence été riche en travail et pleine de défis à relever pour le comité du GF et le secrétariat. Parallèlement aux activités courantes, le comité s'est consacré à toute une série de thèmes primordiaux au cours de ses séances de travail mensuelles.

Évolution des routes d'affluence
Avec l'accueil des sociétés IMS Rail Switzerland AG au 1er janvier 2013 et Metrans a.s. au 6 octobre 2013, le comité a respectivement choisi deux prestataires par axe de port maritime. Cela impose d'une part une concurrence axée sur la qualité entre les opérateurs du GF, tandis que l'évolution opérationnelle des offres continue d'un autre côté d'être guidée en fonction des besoins du marché.

Meeting Performance Qualité
Au cours de l'année du rapport, le comité du GF s'est rencontré tous les mois avec Hupac, IMS et TFG pour tenir des meetings de Performance Qualité. L'objectif des entretiens était de traiter et de solutionner des problèmes actuels d'ordre opérationnel. Le développement de nouveaux produits dans le cadre des contrats du GF a en outre été préparé et étroitement suivi dans la phase d'introduction.

Gestion des crêtes saisonnières
Dans le trafic par navettes avec les ports maritimes, les services opérationnels et la fixation des prix s'orientent sur les trafics cycliques. En raison de la faiblesse à l'exportation de l'industrie suisse dans le secteur de la production, le nombre de trains navettes pour maîtriser les quantités importées ne peut pas être augmenté à l'infini étant donné que les expéditions nécessaires font défaut du côté des exportations. Par conséquent, en période de crêtes saisonnières et en particulier sur la route Rotterdam - Suisse, les capacités de wagons sont insuffisantes pour transporter dans les délais impartis tous les conteneurs importés. Dans la mesure du possible, les opérateurs interviennent avec des trains de délestage; ces derniers transportent les surcapacités suite à l'arrivée retardée d'un navire de conteneurs, mais pas les volumes supplémentaires effectifs des crêtes.

À l'occasion de l'Assemblée générale 2013, deux-tiers des entreprises membres présentes se sont prononcées, dans le cadre d'une enquête écrite, pour l'acceptation de l'introduction de trains «aller simple» avec une majoration de fret correspondante sous réserve que, grâce à cette mesure, les frais de Surestaries & Détention puissent être évités. Dans l'année du rapport, le comité du GF a en conséquence intensément examiné, calculé, étudié différents modèles de solutions et joué divers scénarios de crêtes saisonnières à l'aide d'exemples avec les opérateurs Hupac et IMS pour la route Rotterdam - Bâle. L'objectif était d'accroître à court terme les capacités pendant les périodes de crêtes saisonnières avec des trains supplémentaires payants dans le cadre de

im Voraus definierter Perioden einzulegen, ohne diese Perioden und die zu erwartenden Volumen genau planen und steuern zu können, zu gross ist.

Terminalsituation Schweiz

Im Berichtsjahr wurde das GF um Stellungnahme zu verschiedenen, für die künftige Entwicklung des kombinierten Verkehrs in und mit der Schweiz bedeutenden Vernehmlassungen und Umfragen gebeten. Der GF-Vorstand hat seine Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung «Totalrevision Gütertransportgesetz; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» abgegeben. Kernpunkte des Statements sind:

- Forderung nach Miteinbezug der Speditions- und Logistikbranche, die den Modalsplit oftmals aktiv steuert, bei Infrastrukturentscheiden;
- Definition von Mindestvolumen für kleine Umschlaganlagen, da die Gefahr besteht, dass Anlagen mit Fördergeldern unterstützt werden, die nicht mit den logistischen Abläufen der Praxis übereinstimmen;
- Diskriminierungsfreier Zugang zur «letzten Meile»;
- Anschubfinanzierungen sind für neue Produkte einer kompetenten Gruppe an Marktteilnehmern zur Beurteilung und Empfehlung an die Bundesbehörden vorzulegen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat das GF im Rahmen der «Terminalkonferenz» zu zwei Treffen der betroffenen Unternehmen, Verbände und Interessengruppen eingeladen. Ziel dieser Konferenz war es, die Anforderungen an die künftige Terminallandschaft in der Schweiz zu klären und die verschiedenen Teilprojekte zu priorisieren. Besonders im Fokus standen die Projekte «Containerterminal Basel-Nord» und «Gateway Limmattal». Die ausserordentliche Meinungsdivergenz der Teilnehmer hat das BAV veranlasst, eine Mediation einzuleiten, an welcher der GF-Vorstand ebenso befragt wurde. Im Rahmen der Terminalentwicklung hat das GF ferner als Fachvertreter in der Arbeitsgruppe der Handelskammer beider Basel HKBB mitgewirkt.

Schliesslich hat der GF-Vorstand an der «Umfrage bezüglich der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs» teilgenommen und sich dabei ausdrücklich gegen die Aufhebung der Rückerstattung ausgesprochen.

Entwicklung SwissSplit

Im operativen Bereich hat die SBB Cargo ihre Ressourcen durch die Schliessung nicht rentabler Bedienpunkte weiterhin zu optimieren versucht. Die 2012 eingeführte Neukonzeption nach sogenannten «gares désignées» und «gares non désignées» wurde konsolidiert. Der Umsatz des Groupement Fer über den Tarif 2040.13 hat um 31 % zugenommen, teilweise über Reexpeditionsgeschäfte, die aus den durchgehenden Verkehren der Operateure herausgenommen wurden. Parallel dazu haben die über Hupac und IMS durchgehend abgewickelten GF SwissSplit-Transporte um 17 % bzw. 20 % abgenommen. Bereinigt durch die vorgenannten Effekte hat das GF-Volumen im SwissSplit um 11 % zugelegt. Mit der Sanierung des SwissSplit wurden die Frachten für Containerverkehre mit der West- und Ostschweiz beträchtlich erhöht. Das GF hat im Berichtsjahr in Zusammenarbeit mit der IMS ein fokussiertes Angebot für die Westschweiz entwickelt, das weiter bearbeitet wird. Für die Ostschweiz wird ebenso in Kooperation mit IMS eine Produktion via Buchs resp. Wolfurt vorbereitet.

Entwicklung Rotterdam-Achse

Die Verkehrsentwicklung mit Rotterdam war von einer Volumenverlagerung aus den deutschen Seehäfen, der zunehmenden Unpaarigkeit der Verkehre und Verspätungen in der Schifffahrt gekennzeichnet. Mit Aufnahme der IMS als zweiter GF-Dienstleister neben Hupac konnte die Gesamtkapazität auf der Achse erhöht werden. Ein akutes Problem ist die zunehmende Unpünktlichkeit in der Schifffahrt. Die verspätete Ankunft und/oder Bereitstellung von Containern im Importverkehr mit der Schweiz belastet die Kapazitäten zusätzlich und erhöht den Planungsaufwand der Operateure. Eine weitere Herausforderung in Rotterdam wie auch in anderen Häfen sind die neuen Schiffe der

l'importation. Des facteurs comme la volatilité des marchés, l'impossibilité de planifier les crêtes saisonnières, la planification des routes dans le système ferroviaire, la mise à disposition/la location de wagons supplémentaires et les fréquents retards dans la navigation maritime ont finalement conduit à la conclusion que le risque financier et opérationnel dans la mise en place de trains supplémentaires payants pour l'importation pendant des périodes préalablement définies, sans être en mesure de pouvoir planifier avec précision et gérer ces périodes et les volumes attendus, est trop important.

Situation des terminaux en Suisse

Au cours de l'année du rapport, le GF a été prié de fournir son opinion quant à différents développements futurs du trafic combiné dans le cadre de consultations et d'enquêtes en et avec la Suisse. Le comité du GF a communiqué sa prise de position dans le cadre de la consultation «Révision globale de la législation sur le transport; Concept global relatif à la promotion du trafic ferroviaire de marchandises sur tout le territoire».

Énumérons ci-après les points essentiels:

- Exigence d'une participation/intégration de la branche des transitaires et prestataires logistiques qui gère souvent activement le split modal dans le cadre des décisions relatives à l'infrastructure;
- Définition de volumes minima pour les petites installations de transbordement, étant donné que le risque est important de fournir un soutien sous forme de subventions à des installations qui ne sont pas adaptées aux processus logistiques en pratique;
- Accès sans discrimination au «dernier kilomètre»;
- Des financements d'incitation doivent être présentés à un groupe compétent d'acteurs du marché pour évaluation et recommandation aux autorités fédérales.

L'Office fédéral de transport (OFT) a invité le GF à deux rencontres des entreprises, associations et groupes d'intérêts concernés dans le cadre de la «Conférence sur les terminaux». L'objectif de cette conférence était de clarifier les exigences posées aux futurs sites de terminaux en Suisse et de fixer une priorité aux différents projets partiels. Les projets «Terminal de conteneurs Bâle-Nord» et «Gateways Limmattal» étaient au centre des discussions. L'extrême divergence des opinions des participants a amené l'OFT à déclencher une médiation dans le cadre de laquelle le comité du GF a également été interrogé. Dans le cadre du développement des terminaux, le GF est de plus intervenu en tant que représentant professionnel dans le groupe de travail des chambres de commerce des deux Bâle.

Le comité du GF a finalement aussi participé à l'«Enquête relative au remboursement de la RPLP en amont/en aval du transport combiné» et a clairement exprimé son opposition quant à la suppression du remboursement.

Développement SwissSplit

Dans le domaine opérationnel, CFF Cargo a tenté de poursuivre l'optimisation de ses ressources en fermant des points de service non rentables. La nouvelle conception introduite en 2012 selon le principe des «gares désignées» et des «gares non désignées» a été consolidée. Le chiffre d'affaires du Groupement Fer par le biais du Tarif 2040.13 a augmenté de 31 %, en partie par le biais d'activités de réexpédition qui ont été retirées des trafics continus des opérateurs. En parallèle, les transports SwissSplit GF traités en continu par le biais des sociétés Hupac et IMS ont chuté de 17 % à 20 %. Suite à la correction des effets précités, le volume du GF dans SwissSplit a augmenté de 11 %. Avec l'assainissement de SwissSplit, les frets pour les trafics de conteneurs avec la Suisse ouest et orientale ont été considérablement augmentés. Au cours de l'année du rapport, le GF a développé une offre concentrée sur la Suisse ouest, dont l'élaboration va être poursuivie. Pour la Suisse orientale, une production via Buchs, respectivement Wolfurt, va être également préparée en coopération avec IMS.

«E»-Klasse mit 18'000 TEU Ladekapazität. Trifft ein solches Schiff ein, stehen unmittelbar Container in einer Anzahl dispositionsbereit, welche die Kapazität von zwei bis drei Shuttlezügen beanspruchen.

Entwicklung Antwerpen-Achse
Auf der Achse zwischen der Schweiz und Antwerpen hat sich das mit Hupac realisierte Verkehrsvolumen konsolidiert. Ende Oktober 2013 nahm IMS einen Dienst mit zwei Abfahrten pro Woche zwischen Frenkendorf CT und Antwerpen sowie Zeebrugge auf. Damit konnte die Kapazität auf dieser Achse weiter ausgebaut werden.

Entwicklung Italien-Achse
Das bisherige Angebot der HUPAC mit täglichen Verbindungen zwischen Basel Bad. Gbf UBF sowie Aarau CT und italienischen Häfen über den HUPAC-Terminal Busto Arsizio wurde am 15. Mai 2013 durch einen neuen Dienst der IMS ergänzt. IMS produziert ihr Angebot an die GF-Mitglieder ab Frenkendorf CT über Melzo. Melzo ist einerseits Start und Zielterminal, andererseits auch Gateway für die Häfen Genua, La Spezia und Ravenna. Insgesamt hat sich das Volumen zwischen der Schweiz und den italienischen Seehäfen jedoch nicht in der Form entwickelt, wie dies verschiedentlich vom Markt prognostiziert wurde.

Entwicklung Deutschland-Achse
Im Verkehr mit den deutschen Seehäfen hat TFG einen starken Mengenrückgang bei den GF-Volumen zugunsten der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) verzeichnet. Im Verlaufe des Berichtjahres wurde der Terminal Basel Bad. Gbf UBF für den SwissSplit geöffnet. Anfangs Oktober 2013 brachte die Metrans a.s. als zusätzlicher GF-Dienstleister ein Angebot zwischen Hamburg und Basel Bad. Gbf UBF auf den Markt, das als Dreieckverkehr über Ludwigshafen produziert wird. Mit dem neuen Dienst hat sich die Wettbewerbssituation auf dieser Achse verschärft, was sich für die GF-Mitglieder in der Reduktion der bisherigen Tarife auswirkt.

Ausblick 2014
Im Jahr 2014 ist die Konsolidierung der Marktsituation auf den Zulaufrouten zu erwarten. Der Vorstand des Groupement Fer wird sich aus aktueller Sicht mit folgenden Themenschwerpunkten befassen:

- Angebotsentwicklung West- und Ostschweiz;
- Massnahmenplanung im Hinblick auf die Eröffnung von Rotterdam Maasvlakte 2;
- Monitoring der Peak-Season-Perioden und deren Auswirkungen auf die Kapazitätsentwicklung;
- Monitoring der Pünktlichkeit in der Schifffahrt und deren Auswirkung auf die operative Planung bei den GF-Operateuren;
- Entwicklung eines Tools zur Darstellung der verfügbaren Kapazitäten bei den GF-Operateuren;
- aktive Teilnahme an der Konzeptentwicklung Basel-Nord.

Aufgrund des weiterhin umfangreichen, jedoch durchaus attraktiven und spannenden Arbeitsprogrammes, welches sich der GF-Vorstand auch im kommenden Geschäftsjahr im Interesse seiner Mitglieder annehmen wird, sucht der Vorstand weiterhin interessierte Personen, welche zu einer engagierten Mitarbeit im GF-Vorstand bereit wären.

Évolution de l'axe de Rotterdam
L'évolution du trafic avec Rotterdam a été marquée par un décalage des volumes issus des ports maritimes allemands, l'imparité croissante des trafics et les retards dans la navigation. Avec l'accueil de l'IMS en tant que deuxième prestataire de GF après Hupac, la capacité globale sur l'axe a pu être accrue.
Un problème urgent réside dans les retards croissants à porter au compte de la navigation. L'arrivée retardée et/ou la mise à disposition de conteneurs dans le trafic d'import avec la Suisse exerce une pression supplémentaire sur les capacités et accroît l'investissement en planification des opérateurs. Un défi supplémentaire à relever pour Rotterdam, tout comme pour d'autres ports, sont les nouveaux navires de la classe «E» avec une capacité de chargement de 18 000 EVP. Lorsqu'un tel navire arrive au port, le nombre de conteneurs prêts à être embarqués est si important qu'il exige la capacité de deux à trois trains navettes.

Évolution de l'axe d'Anvers
Sur l'axe entre la Suisse et Anvers, le volume du trafic réalisé avec Hupac a été consolidé. Fin octobre 2013, IMS a lancé son service avec deux départs par semaine entre Frenkendorf CT et Anvers ainsi que Zeebrugge. Il a été possible de continuer à déployer les capacités sur cet axe.

Évolution de l'axe italien
L'offre de l'Hupac jusqu'à présent existante avec des transports quotidiens entre la gare de fret de Bâle BBB UBF et l'Argovie CT ainsi que les ports italiens par le biais du terminal HUPAC de Busto Arsizio a été complétée par un nouveau service de l'IMS au 15 mai 2013. L'IMS fournit son offre aux membres du GF à partir de Frenkendorf CT par Melzo. Melzo est le terminal de départ et d'arrivée, mais également le gateway pour les ports de Gênes, La Spezia et Ravenna. Au total, le volume entre la Suisse et les ports maritimes italiens ne s'est cependant pas développé comme pronostiqué à différentes reprises par le marché.

Évolution de l'axe allemand
Dans le trafic avec les ports maritimes allemands, TFG a enregistré un fort repli des quantités transportées pour les volumes du GF au profit des ports ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers). Au cours de l'année du rapport, le terminal de la gare de fret de Bâle BBB UBF a été ouvert pour SwissSplit. Début octobre 2013, la société Metrans a.s. a commercialisé une offre entre Hambourg et la gare de fret de Bâle UBF en tant que prestataire supplémentaire de GF, qui est produite comme un trafic triangulaire via Ludwigshafen. Avec le nouveau service, la situation concurrentielle s'est aggravée sur cet axe, ce qui se traduit par une réduction des tarifs jusqu'à présent pratiqués pour les membres du GF.

Perspectives 2014
Au cours de l'année 2014, une consolidation de la situation du marché sur les routes d'affluence est attendue. Du point de vue actuel, le comité du Groupement Fer va se consacrer aux questions essentielles suivantes:

- Développement de l'offre pour la Suisse ouest et orientale;
- Planification de mesures du point de vue de l'ouverture de Rotterdam Maasvlakte 2;
- Surveillance des périodes de crêtes saisonnières et de leurs répercussions sur le développement des capacités;
- Surveillance de la ponctualité dans la navigation et ses répercussions sur la planification opérationnelle auprès des opérateurs du GF;
- Développement d'un outil pour représenter les capacités disponibles auprès des opérateurs du GF;
- Participation active au développement du concept «Bâle-Nord».

En raison du programme de travail qui reste très vaste, mais est cependant attrayant et passionnant, auquel le comité du GF va se consacrer dans l'intérêt de ses membres également au cours de l'exercice à venir, le comité continue à chercher des personnes intéressées qui seraient prêtes à s'impliquer dans le travail du comité du GF pour une coopération engagée.

SafeConsult AG

Autor: Markus Breisinger

Allgemeines
Die personellen und die qualitativen Ziele wurden erreicht. Nach einem wirtschaftlichen Höhenflug im ersten Semester mussten wir im zweiten Halbjahr einen Einbruch hinnehmen. Die SafeConsult AG hat den budgetierten Gewinn nicht ganz erreicht und Massnahmen eingeleitet, den Einbruch im Jahr 2014 wieder aufzufangen. Insbesondere im Bereich EKAS/ASA hinken wir den Erwartungen hinterher, da wir im Berichtsjahr hohe Kosten für Rezertifizierungen hatten. Den beiden neuen Mandatsträgern sind die Bemühungen, neue Kunden zu akquirieren, noch nicht ganz gelungen. Der VR rapportiert in regelmässigen Abständen an den engeren Vorstand von SPEDLOGSWISS.

Personelles
Peter Thommen wird im Verlaufe des nächsten Jahres in den wohlverdienten Ruhestand treten. In der Folge kommt es zu einer Neuverteilung seiner bisherigen Kunden. Diese werden hauptsächlich den Herren Arnet und Willi anvertraut. Peter Thommen wünschen wir alles erdenklich Gute für diesen neuen Lebensabschnitt und danken ihm für seinen engagierten Einsatz.
Silvia Degen hat zusätzliche Geschäftsleitungsaufgaben übernommen und leitet ihr Team mit Geschick. Die Umverteilung von Aufgaben werden wir im kommenden Jahr abschliessen.

Kommunikation
In den nächsten Monaten erneuern wir unseren Internetauftritt im Einklang mit den Neuerungen bei SPEDLOGSWISS. Gleichzeitig wird unser CRM verbessert. In Kürze wird ein neuer Flyer publiziert und unsere Kunden sollen mit den neuen Instrumenten zeitnah und häufiger wichtige Informationen erhalten.

EKAS/ASA
Bekanntlich wurde unsere Branchenlösung erfolgreich rezertifiziert. Es ist uns gelungen, die Qualität der ASA-Lösung zu heben und es ist unser Ziel, diese langfristig zu gewährleisten. Es ist uns deshalb eine grosse Genugtuung, dass uns unsere Kunden fast ausnahmslos treu geblieben sind und den Mehrwert dieser Arbeit anerkennen.

Schulungen
Schulungen waren noch vor wenigen Jahren eine wesentliche Einnahmequelle. Das hat sich geändert, und obwohl die Schulung für neue Mitarbeitende nicht fakultativ, sondern obligatorisch ist, wird damit oft zu lange zugewartet. 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.

Ausblick 2014
Das Budget 2014 sieht einen Gewinn in der Höhe der Jahre 2011 und 2012 vor. Um das zu erreichen, müssen wir uns aber gewaltig anstrengen. Die Dienstleistungen von SafeConsult finden im Markt aber nach wie vor Anerkennung. Bei unseren Kunden bedanken wir uns für die Treue und die grossartige Zusammenarbeit.

Den Mitarbeitenden der SafeConsult AG danke ich für ihren hervorragenden Einsatz.

SPEDLOGSWISS

Markus Breisinger

Verwaltungsratspräsident SafeConsult AG
Président du conseil d'administration SafeConsult AG

SafeConsult AG

Auteur: Markus Breisinger

Généralités
Les objectifs personnels et qualitatifs ont été atteints. Suite à une envolée économique au cours du premier semestre, nous avons subi une chute libre au cours du deuxième semestre. SafeConsult AG n'a pas totalement atteint le bénéfice inscrit au budget et a été dans l'obligation de déclencher des mesures au cours de l'année 2014 pour amortir la forte baisse. En particulier dans le domaine de la CFST/MSST nous n'avons pas répondu aux attentes prévisionnelles, étant donné que nous avons enregistré d'énormes coûts dans le domaine des recertifications. Les efforts des deux nouveaux détenteurs de mandats n'ont pas encore vraiment été couronnés de succès dans l'acquisition de nouveaux clients. Le conseil d'administration fait un rapport à intervalles réguliers au comité restreint de SPEDLOGSWISS.

Ressources Humaines
Peter Thommen va prendre sa retraite méritée au cours de l'année à venir. En conséquence, une redistribution de ses clients va avoir lieu. Ces derniers vont principalement être confiés à Messieurs Arnet et Willi. Nous souhaitons plein de bonnes choses à Peter Thommen pour cette nouvelle phase de sa vie et le remercions pour son grand engagement.
Silvia Degen a pris en charge des tâches de direction supplémentaires et dirige habilement son équipe. Nous allons clôturer la nouvelle répartition des tâches au cours de l'année prochaine.

Communication
Au cours des prochains mois, notre présence Internet va faire peau neuve en accord avec les nouveautés mises en œuvre chez SPEDLOGSWISS. Notre CRM va être simultanément amélioré. Nous allons sous peu publier un nouveau dépliant et avec ce nouvel instrument, nous espérons fournir plus fréquemment et plus rapidement des informations importantes à nos clients.

CFST/MSST
Comme chacun sait, notre solution sectorielle a été recertifiée avec succès. Nous avons réussi à accroître la qualité de la solution MMST et notre objectif est de garantir cette dernière à long terme. C'est pourquoi nous sommes pleinement satisfaits de constater que nos clients nous sont quasiment tous restés fidèles et expriment leur reconnaissance pour la valeur ajoutée de ce travail.

Formations
Il y a seulement quelques années, les formations représentaient une source de recettes importante. Cette évolution n'est plus d'actualité, et bien que la formation pour les nouveaux employés ne soit plus facultative mais obligatoire, les entreprises attendent fréquemment trop longtemps. Au chapitre 1.3.1, l'ADR 2011 stipule que les employés doivent avoir été «instruits» avant la prise en charge d'obligations. Seuls quelques clients apprécient cet état à sa juste valeur.

Perspectives 2014
Le budget 2014 prévoit un bénéfice à hauteur des années 2011 et 2012. Pour atteindre cet objectif, nous devons cependant faire d'énormes efforts. Les prestations de SafeConsult continuent à être appréciées sur le marché. Nous remercions nos clients pour leur fidélité et leur formidable coopération.

Je tiens à remercier les employés de SafeConsult AG pour leur excellent engagement.

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Im Berichtsjahr haben sich bei den Erträgen die Mitgliederbeiträge und die Schulungs- und Kurserträge konstant gehalten. Ferner findet weiterhin eine Ertragskompensation zwischen sinkenden Dokumentverkäufen und steigender Nachfrage nach elektronischen Kommunikationslösungen (DATACENTER) statt.

Im Bereich der Projekte entstanden Aufwendungen im Bereich der ersten, umfassenden Aktualisierung der e-Learning-Plattform innerhalb Blended Learning sowie im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bildungsverordnung (BiVo). Diese Mehrkosten konnten durch Teilauflösung einer eigens dafür geschaffenen Rückstellung gedeckt werden.

Auf der Geschäftsstelle präsentiert sich die finanzielle Situation weiterhin stabil. Es konnten alle Aufwendungen und Erträge im geplanten Rahmen gehalten und besser als budgetiert abschlossen werden.

SPEDLOGSWISS schliesst das Jahr 2013 mit einem Gewinn von CHF 8'000.– im geplanten Rahmen ab.

Finances

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Au cours de l'année du rapport, les recettes relatives aux cotisations des membres et aux produits des cours et des formations sont restées stables. Une compensation des recettes continue à avoir lieu entre les ventes de documents en baisse et les solutions de communication électronique (DATACENTER) dont la demande est en hausse.

Dans le domaine des projets, des investissements ont eu lieu concernant la première mise à jour étendue de la plateforme d'apprentissage électronique dans le cadre du «blended learning» en relation avec la mise en œuvre de l'ordonnance de formation (OrFo). Ces coûts supplémentaires ont pu être couverts par une dissolution partielle de provisions qui avaient été dotées spécialement à cet effet.

La situation financière pour le secrétariat reste stable. L'ensemble des coûts et des produits a pu être maintenu dans le cadre planifié, voire même mieux clôturé que les postes budgétisés.

SPEDLOGSWISS clôture l'année 2013 dans le cadre planifié avec un bénéfice de CHF 8 000.–.

Bilanzen SPEDLOGSWISS per 31. Dezember 2013 und 2012

	31.12.2013 TCHF	31.12.2012 TCHF
AKTIVEN		
Kasse	4	1
Postcheck	47	61
Banken	840	974
Flüssige Mittel	**891**	**1'036**
Debitoren	97	279
Verrechnungssteuer	1	2
Forderungen gegenüber Verbänden	195	256
Kontokorrente Personalvorsorge	150	150
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	11	30
Umlaufvermögen	**1397**	**1805**
Mobilien	6	8
IT	43	50
Beteiligungen	30	30
Anlagevermögen	**79**	**88**
TOTAL AKTIVEN	**1'476**	**1'893**
PASSIVEN		
Kreditoren	109	88
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	57	292
Passive Rechnungsabgrenzung	429	548
Rückstellungen	400	492
Fremdkapital	**995**	**1'420**
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	325	313
Ergebnis	8	12
Eigenkapital/Vermögen	**481**	**473**
TOTAL PASSIVEN	**1'476**	**1'893**

SPEDLOGSWISS Erfolgsrechnungen 2013 und 2012 und Budget 2014

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 84.5%

	2012	2013	Budget 2014
	TCHF	TCH	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'366	1'355	1361
Warenertrag	342"	332	361
Schulbetrieb/Kurse	665	667	635
Übrige Erträge	369	283	191
Total Ertrag	2742	**2637**	**2548**
Warenaufwand	192	197	165
Schulbetrieb/Kurse	395	274	311
Personalaufwand	1'208	1'262	1202
Raumaufwand	119	120	112
Abschreibungen	34	32	30
Werbung/PR	185	137	150
Reisespesen, Sitzungen	70	99	59
Beiträge an Organisationen	57	57	53
Honorare	120	87	104
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	**350**	365	360
Total Aufwand	2'730	**2'630**	**2'546**
Betriebsergebnis	12	7	2
Finanzertrag	1	2	2
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	1	2	2
Ergebnis vor Steuern	13	**9**	**4**
Steuern	-1	-1	-1
Ergebnis nach Steuern	12	**8**	**3**

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 2013 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, 21. März 2014

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