SPEDLOGSWISS

Jahresbericht
Rapport annuel
Resoconto annuo

2015

Die Fotoaufnahmen für den Jahresbericht SPEDLOGSWISS 2015 konnten gemacht werden dank freundlicher Genehmigung von: Cargologic AG, EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, Flughafen Zürich und Swiss International Airlines Ltd.

Impressum
Herausgeber/Éditeur: 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: Ronnie Vetsch
Druckerei/Imprimerie: MEDIAPOINT SWISS, Mendrisio

SPEDLOGSWISS EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg:
Frachtgut-Verpackung mit Schutzfolie

Flughafen Zürich: Boeing 777 der SWISS, Airbus 340 im Hintergrund

Inhalt

Prolog 6

Editorial 8
Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle 12
Mitgliederbewegungen 22

Berichte aus den Fachbereichen

Air 24
Europa 28
Schifffahrt 30
Reedereiagenten 34
FIATA 38

Berichte aus den Kommissionen

Betriebswirtschaft 42
Bildung 46
Informatik 50
Kommunikation 52
Recht und Versicherung 56
Zoll 58

Befreundete Verbände

Cargo Forum Schweiz 62
GeFaSuisse 68
Groupement Fer/Groupement Fret 70

Befreundete Unternehmen

SafeConsult AG 74

Finanzen 78

Sommaire

Prologue 7

Éditorial 9
Activités des comités de direction et du bureau 13
Mutations 23

Rapports des domaines spécialisées

Air 25
Europe 29
Navigation 31
Agents maritimes 35
FIATA 39

Rapports des commissions

Économie d'entreprise 43
Formation 47
Informatique 51
Communication 53
Droit et Assurances 57
Douane 59

Associations amies

Cargo Forum Suisse 63
GeFaSuisse 69
Groupement Fer/Groupement Fret 71

Entreprises amies

SafeConsult AG 75

Finances 79

SPEDLOGSWISS

Prolog

Autor: Jean-Claude Chuat

Als Vorsitzender des SPEDLOGSWISS Fachbereichs «Air» wird mir die grosse Ehre zuteil, den Prolog zum Jahresbericht 2015 zu verfassen, dessen Schwerpunktthema «Luftfracht» ist.

Wieso ist die Luftfracht so spannend? Eine Antwort darauf erhielt ich in meinem persönlichen Berufsleben vor zehn Jahren, als ich von der Sparte «Landtransporte» in den Bereich «Luftfracht» wechselte. Ein Entscheid, den ich bis heute nicht bereut habe. Aber was macht denn die Luftfracht so interessant? Ist es das Kerosin, welches mir morgens auf dem Weg zum Flughafen um die Nase weht? Ist es die Internationalität, welche dieses Geschäf§t prägt? Ist es die Geschwindigkeit und die notwendige Flexibilität, die man mitbringen muss, um erfolgreich zu sein? Es ist von allem etwas, und es sind vor allem die Menschen, die mit ihrer Passion und grossem Engagement diese Sparte unserer Branche prägen.

Jean-Claude Chuat
Vorsitzender Fachbereich Air
und Mitglied des Vorstands
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Air, membre
du comité SPEDLOGSWISS

Nun ist es aber nicht so, dass die Luftfracht durch eine rosarote Brille betrachtet werden kann und wir von den wirtschaftlichen Gesetzen nicht betroffen wären. Mit welchen Herausforderungen werden wir in den nächsten Jahren konfrontiert werden? Ich glaube, wir blicken in eine spannende, aber auch eine von Veränderungen geprägte Zukunft. Seit Anfang der 1980er Jahre nahm die Bedeutung des Luftfrachtverkehrs stetig zu. Dies aufgrund einer fortschreitenden Globalisierung, des Aufstiegs von Schwellenländern zu Industrienationen sowie einer Vernetzung internationaler Produktionsstandorte. Der weltweite Handel würde heute ohne Luftfracht nicht mehr funktionieren. Für den Schweizer Aussenhandel ist die Luftfracht existentiell wichtig, denn wertmässig werden annähernd 40 % des Exports über den Luftweg abgewickelt. Und für die Carriers (Airlines) selbst ist die Sparte Luftfracht genauso bedeutend: ohne den Deckungsbeitrag, den die Luftfracht generiert, wären die meisten kommerziellen Passagierflüge nicht rentabel durchzuführen. In den letzten zehn Jahren jedoch blieb die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs hinter derjenigen des Passagierverkehrs zurück. Die Finanzkrise und bis 2014 steigende Kerosinpreise haben tiefe Spuren hinterlassen. Weltweit steigende Passagierzahlen und die neue Generation von sogenannten «Wide-Body-Flugzeugen» werden die Frachtkapazitäten weiter erhöhen, was wiederum einen Druck auf die Luftfrachtraten erzeugen wird. Die Seefracht, die Integrators und der in letzter Zeit wieder aufkommende Bahntransport von Asien nach Europa werden zunehmend zur Konkurrenz für die Luftfracht.

Um dagegen bestehen zu können, müssen Airlines und Spediteure nach Innovationen suchen, um die Zuverlässigkeit und Effizienz weiter erhöhen sowie weitere Transparenz schaffen zu können. Die Airlines haben erkannt, dass es wichtig ist, innovative und flexible Produktportfolios zu entwickeln, um so das Angebot auszubauen und zu vertiefen. Im Bereich Pharma wurden von diversen Airlines grosse Anstrengungen unternommen, um eine ungebrochene Kühlkette garantieren zu können. Davon profitieren auch wir als Vermittler der Luftfrachtprodukte.

Nach einem jahrelangen Dornröschenschlaf wurde der elektronische AWB (e-AWB) von der IATA neu lanciert. Somit können wir nicht nur Tonnen von Papier einsparen, sondern auch die Effizienz und Datenqualität erhöhen. Das innovative und anspruchsvolle Projekt «e-freight» bearbeiten wir als SPEDLOGSWISS zusammen mit der IG Air Cargo Switzerland und in enger Kooperation mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Wird künftig die gesamte Lieferkette elektronisch abgebildet sein, erhöht dies die Transparenz und Effizienz entlang der gesamten Versorgungskette.

Ein weiteres wichtiges Projekt sind die Verhandlungen zwischen IATA und FIATA über die Modernisierung des IATA Agency Agreement. Die Inhalte der aktuellen Vereinbarung sind überholt und entsprechen nicht mehr den heutigen Gegebenheiten. Die Gespräche zwischen IATA und FIATA verlaufen positiv und voraussichtlich wird das neue Agency Agreement bereits im nächsten Jahr verabschiedet. Die Luftfracht bleibt spannend!

Prologue

Auteur: Jean-Claude Chuat

En tant que président du domaine spécialisé «Air» de SPEDLOGSWISS, j'ai le grand honneur d'écrire le prologue du rapport annuel 2015, dont le thème principal est le «fret aérien».

En quoi le fret aérien est-il si intéressant? Il y a dix ans, j'ai reçu une réponse à cette question dans ma propre vie professionnelle, lorsque je suis passé du domaine des «transports routiers» à celui du «fret aérien». Une décision que je n'ai pas regrettée un seul instant depuis. Mais qu'est-ce qui rend le fret aérien si intéressant? Est-ce le kérosène dont l'odeur m'enveloppe tous les matins sur le chemin de l'aéroport? Est-ce le caractère international qui imprègne les activités de ce domaine? Sont-ce la rapidité et la flexibilité nécessaires dont on doit faire preuve si l'on veut connaître le succès dans ce domaine? C'est une combinaison de tout cela et ce sont surtout les personnes passionnées et investies dans leur travail qui caractérisent notre branche.

Mais cela ne veut pas dire qu'on peut regarder le fret aérien à travers des lunettes roses et que nous ne sommes pas concernés par les lois économiques. Quels sont les défis que l'avenir nous réserve au cours des prochaines années? Je crois que nous sommes au seuil d'un avenir passionnant mais qui apportera aussi de nombreux changements. Depuis le début des années 80, l'importance du transport de fret aérien n'a cessé d'augmenter. Ceci est dû à une globalisation croissante, au passage de pays émergents au statut de pays industrialisés ainsi qu'à un réseau de sites de production internationaux. Le commerce mondial ne pourrait plus fonctionner aujourd'hui sans le fret aérien. Ce dernier joue un rôle capital dans le commerce extérieur suisse car environ 40 % des exportations sont assurés par voie aérienne. Et pour les transporteurs eux-mêmes (compagnies aériennes), le segment du fret aérien est tout aussi important: sans la marge brute réelle générée par le fret aérien, la plupart des vols commerciaux de passagers ne pourraient pas être effectués sur une base rentable. Au cours des dix dernières années, le développement du transport de fret aérien est cependant resté inférieur à celui des passagers. La crise financière et les prix du kérosène en hausse depuis 2014 ont laissé des traces profondes. Les nombres croissants de passagers dans le monde entier et la nouvelle génération de ce qu'on appelle les avions «wide body» vont encore augmenter les capacités de fret, ce qui va créer une pression sur celui-ci. Le fret maritime, les Integrators et le transport ferroviaire de l'Asie vers l'Europe, qui connaît un renouveau ces derniers temps, font de plus en plus concurrence au fret aérien.

Pour pouvoir y faire face, les compagnies aériennes et les transitaires doivent rechercher des innovations afin d'augmenter encore la fiabilité et l'efficacité ainsi que la transparence. Les compagnies aériennes ont reconnu qu'il est important de développer des portefeuilles de produits innovants et flexibles afin d'élargir et d'approfondir l'offre. Dans le domaine pharmaceutique, d'importants efforts ont été réalisés par diverses compagnies aériennes afin de garantir une chaîne du froid ininterrompue. Nous en profitons aussi, en tant qu'intermédiaires de produits du fret aérien.

Après un long sommeil de Belle au bois dormant, l'AWB électronique (e-AWB) a été relancé par l'IATA. Cela nous permet non seulement d'économiser des tonnes de papier mais aussi d'augmenter l'efficacité et la qualité des données. Nous réalisons ce projet ambitieux et innovant de l'«e-freight» en commun avec IG Air Cargo Switzerland et en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). La future représentation électronique de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement doit permettre d'augmenter la transparence et l'efficacité tout au long de celle-ci.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg

Les négociations entre IATA et FIATA sur la modernisation de l'IATA Agency Agreement sont un autre projet important. Les contenus de l'accord actuel sont obsolètes et ne correspondent plus aux circonstances actuelles. Les entretiens entre IATA et FIATA se déroulent de manière positive et le nouvel Agency Agreement devrait, d'après les prévisions, être conclu l'année prochaine. Le domaine du fret aérien reste toujours aussi passionnant!

Editorial

Autor: Thomas de Courten

Die Schweizer Volkswirtschaft hat sich im vergangenen Jahr trotz kontinentaler Finanzkrise und nationaler Aufhebung des CHF/Euro-Mindestkurses zum wiederholten Mal als erstaunlich robust erwiesen. Die im Bruttoinlandprodukt gemessene Gesamtleistung der Schweizer Wirtschaft wuchs nach der Überwindung der Wachstumsschwäche seit den 1990er-Jahren wieder an, bescheiden zwar, aber immerhin stetig. Übersehen werden darf aus dieser positiven Optik jedoch nicht, dass die Handelsbilanz mit Waren und Dienstleistungen seit Beginn 2015 einen gegenläufigen, nämlich deutlich negativen Wachstumsbeitrag zum Gesamtergebnis leistete, was aus der Abnahme der Exporte

Boeing 777

gegenüber der Zunahme der Importe resultiert. Nur die Inlandnachfrage sorgte für positive Impulse, die einen stärkeren Rückgang des BIP verhinderten.

Analysiert man die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftssektoren über den Zeitraum der letzten 10 Jahre, wird deutlich, wie stark der Dienstleistungssektor anteilsmässig gegenüber der Industrie gewachsen ist. Dabei ist auch der Industriesektor in absoluten Zahlen nicht etwa geschrumpft, sondern lediglich langsamer gewachsen als der Dienstleistungssektor. Gleichzeitig ist die gesamte Arbeitsproduktivität der Schweiz nach geleisteten Arbeitsstunden in den letzten zehn Jahren um über dreissig Prozent gestiegen, wobei die Wachstumsrate in den letzten Jahren wieder abflacht.
Die Schweizer Unternehmen passen sich laufend den geopolitischen und geoökonomischen Entwicklungen an. Selbstverständlich auch mit konkreten und markanten Verschiebungen in den Zuliefer-, Produktions- und Distributionsprozessen, was selbstredend einschneidende Konsequenzen für die Speditions- und Logistikwirtschaft hat.

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

Eine der wesentlichsten dieser Herausforderungen ist nicht nur der Erhalt, sondern vielmehr der Ausbau der Standortqualität. Damit die Schweiz für Unternehmer wieder attraktiver als Arbeits- und Produktionsstandort wird. In den vergangenen Jahren, den sogenannten guten alten Zeiten, haben wir in demütiger Anpassungsbereitschaft und unter steigendem Wettbewerbsdruck der Standorte viel davon eingebüsst. Für allerlei flankierende Massnahmen, die uns vor ausländischer Konkurrenz schützen sollen. Für Swissness, die unsere Produkte letztlich mit ausufernder Bürokratie nur zusätzlich verteuert. Für Finanzmarkt-, Lohn- und andere Aufsichtskontrollen, mit denen die Verantwortung der Patrons in unseren Unternehmen ausgehöhlt wird – zugunsten eines verstaatlichten Gewissens für Good Governance.

Diese Verteidigungsstrategie ist nicht zielführend. Wirtschaft und Politik müssen zwingend wieder in den Modus der Vorwärtsstrategie wechseln. Seitens SPEDLOGSWISS leisteten wir bereits im vergangenen Jahr unseren Beitrag dazu. Beispielsweise mit neuen Ausbildungsangeboten und innovativen Lernprozessen zur Sicherung unseres beruflichen Nachwuchses. Beispielsweise mit dem Aufbau der DATACENTER-Plattform, welche Produktivitätssteigerungen in der Supply Chain ermöglicht. Beispielsweise in der Durchsetzung der politischen Anerkennung der Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse, Schiene, Luft und Wasser im revidierten Güterverkehrsgesetz auf Bundesebene.

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

Mit den besten Wünschen für unternehmerischen Erfolg und privates Glück.

Herzlich, Ihr Thomas de Courten

Éditorial

Auteur: Thomas de Courten

Au cours de l'année passée, l'économie nationale suisse s'est de nouveau révélée étonnamment robuste malgré la crise financière continentale et la suppression nationale du cours plancher CHF/euro. Après avoir surmonté le faible niveau de croissance depuis les années 1990, la performance totale mesurée dans le produit intérieur brut de l'économie suisse a de nouveau augmenté, une augmentation certes modeste mais constante. Cette situation positive ne doit cependant pas faire oublier que la balance commerciale des marchandises et des services a exercé un effet contraire et nettement négatif sur la croissance et sur le résultat global, ceci étant le résultat de la baisse des exportations vis-à-vis de l'augmentation des importations. Seule la demande intérieure a eu un effet positif et prévenu un recul plus fort du PIB.

Si on analyse le développement des secteurs économiques individuels sur les 10 dernières années, il apparaît clairement que la croissance du secteur des services a fortement augmenté par rapport à celle du secteur industriel. Ce faisant, le secteur industriel n'a pas diminué en chiffres absolus, mais sa croissance a simplement été plus lente que celle du secteur des services. Parallèlement, l'ensemble de la productivité de la Suisse en fonction des heures de travail fournies au cours des dix dernières années a augmenté de plus de trente pour cent, mais le taux de croissance a de nouveau ralenti au cours des dernières années.

Les entreprises suisses s'adaptent en continu aux évolutions géopolitiques et géoéconomiques. Avec bien sûr aussi des décalages concrets et marqués dans les processus de livraison, de production et de distribution, ce qui a évidemment des conséquences décisives pour l'économie de l'expédition et de la logistique.
L'année passée, SPEDLOGSWISS a également accompagné et soutenu les entreprises membres dans le cadre du travail compétent de l'association, toujours basé sur les six piliers de la formation, des services, du conseil, de l'information et du réseau ainsi que d'une forte représentation des intérêts lors des travaux d'élaboration des conditions-cadres politiques. Le fondement ainsi assuré pour le travail au profit de nos membres dans l'économie de l'expédition et de la logistique forme également une base stable pour les défis de l'avenir.
L'un des défis les plus essentiels est non seulement la conservation mais bien plus le développement de la qualité du site, afin que la Suisse redevienne attrayante comme site de travail et de production pour les entrepreneurs. Au cours des années passées, qui représentent pour ainsi dire le bon vieux temps, nous avons beaucoup perdu de cette qualité du fait de notre modeste capacité d'adaptation et de la pression constante de la concurrence entre sites. Au profit de toutes sortes de mesures d'accompagnement censées nous protéger de la concurrence étrangère. Au profit de la «Swissness», qui ne fait qu'accroître encore le prix de nos produits avec une bureaucratie à outrance. Au profit de contrôles du marché et des salaires ainsi que de contrôles de surveillance qui affaiblissent la responsabilité des patrons de nos entreprises – au profit d'une conscience étatisée pour la Bonne Gouvernance.

Cette stratégie de défense ne mène pas au but. L'économie et la politique doivent impérativement passer à un mode stratégique d'expansion. Côté SPEDLOGSWISS, nous avons déjà apporté notre contribution en ce sens l'année passée. Par exemple avec de nouvelles offres de formation et des processus d'apprentissage innovants pour assurer notre relève professionnel. Avec la construction de la plateforme DATACENTER, qui permet des augmentations de la productivité dans la chaîne

Thomas de Courten
Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS

Conseiller national,
président SPEDLOGSWISS

d'approvisionnement. En imposant la reconnaissance politique des infrastructures de circulation par la route, le rail, l'air et l'eau dans la loi révisée sur le trafic des marchandises au niveau fédéral.
J'adresse ici mes sincères remerciements à toutes les personnalités engagées dans notre association – que ce soit dans les comités de direction, les sections, les commissions, au bureau ou dans les entreprises – qui ont contribué par leur implication personnelle à obtenir ces avancées. Le rapport ci-devant indique de manière détaillée tout ce que nous avons réalisé grâce à ces personnalités l'année passée.

Je vous souhaite mes meilleurs vœux de succès dans votre vie professionnelle et privée.

Cordialement, Thomas de Courten

Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Die Sitzungen des Gesamtvorstandes fanden wie üblich zweimal statt (März und November), während sich der engere Vorstand im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen traf. Der engere Vorstand versteht sich als Vorstandsausschuss, der sich während des Jahres intensiv um

Thomas Schwarzenbach
Direktor
SPEDLOGSWISS

Directeur
SPEDLOGSWISS

die aktuellen Themen, operativen Aktivitäten und Entscheide im Rahmen der Gesamtstrategie des Verbandes kümmert. Beide Gremien gleichen ihre Tätigkeiten unter Koordination der Geschäftsstelle eng mit unseren vielen Fachgremien ab, welche ihre Tätigkeitsschwerpunkte jeweils separat weiter hinten in diesem Jahresbericht ausführen.
Die Fülle und Bandbreite an Themen, die in unseren Fachgremien und damit auch in den Vorständen diskutiert, abgewogen und zur Bearbeitung verabschiedet werden, nimmt laufend zu. Das Berichtsjahr hielt eine sehr grosse Anzahl an Themen und Projekten für uns bereit. Ich kann deshalb im Folgenden nur einige wenige herausnehmen und erläutern.

Grundlagenpapier «Politische Grundsätze»

Seit über zehn Jahren besteht der Beschluss des Gesamtvorstands, dass das Präsidium unseres Verbandes von einer Persönlichkeit aus dem nationalen Parlament wahrgenommen werden soll. Diese Präsenz im National- oder Ständerat und das Netzwerk befreundeter Verbände stellen sicher, dass wir uns in Vernehmlassungsverfahren zu politischen Geschäften äussern, aktiv in Kommissionen und im Parlament den politischen Prozess mitgestalten und unsere Expertise und unsere Interessen einbringen können. SPEDLOGSWISS nimmt damit eine führende Rolle bei der Mitwirkung in Vernehmlassungsverfahren in unserem Themenspektrum ein und gewährleistet damit, dass es keine Einzelvorstösse von Unternehmen braucht. Alle verkehrspolitischen Themen behandelt SPEDLOGSWISS in Absprache mit dem Cargo Forum Schweiz und dem Groupement Fer. Um den Rahmen unserer Aktivitäten auf dem politischen Parkett klar zu definieren, wurde im Berichtsjahr ein Grundlagenpapier «Politische Grundsätze» erstellt, das für alle Verbandsvertreterinnen und -vertreter auf der Geschäftsstelle und in der Milizorganisation als Leitlinie dienen soll. Das Papier stellt eine Ergänzung zum Porträt und Leitfaden der SPEDLOGSWISS dar und ist in unserem Mitgliederportal in Deutsch, Französisch und Italienisch publiziert.

Grundbildung

Im Berichtsjahr fand das Qualifikationsverfahren (früher Lehrabschlussprüfung) erstmals nach neuer Bildungsverordnung (BIVO) statt. SPEDLOGSWISS bereitete die Prüfungsexpertinnen und -experten in Olten, Basel, Zürich, Genf, St. Gallen auf die neue Herausforderung vor. Ferner wurde erneut klar, dass die jährlichen Berufsmessen das wichtigste Marketinginstrument sind, um einem breiten Publikum das Berufsbild und die Ausbildungsmöglichkeiten unserer Branche näherzubringen und entsprechenden Nachwuchs zu finden. Erfreulicherweise ist SPEDLOGSWISS in der Zwischenzeit in den Regionen Nordwestschweiz, Ostschweiz, Schaffhausen und Zürich mit jeweils einem eigenen Stand an den Messen vertreten. Rechtzeitig zum Lehrstartbeginn 2015/2016 im August 2015 wurde die neue Informationsbroschüre «Mit uns die Welt bewegen» in topmoderner, frischer Aufmachung fertig. Das Echo darauf war in der ganzen Schweiz hervorragend, die Broschüre begeisterte und liegt nun an allen Berufsmessen und Bildungsveranstaltungen aus.

Weiterbildung

Wir sind an der Neugestaltung unserer beiden Ausbildungsgänge SPF (Speditionsfachfrau/-mann) und SPL (Speditionsleiterin/-er), beide mit eidgenössischem Abschluss. Es geht dabei nicht um eine Neukonzipierung,

Activités des comités de direction et du bureau

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité de direction complet et comité de direction restreint

Le comité de direction complet s'est réuni deux fois conformément à son habitude (en mars et en novembre), tandis que le comité de direction restreint s'est réuni cinq fois. Ce dernier s'entend comme un comité d'administration qui s'occupe en détail au cours de l'année de thèmes actuels, activités opérationnelles et décisions dans le cadre de la stratégie globale de l'association. Sous la coordination du bureau, les deux comités synchronisent étroitement leurs activités avec celles de nos nombreux comités spécialisés, qui présenteront chacun séparément leurs principales activités plus bas dans le présent rapport annuel.

La multitude et la variété des thèmes discutés, évalués et adoptés pour traitement au sein de nos comités spécialisés, et donc également dans les comités de direction, ne cessent d'augmenter. L'année sous revue nous a réservé un très grand nombre de thèmes et de projets. Je ne peux donc qu'en sélectionner et en exposer quelques-uns ci-après.

Document-cadre «Principes politiques»

La résolution du comité de direction complet, selon laquelle la présidence de notre association doit être assurée par une personnalité de notre Parlement national, existe depuis plus de dix ans. Cette présence au Conseil national et au Conseil des États et le réseau d'associations amies nous permettent, dans le cadre de la procédure de consultation, de nous exprimer, de participer activement au processus politique dans les commissions et au Parlement ainsi que d'apporter notre expertise et de faire valoir nos intérêts. Dans le cadre de sa participation à la procédure de consultation, SPEDLOGSWISS joue donc un rôle prépondérant pour l'éventail thématique qui nous occupe et les interventions individuelles d'entreprises ne sont par conséquent plus nécessaires. SPEDLOGSWISS traite tous les thèmes de politique des transports en consultation avec Cargo Forum Suisse et le Groupement Fer. Le document-cadre «Principes politiques», qui doit servir de ligne directrice à tous les représentants et représentantes de l'association au bureau et à l'organisation de milice, a été élaboré au cours de l'année sous revue afin de définir clairement le cadre de nos activités sur le plan politique. Il représente un complément au portrait et au guide de SPEDLOGSWISS et est publié en allemand, français et italien sur le portail de nos membres.

Formation de base

Au cours de l'année sous revue, la procédure de qualification (auparavant examen de fin d'apprentissage) s'est

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg

déroulée pour la première fois selon la nouvelle ordonnance sur la formation («ORFO»). SPEDLOGSWISS a préparé les examinateurs à ce nouveau défi à Olten, Bâle, Zurich, Genève et Saint-Gall. De plus, il est de nouveau clairement apparu que les salons des métiers annuels sont l'instrument de marketing le plus important pour faire découvrir à un large public les professions et les possibilités de formation de notre branche et donc de trouver une relève professionnelle correspondante. Il est réjouissant que SPEDLOGSWISS soit désormais présente avec son propre stand aux salons dans les régions Suisse du Nord-Ouest, Suisse orientale, Schaffhouse et Zurich. La nouvelle brochure d'information «Faire bouger le monde avec nous», qui se présente dans un nouveau look fringant et ultra-moderne, était fin prête dans les délais pour le début des cursus de formation 2015/2016 en août 2015. La brochure, qui a suscité l'enthousiasme et reçu un excellent accueil dans toute la Suisse, est désormais disponible à tous les salons et manifestations sur le thème des métiers.

sondern um eine Teilrevision. Das SBFI (Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation) erteilte uns bereits im vergangenen Jahr grünes Licht zur Entwicklung eines wieder eigenständigen Lehrgangs für unsere Weiterbildungsangebote. Wir sind damit nicht mehr im Swiss Supply Chain Verbund eingebunden, sondern wir können diese Weiterbildungsgefässe nach unseren eigenen Vorstellungen ausgestalten.

Hierzu wurde eine Projektorganisation auf die Beine gestellt, bestehend aus einer Projektsteuergruppe der Geschäftsstelle, einer erweiterten Steuergruppe mit Fachpersonen aus Betrieben sowie einer Umsetzungsgruppe mit Fachleuten der einzelnen Module. Eingebunden sind viele Fachleute aus den Reihen unserer Mitglieder und auch junge Absolventen, die erst gerade vor Jahresfrist den SPF-Lehrgang abgeschlossen haben. Nun werden die Wegleitungen in dieser Projektgruppe fertiggestellt sowie die Prüfungsordnungen erarbeitet. Ziel ist es, den SPF-Lehrgang nach neuer Wegleitung im Herbst 2016 und den SPL-Lehrgang im 2017 zu starten.

Luftfracht: Projekt «e-freight»

«e-freight» bedeutet papierlose Abwicklung des ganzen Dokumentenablaufs innerhalb der Luftfracht-Logistikkette. Weltweit werden grosse Anstrengungen unternommen, um Gütertransporte von ihren zahlreichen Begleitpapieren zu entlasten, die Arbeitsabläufe zu optimieren und eine durchgängige Verfügbarkeit von Daten sicherzustellen. Unter der Federführung des Verbandes IG Air Cargo Switzerland und in Zusammenarbeit mit SPEDLOGSWISS, SSC und swiss export wird das Projekt seit drei Jahren auch in der Schweiz vorangetrieben.
Im Rahmen des Luftfrachtseminars 2015 des Swiss Shippers' Council (SSC) wirkte SPEDLOGSWISS zusammen mit der IG Air Cargo Switzerland, dem SSC und swiss export aktiv mit bei der Präsentation von «e-freight» im Plenum und in Workshops. Die Präsenz war ein voller Erfolg, konnte doch live und 1:1 gezeigt werden, wie eine Luftfrachtsendung elektronisch über DATACENTER der SPEDLOGSWISS abgewickelt werden kann, und zwar eben nicht nur zwischen dem Spediteur und der Airline, sondern in der gesamten Kette zwischen Verlader, LKW-Unternehmer, Spediteur, Handling Agent, Airline und Zoll. Das Projekt wird auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) unterstützt und begleitet.
Die Weiterentwicklung des Projektes «e-freight» in der Schweiz erachtet der Vorstand als ein wichtiges Innovationsprojekt. SPEDLOGSWISS wirkt deshalb aktiv bei der Weiterentwicklung mit und reichte bei der Ausschreibung für eine elektronische Datenplattform die Offerte ein, das Vorhaben mit DATACENTER umzusetzen. Die Schweizer Speditions-, Logistik- und Aussenhandelswirtschaft hat sich nach einem vertieften Evaluationsverfahren für unser Produkt DATACENTER entschieden. Im 2. Quartal 2015 wurde

Flughafen Zürich: Boeing 777

e-freight Switzerland mit diversen Kunden an den Schweizer Flughäfen getestet. Damit ist die Grundlage geschaffen, e-freight schrittweise operativ in Betrieb zu nehmen. Erste Anwendungen wurden bereits im Berichtsjahr aktiviert, wir erwarten im nächsten Jahr dann das Anlaufen der Integration von e-freight bei vielen Unternehmen.

Containerterminals in der Schweiz

Moderne und effizient zu betreibende Containerterminals werden für den Schweizer Aussenhandel und damit auch für unsere Branche zunehmend zu einem entscheidenden Standortfaktor. Die Schweiz braucht künftig moderne Umschlagsterminals, nicht nur um den Aussenhandel abwickeln zu können, sondern auch, um die Wertschöpfung dieser Tätigkeiten für unsere Volkswirtschaft zu sichern. Die sogenannte Schweizerische Terminalkonferenz hat sich bekanntlich 2013 dafür ausgesprochen, dass einer dieser Terminals im Raum Basel entstehen soll.

juste achevé l'année dernière le cursus de formation de transitaire. Ce groupe de projet travaille à la définition des directives et élabore les règlements d'examen. L'objectif est de lancer le cursus Transitaire selon les nouvelles directives à l'automne 2016 et le cursus Chef/fe d'expédition en 2017.

Fret aérien: Projet «e-freight»

«e-freight» signifie que tous les documents circulent sans la moindre version papier au sein de la chaîne logistique du fret aérien. De grands efforts sont fournis dans le monde entier pour réduire le nombre important de documents papier accompagnant les transports de marchandises, optimiser les flux de travail et garantir une disponibilité continue des données. Ce projet est également promu depuis trois ans en Suisse, sous la direction de l'association IG Air Cargo Switzerland et en collaboration avec SPEDLOGSWISS, SSC et swiss export.
À l'occasion du séminaire sur le fret aérien 2015 du Swiss Shippers' Council (SSC), SPEDLOGSWISS a participé activement à la présentation de l'«e-freight» au plénum et aux ateliers, conjointement à IG Air Cargo Switzerland, SSC et swiss export. La présence de SPEDLOGSWISS a été un succès car elle a pu montrer en direct et fidèlement à la réalité comment réaliser une expédition de fret aérien au moyen de son DATACENTER, et ce pas seulement entre l'expéditeur et la compagnie aérienne, mais aussi dans l'ensemble de la chaîne, c'est-à-dire entre le chargeur, l'entreprise de transport par camion, le transitaire, l'agent d'assistance au sol, la compagnie aérienne et la douane. Le projet est également soutenu et accompagné par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Le comité de direction considère que le développement de l'«e-freight» en Suisse est un projet d'innovation important. SPEDLOGSWISS participe donc activement au développement et a proposé, dans le cadre d'un appel d'offre pour une plateforme électronique de données, de mettre en œuvre le projet DATACENTER. L'économie du transport, de la logistique et du commerce extérieur suisse a choisi notre produit DATACENTER à l'issue d'une procédure d'évaluation approfondie.
Au cours du 2e trimestre 2015, e-freight Switzerland a été testé auprès de divers clients dans les aéroports suisses. La base est donc créée pour la mise en service opérationnelle progressive de l'e-freight. Les premières applications ont déjà été activées au cours de l'année sous revue, nous prévoyons que l'intégration de l'e-freight va commencer l'année prochaine dans de nombreuses entreprises.

Terminaux de conteneurs en Suisse

Des terminaux de conteneurs modernes et efficaces sont un facteur de plus en plus décisif sur place pour le commerce extérieur suisse et donc pour notre branche. La Suisse a besoin à l'avenir de terminaux de transbor-

Formation continue

Nous travaillons au remaniement de nos deux cursus de formation Transitaire et Chef/fe d'expédition, tous deux avec brevet fédéral. Il ne s'agit pas ici d'une nouvelle conception mais d'une révision partielle. Le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) nous a déjà donné le feu vert l'année dernière pour développer un cursus de formation à nouveau autonome pour nos offres de formation continue. Nous ne sommes donc plus liés au réseau Swiss Supply Chain et nous pouvons concevoir ces cursus de formation selon nos propres idées.

Une organisation de projet a été mise sur pied à cet effet, qui comprend un groupe de pilotage du projet composé de collaborateurs du bureau, un groupe de pilotage étendu réunissant des spécialistes d'entreprises ainsi qu'un groupe de mise en œuvre composé de professionnels des modules individuels. De nombreux professionnels issus des rangs de nos membres sont impliqués ainsi que de jeunes diplômés ayant tout

Das als Projekt «Basel Nord» bekannte Terminalprojekt im Gebiet nahe der schweizerischen Rheinhäfen sieht in einer ersten Phase einen bimodalen (Schiene, Strasse) und danach einen trimodalen (Schiene, Strasse, Wasser) Umschlag vor.
Daneben wird von andern Marktteilnehmern im nahen Weil am Rhein ein weiteres Containerterminal geplant. Der Vorstand erkannte offene Fragen zu den beiden Projekten, die von nationalem Interesse sind. Der Vorstand muss die Möglichkeit haben, beide Projektparteien anzuhören, um sich ein konkretes Bild machen zu können, denn die Materie ist sehr komplex. Das bedingt, dass mit den jeweiligen Akteuren das Gespräch gesucht wird.
Der Gesamtvorstand beschloss deshalb, dass sich der engere Vorstand zusammen mit drei Experten aus dem Gesamtvorstand im nächsten Jahr mit möglichst allen Projektbeteiligten trifft, um Fragen zu stellen, zusammen Ideen zu entwickeln und sich danach ein klares Bild machen zu können. Diese Gespräche werden im ersten Quartal 2016 stattfinden.

Netzwerk

Die «Stiftung Logistik» in der Schweiz verfolgt den Zweck, die berufliche Entwicklung von Personen im Umfeld Supply Chain Management, Logistik, Einkauf sowie Spedition und Transport zu unterstützen. Damit soll das Ansehen der Schweizer Logistikbranche gefördert werden. Als eine der Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, wurde eine «Logistics Hall of Fame» ins Leben gerufen. Einmal pro Jahr wird eine Persönlichkeit ausgezeichnet, welche sich um die Logistikbranche verdient gemacht hat. SPEDLOGSWISS Präsident Nationalrat Thomas de Courten ist Mitglied der Jury der «Logistics Hall of Fame».

Zoll

Die Zollverwaltung muss bestehende IT-Systeme und Datenbanken erneuern. Mittels mehrerer Studien innerhalb des Projekts «Redesign Fracht» wurden bis Ende 2015 die Grundlagen für die Umsetzung gelegt. Für 2016 muss anschliessend der Antrag zu den Finanzen im Parlament gestellt werden. Es ist von einem Aufwand von ca. 300 Mia. CHF für die nächsten 10 Jahre auszugehen. Zwar sind die Projekte oftmals voneinander abhängig und komplex, die eidgenössische Zollverwaltung (EZV) informierte uns aber dennoch, dass für 2017 die Konzeptphase für uns betreffende Projekte und für 2018 die Realisierungsphase geplant ist. Der Start mit dem ersten Teilprojekt (voraussichtlich e-dec Export) ist somit für 2019 in Aussicht gestellt. SPEDLOGSWISS wird an diesem Projekt aktiv teilnehmen und sich mit den anderen Wirtschaftsverbänden für eine Vereinfachung der Prozesse einsetzen.

Von erheblicher Tragweite (nicht ausschliesslich und primär für uns, aber vor allem für die Industrie und die Bevölkerung) ist zweifellos die im Berichtsjahr von der EZV angekündigte Schliessung von Grenz- und Inlandzollstellen. Als Folge des sogenannten «Stabilisierungsprogramms» des Bundes muss die EZV von 2017-2019 jährlich rund 20 Millionen Franken einsparen, davon ca. 7 Mio. CHF im Personalbereich. Die EZV hat verschiedene Massnahmen geprüft und dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) vorgeschlagen. Darunter figurieren unter anderem eben auch Schliessungen von Zollstellen sowie ein weitgehender Verzicht auf den Samstagsdienst. Die entsprechenden massiven Konsequenzen auf mögliche Verkehrsprobleme hat die EZV dem Bundesrat kommuniziert. SPEDLOGSWISS (Kommission Zoll) wird sich selbstverständlich ausführlich im Vernehmlassungsverfahren dazu äussern. Ebenso wichtig wird aber sein, dass die betroffene Schweizer Exportwirtschaft ihre Bedenken und Konsequenzen aufzeigt. Diesen Ball haben wir bereits gespielt. Nach derzeitigem Stand ist die Verabschiedung der Vorlage durch den Bundesrat zur Beschlussfassung an das Parlament per April 2016 vorgesehen.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg

dement modernes, non seulement pour pouvoir assurer le commerce extérieur, mais aussi pour garantir la création de valeur de ces activités pour notre économie nationale. On sait que la conférence dite «Conférence suisse sur les terminaux» s'est prononcée en 2013 en faveur de la création de l'un de ces terminaux dans la région de Bâle.

Le projet de terminal connu sous le nom de «Bâle nord» dans la région à proximité des ports rhénans suisses prévoit dans une première phase un transbordement bimodal (rail, route) puis trimodal (rail, route, eau). De plus, d'autres acteurs du marché planifient un autre terminal de conteneurs dans la ville proche de Weil-am-Rhein.

Le comité de direction a reconnu l'existence de questions encore sans réponse concernant les deux projets, qui sont d'importance nationale. Le comité de direction doit avoir la possibilité d'écouter les deux parties au projet afin de pouvoir se faire une idée concrète car le sujet est très complexe. Cela implique de rechercher le dialogue avec les acteurs concernés. Le comité de direction complet a donc décidé que le comité de direction restreint ainsi que trois experts du comité de direction complet se réuniront l'année prochaine avec le plus grand nombre de participants possible au projet, pour poser des questions, développer des idées et pouvoir ensuite se faire une opinion plus claire. Ces discussions auront lieu au cours du premier trimestre 2016.

Réseau

La «fondation Logistique suisse» poursuit l'objectif de soutenir l'évolution professionnelle des personnes dans l'environnement supply chain management, logistique, achat ainsi qu'expédition et transport. Il s'agit de promouvoir la réputation de la branche de la logistique suisse. L'une des mesures prises pour atteindre cet objectif a consisté à créer un «Logistics Hall of Fame». Une fois par an, une personnalité qui s'est distinguée dans la branche de la logistique est récompensée. Le président de SPEDLOGSWISS et conseiller national Thomas de Courten est membre du jury du «Logistics Hall of Fame».

Douane

L'administration des douanes doit renouveler les systèmes informatiques et les banques de données en place. Plusieurs études au sein du projet «Reconcevoir le fret» ont permis de jeter les bases pour la mise en œuvre de ce renouvellement. Il est prévu de déposer la demande de financement au Parlement en 2016. Le coût est estimé à env. 300 milliards de CHF pour les 10 prochaines années. Les projets sont certes souvent interdépendants et complexes, l'Administration fédérale des douanes (AFD) nous a cependant informés que la phase de conception pour les projets nous concernant est planifiée pour 2017 et la phase de réalisation pour 2018. Le début avec le premier projet partiel (e-dec Export selon les prévisions) est donc prévu pour 2019. SPEDLOGSWISS va participer activement à ce projet et s'impliquer, conjointement aux autres associations économiques, pour une simplification des processus.

La fermeture des bureaux de douane à la frontière et à l'intérieur du pays, annoncée par l'AFD au cours de l'année sous revue, a de toute évidence des répercussions considérables (pas seulement pour nous, mais aussi et surtout pour l'industrie et la population). Suite audit «programme de stabilisation» de la Confédération, l'AFD doit économiser environ 20 millions de francs par an entre 2017 et 2019, dont env. 7 millions dans le secteur du personnel. L'AFD a examiné et proposé diverses mesures au Département fédéral des finances (DFF). Celles-ci comprennent entre autres des fermetures de bureaux de douane ainsi qu'un renoncement généralisé au service effectué le samedi. L'AFD a informé le Conseil fédéral des conséquences susceptibles d'affecter massivement le trafic. SPEDLOGSWISS (Commission Douane) se prononcera bien entendu en détail sur ce thème à l'occasion de la procédure de consultation.

Neuer Fachbereich «Lager und Logistik»

Im März und September 2015 fanden Evaluationsgespräche zur Gründung eines neuen Fachbereichs «Lager und Logistik» statt. Daran nahmen SPEDLOGSWISS-Referenten aus dem Bereich Logistik sowie Vertreter der Vereinigung Schweizerischer Zolllager teil. Es zeigte sich dabei rasch, dass die Gründung eines neuen Fachbereichs einem Bedürfnis vieler unserer Mitgliedsfirmen entspricht. Das Themenspektrum, das im neuen Fachbereich abgedeckt werden soll, umfasst neben der klassischen Lagertätigkeit (aus früherem Verband Schweizer Lagerhäuser VSL) auch die Logistik (Beschaffung, Distribution, Kontrakt, Mehrwert). Der Fachbereich soll aus 10 bis 15 Personen bestehen und die Personalie des Vorsitzes (und damit auch Einsitz im Gesamtvorstand) ist bereits geregelt. Der neue Vorsitzende wird an der Generalversammlung vom 24. Juni 2016 in Luzern zur Wahl vorgeschlagen und der neue Fachbereich wird seine Arbeit im nächsten Jahr aufnehmen.

Kommunikation

Sie entnehmen meinen hier nur punktuell möglichen Schilderungen des Verbandsjahres 2015 zweifellos, welch breites Themenspektrum wir mittlerweile abdecken. Wie kann man diese Vielfalt jemandem erklären, der uns noch nicht kennt? Wer ist SPEDLOGSWISS und was tun wir für unsere Mitgliedsfirmen, für die Wirtschaft und die Gesellschaft? Wir haben hierzu im Berichtsjahr ein neues Printprodukt entwickelt. In einem praktischen Dreifalzprospekt wird unser Verband in einem Kurzporträt vorgestellt. Darin werden auch wichtige Kennzahlen und Eckwerte der Branche aufgeführt und die Bedeutung der Speditionswirtschaft in das Verhältnis zur gesamten Volkswirtschaft gesetzt. Dieser Kurzprospekt ist auch als sogenanntes «Vademecum» im Kleinstformat publiziert worden: ganz praktisch zum Mitnehmen. Beide Printprodukte sind in deutscher und französischer Sprache erhältlich und helfen Mitarbeitenden, Vorstandsmitgliedern, Mitgliedsfirmen und allen, die SPEDLOGSWISS fördern wollen.

Vorstand

An der Generalversammlung vom 5. Juni 2015 in Luzern wurde der Vorstand wie folgt gewählt:

Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:
- Thomas de Courten
  Nationalrat

Vizepräsidenten und Mitglieder des engeren Vorstandes:

- Vinicio Cassani
  VIA MAT ARTCARE AG, Kloten
- Thomas Knopf
  Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thomas Lamprecht
  Lamprecht Transport AG, Basel

Weitere Mitglieder des Gesamtvorstands:

- 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, Zürcher Trasporti SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Lausanne, (neu)
- Marek Fausel, Panalpina AG, Glattbrugg
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Basel

Aus dem Vorstand ausgetreten sind Urs Forte, Unisped AG, Zürich, und François Mermod, Grandjean Transport SA, La Chaux-de-Fonds.

Die bisherigen Revisoren Lamprecht Transport AG (vertreten durch Patrick Grünig) und Müller-Gysin AG (vertreten durch Daniel Gallati) wurden ebenso einstimmig wiedergewählt wie die Ersatzrevisorin Gondrand International AG (vertreten durch Barbara Hubert).

Geschäftsstelle

- Heike Bachmann (Ausbildungsverbund)
- Kathrin Bühler (Ausbildungsverbund)
- Katharina Gamse (Ausbildungsverbund)
- Oliver Giacometto (Grundbildung, Administration)
- Annelies Greney (Weiterbildung, Lehrgänge Zoll und Spedition)
- Sibyll Holinger (Sekretariat)
- Andrea Jauslin (Grundbildung)
- Andrea Mecklenburg (Weiterbildung)
- Stephan Meier (Dienste)
- Judith Moser (Kommunikation und Public Relations)
- Philipp Muster (Stellvertretender Direktor)
- Tina Renz (Buchhaltung)
- Thomas Schwarzenbach (Direktor)
- Thomas Suter (Leiter Bildung)

Mais il est tout aussi important que l'économie suisse d'exportation communique ses inquiétudes et les conséquences que cela implique pour elle. Nous avons déjà lancé la balle. D'après l'état actuel, l'adoption de la proposition de législation par le Conseil fédéral pour décision au parlement est prévue pour avril 2016.

Nouveau domaine spécialisé «Entrepôt et logistique»
Des entretiens d'évaluation relatifs à la création d'un nouveau domaine spécialisé «Entrepôt et logistique» se sont déroulés en mars et septembre 2015. Des intervenants de SPEDLOGSWISS du domaine de la logistique ainsi que des représentants de l'association des entrepôts suisses sous douane ont participé à ces entretiens. Il est rapidement apparu que la création d'un nouveau domaine spécialisé correspondait à un besoin pour un grand nombre de nos entreprises membres. L'éventail des thèmes que le nouveau domaine spécialisé doit couvrir comprend, outre l'activité d'entreposage classique (de l'ancienne Association des entrepôts suisses), également la logistique (achat, distribution, contrat, plus-value). Le domaine spécialisé doit être composé de 10 à 15 personnes et le poste de la présidence (et donc la représentation au comité de direction complet) est déjà réglé. L'élection du nouveau président sera proposée à l'assemblée générale du 24 juin 2016 à Lucerne et le nouveau domaine spécialisé débutera son travail l'année prochaine.

Communication

Vous constatez sans aucun doute, d'après mes descriptions limitées à quelques-uns des thèmes de l'année 2015 pour l'association, à quel point l'éventail thématique que nous couvrons désormais est vaste. Comment expliquer cette diversité à quelqu'un qui ne nous connaît pas encore? Qui est SPEDLOGSWISS et que faisons-nous pour nos entreprises membres, pour l'économie et la société? Au cours de l'année sous revue, nous avons développé un nouveau document imprimé à ce sujet. Il s'agit d'un dépliant à trois volets, qui propose un bref portrait de notre association.
Le dépliant mentionne également des chiffres-clés et des données essentielles de la branche ainsi que l'importance du secteur de l'expédition par rapport à l'ensemble de l'économie nationale. Ce dépliant sommaire a également été publié en petit format, à titre de «vade-mecum»: pratique et facile à emporter. Les deux documents imprimés sont disponibles en langues allemande et française et sont destinés à aider les collaborateurs, les membres du comité de direction, les entreprises membres et tous ceux qui souhaitent promouvoir SPEDLOGSWISS.

Comité de direction

Dans le cadre de l'assemblée générale du 5 juin 2015 à Lucerne, le comité de direction a été élu comme suit:

Président et membre du comité de direction restreint:
- Thomas de Courten
  Conseiller fédéral

Vice-présidents et membres du comité de direction restreint:

- Vinicio Cassani
  VIA MAT Artcare SA, Kloten
- Thomas Knopf
  Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thomas Lamprecht
  Lamprecht Transport SA, Bâle

Autres membres du comité de direction complet:

- Peter Bösch, DHL Logistics (Suisse) SA, Bâle
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genève
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Bâle
- Urs Brunschweiler, Jetivia SA, Genève
- Paolo Cardani , Zürcher & Co. SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat , Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Lausanne, (nouveau)
- Marek Fausel, Panalpina SA, Glattbrugg
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Bâle
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport SA, Bâle

François Mermod (départ en retraite) et Urs Forte ont quitté le comité de direction.

Les vérificateurs actuels, les sociétés Lamprecht Transport SA (représentée par Patrick Grünig) et Müller-Gysin AG (représentée par Daniel Gallati), ont été réélus à l'unanimité de même que le vérificateur suppléant, la société Gondrand International AG (représentée par Barbara Hubert).

Bureau

Heike Bachmann (groupement de formation)
Kathrin Bühler (groupement de formation)
Katharina Gamse (groupement de formation)
Oliver Giacometto (formation de base, administration)
Annelies Greney (formation continue, cursus de formation Douane et expédition)
Sibyll Holinger (secrétariat)
Andrea Jauslin (formation de base)
Andrea Mecklenburg (formation continue)
Stephan Meier (services)
Judith Moser (communication et relations publiques)
Philipp Muster (directeur adjoint)
Tina Renz (comptabilité)
Thomas Schwarzenbach (directeur)
Thomas Suter (responsable du domaine formation)

Die 14 Mitarbeitenden entsprechen 11,9 Personaleinheiten. Das Team der Geschäftsstelle war für die folgenden Verbände und Unternehmen tätig: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse und SafeConsult AG.

Les 14 collaborateurs représentent 11,9 unités de personnel. L'équipe du bureau a travaillé pour le compte des associations et entreprises suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, groupement de formation SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse et SafeConsult AG.

Flughafen Zürich: Airbus A380

Mitgliederbewegungen

Stand: Dezember 2015

Eintritte

- AMT S.A. Advanced Maritime Transports, Nyon
- Belglobe GmbH, Avenches
- Cargo Service Line AG, Basel
- Dupperex Frères SA, Ballens
- Kraft E.L.S. AG, Münchenstein
- O.T.I. Spedition und Logistik AG, Pratteln
- Savino Del Bene AG, Pratteln
- Swiss Air & Road Cargo GmbH, Luzern
- Tisa Internationale Transporte AG, Arlesheim
- UASAC Switzerland GmbH, Basel

Austritte

- CARE-GO Logistics SA, Genf
- F. & R. Stebler AG, Muttenz
- GO-Transit AG, Basel
- Grieshaber AG, Regensdorf
- Halos Logistics AG, Diepoldsau
- I Messina (Suisse) S.A., Zürich
- Intergate AG, Stansstad
- Your Special Delivery Service, Kilchberg
- UTC Overseas Switzerland AG, Cham

Namensänderungen

- LPL Lamprecht Pharma Logistics AG in Lamprecht Pharma Logistics AG
- Pagnot SA in Globe Express Services SA, Boudry
- Stockpharma AG in AIRPHARM SA, Pratteln
- VIA MAT International AG in Loomis International (CH) AG, Kloten
- Zollagentur Richard AG in Hermes & Richard AG, Pratteln

Firmenübernahmen

- Aersped International AG, Kloten, durch Gebrüder Weiss AG
- Rhenus Office Systems Swiss AG durch Rhenus Contract Logistics AG
- Hermes Transport AG und InTraLog AG in InTraLog Hermes AG, Pratteln

Ehrenmitglieder

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

Bestand

Am 31. Dezember 2015 setzte sich SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen wie folgt zusammen:

Mitgliedsfirmen: 327
- Sektionen: 9
- Ehrenmitglieder: 6

Private Member:
- Firmen: 17
- Einzelpersonen: 43

Flughafen Zürich: Boeing 777

Mutations

Dernière actualisation: décembre 2015

Nouveaux membres

- AMT S.A. Advanced Maritime Transports, Nyon
- Belglobe GmbH, Avenches
- Cargo Service Line AG, Basel
- Dupperex Frères SA, Ballens
- Kraft E.L.S. AG, Münchenstein
- O.T.I. Spedition und Logistik AG, Pratteln
- Savino Del Bene AG, Pratteln
- Swiss Air & Road Cargo GmbH, Luzern
- Tisa Internationale Transporte AG, Arlesheim
- UASAC Switzerland GmbH, Basel

Départs

- CARE-GO Logistics SA, Genf
- F. & R. Stebler AG, Muttenz
- GO-Transit AG, Basel
- Grieshaber AG, Regensdorf
- Halos Logistics AG, Diepoldsau
- I. Messina (Suisse) S.A., Zürich
- Intergate AG, Stansstad
- Your Special Delivery Service, Kilchberg
- UTC Overseas Switzerland AG, Cham

Changements de dénomination

- LPL Lamprecht Pharma Logistics AG en Lamprecht Pharma Logistics AG
- Pagnot SA en Globe Express Services SA, Boudry
- Stockpharma AG en AIRPHARM SA, Pratteln
- VIA MAT International AG en Loomis International (CH) AG, Kloten
- Zollagentur Richard AG en Hermes & Richard AG, Pratteln

Absorption d'entreprises

- Aersped International AG, Kloten, par Gebrüder Weiss AG
- Rhenus Office Systems Swiss AG par Rhenus Contract Logistics AG
- Hermes Transport AG et InTraLog AG en InTraLog Hermes AG, Pratteln

Membres d'honneur

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

Situation actuelle

Au 31 décembre 2015 SPEDLOGSWISS, l'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, se composait de:

Entreprises membres: 327
- Sections: 9
- Membres d'honneur: 6

Membres privés:
- Entreprises: 17
- Personnes individuelles: 43

Fachbereich Air

Autor: Jean-Claude Chuat

Mitglieder: Christoph Jeanneret (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), André Kaiser (Panalpina AG), Markus Keller (FEAG Internationale Transporte), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGWISS), Bruno Vogt (MAT Transport AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (MAT Transport AG), seit 19.11.13 bis auf Weiteres als Gast, Bernhard Zaugg (General Transport AG), Jean-Claude Chuat (Fiege Logistik (Schweiz) AG).

Der Fachbereich Air hat im vergangenen Geschäftsjahr zwei Sitzungen abgehalten. Die Kernthemen waren «Security», «e-freight» im Rahmen unserer Audit-Resultate aufweisen konnten, wurden ohne Prüfung rezertifiziert. Die Ausschreibung nach WTO für die externe Schulung der Sicherheitsverantwortlichen wurde leider nochmals verschoben. Wir hätten uns dadurch eine Konkurrenzsituation erhofft und somit eine Reduzierung der Schulungsgebühren. Im Fokus stand auch die neue Regelung (ID Check) bei Abholung von sicherer Luftfracht beim bekannten Versender oder bei einem RegB. Die entstandenen Unklarheiten konnten jedoch einvernehmlich mit dem BAZL geklärt werden. Frau Gila Kropf (Panalpina AG) wird für SPEDLOGSWISS neu im Supply Chain Security Institute des europäischen Speditions- und Logistikverbandes CLECAT Einsitz nehmen und den Fachbereich Air über die laufenden Projekte informieren.

Jean-Claude Chuat
Vorsitzender Fachbereich Air
und Mitglied des Vorstands
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Air et membre
du comité SPEDLOGSWISS

Zusammenarbeit mit der IG Aircargo sowie die lokalen Herausforderungen an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich.

Security

Am 27. Juli 2015 fand ein Treffen mit Vertretern des BAZL in Ittigen statt, wo wir Gelegenheit hatten, aktuelle Themen zu erörtern. Im April 2015 fand in Zürich eine Inspektion der Luftfrachtsicherheit durch Inspektoren der EU statt. Begleitet wurden diese durch Vertreter der amerikanischen Flugsicherheitsbehörde TSA. Das Resultat der Inspektion hat gezeigt, dass die RegB (reglementierte Beauftragte) das Thema Sicherheit sehr ernst nehmen und es professionell umsetzen. Entsprechend positiv fielen die Ergebnisse aus. Bei den Bekannten Versendern (Known Consignor, kurz: KC) waren die Ergebnisse unbefriedigend. Resultierend daraus werden die Vorschriften für KC in den Bereichen Schulung und Verantwortlichkeiten verschärft. Das Jahr 2015 stand im Zeichen der Rezertifizierung der RegB. Dieser Prozess fand reibungslos statt und jene Standorte, die in den vergangenen Jahren gute

e-freight Switzerland

Das e-freight-Projekt der IG Air Cargo in Zusammenarbeit mit SPEDLOGSWISS nimmt weiter an Fahrt auf. Nachdem die IATA den elektronischen Air Waybill (e-AWB) vermehrt forciert, sind am Flughafen Zürich für die Implementierung weitere Schritte unternommen worden, das BAZL begleitet und unterstützt diesen Prozess. Erfreulicherweise zeigen auch die Airlines ein vermehrtes Interesse, Luftfrachtsendungen per e-AWB abzuwickeln. Das e-freight-Projekt hat den 100-%igen papierlosen Transport als Ziel mit dem Fokus auf die elektronische Übermittlung von Sendungsdaten vom Exporteur bis zur Airline am Abgangsflughafen. Dabei spielt der e-AWB eine zentrale Rolle.

Entwicklungen an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich

Im abgelaufenen Jahr hatten die Flughäfen Genf und Zürich rückläufige Luftfracht-Tonnagen zu verzeichnen. Die Aufgabe des Euro-Franken-Mindestkurses hat auch in der Luftfracht Spuren hinterlassen. Es ist damit zu

Domaine specialisé Air

Auteur: Jean-Claude Chuat

Membres: Christoph Jeanneret (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), André Kaiser (Panalpina AG), Markus Keller (FEAG Internationale Transporte), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGWISS), Bruno Vogt (MAT Transport AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (MAT Transport AG), invité depuis 19.11.13, Bernhard Zaugg (General Transport AG), Jean-Claude Chuat (Fiege Logistik (Schweiz) AG).

Le domaine spécialisé Air a tenu au cours de l'année passée deux réunions consacrées aux thèmes-clés suivants: «Security» et «e-freight» dans le cadre de notre coopération avec le groupement d'intérêts IG Air Cargo, et les sites qui avaient été en mesure de présenter de bons résultats d'audit au cours des années passées ont été recertifiés sans contrôle. L'appel d'offre conforme aux directives de l'OMC pour la formation externe des responsables de la sécurité a malheureusement encore été repoussé. Nous avions espéré générer une situation de concurrence par le biais de cet appel d'offre et obtenir ainsi une réduction des frais de formation. L'année a également été consacrée au nouveau règlement (ID Check) lors de la collecte de fret aérien sûr auprès d'expéditeurs connus ou d'un agent habilité. Les incertitudes survenues ont cependant pu être clarifiées d'un commun accord avec l'OFAC.

Flughafen Zürich: Boeing 777

ainsi que les défis locaux concernant les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich.

Security

Une rencontre a eu lieu le 27 juillet 2015 avec des représentants de l'OFAC à Ittigen, où nous avons eu l'occasion d'aborder des thèmes actuels. En avril 2015, une inspection de la sécurité du fret aérien a été effectuée à Zurich par des inspecteurs de l'UE. Ces derniers étaient accompagnés de représentants de la TSA, l'administration américaine chargée de la sécurité dans les transports. Le résultat de l'inspection a montré que les agents habilités prennent très au sérieux le thème de la sécurité et l'appliquent avec professionnalisme. Les résultats obtenus ont donc été positifs. Dans le cas des expéditeurs connus (known consigno, en abrégé: KC), les résultats se sont révélés insatisfaisants. Les règlements pour les KC vont par conséquent être renforcés dans les domaines de la formation et des responsabilités. L'année 2015 était placée sous le signe du renouvellement de la certification des agents habilités. Ce processus s'est déroulé sans le moindre problème

e-freight Switzerland

Le projet «e-freight» d'IG Air Cargo en collaboration avec SPEDLOGSWISS continue sur sa lancée. Depuis que l'IATA impose de plus en plus l'Air Waybill électronique (e-AWB), l'aéroport de Zurich a pris de nouvelles mesures pour l'application de celui-ci. L'OFAC accompagne et soutient ce processus. On constate avec satisfaction que les compagnies aériennes montrent un intérêt croissant pour le traitement des envois par fret aérien au moyen de l'e-AWB. Le projet «e-freight» a pour objectif d'effectuer les opérations de transport sans aucun document papier, en s'appliquant à transmettre les données d'expédition de l'exportateur par voie électronique à la compagnie aérienne à l'aéroport de départ. L'e-AWB joue un rôle central dans ce contexte.

Madame Gila Kropf (Panalpina AG) siègera désormais pour le compte de SPEDLOGSWISS au Supply Chain Security Institute de la CLECAT, l'association des transitaires européens, et informera le domaine spécialisé Air sur les projets en cours.

rechnen, dass sich die Tonnagen auch im neuen Jahr verringern werden. Einzig in Basel (EAP) stieg das Frachtvolumen leicht um 3 %. Dies dank den neuen Vollfrachter-Verbindungen nach Südamerika und in den Mittleren Osten.

Mitte Januar 2015 war der neu fertiggestellte Cargo-Terminal am EAP bezugsbereit. Der Umzug sowie der operative Start verliefen reibungslos. Nach jüngsten Meldungen zeichnet sich im Steuerstreit mit Frankreich eine Lösung ab, sodass die Unternehmen im Schweizer Sektor hoffentlich bald über die notwendige Rechtssicherheit verfügen werden.

In Zürich schreitet das Bauprojekt für eine neue Frachthalle (Fracht 3) in der Zone «Rechenwiesen» weiter voran. Baubeginn soll nun im 2017 sein und mit der Fertigstellung wird auf Ende 2018 gerechnet. Am Standort Bern konnte ein neuer Scanner in Betrieb genommen werden.

Ich danke allen Mitgliedern des Fachbereichs Air für die aktive Mitarbeit und Unterstützung und bin gespannt auf die Themen, die uns im 2016 beschäftigen werden.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg: Transportstrasse mit Gleitrollen

Développements dans les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich

L'année passée, les aéroports de Genève et de Zurich ont enregistré un recul des volumes de fret aérien. L'abandon du cours euro-franc minimum a aussi affecté le fret aérien. Il faut également s'attendre à une réduction des volumes au cours de l'année prochaine. Seul l'aéroport de Bâle (EAP) a enregistré une légère augmentation de 3 % du volume du fret. Ceci s'explique par les nouvelles liaisons par avion tout cargo vers l'Amérique du Sud et le Moyen-Orient. Le nouveau terminal pour cargos à l'EAP était fin prêt à l'emménagement à la mi-janvier 2015. L'emménagement ainsi que la mise en service se sont déroulés sans le moindre problème. D'après les dernières informations, une solution se dessine dans le différend fiscal avec la France, de sorte que les entreprises du secteur suisse devraient bientôt disposer de la sécurité juridique nécessaire.

À Zurich, le projet d'une nouvelle halle de fret (Fracht 3) dans la zone «Rechenwiesen» continue d'avancer. Les travaux doivent désormais débuter en 2017 et leur achèvement est prévu pour la fin 2018. Enfin, un nouveau scanner a été mis en service au site de Berne.

Je remercie tous les membres du domaine spécialisé Air pour leur collaboration et leur soutien actifs et je suis impatient de découvrir les thèmes qui vont nous occuper en 2016.

Fachbereich Europa

Autor: Jörg Zimmermann

Mitglieder: Michele De Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA), Vlado Gaberski (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Martin Isler (Schneider & Cie. AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Urs Müller (Groupement Fer), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Thomas Schicker (Agility Logistics SA), Karlfrieder Wassmer (NAUTA SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG) .

Während des Berichtsjahres 2015 haben wir uns innerhalb des Fachbereiches Europa zu insgesamt drei Sitzungen getroffen, um uns gegenseitig auszutauschen und über aktuelle Themen zu diskutieren. Da in unserem Fachbereich alle Regionen der Schweiz vertreten

Jörg Zimmermann
Vorsitzender Fachbereich Europa
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Europe
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

sind, erhielten wir laufend aktuelle Informationen über Themen vor Ort. Zusätzlich zu unserer sehr vorteilhaften überregionalen Zusammensetzung verfügt unser Fachbereich über eine umfangreiche Vernetzung mit anderen nationalen und internationalen Branchenverbänden. Die dadurch gewonnenen Informationen werden den Verbandsmitgliedern regelmässig mit Zirkularen zur Kenntnis gebracht. Damit möchten wir insbesondere auch kleineren Unternehmen, welche nicht immer über ein umfassendes Kommunikationsnetzwerk verfügen, Zugang zu wichtigen Informationen verschaffen.

Weiterhin freut es uns sehr, dass wir mit Herrn Vlado Gaberski (Head of Operations DHL Freight Schweiz) ein neues Mitglied in unserem Fachbereich Europa begrüssen durften, welches das bestehende Team sehr gut ergänzt. Ich bin zuversichtlich, dass wir in dieser Zusammensetzung auch in Zukunft über die Voraussetzung für eine erfolgreiche Verbandsarbeit verfügen.

Unser Fachbereich beschäftigt sich in erster Linie mit dem Verkehrsträger Strasse und Bahn/Intermodalverkehr innerhalb Europas. In diesem Zusammenhang waren die Auswirkungen des Entscheids der Schweizerischen Nationalbank SNB vom 15. Januar 2015 (Aufhebung des Mindestkurses CHF/EUR) für uns und unsere Mitgliedsfirmen ein allgegenwärtiges und prägnantes Thema während des gesamten Berichtsjahres 2015. Die damit verbundene schwierige Kostensituation unserer Exportindustrie bis hin zu einer verstärkten Deindustrialisierung der Schweiz in Form von Produktionsverlagerungen ins Ausland wird uns sicherlich auch noch die nächste Zeit beschäftigen.

Ein weiteres Augenmerk lag auf den Veränderungen der Rahmenbedingungen und der Einführung von neuen Gesetzen und Verordnungen in der EU. Insbesondere die Einführung des Mindestlohngesetzes in Deutschland und die möglichen Auswirkungen auf die Schweiz hat mitunter zu Verunsicherung geführt. Die von uns erstellten Unterlagen in Form von aussagekräftigen und klaren Informationsschreiben oder Mustervereinbarungen zu diesem Thema wurden daher von unseren Mitgliedern sehr begrüsst.

Auch im Containerverkehr zwischen den Seehäfen und der Schweiz waren die Aufhebung des EUR-Mindestkurses am 15. Januar 2015 und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Transportraten ein bedeutendes Ereignis. Nach intensiven Verhandlungen mit den Operateuren konnte das Groupement Fer mit der Einführung des CAF eine koordinierte, aber dennoch individuelle Lösung pro Operateur erwirken. Der Shuttleverkehr war weiterhin von der Unpaarigkeit der Verkehrsströme als Folge der Exportschwäche betroffen. Die Operateure konnten das fahrplanmässige Operating der Züge trotzdem garantieren und versuchten, den Export-Containerverkehr auf der Schiene über Preismassnahmen zu fördern. Im Vor- und Nachlaufverkehr in der Schweiz, dem sogenannten «Swiss-Split», erweiterte SBB Cargo das Linienzugkonzept mit besonders attraktiven Raten und Laufzeiten auf die Terminals Gossau SG, Genf und Chavornay. Ziel ist es, aktiv neue Verkehre für die Schiene zu gewinnen.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Kollegen des Fachbereiches Europa für ihre Mitarbeit und ihren Einsatz zum Wohle unseres Verbandes und der gesamten Branche.

Domaine spécialisé Europe

Auteur: Jörg Zimmermann

Membres: Michele De Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA), Vlado Gaberski (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Martin Isler (Schneider & Cie. AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Urs Müller (Groupement Fer), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Thomas Schicker (Agility Logistics SA), Karlfrieder Wassmer (NAUTA SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG).

Pendant l'année 2015 sous revue, nous nous sommes réunis au total trois fois au sein du domaine spécialisé Europe pour échanger nos opinions et discuter de thèmes actuels. Comme toutes les régions de la Suisse sont représentées dans notre domaine spécialisé, nous avons reçu en permanence des informations sur les thèmes actuels dans ces régions. En plus de notre équipe dont la composition interrégionale est un réel avantage, notre domaine spécialisé est intégré à un vaste réseau avec d'autres associations interprofessionnelles nationales et internationales. Les informations acquises de cette manière sont régulièrement portées à la connaissance des membres de l'association par le biais de circulaires. Nous souhaitons ainsi permettre également aux entreprises de plus petite taille, qui ne disposent pas toujours d'un réseau de communication global, d'accéder à des informations importantes.

Par ailleurs, nous nous réjouissons d'accueillir Monsieur Vlado Gaberski (Head of Operations DHL Freight Suisse) en tant que nouveau membre dans notre domaine spécialisé Europe. Il vient compléter fort bien l'équipe en place. Je suis convaincu que notre équipe possède les conditions pour permettre à l'association de continuer à travailler avec succès à l'avenir.

Notre domaine spécialisé se consacre en premier lieu aux modes de transport routiers et ferroviaires ainsi qu'au transport intermodal en Europe. Dans ce contexte, les conséquences de la décision de la Banque Nationale Suisse BNS du 15 janvier 2015 (suppression du cours plancher CHF/EUR) ont été un thème important et omniprésent pour nous et pour nos membres pendant l'ensemble de l'année 2015 sous revue. Il en a résulté une situation des coûts difficile pour notre industrie exportatrice et même une désindustrialisation renforcée de la Suisse sous forme de transferts de la production à l'étranger, ce qui va certainement encore nous occuper au cours de la prochaine période.

Nous avons également porté notre attention sur les modifications des conditions-cadres et l'introduction de nouvelles lois et dispositions au sein de l'UE. L'introduction de la loi sur le salaire minimum en Allemagne et les conséquences possibles pour la Suisse ont parfois généré un sentiment d'inquiétude. Nos membres ont donc beaucoup apprécié les documents que nous avons établis sous forme de lettres d'information pertinentes et claires ou de modèles d'accords sur ce thème. De même, la suppression du cours plancher de l'euro le 15 janvier 2015 et les conséquences liées sur les taux de transport ont représenté un événement important

Swissterminal AG, Frenkendorf

dans le secteur du transport par conteneurs entre les ports maritimes et la Suisse. Suite à des négociations intenses avec les opérateurs, le Groupement Fer a été en mesure de mettre au point avec l'introduction du CAF une solution coordonnée mais cependant individuelle par opérateur. Le trafic par navette a également été affecté par le déséquilibre des flux de trafic suite à la faiblesse des exportations. Les opérateurs ont quand même pu garantir le fonctionnement selon les horaires des trains et ont essayé d'encourager le trafic des conteneurs à l'exportation par le rail en recourant à des mesures au niveau des prix. Dans le transport en amont et en aval en Suisse, appelé «SwissSplit», CFF Cargo a élargi son concept de trains de ligne avec des taux et des durées particulièrement attrayants aux terminaux Gossau SG, Genève et Chavornay. L'objectif est de gagner activement de nouveaux trafics pour le rail. Je souhaite adresser ici mes sincères remerciements à mes collègues du domaine spécialisé Europe pour leur collaboration et leur implication au service de notre association et de l'ensemble de la branche.

Fachbereich Schifffahrt

Autor: Marek Fausel

Mitglieder: Andreas Antenen (Leschaco Suisse SA), Joël Arnoux (Gondrand International AG), Ralf Brink (Abacus Shipping Ltd.), Peter Furian (O. Brunoni SA), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Claudio Licci (Lamprecht Transport AG), Roland Lieni (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Boris Lukic (M+R Spedag Group AG), Lukas Ramseyer (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Jérôme Volluz, Gast (Kühne + Nagel SA), Markus Warnebold (Fiege Logistik Schweiz AG), Markus Widmer (Schenker Schweiz AG), Marek Fausel (Panalpina AG).

Hamburger Hafen

Gerne möchte ich im diesjährigen Jahresbericht auf mein erstes vollständiges Amtsjahr als Vorsitzender des Fachbereichs Schifffahrt zurückschauen.

Gleichzeitig wage ich einen Ausblick auf die Themen, die uns im Jahr 2016 und darüber hinaus beschäftigen werden.
2015 war wohl eines der ereignisreichsten Jahre der globalen Containerschifffahrt – auch für die Schweiz. Noch volatilere Frachtraten als Resultat von Überkapazitäten (siehe auch Bericht des Fachbereichs Reedereiagenten), neue Reedereiallianzen, um die operativen Kosten pro Einheit zu reduzieren, Reedereien, die sich aus dem Schweizer Markt zurückgezogen haben, etliche Havarien, die Explosion im Hafen von Tianjin, Veränderungen von Dienstleistungen verschiedener Anbieter von Intermodallösungen von/nach der Schweiz, um nur einige dieser Ereignisse zu nennen. Trotz all dieser Turbulenzen konnten wir an allen vier Sitzungen sehr gute Anwesenheit verzeichnen und wir konnten uns in einem aktiven, kritischen, kreativen und zielgerichteten Austausch den Interessen unserer Mitgliedsfirmen widmen.

Zwei Themen, welche im Berichtsjahr besonders viel Ressourcen absorbiert haben, möchte ich hier kurz aufzeigen. Sehr intensiv haben wir uns mit dem Thema «SOLAS, Container Weighing» auseinandergesetzt. Das Maritime Safety Committee der IMO (International Maritime Organization) hatte im Mai 2014 beschlossen, die UN-Konvention zur Schiffssicherheit SOLAS (Safety of Life at Sea) anzupassen. Es geht dabei um die Einführung einer weltweit gültigen Pflicht zur obligatorischen Verwiegung bzw. zur qualifizierten Gewichtsermittlung von Seecontainern vor dem Verlad auf Hochseeschiffe mit Gültigkeit ab 1. Juli 2016. Als Begründung für diese Verschärfung wurde aufgeführt, dass es aufgrund von Fehldeklaration von Containergewichten auf Schiffen zu Unglücken durch Schieflagen gekommen ist.

Spediteur- und Verladerorganisationen (auch SPEDLOGSWISS) hatten zwar Verständnis für eine Erhöhung der Schiffssicherheit aufgebracht, sich aber kritisch zu dieser Verschärfung geäussert, weil die technische Machbarkeit nicht gegeben ist und dies den Warenfluss drastisch bremsen würde. Dessen ungeachtet beschloss die IMO im Spätherbst 2014, die Vorschrift wie angekündigt umzusetzen. Das bedeutet nun weltweit für jedes der SOLAS angeschlossene Land, dass es diese Vorschrift umsetzen muss. Auch die Schweiz muss das tun. Aus diesem Grund haben sich bereits im Herbst 2014 Fachleute der Verbände SPEDLOGSWISS, scienceindustries und SSC organisiert und mit dem hierfür zuständigen Schweizerischen Seeschifffahrtsamt (SSA) in Verbindung gesetzt. Wir schlugen vor, dass die Branchenverbände in Vorleistung gehen sollen und zusammen eine gangbare Lösung ausarbeiten, welche dann dem SSA vorgelegt werden soll.

Die Arbeiten dieser Gruppe wurden begleitet von einer Bachelor-Arbeit an der Fachhochschule Nordwestschweiz, welche SPEDLOGSWISS in Auftrag gegeben hat. Diese Arbeiten sind nun abgeschlossen worden und es wird im nächsten Jahr darum gehen, die vielen bestehenden offenen Fragen bezüglich der operativen Abwicklung (Stichworte: Sammelcontainer, Haftung, rechtliche Hoheiten, Gewichtsdifferenz-Toleranzen, Abgleich mit andern Ländern etc.) anzugehen.
Wir können sagen: die Schweiz hat – auch dank unserer aktiven Mithilfe – ihre Aufgaben gemacht, um den Prozess SOLAS/Container Weighing für die Schweiz wirtschaftsfreundlich und effizient zu beschreiben.

Wir werden im nächsten Jahr unseren befreundeten Verband SSC bei seinem Seefrachtseminar unterstützen, indem wir zu diesem Thema die entsprechenden Workshops vorbereiten und durchführen. An dieser Stelle danke ich Frau Patricia Lexow, Fiege Logistik (Schweiz) AG, herzlich für ihr grosses Engagement.

Domaine spécialisé Navigation

Auteur: Marek Fausel

Membres: Andreas Antenen (Leschaco Suisse SA), Joël Arnoux (Gondrand International AG), Ralf Brink (Abacus Shipping Ltd.), Peter Furian (O. Brunoni SA), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Claudio Licci (Lamprecht Transport AG), Roland Lieni (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Boris Lukic (M+R Spedag Group AG), Lukas Ramseyer (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Jérôme Volluz, Gast (Kühne + Nagel SA), Markus Warnebold (Fiege Logistik Schweiz AG), Markus Widmer (Schenker Schweiz AG), Marek Fausel (Panalpina AG)

Dans le rapport annuel de cette année, je voudrais regarder en arrière sur ma première année complète en tant que président du domaine spécialisé Navigation. Je me hasarde également à regarder de l'avant, sur les thèmes qui nous occuperont en 2016 et au-delà.

2015 était certainement une des années les plus mouvementées du transport maritime de conteneurs au niveau global, y compris pour la Suisse. Pour ne nommer que quelques-uns de ces événements: taux de fret encore plus volatiles en conséquence des surcapacités (voir aussi le rapport du domaine spécialisé Agents maritimes), nouvelles alliances entre compagnies maritimes pour réduire les frais opérationnels par unité, compagnies maritimes qui se sont retirées du marché suisse, avaries nombreuses, explosion dans le port de Tianjin, modifications des services de différents fournisseurs de solutions intermodales de/vers la Suisse. En dépit de toutes ces turbulences, nous avons pu enregistrer un très bon taux de présence aux quatre réunions et nous consacrer aux intérêts de nos sociétés membres dans un échange actif, critique, créatif et ciblé.

J'aimerais aborder brièvement deux sujets qui ont particulièrement absorbé des ressources pendant l'année du rapport. Nous avons traité le sujet «SOLAS, Container Weighing» de manière intensive. En mai 2014, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (Organisation maritime internationale) avait décidé d'adapter la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Il s'agit de l'introduction d'une obligation, applicable au monde entier, de pesage ou de détermination qualifiée du poids des conteneurs maritimes avant le chargement sur des navires de haute mer entrant en vigueur le 1er juillet 2016. Le motif déclaré de ce durcissement était que de fausses déclarations du poids des conteneurs ont provoqué des accidents en faisant s'incliner les bateaux.

Les organisations des transitaires et chargeurs (y compris SPEDLOGSWISS) s'étaient montrées compréhensives pour une augmentation de la sécurité des bateaux, mais avaient également formulé des critiques concernant ce durcissement, parce que la faisabilité technique fait défaut et freinerait considérablement le flux des marchandises. En dépit de ces réserves, à la fin de l'automne 2014, l'OMI a décidé d'adopter la norme comme annoncé.

Cela signifie que chaque État partie à la convention SOLAS est tenu d'appliquer cette norme. La Suisse est

Marek Fausel
Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Navigation
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

également tenue de le faire. Pour ce motif, en automne 2014, des experts des associations SPEDLOGSWISS, scienceindustries et SSC se sont organisés et ont contacté l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM) compétent. Nous avons proposé que les associations du secteur préparent le terrain et élaborent ensemble une solution praticable qui sera ensuite soumise à l'OSNM.

Les travaux de ce groupe ont été accompagnés par un travail de bachelor à la Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse, commissionné par SPEDLOGSWISS. Ces travaux ont maintenant été terminés et, l'année prochaine, il faudra résoudre les nombreuses questions ouvertes concernant le déroulement opérationnel (mots-clés: conteneurs collectifs, responsabilité, souverainetés juridiques, tolérances pour les différences de poids, rapprochements avec d'autres pays, etc.). Nous pouvons dire que la Suisse a accompli son devoir – aussi grâce à notre collaboration active – pour décrire la procédure SOLAS/Container Weighing pour la Suisse de manière favorable à l'économie et efficace.

Sie hat nicht nur ihre oben genannte Bachelorarbeit an der Fachhochschule über das Thema SOLAS verfasst, sondern wird auch zusammen mit mir als Referentin am SSC-Seminar 2016 mitwirken.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Verbandsarbeit bildete die Mitwirkung und Begleitung der Entwicklung eines multimodalen Container-Umschlagsterminals für die Schweiz, welches im Raum Basel entstehen wird. Den Beschlüssen der sogenannten «Terminalkonferenz» des Bundesamtes für Verkehr BAV aus dem Jahr 2013 folgend, wurde erstens das Projekt «Basel Nord» im Geländeperimeter der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel-Kleinhüningen weiterentwickelt. Als Folge des Beschlusses des Nationalrats in der Debatte um die Revision des Güterverkehrsgesetzes im März 2015 besteht für den Bund künftig die rechtliche Grundlage, auch Infrastrukturen bei Hafenanlagen finanziell unterstützen zu können. Die Schweiz braucht neue bzw. erweiterte Anlagen, die einen kosteneffizienten Umschlag von Überseecontainern auch für die kommenden 20 Jahre und mehr sicherstellen. Neben dem genannten Projekt wird eine Alternative oder allenfalls nachgelagerte Erweiterung in Weil am Rhein geplant. Die dort involvierten Unternehmen sind Mitglieder unseres Verbandes und wir halten uns auch bezüglich dieser Projektentwicklung jeweils auf dem aktuellen Informationsstand und tauschen uns mit den Akteuren stetig über die Entwicklungen aus.

Nebst diesen beiden Themen haben wir uns mit vielen andern Entwicklungen und Herausforderungen beschäftigt. Ein solches Thema behandelten wir beispielsweise an der Juni-Sitzung, zu der wir Herrn Hans Reinhard einluden. Er ist Präsident der GETO (Gemeinschaft der Europäischen Transsibirien Operateure) und zeigte uns die aktuellen Entwicklungen der transsibirischen Eisenbahnlinie auf. Diese Alternative für den containerisierten Transport von Waren zwischen China und Europa mit Laufzeiten von rund 20 Tagen ist mittlerweile kommerziell nutzbar – auch wenn trotz Subventionen des chinesischen Staates nach wie vor eher teuer.

Spannend war auch die Behandlung des Themas «3D Printing / additive Fertigungsmethode». Diese neue, aufstrebende Technologie beschäftigt und fasziniert. Die additive Fertigung dürfte nach Einschätzung vieler Fachleute die produzierende Industrie in den kommenden Jahren beeinflussen. Teile können mit dieser technologischen Innovation ortsunabhängig und direkt am Bedarf ausgerichtet hergestellt werden. Zuerst werden davon sicher innerbetrieblich Prozesse in der Industrie betroffen sein, was auch betriebsinterne Logistikabläufe miteinschliessen wird. Aber es dürften sich auch tiefgreifende Veränderungen der weltweiten Warenströme ergeben. Für unsere Branche wird dies Veränderung, Chancen und Risiken gleichermassen bedeuten. Dass diese Technologie auch bereits zu kriminellen Zwecken missbraucht wird, ist eine Tatsache, auf die wir mit einem vielbeachteten Zirkular aufmerksam machten. Es ging um die Fälschung von Sicherheitsplomben an einem Überseecontainer und Diebstahl aus demselben. Als wären unsere Traktandenlisten nicht schon genug mit Themen aus dem Sicherheitsbereich gefüllt: hier entsteht dank einer Technologie auch ein neuer Risikoherd.
Die Sitzung vom 26. November 2015 fand zeitgleich mit der Sitzung des Fachbereichs Reedereiagenten statt. Beim anschliessenden gemeinsamen Apéro und Nachtessen folgte ein reger Austausch über Themen, die beide Fachbereiche gleichermassen beschäftigen. Wir wollen die Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Reedereiagenten auch in Zukunft weiter intensivieren und schätzen die Teilnahme an allen Sitzungen des Fachbereichs Schifffahrt und den aktiven Dialog mit Ralf Brink und Peter Furian sehr.

Ein grosses Dankeschön möchte ich Markus Warnebold aussprechen, der es trotz seiner intensiven Reisetätigkeit immer wieder schafft, an unseren Sitzungen dabei zu sein und uns von der FIATA zu berichten. Er ist dort Delegierter der SPEDLOGSWISS in der «Working Group Sea» und bringt nicht nur Vorstösse und Einschätzungen von uns ein, sondern bringt jeweils top-aktuelle Entwicklungen des Weltmarktes zurück, die wir zugunsten unserer Mitgliedsfirmen verwerten können. Sein wertvoller Beitrag erleichtert es uns deshalb sehr, Themen rund um die Schifffahrt zweckmässig für unsere Mitglieder aufzubereiten. Bitte beachten Sie auch Herrn Warnebolds Bericht in dieser Publikation.

Einführung neuer Systeme, Nutzung neuer Technologien, Zerstückelung von Prozessen, Auslagerung transaktioneller Dienstleistungen sind nur einige der produktivitätssteigernden und profitabilitätserhaltenden Massnahmen, die unsere Mitglieder im laufenden Jahr und darüber hinaus beschäftigen werden. Die Führungskultur verändert sich und oft – wagt man einen Blick in die Unternehmen – scheint die Fachkompetenz eine untergeordnete Rolle zu spielen und schwindet zugunsten von Kompetenzen im Bereich der Führung und des Change Management. Die Speditions- und Logistikbranche befindet sich mitten im Wandel, so auch die Schifffahrt. Unsere Aufgaben verändern sich in einer noch nie dagewesenen Geschwindigkeit. Wie sieht unser Pflichtenheft in Zukunft aus, und vor allem, wie können wir die Wertschöpfung der Dienstleistung an unseren Kunden weiter verbessern? Dieser Frage möchten wir uns annehmen, und Wege finden, unsere Mitglieder auf dieser Reise noch besser zu unterstützen. Wir machen das auch durch aktives Einbringen unserer Expertise im Grund- und Weiterbildungsbereich unseres Branchenverbandes.

Für die engagierte Mitarbeit möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs und der Geschäftsstelle ganz herzlich danken und freue mich auf ein weiteres Amtsjahr voller Passion für unsere spannende Branche.

L'année prochaine, nous assisterons notre association partenaire SSC lors de son séminaire sur le fret maritime par la préparation et l'organisation des ateliers à ce sujet. Je tiens à remercier Madame Patricia Lexow, Fiege Logistik (Schweiz) AG, de son grand engagement. Elle a non seulement rédigé son travail de bachelor susmentionné à la Haute école spécialisée sur la convention SOLAS, mais elle collaborera aussi avec moi au séminaire SSC 2016 en tant que conférencière.

Un autre aspect important du travail de notre association était la collaboration à et l'accompagnement du développement d'un terminal de transbordement multimodal pour conteneurs pour la Suisse, qui sera créé dans la région de Bâle. À la suite des décisions de la «conférence sur le terminal» de l'Office fédéral des transports OFT de l'année 2013, le projet «Bâle Nord» a été développé dans le périmètre des ports suisses du Rhin à Bâle-Petit-Huningue. En conséquence de la décision du Conseil national dans le débat sur la révision de la loi sur le transport de marchandises en mars 2015, la Confédération dispose désormais du fondement juridique pour pouvoir soutenir financièrement les infrastructures portuaires. La Suisse a besoin d'installations neuves ou élargies, qui garantissent un transbordement économique de conteneurs d'outre-mer pour les 20 ans à venir et au-delà. En plus dudit projet, une alternative ou, éventuellement, un élargissement en aval à Weil am Rhein sont prévus. Les entreprises impliquées sont membres de notre association et nous nous tenons au courant de l'évolution de ce projet et échangeons régulièrement des informations sur les développements avec les acteurs.
En plus de ces deux sujets, nous nous sommes également occupés de nombreux autres développements et défis. Nous avons notamment traité un tel sujet dans notre réunion du mois de juin, à laquelle nous avions invité Monsieur Hans Reinhard. M. Reinhard est le président du GETO (groupe des opérateurs transsibériens européens) et nous a expliqué les développements actuels du chemin de fer transsibérien. Cette alternative au transport de marchandises par conteneurs entre la Chine et l'Europe d'une durée d'environ 20 jours peut maintenant être utilisée commercialement, même si elle reste chère malgré des subventions de l'État chinois.
Le sujet «impression en 3D / méthode de production additive» était également passionnant. Cette nouvelle technologie novatrice occupe les esprits et fascine. D'après l'avis de nombreux experts, la fabrication additive devrait avoir une influence sur l'industrie de production pendant les années à venir. Cette innovation technologique permet de fabriquer des pièces indépendamment du lieu et de façon directement ciblée sur les besoins. Les processus internes dans l'industrie seront certainement les premiers touchés, y compris les flux logistiques internes, mais des changements profonds des flux mondiaux des marchandises devraient aussi en résulter. Pour notre secteur, cela signifie changement, chances et risques en même temps. Que cette technologie est déjà abusée à des fins criminelles est un fait que nous avons signalé dans une circulaire très remarquée. Il s'agissait en l'espèce de la falsification de scellés de sécurité sur un conteneur d'outre-mer et d'un vol dans celui-ci. Comme si nos ordres du jour n'étaient pas encore suffisamment remplis de sujets liés à la sécurité, une nouvelle source de risque est apparue à cause d'une technologie.
La réunion du 26 novembre 2015 s'est déroulée en même temps que la réunion du domaine spécialisé Agents maritimes. Lors de l'apéritif et du souper en commun qui ont suivi la réunion, un échange vif a eu lieu sur les thèmes qui occupent les deux domaines spécialisés dans la même mesure. Nous voulons continuer à intensifier la collaboration avec le domaine spécialisé Agents maritimes et nous apprécions beaucoup la participation à toutes les réunions du domaine spécialisé Navigation et le dialogue actif avec Ralf Brink et Peter Furian.
Je voudrais remercier particulièrement Markus Warnebold qui, malgré ses nombreux voyages, réussit toujours à assister à nos réunions et à nous faire des rapports sur la FIATA. Il y est le délégué de SPEDLOGSWISS dans le «Working Group Sea» et y apporte non seulement nos suggestions et appréciations, mais nous rapporte aussi les évolutions les plus récentes du marché mondial, que nous pouvons exploiter au bénéfice de nos entreprises membres. Sa contribution précieuse nous facilite grandement la préparation des thèmes liés à la navigation de manière pertinente pour nos membres. Veuillez aussi noter le rapport de Monsieur Warnebold dans cette publication.
Introduction de nouveaux systèmes, utilisation de nouvelles technologies, division de processus, externalisation de services transactionnels… ne sont que quelques-unes des mesures visant à augmenter la productivité et à maintenir la rentabilité qui occuperont nos membres pendant cette année et au-delà. La culture de direction change et souvent, si l'on jette un coup d'œil dans les entreprises, on constate que la compétence technique semble jouer un rôle subordonné et disparaît en faveur de compétences dans le domaine de la direction et de la gestion du changement. Le secteur des transports et de la logistique est en pleine mutation et cela vaut aussi pour la navigation. Nos tâches changent avec une vitesse jamais vue auparavant. Quel sera notre cahier des charges de l'avenir et, surtout, comment pouvons-nous continuer à améliorer la plus-value du service pour nos clients? Nous voulons analyser cette question et trouver les moyens pour encore mieux assister nos membres sur ce chemin. Nous y contribuons aussi en apportant activement notre expertise dans le domaine de la formation de base et de la formation continue de notre association.
Je voudrais remercier tous les collègues du domaine spécialisé et le secrétariat pour leur collaboration engagée et je me réjouis d'une nouvelle année de fonction marquée par la passion pour notre secteur intéressant.

Fachbereich Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

Mitglieder: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., GLS Global Liner Services AG, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) AG/PWL Shipping (Switzerland) GmbH, Maersk Switzerland Ltd., MOL (Europe) Basel Branch, MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG, UASAC Switzerland GmbH, SPEDLOGSWISS (Geschäftsstelle).

Ralf Brink
Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS

Président du domaine spécialisé Agents maritimes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Auch im Berichtsjahr wurde daran festgehalten, dass mein Kollege Peter Furian (O. Brunoni SA) und ich als Vertreter der Reedereiagenten an sämtlichen Sitzungen des Fachbereichs Schifffahrt der SPEDLOGSWISS anwesend waren. So ist sichergestellt, dass wir das Wissen der Reedereiagenten und der Seefrachtspediteure unter Einsatz von möglichst wenig Ressourcen optimal und effizient verbinden können. Hier sei beispielhaft das Projekt «SOLAS: Container Weighing ab 1. Juli 2016» genannt. Unsere Arbeiten in diesem Projekt werden im Jahresbereich meines Kollegen Marek Fausel, Vorsitzender des Fachbereichs Schifffahrt, erläutert.

2015 hielt unser Fachbereich wieder eine ordentliche Sitzung ab. Wir haben uns ja damals auf einen Zweijahresrhythmus geeinigt, den wir auch weiterhin so fortführen wollen. Diese Sitzung gab uns die Gelegenheit, uns auszutauschen, Meinungen zu bilden und Trends zu erkennen. Auch ist ein solches Treffen immer wieder eine geeignete Plattform für das gegenseitige persönliche Kennenlernen. In den «Zwischenjahren», wo wir keine Sitzung abhalten, möchten wir es zur Gewohnheit machen, dass wir uns jeweils im Sommerhalbjahr mit den Kollegen des Fachbereichs Schifffahrt in ungezwungener Atmosphäre treffen. Das Reedereigeschäft und die Seefrachtspedition sind glücklicherweise nach wie vor «people's business», und das soll auch im Verbandsrahmen so erkennbar bleiben. Auch pflegen wir weiterhin unsere guten Kontakte in die für die Schweiz relevanten europäischen Seehäfen. Zwar haben wir 2015 keine persönlichen Treffen mit diesen gehabt, aber die Kontakte aus den vielen Zusammenkünften aus dem Vorjahr konnten wir trotzdem in der Erörterung vieler Sachfragen auf persönlicher Ebene vertiefen und stärken.

Bei der Betrachtung des wirtschaftlichen Umfelds in unserer Branche sticht zweifellos der nach wie vor erhebliche weltweite Angebotsüberhang hervor, provoziert durch ein Überangebot an Kapazität auf Containerschiffen. Erst seit wenigen Jahren ist es möglich, Schiffe mit einer Kapazität von gegen 20'000 TEU herzustellen, welche derzeit in Fahrt gesetzt werden. Deren Einsatz gibt dem Carrier (Reederei) die Möglichkeit, von sogenannten positiven Skaleneffekten zu profitieren. Dieser in der Ökonomie «ecomonies of scale» genannte Effekt bedeutet: erhöht man den Einsatz der Produktionsfaktoren marginal um wenige Einheiten, steigt die mögliche Produktionsmenge überproportional. Damit sinken die Kosten der letzten produzierten Einheit (bei uns: des letzten auf das Schiff geladenen Containers). Positive Skaleneffekte bedeuten also sinkende Grenzkosten, und dies wiederum ist die Erklärung für die Wirtschaftlichkeit von Massenproduktion. Der Transport von 20'000 Containern ist Massenproduktion. Die Organisation rund um diesen Transport hingegen ist natürlich alles andere als Massenproduktion (sonst bräuchte die Speditionswirtschaft und die Industrie uns als Reedereiagenten ja nicht mehr), aber der Transport selber auf diesen riesigen Schiffen ist es durchaus. Diese positiven Skaleneffekte ergeben sich allerdings nur dann, wenn die Schiffe auch ausgelastet sind. Das sind sie aber nicht. Die Folge sind somit tiefe Raten und eine ungünstige Grenzkostenentwicklung pro Container für die Reedereien. Dies wiederum bedeutet für die Carrier, dass sie einer betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit folgen müssen und Zusammenschlüsse, Fusionen oder temporäre Konsortien anstreben, um ihre Produktivität steigern zu können. Einige Reedereien blieben bei diesem Prozess auf der Strecke und schieden aus dem Markt aus.

Die Schifffahrt wickelt 80 % des Welthandels ab. Dieser Markt ist und bleibt deshalb ein Markt mit sehr vielen Anbietern und mit sehr vielen Nachfragern.

Domaine spécialisé Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink

Membres: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., GLS Global Liner Services AG, Hapag-Lloyd (Switzerland) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) AG/PWL Shipping (Switzerland) GmbH, Maersk Switzerland Ltd., MOL (Europe) Basel Branch, MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG, UASAC Switzerland GmbH, SPEDLOGSWISS (bureau).

Il a été décidé, pour l'année sous revue également, que mon collègue Peter Furian (O. Brunoni SA) et moi prendraient part, en tant que représentants des agents maritimes, à l'ensemble des réunions du domaine spécialisé Navigation de SPEDLOGSWISS. Cela permet de garantir que nous pourrons allier de manière efficace et optimale les savoirs des agents maritimes et des transitaires de fret maritime en employant aussi peu de ressources que possible. Citons ici à titre d'exemple le projet «SOLAS: Container Weighing à partir du 1er juillet 2016». Nos travaux au sein de ce projet sont expliqués dans le rapport annuel de mon collègue Marek Fausel, président du domaine spécialisé Navigation.

Notre domaine spécialisé a de nouveau tenu une réunion ordinaire en 2015. Nous avions convenu à l'origine de nous réunir tous les deux ans, un rythme que nous voulons conserver tel quel. Cette réunion nous a donné la possibilité d'échanger nos idées, de nous forger une opinion et d'identifier des tendances. Ce type de rencontre offre toujours une plateforme adéquate pour faire mutuellement connaissance. Dans les années «intermédiaires» au cours desquelles nous ne tenons pas de réunion, nous voulons instaurer l'habitude de rencontrer durant le semestre d'été les collègues du domaine spécialisé Navigation dans une ambiance décontractée. Les activités et le transit maritimes restent heureusement un «people's business» et cela doit continuer de se manifester ainsi dans le cadre de l'association. Nous continuons également d'entretenir nos bonnes relations avec les ports maritimes européens pertinents pour la Suisse. Nous n'avons certes pas eu de rencontre personnelle avec eux en 2015, mais nous avons quand même été en mesure, à l'occasion de la clarification de nombreuses questions professionnelles, d'approfondir et de consolider les contacts établis au niveau personnel lors des nombreuses réunions de l'année précédente.

Lorsqu'on considère l'environnement économique au sein de notre branche, l'offre très excédentaire au niveau mondial saute encore aux yeux, causée par une surenchère de capacité sur les porte-conteneurs. Il est possible depuis quelques années à peine de fabriquer des navires avec près de 20 000 EVP, tels que ceux actuellement mis en service. Leur emploi permet au transporteur (compagnie maritime) de profiter d'un effet que l'on appelle «économies d'échelle» dans l'économie et qui signifie que: si l'on augmente marginalement l'utilisation des facteurs de production de quelques unités, la quantité de production

Hamburger Hafen

possible augmente de manière disproportionnellement supérieure. Il en résulte une baisse des coûts de l'unité produite en dernier (chez nous: du dernier conteneur chargé sur le navire). Les économies d'échelle impliquent donc une baisse des coûts marginaux, ce qui à son tour explique la rentabilité de la production de masse. Le transport de 20 000 conteneurs est une production de masse. Par contre, l'organisation autour de ce transport n'a bien sûr rien à voir avec la production de masse (sinon l'expédition et l'industrie n'auraient plus besoin de nous en tant qu'agents maritimes), alors que le transport en soi sur ces navires géants l'est. Cependant, ces économies d'échelle ne sont générées que lorsque les navires sont chargés à plein. Cela n'est pas le cas. Les conséquences sont des taux de fret bas et une évolution défavorable des coûts marginaux par conteneur pour les compagnies maritimes. Cela signifie pour les transporteurs qu'ils doivent suivre un impératif de rentabilité et viser des regroupements, fusions ou consortiums temporaires pour pouvoir augmenter leur productivité. Quelques compagnies maritimes sont restées sur le carreau au cours de ce processus et ont quitté le marché.

Dies wiederum ermöglicht hohe Effizienz, marktfähige Preise und Austauschbarkeit für den Nachfrager, was alles Eckwerte einer erfolgreichen Volkswirtschaft – wie zum Beispiel der Schweiz – sind.

Auf der Nachfrageseite ist eine Abkühlung des Globalisierungseffektes zu erkennen. Den Trend zur Containerisierung sehe ich als langsam beendet, denn alles, was in Containern verladen werden kann, wird heute schon im Container verschifft. Dazu kommt eine global abflachende Steigerungsrate der einzelnen Bruttosozialprodukte. Auch die bislang treibenden Kräfte der weltweiten Nachfrage (asiatische Volkswirtschaften) wachsen deutlich langsamer als noch vor einigen Jahren.

Man kann sich deshalb die Frage stellen: hätten die Entscheidungsträger der Reedereien solche Trends nicht voraussehen und auf die Auftragsvergabe für den Bau weiterer grosser Schiffe verzichten können? Ich glaube nicht. Die Vorlaufzeit solcher Entscheidungen bis hin zur Wirkung im Markt, wenn das Schiff dann auch im Dienst ist, ist enorm lang, und ich wage zu bezweifeln, dass jemand in der Lage ist, in unserem Geschäft über derart lange Zeitachsen Marktvoraussagen mit hoher Trefferwahrscheinlichkeit zu machen.

Fazit: Unser Geschäft bleibt für den Welthandel sehr relevant und für uns als Anbieter in der Schweiz attraktiv und spannend. Eingebettet in unseren Branchenverband SPEDLOGSWISS gelingt es uns auch vermehrt, unsere Interessen und unsere Expertise als anerkannte Fachleute einzubringen. Das zeigt sich beispielsweise bei Gesprächen mit Behörden und der Politik in Infrastrukturfragen, wo wir – auch aufgrund der stets steigenden Anerkennung unseres Verbandes – involviert sind und uns auch intern vernetzen können. Ich danke deshalb allen Mitgliedsfirmen, die sich bei uns engagieren. Sei es, dass sie uns als Mitgliedsfirma helfen, die nötigen Ressourcen zu finanzieren. Oder sei es ihr direktes, persönliches Engagement in unseren Fachgremien bis hin in den Vorstand.

Mein Dank gilt ebenso dem ganzen Team auf unserer Geschäftsstelle, welches sich tagtäglich ausschliesslich und erfolgreich für unsere Branche engagiert. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit allen.

Flughafen Zürich: Kontrolle Importsendung

La navigation assure 80 % du commerce mondial. Ce marché est et reste par conséquent un marché avec de très nombreux fournisseurs et de très nombreux demandeurs. Ceci permet à son tour une efficacité élevée, des prix adaptés au marché et une interchangeabilité pour le demandeur, des valeurs-clés pour une économie nationale prospère – comme celle de la Suisse.

Côté demande, un refroidissement de l'effet de la globalisation se fait sentir. Je considère que la tendance à la conteneurisation touche à sa fin car tout ce qui peut être chargé dans des conteneurs est déjà transporté par conteneur à l'heure actuelle. À cela s'ajoute un taux de croissance globalement à la baisse des produits nationaux bruts individuels. Les forces motrices de la demande mondiale agissant jusqu'à présent (économies nationales asiatiques) connaissent une croissance nettement moins rapide qu'il y a quelques années.

On peut donc se poser la question suivante: les preneurs de décision des compagnies maritimes n'auraient-ils pas pu prévoir de telles tendances et renoncer à passer des commandes pour la construction de grands navires? Je ne crois pas. Le temps de préparation de telles décisions jusqu'à leur effet sur le marché, quand le navire est en service, est extrêmement long et je doute que quiconque dans notre branche soit en mesure de faire des prévisions de marché avec un taux de fiabilité élevé sur un axe de temps aussi long.

Ma conclusion: notre branche reste essentielle pour le commerce mondial et elle demeure attrayante et intéressante pour nous comme fournisseurs en Suisse. À partir de notre base, l'association professionnelle SPEDLOGSWISS, nous réussissons également de plus en plus à faire valoir nos intérêts et apporter notre expertise en tant que professionnels reconnus. Cela se manifeste par exemple lors des entretiens avec les administrations publiques et la sphère politique concernant les questions d'infrastructure où nous sommes impliqués – en raison également de la reconnaissance croissante de notre association – et où nous sommes en mesure de nous mettre en réseau au niveau interne. Je remercie par conséquent toutes les entreprises membres qui s'engagent dans notre association. Qu'il s'agisse de l'aide qu'elles nous apportent en tant qu'entreprises membres pour financer les ressources nécessaires. Ou de leur engagement personnel direct dans nos commissions spécialisées, et ce jusqu'au comité de direction. Je remercie également toute l'équipe de notre bureau qui s'engage exclusivement et avec succès pour notre branche au quotidien. Je me réjouis de poursuivre ma collaboration avec eux tous.

FIATA: Working Group SEA

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Autor: Markus Warnebold

Die Arbeitsgruppe Seetransporte («Working Group Sea») der FIATA hat sich im Jahre 2015 wiederum dreimal getroffen. Im Februar ist sie der Einladung der ALOG Chile Asociación Logística A.G. nach Valparaiso gefolgt. Im Juni hat sie aufgrund einer Einladung von Fedespedi in Genua getagt, und im Oktober hat sie anlässlich des FIATA Kongresses in Taipei konferiert. Sowohl in Valparaiso als auch in Genua konnten 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

Teilnehmer detaillierte Gespräche mit Vertretern von Reedereien, Zoll- und Hafenbehörden führen.

Ein Hauptthema im vergangenen Jahr waren die diversen Sicherheitsprogramme sowie neue Gesetzgebungen.

Am meisten beschäftigte sich die Arbeitsgruppe natürlich mit den neuen Vorgaben der SOLAS (Safety of Life at Sea), wonach sämtliche Container ab dem 1.7.2016 vor Verlad gewogen werden müssen. Hintergrund dieser neuen Verordnung war die grosse Anzahl von falschen Gewichtsdeklarationen, welche auch zu Schiffsunfällen (z. B. MSC Napoli) geführt haben. SPEDLOGSWISS hat zusammen mit den befreundeten Verbänden scienceindustries und Swiss Shippers' Council (SSC) dem Schweizerischen Seeschifffahrtsamt SSA einen Vorschlag unterbreitet, wie die neuen Vorgaben umgesetzt werden können. Dazu gibt es 2 Varianten:
Methode 1: Physische Verwiegung des beladenen und versiegelten Containers mit geeichtem und zertifiziertem Equipment (externer Prozess).

Methode 2: Kalkulatorischer Prozess in fünf Schritten durch Addition der theoretisch ermittelten einzelnen Sendungsgewichte inkl. Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial sowie des Container-Taragewichtes (interner Prozess).

SPEDLOGSWISS hat die Mitglieder bereits auf dem Zirkularweg informiert. Es sind noch viele Details ungeklärt, und in einigen Ländern auf der Welt sind noch einige Vorarbeiten zu leisten. SPEDLOGSWISS wird die Mitgliedsfirmen nach der kommenden Sitzung der Working Group Sea weiter informieren.

Ferner hat SPEDLOGSWISS die Mitglieder auch über die diversen, weltweiten Programme betreffend «Advance Manifest Declarations – 24 hour rules» informiert.

Zum Thema C-TPAT gibt es nichts Neues zu berichten, und dieses Programm steht nach wie vor nur USA-ansässigen Firmen offen.

Der schreckliche Unfall im Hafen von Tianjin hatte und hat grosse Auswirkungen auf den Verlad von Gefahrgut nach China. Die Working Group der FIATA hat dies im Detail diskutiert, und es wird empfohlen, Buchungen bei den Reedereien so früh wie möglich unter Angabe sämtlicher Details zu platzieren, da mit erheblichen Verzögerungen zu rechnen ist.

Die Programme ENS in Europa und China Customs Advance Manifest (CCAM) wurden diskutiert und hier wird zum gegebenen Zeitpunkt weiter informiert.

Die Working Group diskutierte mit den Vertretern aus den USA die Verhandlungen im Zusammenhang mit Änderungen beim FMC (Federal Maritime Commission), doch ist es hier noch zu keinen Entscheidungen gekommen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Vorgaben der FMC strikt befolgt werden (rate filing), da es hier in der Vergangenheit vermehrt zu Strafen gekommen ist. Die Federal Maritime Commission ergänzte die Regeln betreffend Lizenzen, finanzielle Anforderungen und die Pflichten der Ocean Transportation Intermediaries (OTIs). Diese Regulation ist anwendbar ab dem 9. Dezember 2015, mit einer Ausnahme betreffend die Erneuerungen der jeweiligen Lizenzen, welche erst am 9. Dezember 2016 in Kraft tritt.

Die Rotterdam Rules wurden bis heute von Togo, Spanien und der Demokratischen Republik Kongo ratifiziert und weitere 25 Länder (darunter auch die

FIATA: Working Group Sea

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Auteur: Markus Warnebold

Le groupe de travail Transport maritime («Working Group Sea») de la FIATA s'est de nouveau réuni trois fois en 2015. Il a répondu en février à l'invitation de l'ALOG Chile Asociación Logística A.G. à Valparaiso. En juin, il s'est rendu à une conférence à Gênes sur l'invitation de Fedespedi et il a tenu une conférence en octobre à Taipei, à l'occasion du congrès de la FIATA. Les participants ont pu, tant à Valparaiso qu'à Gênes, mener des discussions approfondies avec des représentants de compagnies maritimes ainsi que d'autorités douanières et portuaires.

Les divers programmes de sécurité et les nouvelles législations ont constitué les thèmes principaux de l'année passée.

Le groupe de travail s'est bien entendu penché principalement sur les nouvelles prescriptions de la SOLAS (Safety of Life at Sea), qui stipulent depuis le 01.07.2016 que tous les conteneurs doivent être pesés avant le chargement. Les nombreuses déclarations de poids incorrectes, qui ont aussi entraîné des accidents maritimes (p. ex. MSC Napoli), sont à l'origine de ce nouveau règlement. SPEDLOGSWISS a, en collaboration avec les associations amies scienceindustries et Swiss Shippers' Council (SSC), soumis à l'Office suisse de la navigation maritime OSNM une proposition sur la manière d'appliquer les nouvelles prescriptions.
2 variantes existent ici:
Méthode 1: pesage physique du conteneur chargé et scellé, en utilisant un équipement étalonné et certifié (processus externe)
Méthode 2: processus de calcul en cinq étapes par addition du poids déterminé théoriquement de chaque envoi, y compris le matériel d'emballage, d'arrimage et de sécurité ainsi que du poids de la tare du conteneur (processus interne).

SPEDLOGSWISS a déjà informé les membres par voie de circulaire. Il reste encore de nombreux détails à clarifier et quelques travaux préliminaires à effectuer dans plusieurs pays du monde. SPEDLOGSWISS continuera d'informer les entreprises membres après la prochaine réunion du groupe de travail Transport maritime.
D'autre part, SPEDLOGSWISS a également informé les membres des divers programmes mondiaux relatifs aux «Advance Manifest Declarations – 24 hour rules».
Il n'y a rien de nouveau à communiquer sur le thème C-TPAT et ce programme demeure ouvert aux seules entreprises installées aux États-Unis.

L'horrible accident dans le port de Tianjin a eu et continue d'avoir de fortes conséquences sur le chargement de marchandises dangereuses vers la Chine. Le groupe de travail de la FIATA en a discuté en détail et recommande de faire les réservations auprès des compagnies maritimes aussi tôt que possible, en indiquant l'intégralité des informations, car il faut s'attendre à d'importants retards.
Les programmes ENS en Europe et China Customs

Hamburger Hafen

Advance Manifest (CCAM) ont fait l'objet de discussions et les membres seront informés à ce sujet le moment venu.

Le groupe de travail a discuté avec les représentants des États-Unis des négociations en relation avec les modifications chez FMC (Federal Maritime Commission), mais ces discussions n'ont pas encore débouché sur une prise de décisions. Il est important dans ce contexte que les prescriptions de la FMC soient strictement suivies (rate filing) car il y a eu dans ce domaine une recrudescence des sanctions par le passé. La Federal Maritime Commission a complété les règles concernant les licences, les exigences financières et les obligations des Ocean Transportation Intermediaries (OTI). Ces règles sont applicables depuis le 9 décembre 2015, avec une exception concernant les renouvellements des licences correspondantes, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 9 décembre 2016.

Les Règles de Rotterdam ont été ratifiées à ce jour par le Togo, l'Espagne et la République démocratique du Congo et 25 autres pays (dont la Suisse) ont signé la

Schweiz) haben die Konvention unterzeichnet. Erst nach 12 Monaten, nachdem 20 Länder die Konvention ratifiziert haben, werden die Rotterdam Rules zu einem internationalen Gesetz werden. Es sieht also auch weiterhin nicht danach aus, dass die Rotterdam Rules in absehbarer Zeit in Kraft treten würden.
Die Bahnverladungen zwischen China und Europa wurden in der Arbeitsgruppe ebenfalls diskutiert, doch ist dies hauptsächlich ein Thema der Arbeitsgruppe Eisenbahntransporte. Diese Transportvariante ist kein adäquater Ersatz für die Seefracht, sondern höchstens eine Alternative zu Luftfracht- oder Sea/Air-Produkten. Die Kosten sind nach wie vor ein Mehrfaches der Seefracht, jedoch sind die Laufzeiten sehr interessant. Unsere Mitglieder können sich hier an die entsprechenden Anbieter wenden.
Die Mitglieder der Arbeitsgruppe Seetransport sind besorgt über die Tatsache, dass Containerplomben durch 3D-Drucker hergestellt werden können und dadurch ein zusätzlichen Risiko entstehen könnte. Das von SPEDLOGSWISS verfasste «Sensibilierungszirkular» stiess weltweit auf grosses Interesse.

In Zukunft möchte die Arbeitsgruppe vermehrt Gespräche mit den Reedereien führen, denn seit dem Wegfall der Inter Conference Group war dies nicht mehr der Fall. Solche Kontakte sind nicht einfach zu bewerkstelligen, da uns im Seefrachtbereich ein Verband als Ansprechpartner – zum Beispiel analog zur Luftfracht via IATA – fehlt.

Auch im kommenden Jahr wird sich die Working Group wieder zu drei Sitzungen treffen. Im Februar wird sie nach Kapstadt in Südafrika reisen. Im Juni wird sie der Einladung des polnischen Spediteurverbandes nach Gdynia/Gdansk folgen und im Oktober wird anlässlich des FIATA-Kongresses in Dublin die letzte Sitzung in diesem Jahr stattfinden. An diesen Sitzungen werden nebst Diskussion über die aktuellen Themen auch Gespräche mit den lokalen Verbänden und Partnern geführt, damit wir unsere Verbandsmitglieder jederzeit aus erster Hand informieren können.

Es wäre schön, wenn eine grössere Anzahl von SPEDLOGSWISS Mitgliedsfirmen am FIATA-Kongress vom 3. bis 8. Oktober 2016 in Dublin teilnehmen würden. Die Anreise ist dieses Mal für Vertreterinnen und Vertreter aus der Schweiz wesentlich einfacher und kostengünstiger, verglichen zu anderen Kongressen.

Sollten Fragen oder Anregungen im Zusammenhang mit internationalen Vorgaben im Seefrachtbereich auftreten, können unsere Mitgliedsfirmen diese gerne an die Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS weiterleiten und diese können dann in der Arbeitsgruppe der FIATA vertieft bearbeitet werden. Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen, die Schweizer Seefracht-Speditionsbranche in unserem Weltverband vertreten zu dürfen und freue mich auf die kommenden Herausforderungen.

Hamburger Hafen

convention. Les Règles de Rotterdam n'obtiendront le statut de loi internationale qu'à l'issue d'un délai de 12 mois après ratification de la convention par 20 pays. Il semble donc que les Règles de Rotterdam ne seront toujours pas mises en œuvre dans un avenir proche.
Les chargements sur trains entre la Chine et l'Europe ont également fait l'objet de discussions au sein du groupe de travail, bien que ce thème soit principalement du ressort du groupe de travail Transports ferroviaires. Cette variante de transport n'est pas un substitut adéquat pour le transport maritime mais tout au plus une alternative aux produits de fret aérien ou aux produits «sea/air». Les coûts demeurent un multiple du fret maritime, mais les durées de transport sont très intéressantes. Nos membres peuvent s'adresser ici aux fournisseurs correspondants.
Les membres du groupe de travail Transport maritime s'inquiètent du fait que les scellés pour conteneurs peuvent être fabriqués à l'aide d'imprimantes en 3D, ce qui pourrait générer un risque supplémentaire. La «circulaire de sensibilisation» rédigée par SPEDLOGSWISS a suscité un grand intérêt à l'échelon international.

Le groupe de travail souhaite discuter davantage avec les compagnies maritimes à l'avenir, car ces discussions étaient en berne depuis la suppression de l'Inter Conference Group. Il n'est pas simple de créer de tels contacts car dans le domaine du fret maritime, il nous manque une association comme interlocutrice – par exemple comme pour le fret aérien via IATA.

Le groupe de travail va également se réunir trois fois au cours de la prochaine année. Il se rendra en février au Cap, en Afrique du Sud. Il répondra en juin à l'invitation de l'association des transitaires polonais à Gdynia/Gdansk et il tiendra en octobre sa dernière réunion de l'année à l'occasion du congrès de la FIATA à Dublin. Lors de ces réunions, des discussions seront menées sur les thèmes actuels mais aussi avec les associations et partenaires locaux afin que nous puissions à tout moment informer directement les membres de notre association.

Il serait souhaitable qu'un plus grand nombre de membres de SPEDLOGSWISS participe au congrès de la FIATA du 3 au 8 octobre 2016 à Dublin. Comparé à d'autres congrès, le voyage sera cette fois-ci nettement plus simple et moins onéreux pour les représentantes et représentants de la Suisse.

Si nos entreprises membres ont des questions relatives aux prescriptions internationales dans le domaine du fret maritime, elles peuvent volontiers les transmettre au bureau de SPEDLOGSWISS. Ces questions seront ensuite traitées de manière approfondie par le groupe de travail de la FIATA. Je vous remercie de la confiance que vous nous témoignez dans notre rôle de représentant de la branche «Fret maritime» de l'expédition au sein de notre association internationale et j'ai hâte de relever les défis à venir.

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Autor: Peter Bader

Mitglieder: Henri Fischli (früher Agility Logistics AG), Andreas Ott (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG, Peter Bader (Müller-Gysin AG).

Die Schweizerische Nationalbank (SNB) hat unsere Schweizer Wirtschaft mit ihrem unerwarteten Entscheid vom 15. Januar 2015 bekanntlich völlig unvorbereitet überrascht, den seit September 2011 mit

extrem hohen Devisenkäufen verteidigten Mindestkurs von 1.20 des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro aufzuheben.

Die KBW hat sofort darauf reagiert, auf elektronischem Wege innerhalb der Kommission eine erste Beurteilung der Lage vorgenommen und bereits 5 Tage später ein Informationsschreiben an unsere Mitgliedsfirmen verfasst. Unser Hauptanliegen war es dabei, alle vorläufig bekannten unmittelbaren Auswirkungen auf unser Geschäft sowohl gegenüber der Schweizer Kundschaft wie auch ausländischen Korrespondenten aufzuführen. Bei Gewährung von Währungsrabatten sei unbedingt darauf zu achten, dass sämtliche betriebsinternen Dienstleistungen und Margen natürlich in Schweizer Franken anfallen, d. h. nur ein Teil der währungsbedingten Vergünstigungen beim Einkauf in Euro ist Bestandteil der Gesamtkosten des Schweizer Spediteurs.

Ferner empfahlen wir dringend, dass neue, reduzierte Tarife explizit den Vermerk zum angewandten Kursverhältnis enthalten müssen. Im Laufe des Jahres hat sich bestätigt, dass unsere Mitgliedsfirmen mit berechtigten Preisreduktionsforderungen der Kundschaft verantwortungsvoll umgegangen sind und dass wir das schwierige Thema mit Geschick angepackt haben. Die langfristigen Auswirkungen auf unsere Branche durch sinkende Volumen im Export haben wir bereits im Berichtsjahr zu spüren bekommen und werden uns auch im kommenden Jahr Sorgen bereiten.

Unser Bulletin 2015 umfasste das Thema Schweizerische Exportrisikoversicherung (SERV) und informierte über die Kontakte der SPEDLOGSWISS zur SERV. Es zeigt die Möglichkeiten auf, nicht nur für unsere Kunden und Exportunternehmen, sondern auch für involvierte Spediteure die im Zusammenhang mit Projekttransporten erbrachten Vorleistungen für die Planung und Koordination der Transportabwicklung in risikoreiche Märkte gegen politische und wirtschaftliche Risiken bei der SERV für Zahlungsausfälle zu versichern. Unsere Information zum Thema «Kostenkomponenten» 2016 ist pünktlich im 4. Quartal erschienen.

In eigener Sache: Nach zwei Jahrzehnten Tätigkeit in der Kommission KBW und Beendigung meiner aktiven Berufslaufbahn trete ich auf Jahresende zurück. Mein Nachfolger ist nominiert und unsere lebendige Kommission wird durch neue interessierte Mitglieder ergänzt. Ich bedanke mich bei meinen Kommissionskollegen und der Geschäftsstelle für deren aktive und über alle Einzelinteressen hinweg immer freundschaftliche und konstruktive Zusammenarbeit zum Nutzen unserer Branche. Ich danke auch allen Verbandsmitgliedern, die uns ihr Vertrauen schenken und die Arbeit und Expertise der KBW geschätzt haben und bestimmt auch weiterhin schätzen werden.

Nur durch Erzielen angemessener Erträge können wir auch in Zukunft unseren jungen Kolleginnen und Kollegen interessante Berufsperspektiven bieten und damit den Erhalt einer vielfältigen und innovativen schweizerischen Speditions- und Logistikbranche sicherstellen. Dies nicht zuletzt auch im Interesse einer konkurrenzfähigen und global ausgerichteten Schweizer Wirtschaft. Die Kommission Betriebswirtschaft und unser Branchenverband sind bestens aufgestellt und somit auch gerüstet, diese Herausforderungen mit berechtigter Zuversicht annehmen zu können.

Ich wünsche der Kommission Betriebswirtschaft und der SPEDLOGSWISS für die Zukunft alles Gute.

Commission Économie d'entreprise

Auteur: Peter Bader

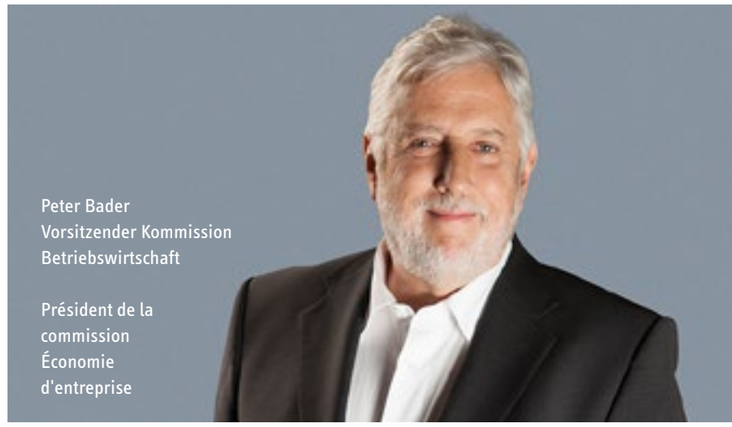
Membres: Henri Fischli (anciennement Agility Logistics AG), Andreas Ott (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG, Peter Bader (Müller-Gysin AG)

Il est un fait connu que la décision inattendue du 15 janvier 2015 de la Banque Nationale Suisse (BNS) de supprimer le cours plancher de 1,20 du franc suisse par rapport à l'euro, alors que celui-ci avait été défendu en achetant des quantités considérables de devises depuis septembre 2011, a pris notre économie suisse entièrement par surprise. La commission Économie d'entreprise a immédiatement réagi, en procédant à une première évaluation de la situation par voie électronique au sein de la commission et en rédigeant à peine 5 jours plus tard une lettre d'information à nos entreprises membres. Notre principale préoccupation était alors de mentionner toutes les conséquences directes connues à ce moment-là pour nos activités, tant vis-à-vis de la clientèle suisse que des correspondants étrangers. En cas d'octroi de rabais de change, il fallait impérativement tenir compte du fait que l'ensemble des prestations et marges internes des entreprises se comptabilisent bien sûr en francs suisses et que donc seule une partie des avantages liés au change lors d'achats en euros constitue un composant de l'ensemble des coûts de l'expéditeur suisse.

De plus, nous avons recommandé d'urgence que les nouvelles réductions de tarifs devaient contenir explicitement une référence au taux de conversion appliqué. Nous avons reçu confirmation au cours de l'année que nos membres avaient réagi adéquatement et de manière responsable aux exigences de réduction des prix justifiées de la clientèle et que nous avions traité ce thème difficile avec habileté. Au cours de l'année sous revue, nous avons déjà ressenti les conséquences à long terme causées par des volumes d'exportation en baisse sur notre branche et celles-ci continueront de nous inquiéter l'année prochaine.

Notre bulletin 2015 englobait le thème Assurance suisse contre les risques à l'exportation (ASRE) et renseignait sur les contacts entre SPEDLOGSWISS et l'ASRE. Il montrait les possibilités, non seulement pour nos clients et entreprises exportatrices mais aussi pour les transitaires impliqués, d'assurer contre les risques politiques et économiques auprès de l'ASRE les prestations de planification et de coordination des étapes de transport fournies en amont lors de transports de projets dans des marchés à haut risque, pour pallier les défauts de paiement. Notre fiche d'information sur le thème «Composants des coûts» 2016 a été publiée dans les délais au cours du 4e trimestre.

En mon nom: je me retire en fin d'année, après deux décennies d'activité au sein de la commission Économie d'entreprise et l'achèvement de ma carrière professionnelle active. Mon successeur est nommé et notre vaillante commission va être complétée par de nouveaux membres intéressés. Je remercie mes collègues de la commission et du bureau de l'association



Peter Bader
Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft

Président de la commission Économie d'entreprise

pour leur collaboration active, constructive et toujours cordiale, quels qu'aient été les intérêts personnels en jeu, au service de notre branche. Je remercie également tous les membres de l'association pour la confiance qu'ils nous ont témoignée, qui ont apprécié le travail et l'expertise de la commission Économie d'entreprise et continueront probablement de le faire. C'est seulement en visant des rendements appropriés que nous pourrons offrir à l'avenir à nos jeunes collègues des perspectives professionnelles intéressantes et assurer ainsi l'avenir d'une branche de l'expédition et de la logistique polyvalente et innovante en Suisse. Et cela notamment dans l'intérêt d'une économie nationale concurrentielle et orientée vers l'international. La commission Économie d'entreprise et l'association de la branche sont idéalement positionnées et donc équipées pour pouvoir relever ces défis avec une confiance légitime.

Je souhaite mes meilleurs vœux pour l'avenir à la commission Économie d'entreprise et à SPEDLOGSWISS.

SPEEDLOGSWISS Flughafen Zürich: Triebwerkschaufeln Boeing 777

Kommission Bildung

Autor: Paul Nicolet

Mitglieder: Conny Affolter (SPEDLOGSWISS Zürich), Delicia Cobaleda (DeCo Educations), Peter Güttinger (FRESOL GmbH), Andrea Mecklenburg (SPEDLOGSWISS), Regina Meier-Kammermann (SPEDLOGSWISS Romandie), Carlos Methner (VL Verzollung + Logistik AG), Daniel Riedo (Polymetrix AG), Philipp Schäuble (Panalpina AG), Armando Schneeberger (Ziegler (Suisse) SA), Paolo Sommavilla (PWL Shipping Switzerland GmbH), Maya Stalder (MAT Transport AG), Thomas Suter (SPEDLOGSWISS), Paul Nicolet (F.+R. Stebler AG).

Auch in diesem Jahr stand wiederum die Grundbildung mit der Umsetzung der neuen Bildungsverordnung

Paul Nicolet
Vorsitzender der
Kommission Bildung
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président de la
commission Formation
et membre du comité
SPEDLOGSIWSS

(BIVO 2012) im Zentrum der Arbeit der Kommission Bildung. Im Sommer 2015 beendete der 1. Jahrgang Lernender seine Ausbildung als Kauffrau/Kaufmann Internationale Speditionslogistik nach dem neuen Reglement.
Der Branchenabschluss, welcher weiterhin aus einer schriftlichen und mündlichen Prüfung besteht, musste teilweise inhaltlich angepasst werden. Aus diesem Grund wurden Anfang des Jahres sämtliche Prüfungsexpertinnen und -experten von SPEDLOGSWISS geschult und mit den neuen Instrumenten vertraut gemacht.

Die Resultate waren erfreulich: Von den rund 180 angetretenen Kandidatinnen und Kandidaten haben nur 4 % die Branchenprüfung nicht bestanden. Die Gesamtnote in der Branchenkunde inkl. den Erfahrungsnoten lag bei einem guten Notenwert von 4,88.
Diese Resultate zeigen, dass sich die neue Bildungsverordnung in unserer Branche etabliert und zu keinem Leistungsabfall der Abgängerinnen und Abgänger geführt hat.

Auch im Berichtsjahr hat die Subgruppe der Kommission Bildung, bestehend aus den Ausbildungsverantwortlichen unserer Ausbildungsregionen Nordwestschweiz, Ostschweiz, Romandie, Schaffhausen und Zürich, regelmässig getagt. Diese gesamtschweizerische Koordination bildet eine klare Qualitätssteigerung in der Ausbildung unserer jungen Kaufleute und hat einen wesentlichen Teil zu den guten Branchenabschlüssen beigetragen. An dieser Stelle möchte ich ein herzliches Dankeschön den regionalen Verantwortlichen aussprechen, welche eine enorm wichtige Anlaufstelle für Lernende, aber auch für die Ausbildungsbetriebe bieten.

Im 2015 hat der Bildungsverantwortliche der Region Ostschweiz, Herr Daniel Riedo, sein Mandat abgegeben und die Aufgaben an Herrn Peter Güttinger weitergegeben. Daniel Riedo sei für seinen langjährigen Einsatz für die Lernenden in der Ostschweiz gedankt, und ich wünsche ihm für seine persönliche und berufliche Zukunft alles Gute.

Die Berufs- und Weiterbildungsmessen waren auch in diesem Jahr eminent wichtige Plattformen, um unseren Beruf in der breiten Öffentlichkeit präsentieren zu können. Mit der unverzichtbaren Präsenz an den Messen in Schaffhausen, St. Gallen, Basel (Pratteln) und Zürich können wir jungen Menschen unseren Beruf schmackhaft machen und somit gute Bewerbungen für den Rekrutierungsprozess unserer Ausbildungsbetriebe gewinnen.

Pünktlich auf den Lehrstartbeginn 2015/2016 erschien zudem die neue Informationsbroschüre zur Lehre Kauffrau/Kaufmann Internationale Speditionslogistik. Im neuen Prospekt werden spannend und informativ die Tätigkeitsfelder der angehenden Speditionskaufleute in Form von «Kurzstorys» beschrieben. Die Hauptdarsteller waren aktuelle Lernende aus Mitgliedsfirmen von SPEDLOGSWISS. Das Produkt kommt in seiner farbigen und dynamischen Form sehr gut bei den jungen Menschen an.

Auch in diesem Jahr ist wiederum regelmässig das Organ «Bulletin Bildung» erschienen, in dem über aktuelle Themen aus dem Aus- und Weiterbildungsbereich berichtet wird. So wurde z. B. auch über die flächendeckende Einführung des Ausbildungstools time2learn berichtet, welches ab kommenden Sommer auch in unserer Branche verpflichtend eingeführt wird. Die Kommission Bildung hat die Software vertieft geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass der Nutzen für die Betriebe, die Ausbildungsverantwortlichen, die Lernenden und die üK-Organisationen sehr gross ist, und hat sich darum für eine stufenweise Einführung in den kommenden 3 Jahren ausgesprochen. Im Weite-

Commission Formation

Auteur: Paul Nicolet

Membres: Conny Affolter (SPEDLOGSWISS Zürich), Delicia Cobaleda (DeCo Educations), Peter Güttinger (FRESOL GmbH), Andrea Mecklenburg (SPEDLOGSWISS), Regina Meier-Kammermann (SPEDLOGSWISS Romandie), Carlos Methner (VL Verzollung + Logistik AG), Daniel Riedo (Polymetrix AG), Philipp Schäuble (Panalpina AG), Armando Schneeberger (Ziegler (Suisse) SA), Paolo Sommavilla (PWL Shipping Switzerland GmbH), Maya Stalder (MAT Transport AG), Thomas Suter (SPEDLOGSWISS), Paul Nicolet (F.+R. Stebler AG).

Du fait de la mise en œuvre de la nouvelle Ordonnance sur la formation professionnelle (ORFO 2012), la formation de base a de nouveau été au centre du travail de la commission Formation. La première promotion d'étudiants a terminé au cours de l'été 2015 sa formation d'employé/e de commerce des transports et de la logistique internationale selon les termes du nouveau règlement.
Le diplôme de la branche, toujours composé d'un examen écrit et d'un examen oral, a dû être partiellement adapté sur le plan des contenus. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des examinatrices et examinateurs de SPEDLOGSWISS ont suivi une formation au début de l'année et se sont familiarisés avec les nouveaux instruments.
Les résultats ont été réjouissants: parmi les quelque 180 candidates et candidats qui se sont présentés aux examens de la branche, seuls 4 % ont échoué. La note globale dans les connaissances générales de la branche, y compris les notes obtenues dans la pratique, a atteint le bon niveau de 4,88.
Ces résultats montrent que la nouvelle Ordonnance sur la formation professionnelle s'établit bien dans notre branche et n'a pas entraîné de baisse de performance chez nos jeunes diplômé/es.

Au cours de l'année sous revue également, le sous-groupe de la commission Formation composé des responsables de formation de nos régions de formation Suisse du Nord-Ouest, Suisse orientale, Romandie, Schaffhouse et Zurich s'est réuni régulièrement. Cette coordination au niveau national constitue une nette amélioration de la qualité dans la formation de nos jeunes employé/es commerciaux et a contribué de manière essentielle aux bons résultats obtenus aux examens de la branche. J'en profite ici pour adresser mes chaleureux remerciements aux responsables régionaux qui représentent un point d'accueil extrêmement important non seulement pour les étudiants, mais également pour les entreprises de formation.
En 2015, le responsable de la formation pour la région Suisse orientale, Monsieur Daniel Riedo, a renoncé à son mandat et confié sa fonction à Monsieur Peter Güttinger. Je remercie Daniel Riedo de ses longues années de service au profit des étudiants de Suisse orientale et je lui présente mes meilleurs vœux pour son avenir professionnel et privé.

Cette année, les salons des métiers et de la formation ont de nouveau été des plateformes essentielles pour présenter notre domaine professionnel à un large public. Notre présence nécessaire aux salons de Schaffhouse, Saint-Gall, Bâle (Pratteln) et Zurich nous a permis de présenter avantageusement notre domaine professionnel aux jeunes et de gagner ainsi de bonnes candidatures pour le processus de recrutement de nos entreprises de formation.

Flughafen Zürich: Paletten-Spanngurten

La nouvelle brochure d'information sur la formation d'employé/e de commerce des transports et de la logistique internationale a de plus été publiée à temps pour le début des cursus de formation 2015/2016. Le nouveau prospectus décrit sous forme d'«histoires courtes» à la fois intéressantes et informatives les champs d'activité des futur/es employé/es de commerce des transports et de la logistique internationale. Les protagonistes principaux sont des étudiants actuels des entreprises membres de SPEDLOGSWISS et le produit, dans sa forme dynamique et colorée, reçoit un accueil très favorable auprès des jeunes gens.

L'organe «Bulletin Formation», qui informe sur des thèmes actuels de formation de base et continue, a également été régulièrement publié cette année.
Le bulletin a p. ex. informé sur l'introduction généralisée de l'outil de formation time2learn, qui va également être introduit de manière obligatoire dans notre branche à partir de cet été. La commission Formation a examiné en détail le logiciel et est arrivée à la conclusion que celui-ci était très utile pour les entreprises, les responsables de formation, les étudiants et les or-

ren wurde im Bulletin laufend über die anstehenden Weiterbildungskurse für Berufsbildnerinnen und Berufsbildner berichtet sowie über den Aufbau der neuen Website von SPEDLOGSWISS. In den Bereich Grundbildung konnte neu eine Lehrstellenplattform integriert werden. Die potenziellen Bewerberinnen und Bewerber haben somit einen optimalen Gesamtüberblick über alle freien Lehrstellen in der Internationalen Speditionslogistik und können sich direkt bei den jeweiligen Ausbildungsbetrieben online bewerben.

Im Weiterbildungsbereich kann die Kommission Bildung auf erfolgreich abgeschlossene Lehrgänge zurückblicken. Die Vielfalt der Abschlüsse war auch in diesem Jahr gross, angefangen bei den eidgenössischen Berufsprüfungen für Zolldeklarantinnen und -deklaranten, welche erstmals nach 5 Jahren wieder im Kanton Tessin stattgefunden haben, den verschiedenen Quereinsteigerkursen Zoll, dem Quereinsteigerkurs

und den Prüfungsordnungen sind nun fortgeschritten. Ein Start der neuen Lehrgänge ist auf Herbst 2016 (Fachmann/-frau Internationale Speditionslogistik) resp. Frühjahr 2017 (Leiter/-in Internationale Speditionslogistik) geplant.
Die höhere Berufsbildung und damit die Weiterbildungen auf den Stufen eidg. Fachausweis sowie eidg. Diplom wird von einigen Kantonen in der Schweiz mit finanziellen Beiträgen unterstützt. Grundlage dafür bietet die sogenannte Interkantonale Fachschulvereinbarung (FSV). Damit eine Teilnehmerin und ein Teilnehmer finanzielle Beiträge im Wohnkanton beantragen können, müssen die Weiterbildungslehrgänge offiziell anerkannt sein. SPEDLOGSWISS hat diese Bewilligung nun für die Lehrgänge Speditionsfachmann/-frau, Speditionsleiter/-in sowie Zolldeklarant/-in erhalten. Somit sinken die Kosten für die Teilnehmenden resp. für den Arbeitgeber, welcher die Weiterbildung unterstützt.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg: Kühlcontainer

Spedition in der Romandie, den Speditionsfachleuten mit eidgenössischem Fachausweis, bis zum Vertiefungskurs Seefracht, welcher aus den Mitgliederinteressen entwickelt und überhaupt erstmals durchgeführt wurde.

Wie ich im letzten Jahresbericht informiert habe, hat sich SPEDLOGSWISS entschieden, die Inhalte und den Bedarf der beiden Lehrgänge Speditionsfachleute und Speditionsleiter zu überarbeiten. Die dazu eingesetzte Projektsteuergruppe unter der Leitung des Leiters Bildung, Herr Thomas Suter, hat im Berichtsjahr intensiv an der Umsetzung gearbeitet und beim Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) die Bewilligung für den Aufbau von eigenen Lehrgängen durch SPEDLOGSWISS erhalten. Die Arbeiten an den Wegleitungen mit den entsprechenden Leistungszielen

In der Kommission Bildung hat Frau Maya Stalder als langjähriges Mitglied im Herbst 2015 ihren Rücktritt bekannt gegeben. Ihr und allen anderen in der Kommission resp. im Bildungsbereich tätigen Personen möchte ich ein herzliches Dankeschön für die wertvolle Mitarbeit aussprechen. Dank diesem Einsatz kann SPEDLOGSWISS jedes Jahr auf eine solide Basis an Branchennachwuchs zählen und gut weitergebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für unsere Mitgliedsfirmen bereitstellen.

ganismes de formation professionnelle. Elle s'est donc prononcée en faveur de son introduction progressive au cours des 3 prochaines années.
En outre, le bulletin a régulièrement fourni des informations sur les cours de formation continue imminents pour les formatrices et formateurs professionnels ainsi que sur le développement du nouveau site web de SPEDLOGSWISS. Le domaine de la formation continue a été enrichi d'une plateforme sur les postes d'apprentissage dont l'intégration est désormais achevée. Les candidates et candidats potentiels disposent ainsi d'une vue d'ensemble optimale de tous les postes d'apprentissage dans la logistique des transports et de l'expédition internationale et peuvent poser directement leur candidature en ligne auprès des entreprises de formation.
Dans le domaine de la formation continue, la commission Formation peut se retourner sur des cursus achevés avec succès. Cette année, la diversité des diplômes a de nouveau été très vaste, à commencer par

et obtenu auprès du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) l'autorisation pour SPEDLOSWISS de concevoir des cursus propres. Les travaux sur les directives, les objectifs de performance correspondants et les règlements d'examen ont maintenant progressé et le début des nouveaux cursus est prévu pour l'automne 2016 (Transitaire) et pour le printemps 2017 (Chef/fe d'expédition).
La formation professionnelle supérieure et donc les cursus de formation continue au niveau du brevet fédéral ainsi que du diplôme fédéral sont subventionnés par quelques cantons en Suisse sous forme de contributions financières. L'Accord intercantonal sur les écoles supérieures spécialisées(AESS) sert de base à ces subventions. Pour qu'un/e participant/e puisse faire une demande de contribution financière dans son canton de domicile, il est nécessaire que les cursus de formation continue soient officiellement reconnus. SPEDLOGSWISS a désormais obtenu cette autorisa-

les examens professionnels fédéraux pour déclarantes et déclarants en douane, qui se sont déroulés pour la première fois depuis cinq ans dans le canton du Tessin, de même que les différents cours de reconversion professionnelle dans le domaine des douanes, le cours de reconversion professionnelle Expédition en Romandie, les transitaires avec brevet fédéral et enfin le cours d'approfondissement sur le fret maritime qui a été développé et réalisé pour la première fois à la demande des membres.
Comme je l'avais dit dans le rapport annuel précédent, SPEDLOGSWISS a décidé de remanier les contenus et besoins des deux cursus de formation Transitaire et Chef/fe d'expédition. Le groupe de pilotage de projet mis sur pied à cet effet, sous la direction du responsable de la formation, Monsieur Thomas Studer, a travaillé intensément à la mise en œuvre de ces cursus

tion pour les cursus de formation Transitaire, Chef/fe d'expédition ainsi que Déclarant/e en douane. Les frais baissent donc pour les participants et éventuellement aussi pour l'employeur qui soutient la formation continue.

Madame Maya Stalder a annoncé à l'automne 2015 son départ de la commission Formation dont elle a été membre pendant de longues années. Je voudrais la remercier chaleureusement, ainsi que toutes les personnes actives dans la commission ou le domaine Formation, pour leur précieuse collaboration. Grâce à leur travail, SPEDLOGSWISS peut compter chaque année sur une base solide en matière de relève pour la branche et mettre à la disposition de nos entreprises membres des collaboratrices et collaborateurs ayant reçu une formation continue de qualité.

Kommission Informatik

Autor: Philippe Itty

Mitglieder: Peter Aeppli (Trans Maritime AG), Philippe Bleu (Agility Logistics AG), Sascha Dietrich (Streck Transport AG), François Fischer (DHL Logistics Schweiz AG), Knut Frahm (Schenker Schweiz AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Michael Ritler (Mat Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG), Philippe Itty (Schneider + Cie. AG).

Die Kommission Informatik hat im vergangenen Geschäftsjahr eine Sitzung abgehalten. Aufgrund der Einstellung des Zollprojektes «eBegleitdokumente» war das Jahr 2015 das getreue Abbild von 2014. Trotzdem haben wir uns im Rahmen der neuen Trends wie Digi-

Philippe Itty
Vorsitzender Kommission Informatik

Président de la commission Informatique

talisierung oder Logistik 4.0, die unsere Branche und ganz besonders die Luftfracht betreffen, auf den Ausbau des bestehenden Webentry und die Ausarbeitung des Projektes «e-freight Switzerland» konzentriert.

DATACENTER/Webentry.ch

Um die Anforderungen unserer aktiven Verlader sowohl im Luftfracht- als auch im Seefrachtbereich abdecken zu können, wurde unser DATACENTER um eine Reihe von «Supply Chain Management»-Features erweitert. Nur so konnte der Informations- und Dokumentenfluss durch ihre komplette Wertschöpfungskette reibungslos gewährleistet werden. Auf der Ebene Webentry konnten ebenfalls Anpassungen und Erfassungserweiterungen vorgenommen werden, welche die Funktionalität und Effizienz des Systems weiter erhöhen. Webentry hat sich auch im Berichtsjahr sehr positiv weiterentwickelt. Dies zeigt sich beispielsweise auch in Form steigender Transaktionen, welche 2015 über das Produkt DATACENTER abgewickelt wurden.

«efreight Switzerland»

Einige IATA-Airlines haben den Lead übernommen und die ersten produktiven elektronischen Air Waybills (e-AWB) für März 2016 geplant. Aus diesem Grund hat unser Verband zusammen mit der Interessengemeinschaft IG Air Cargo Switzerland das Projekt «e-freight Switzerland» lanciert. Es geht hierbei um die Eliminierung von Papierdokumenten entlang der Luftfracht-Versorgungskette. Nach einer detaillierten Überprüfung der kompletten Transportprozesskette unter Berücksichtigung aller Akteure des Marktes wurden in der 2. Jahreshälfte sechs «pilot-e-lanes» mit dem Ziel gestartet, die Prozesse und den gesamten Workflow zu modellieren und auf operative Tauglichkeit zu überprüfen. Die Resultate sind erfreulich, das Projekt dürfte sich deshalb im nächsten Jahr erfolgreich ausrollen lassen.

Abschliessend möchte ich allen Mitgliedern der Kommission Informatik für die aktive und konstruktive Mitarbeit recht herzlich danken. Mein Dank gilt an dieser Stelle besonders Philipp Muster für seine aktive Teilnahme an den Zollsitzungen und sein Engagement als «technischer Leiter» des Projektes «e-freight Switzerland».

Commission Informatique

Auteur: Philippe Itty

Membres: Peter Aeppli (Trans Maritime AG), Philippe Bleu (Agility Logistics AG), Sascha Dietrich (Streck Transport AG), François Fischer (DHL Logistics Schweiz AG), Knut Frahm (Schenker Schweiz AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Michael Ritler (Mat Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG), Philippe Itty (Schneider + Cie. AG)

La commission Informatique s'est réunie une fois au cours de l'exercice passé. En raison de l'arrêt du projet douanier «documents d'accompagnement électroniques», l'année 2015 a été la réplique exacte de 2014. Au regard des nouvelles tendances telles que la numérisation ou Logistik 4.0 qui concernent notre branche et en particulier le fret aérien, nous nous sommes néanmoins concentrés sur le développement de la Webentry existante et l'élaboration du projet «e-freight Switzerland».

DATACENTER/Webentry.ch

Afin de pouvoir répondre aux exigences de nos chargeurs opérant tant dans le domaine du fret aérien que dans celui du fret maritime, nous avons étendu notre DATACENTER de données grâce à une série de fonctions «Supply Chain Management». C'était le seul moyen d'assurer sans problème le flux d'informations et de documents à travers sa chaîne de création de valeur. Nous avons également pu procéder à des adaptations et des extensions des fonctions de saisie au niveau Webentry, qui améliorent encore la fonctionnalité et l'efficacité du système. Webentry a également enregistré un développement très positif au cours de l'exercice sous revue. Ce développement se manifeste par exemple sous la forme d'une augmentation des transactions qui se sont déroulées en 2015 via le produit DATACENTER.

«efreight Switzerland»

Quelques compagnies aériennes de l'association IATA ont donné le pas et planifié les premières Air Waybills (e-AWB) électroniques productives pour mars 2016. C'est la raison pour laquelle notre association a lancé le projet «e-freight Switzerland» en collaboration avec la communauté d'intérêts IG Air Cargo Switzerland. Il s'agit ici d'éliminer les documents en version papier tout au long de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien. Après un examen détaillé de l'ensemble de la chaîne des processus de transport, en tenant compte de tous les acteurs du marché, six «pilot-e-lanes» ont été lancés dans la deuxième moitié de l'année avec pour objectif de modeler les processus et l'ensemble des flux de travail et de les contrôler sur le plan de leur aptitude opérationnelle. Les résultats sont réjouissants, le projet devrait donc se dérouler l'année prochaine avec succès.

Pour terminer, je voudrais remercier chaleureusement tous les membres de la commission Informatique pour

Flughafen Zürich: Cockpit Boeing 777

leur coopération active et constructive. J'en profite ici pour remercier en particulier Philipp Muster de sa participation active aux réunions des douanes et de son engagement comme «directeur technique» du projet «e-freight Switzerland».

Kommission Kommunikation

Autor: Vinicio Cassani

Mitglieder: Florence May (Ports Francs et Entrepôts de Genève SA), Judith Moser (SPEDLOGSWISS), Paolo Cardani (Zürcher Trasporti SA), Paul Nicolet (F. + R. Stebler AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Vinicio Cassani (VIA MAT ARTCARE AG).

Heutzutage braucht es Zeitgeist, Content und eine gelungene Inszenierung in allen Bereichen des Lebens. Das scheint für das private wie auch für das berufliche

Leben zu gelten. Und erst recht im Bereich der Kommunikation.

Alle drei Begriffe meinen dasselbe: eine zielgerichtete, systematische und transparente Kommunikation sowie nachhaltige Imagepflege. Der Anspruch an eine solche Kommunikation gilt längst nicht mehr nur für Unternehmen. Auch ein Verband ist heute in erster Linie Dienstleister und hat für den grösstmöglichen Nutzen für seine geschätzten Mitglieder zu sorgen.

Dass uns ein solcher Anspruch in diesem Berichtsjahr gelungen ist, erfüllt uns mit Genugtuung. So hat SPEDLOGSWISS in diesem vergangenen Jahr ihre Website komplett neu gestaltet: modern, übersichtlich und mit neuer Funktionalität. Im Mittelpunkt des neuen Online-Auftrittes stehen aufbereitete Informationen über den Verband und in den Bereichen Bildung, Rahmenbedingungen, Dienstleistungen, Beratung, Information und Netzwerke. Die nutzerfreundliche Oberfläche zeichnet sich durch ein klares, modernes Design aus. Sie ist kompatibel für alle gängigen Touchscreens. Dabei ist unsere Website nicht statisch, sondern dynamisch und wird laufend mit aktuellem Bildmaterial und Informationen aktualisiert. Mit dem Relaunch unserer Website haben wir einen weiteren konsequenten Schritt in die Zukunft unseres Verbandes als professionelle Dienstleistungsorganisation gemacht, die damit ihren Mitgliedern einen essentiellen Mehrwert bietet.

Auch im Bereich der Grundbildung haben wir einen weiteren Meilenstein erreicht: Rechtzeitig zum diesjährigen Lehrstartbeginn 2015/2016 im August ist eine neue Informationsbroschüre für unsere Lehre «Kauffrau/Kaufmann Internationale Speditionslogistik» erschienen. Der neue Prospekt stellt unterhaltsam, spannend und informativ unsere kaufmännische dreijährige Grundbildung dar.

Die Broschüre löst den bisherigen Informationsprospekt ab und wurde ganz neu konzipiert. Grossen Wert wurde dabei auf die visuelle Gestaltung gelegt. Informationen über die Tätigkeiten einer/eines angehenden Speditionskauffrau/-kaufmanns wurden in Form von «Kurzstories» beschrieben. «Hauptdarsteller» unserer visuellen Gestaltung waren nicht etwa anonyme Profi-Models, sondern sechs aktuell Lernende aus Mitgliedsfirmen SPEDLOGSWISS gleich selbst. In der Zwischenzeit haben alle sechs vergangenen Juni 2015 ihre Lehre erfolgreich abgeschlossen. Sie standen einen Tag lang als Models für unser Fotoshooting zur Verfügung, das in einem professionellen Fotoatelier realisiert wurde.

Mit dieser frischen, sehr ansprechenden Broschüre haben wir die Möglichkeit, diese gezielt bei unseren Berufsbildungsmessen sowie bei allen Infoveranstaltungen und Beratungsgesprächen im Bildungssektor einzusetzen.

Das bringt mich auch zum Stichwort «Messen»:
Die Berufsmesse ist und bleibt das wichtigste «Marketinginstrument», wenn es um die Rekrutierung von Nachwuchs geht. Berufsschauen, an denen SPEDLOGSWISS mit einem Stand vertreten war, fanden in Basel, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen statt. Die Besucherinnen und Besucher konnten sich aus erster Hand über die Berufsbildung und die Karrieremöglichkeiten im Rahmen der dualen Bildung informieren und sich für die Branche Internationale Speditionslogistik begeistern lassen. Das hat sich auch in diesem Jahr äusserst bewährt.

Die fortschreitende Digitalisierung beschäftigt unverändert. Internet, soziale Netzwerke und Internet-Inhalte werden immer häufiger für die Informationsbeschaf-

Commission Communication

Auteur: Vinicio Cassani

Membres: Florence May (Ports Francs et Entrepôts de Genève SA), Judith Moser (SPEDLOGSWISS), Paolo Cardani (Zürcher Trasporti SA), Paul Nicolet (F. + R. Stebler AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Vinicio Cassani (VIA MAT ARTCARE AG).

De nos jours, il faut posséder l'esprit de notre époque, des contenus et une mise en scène réussie dans tous les domaines de la vie. Cela semble valoir autant dans la vie privée que dans la vie professionnelle. Et c'est particulièrement vrai dans le domaine de la communication.

Les trois termes précités impliquent tous la même chose: une communication ciblée, systématique et transparente ainsi que l'entretien d'une bonne image, axée sur la durabilité. L'exigence d'une telle communication n'est plus depuis longtemps réservée aux seules entreprises obéissant à des impératifs économiques. De nos jours, une association est, elle aussi, en premier lieu un prestataire de services qui se doit d'assurer une utilité maximale à ses membres.
Le fait que nous ayons réussi à répondre à cette exigence au cours de l'année sous revue nous comble de satisfaction. L'année passée, SPEDLOGSWISS a par exemple entièrement remanié son site web: celui-ci affiche désormais une présentation moderne, claire et dotée de nouvelles fonctionnalités. La nouvelle présence Internet est organisée autour d'informations de qualité sur l'association ainsi que sur les domaines suivants: formation, conditions-cadres, prestations, conseil, information et réseaux. L'interface d'utilisation conviviale se distingue par son design clair et moderne. Elle est compatible avec tous les écrans tactiles en vente dans le commerce. Notre site web n'est cependant pas statique, mais dynamique et il est actualisé en continu au moyen de matériel graphique et d'informations. Le nouveau lancement de notre site web nous a permis de réaliser une nouvelle étape cohérente pour l'avenir de notre association en tant qu'organisation professionnelle de services, soucieuse d'offrir à ses membres une plus-value réelle.
Nous avons également franchi une étape supplémentaire dans le domaine de la formation de base grâce à la nouvelle brochure d'information sur la formation d'employé/e de commerce des transports et de la logistique internationale, publiée à temps pour le début des cursus de formation 2015/2016. Cette brochure présente de façon divertissante, intéressante et informative notre cursus de formation commerciale de base sur trois ans.

La brochure, de conception entièrement nouvelle, remplace l'ancien prospectus d'information. Une grande importance a été accordée à la présentation visuelle. Des informations sur les activités d'un/e futur/e employé/e de commerce des transports et de la logistique internationale sont données sous forme d'«histoires courtes».

Les «principaux protagonistes» de notre présentation visuelle n'étaient pas des mannequins professionnels anonymes mais six apprentis en cours de formation dans des entreprises membres de SPEDLOGSWISS elle-

Vinicio Cassani
Vorsitzender der Kommission Kommunikation und Vizepräsident SPEDLOGSWISS

Président de la commission Communication et vice-président SPEDLOGSWISS

même. Entre-temps, les six apprentis ont achevé avec succès leur apprentissage en juin 2015. Ils ont accepté de jouer le rôle de mannequins pendant toute une journée pour notre séance photo, qui a été réalisée dans un atelier photo professionnel.
Cette brochure fringante et attrayante se prête à une utilisation ciblée dans le cadre de salons sur la formation professionnelle et lors de toutes les manifestations d'information et entretiens de conseil dans le secteur de la formation.
J'en profite ici pour m'arrêter un instant sur le terme «salons». Le salon des métiers est et reste l'«instrument de marketing» le plus important pour le recrutement de la relève professionnelle. Les villes de Bâle, Zurich, Schaffhouse et Saint-Gall ont accueilli des salons des métiers, auxquels SPEDLOGSWISS était présente avec un stand. Les visiteuses et visiteurs ont pu s'y procurer des informations de première main sur la formation professionnelle et les possibilités de carrières dans le cadre de la formation en alternance et se laisser séduire par la branche des transports et de la logistique internationale. Cette année a été particulièrement réussie sur ce point.

fung genutzt. Doch persönliche Kontakte haben nach wie vor die grösste Bedeutung. Das zeigen im Übrigen auch Studien; und diese sprechen ganz klar für die «Live-Kommunikation». Dazu gehören neben den bereits erwähnten Messen auch Events und Seminare.

SPEDLOGSWISS bot in diesem Jahr auch wieder vielfältige Kurse und Seminare an, die sehr gut besucht wurden und die es den Teilnehmenden ermöglichen, sich innerhalb der Branche ein Netzwerk aufzubauen.

Auch die erfolgreich durchgeführte Generalversammlung SPEDLOGSWISS in Luzern zeigte einmal mehr, wie wichtig Netzwerkveranstaltungen sind, an denen man sich austauschen und persönliche Kontakte pflegen oder neu aufbauen kann.

Erfolgreich kann man nur sein, wenn der Zeitgeist mit dem zielgerichteten Content zusammentrifft. Daran arbeiten die Mitglieder der Kommission Kommunikation kontinuierlich und mit viel Engagement. Das ist unser ständiger Auftrag, den wir mit Begeisterung und Engagement ernstnehmen.

In diesem Sinne freue ich mich auf ein spannendes neues Jahr mit vielen neuen Inhalten und persönlichen Kontakten.

Flughafen Zürich: Boeing A380 und Flügelunterseite Boeing 777

La progression de la numérisation continue d'occuper les esprits. Internet, les réseaux sociaux et les contenus du web sont de plus en plus utilisés pour s'informer. Mais les contacts personnels restent le plus important. Des études le confirment d'ailleurs, en se prononçant très clairement pour la «communication en direct». C'est le cas non seulement lors des salons déjà mentionnés, mais aussi à l'occasion d'événements et de séminaires. Au cours de l'année sous revue, SPEDLOGSWISS a de nouveau proposé des cours et des séminaires variés, qui ont d'ailleurs été très bien fréquentés et qui offrent aux participants la possibilité de se construire un réseau au sein de la branche. L'Assemblée générale de SPEDLOGSWISS s'est déroulée avec succès à Lucerne et a également montré une fois de plus l'importance des manifestations de mise en réseau, qui permettent d'échanger des idées et d'établir ou de soigner des contacts personnels.

Le succès arrive seulement quand l'esprit de l'époque coïncide avec un contenu ciblé. Les membres de la commission Communication travaillent sans cesse dans ce sens, avec beaucoup d'engagement. C'est notre mission permanente, à laquelle nous nous consacrons avec enthousiasme, motivation et sérieux. Sur ce, je me réjouis à la perspective d'une nouvelle année passionnante, riche en contenus inédits et contacts personnels.

Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Autor: Thomas Gutruf

Mitglieder : Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro (Schellenberg Wittmer), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Rene Mörgeli (IRS Insurance and Risk Services GmbH), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Thomas Gutruf (TGC Thomas Gutruf Consulting).

Die Kommission Recht und Versicherung (KRV) berät die Mitgliedsfirmen in allen rechtlichen Belangen, hauptsächlich im Transport- und Speditionsrecht sowie

Flughafen Zürich: Boeing 777

bei Schadenfällen. Praxisbezogene Workshops und Publikationen ergänzen die Dienstleistung.

Im Berichtsjahr wurde die Rechtsauskunft per E-Mail und telefonisch wiederum rege nachgefragt. Zur Hauptsache geschah dies in Schadenfällen, betreffend Haftung nach AB SPEDLOGSWISS sowie internationale Transportkonventionen.

Im Berichtsjahr beleuchteten wir in unserem beliebten «Risk-Bulletin» das Thema IT-Attacken und Cyber-Kriminalität. Dies ist ein Thema, das branchenübergreifend zunehmend an Bedeutung gewinnt. SPEDLOGSWISS entschied sich, im nächsten Jahr zu dieser Thematik einen Netzwerkanlass «SwissMove» durchzuführen. Für uns als Kommission ist es wichtig und gut zu spüren, dass wir uns mit aktuell relevanten Themen aus der Praxis beschäftigen und hierzu Stellungnahmen, Best-Practice Informationen oder juristische Einschätzungen entwickeln und abgeben können.

Die KRV bringt ihre Expertise auch im Weiterbildungssektor des Verbandes ein. So führten wir mit Erfolg erneut etliche sogenannte «SPEDLOGSWISS-Know-How-Kurse» zu den Themen AB SPEDLOGSWISS, Logistikverträge oder CMR-Haftung in der ganzen Schweiz durch. Dabei steht der praktische Bezug für die Teilnehmer im Vordergrund. Weitere Workshops zu Luft- und Seefracht sind in Vorbereitung.

Im kommenden Jahr haben wir Grosses vor. Wir sind bereits im Berichtsjahr daran gewesen, einen Kommentar zu den AB SPEDLOGSWISS zu erarbeiten. Praktische Beispiele aus der Speditionswirtschaft werden die Brücke zwischen rechtlich abgefassten Artikeln unserer ABs und der realen Welt der Wirtschaft bilden. Das umfangreiche Dokument wird in Zusammenarbeit mit einer Anwaltskanzlei erarbeitet, Autorin ist unsere Kommissionskollegin Dr. Giovanna Montanaro. Die Arbeiten hierzu sind umfangreich und wir planen, diese im Laufe des Jahres 2016 abzuschliessen. Das Nachschlagewerk wird im Rahmen einer Vernissage im Herbst 2016 erstmals vorgestellt.

Commission Droit et Assurances (CDA)

Auteur: Thomas Gutruf

Membres : Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro (Schellenberg Wittmer), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Rene Mörgeli (IRS Insurance and Risk Services GmbH), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Thomas Gutruf (TGC Thomas Gutruf Consulting).

La commission Droit et assurance (CDA) conseille les entreprises membres dans toutes les questions de droit, principalement dans le domaine du droit du transport et de l'expédition ainsi que dans les cas de sinistres. Des ateliers axés sur la pratique et des publications complètent ses prestations.

Au cours de l'année sous revue, la demande de renseignements juridiques par e-mail et par téléphone a de nouveau été soutenue. Elle a principalement concerné des cas de sinistres, notamment sur le plan de la responsabilité selon les Conditions générales SPEDLOGSWISS ainsi que les conventions de transport internationales.

Pendant l'année sous revue, nous nous sommes penchés sur le thème des attaques informatiques et de la cybercriminalité dans notre «bulletin risques» apprécié par nos membres. Il s'agit d'un thème qui ne cesse de gagner en importance toutes branches confondues. SPEDLOGSWISS a décidé de réaliser l'année prochaine un événement de réseau baptisé «SwissMove» sur ce thème. En tant que commission, il nous paraît important et sensé de nous consacrer à des thèmes actuels pertinents issus de la pratique et de pouvoir élaborer et transmettre à ce sujet des avis, des informations de «Bonne Pratique» ou des évaluations juridiques.
La CDA apporte également son expertise dans le secteur Formation continue de l'association. Nous avons ainsi réalisé avec succès dans toute la Suisse de nombreux cours de «savoir-faire SPEDLOGSWISS» sur les thèmes des Conditions générales SPEDLOGSWISS, des contrats de logistique ou de la responsabilité CMR. Dans ces cours, le lien à la pratique est de première importance pour les participants. D'autres ateliers sur le fret aérien et maritime sont en préparation.

Nous nourrissons un grand projet pour l'année à venir. En effet, nous avons déjà commencé au cours de l'année sous revue à élaborer un commentaire sur les Conditions générales de SPEDLOGSWISS.

Des exemples pratiques issus du secteur des transitaires suisses doivent établir un pont entre les articles rédigés en langage juridique de nos Conditions générales et le monde réel de l'économie. Ce document de grande envergure est élaboré en collaboration avec un cabinet d'avocats, l'auteure est notre collègue de la commission, la Dr. Giovanna Montanaro.

Thomas Gutruf
Vorsitzender der Kommission
Recht und Versicherung

Président de la
commission
Droit et Assurances

Les travaux à réaliser dans ce but sont importants et nous planifions de les achever l'année prochaine afin de pouvoir proposer le document.

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider

Mitglieder: Felix Gremminger (InTraLog Hermes AG), Urs Brunschwiler (Jetivia SA), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Urban Riedi (UR Consulting GmbH), Werner Schaulin (Fröde Möbelspedition AG), Martin Meili (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Michael Ringgeler (Wolffgramm AG), Felix Stierli (Post CH AG), Fuasto Vignaga (Gerlach Schweiz AG), Franz Schneider (Gerlach AG).

Die Zollkommission war auch im 2015 sehr aktiv und konnte gemeinsam mit der Oberzolldirektion und andern Verbänden einige wichtige Projekte und Themen

Franz Schneider
Vorsitzender Kommission Zoll
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président de la
commission Douane
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

angehen und umsetzen. Auch für das vergangene Jahr möchte ich mich bei den Zollkommissionsmitgliedern für ihr grosses Engagement und den persönlichen Einsatz bedanken. Den SPEDLOGSWISS-Jahresbericht 2014 hatten wir ja inhaltlich und visuell schwerpunktmässig dem Thema «Zoll» gewidmet und darin auch den Oberzolldirektor Herrn Rudolf Dietrich zu Worte kommen lassen, der im November 2015 nach 21 Dienstjahren in den wohlverdienten Ruhstand getreten ist. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an Herrn Dietrich und alles Gute für die Zukunft.

Was hat uns 2015 beschäftigt und was haben wir erreicht?

Auch im 2015 wurde die Zollkommission mit wichtigen Zoll- und Steuerthemen sowohl im nationalen als auch im internationalen Konsens konfrontiert, und wir durften 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:

Wiederum galt es, die Entwicklung und Umsetzung der neuen Zollveranlagungsprozesse mitzugestalten und die Interessen unserer Branche bei der EZV an vielen Sitzungen und Workshops zu vertreten. Folgende Projekte konnten abgeschlossen werden:

Das Projekt InTV (Informatisierung nationaler Transit) wurde per 1. Mai 2015 umgesetzt. Somit ist der papiergeschützte nationale Geleitschein endlich durch ein elektronisches Verfahren, analog NCTS, abgelöst.

Teilrevision Zollgesetz Zollfreilager; auch hier ist es uns gelungen, für unsere Branche eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung betreffend der Fristverlängerungen herbeizuführen. Die Zollverordnung wir per 1.1.2016 angepasst.

Was wird uns 2016 oder länger beschäftigen?

eKorrekturen und eBegleitdokumente; d. h. elektronische Abgabe und Übermittlung von Begleitdokumenten bei der Zollveranlagung (keine Schaltergänge mehr) ist noch immer in der Konzeptphase. Der Bundesrat hat jedoch die Umsetzung per 2018 in Auftrag gegeben.

Redesign der IT-Zollapplikationen «Fracht»

Die heutigen IT-Programme der EZV sind mehrere Jahre alt, NCTS sogar über 15 Jahre. Eine Studie soll aufzeigen, wie diese abgelöst werden können. Dies hat insofern negative Auswirkungen auf wichtige anstehende Projekte, als dass sich diese dadurch verzögern werden.

Die kurz vor Jahresende 2015 von der EZV angekündigte, mögliche Schliessung von 12 Zollstellen und die Einstellung der Samstagabfertigung werden uns stark beschäftigen. Der dadurch verursachte Mehrverkehr an den ohnehin schon überlasteten anderen Übergängen wird zunehmen. Viele Unternehmen und Kantonsregierungen haben bereits ihren Unmut kundgetan. SPEDLOGSWISS wird hier auch eine fundierte Stellungnahme zur Vernehmlassung abgeben und diese mit den befreundeten Wirtschaftsverbänden abstimmen.

Zum Schluss möchte ich noch auf unser breites Angebot an Schulungen und Kursen verweisen und speziell die «Know-how»-Workshops mit Thema Zollrisiken hervorheben. Wir konnten mit den 2015 durchgeführten Workshops zu Einfuhrreihengeschäften, EU-Verzollungen und Ursprung ca. 50 Mitarbeitende aus

Commission Douane

Auteur: Franz Schneider

Membres: Felix Gremminger (InTraLog Hermes AG), Urs Brunschwiler (Jetivia SA), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Urban Riedi (UR Consulting GmbH), Werner Schaulin (Fröde Möbelspedition AG), Martin Meili (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Michael Ringgeler (Wolffgramm AG), Felix Stierli (Post CH AG), Fuasto Vignaga (Gerlach Schweiz AG), Franz Schneider (Gerlach AG).

La commission Douane a aussi été très active en 2015 et a pu, conjointement à la direction générale des douanes ainsi qu'à d'autres associations, aborder et mettre en œuvre quelques projets et thèmes importants. Je souhaite remercier les membres de la commission Douane pour leur grand engagement et leur implication personnelle au cours de l'année passée également. Nous avions consacré le rapport annuel 2014 de SPEDLOGSWISS au thème principal de la douane, tant sur le plan du contenu que sur le plan visuel, et nous y avions donné la parole à Monsieur Rudolf Dietrich, le directeur général des douanes, qui a pris sa retraite bien méritée en novembre 2015 après 21 ans de service. J'en profite pour remercier encore une fois Monsieur Dietrich et pour lui adresser mes meilleurs vœux pour l'avenir.

Quels sont les thèmes et projets qui ont occupés en 2015 et quels objectifs avons-nous atteints?

En 2015 également, la commission Douane a été confrontée à d'importants thèmes douaniers et fiscaux, dans le cadre d'un consensus tant national qu'international, et nous avons pu représenter les intérêts et les besoins de notre branche. Nombre de ces thèmes ont été communiqués par le biais de circulaires, qui peuvent être obtenues sur le portail des membres. Ci-après les principaux points forts.

Projet AFD Simplifications des régimes douaniers:

Il s'est à nouveau agi de participer au développement et à la mise en œuvre des nouveaux régimes douaniers et de représenter les intérêts de notre branche auprès de l'AFD dans le cadre de nombreuses réunions et ateliers. Les projets suivants ont pu être achevés:
Le projet InTV (informatisation du transit national) a été mis en œuvre au 1er mai 2015. Ainsi, l'acquit-à-caution national au format papier a enfin été remplacé par une procédure électronique, similaire à NCTS.
Révision partielle de la loi sur les douanes relativement au dépôt franc; ici aussi, nous avons réussi à négocier pour notre branche une solution acceptable pour tous les participants concernant les prolongations de délais. L'ordonnance sur les douanes a été adaptée au 01.01.2016.

Quels sont les thèmes et projets qui vont nous occuper en 2016 et au-delà?

Les corrections et documents d'accompagnement électroniques; c'est-à-dire la remise et la transmission de documents d'accompagnement lors du placement sous régime douanier (plus de procédures aux guichets) sont encore dans la phase de conception. Le Conseil fédéral a cependant mandaté la mise en œuvre pour 2018.

Flughafen Zürich: Zoll-Lagerraum

Remaniement de l'application informatique douanière «Fret»

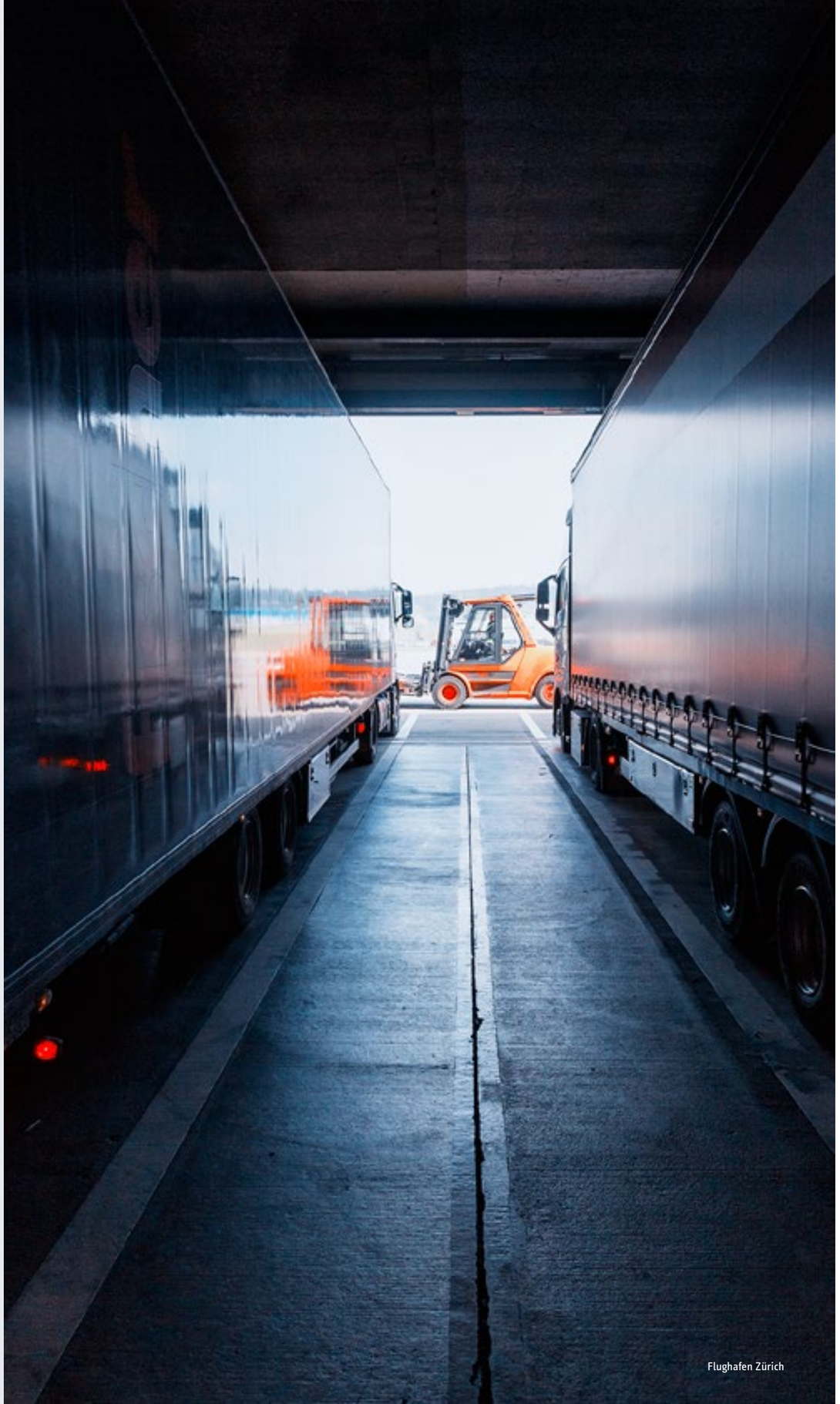
Les programmes informatiques actuels de l'AFD datent de plusieurs années, NCTS datant même de 15 ans. Une étude doit montrer comment remplacer ces programmes. Ceci a des effets négatifs sur des projets importants à l'ordre du jour dans la mesure où ces derniers vont être retardés.

La fermeture possible de 12 postes de douane annoncée juste avant la fin de l'année 2015 par l'AFD et la suppression des dédouanements le samedi vont beaucoup nous occuper. Le trafic supplémentaire occasionné de ce fait aux autres postes douaniers déjà saturés va augmenter. De nombreuses entreprises et gouvernements cantonaux ont déjà fait savoir leur mécontentement. SPEDLOGSWISS va émettre ici aussi un avis étayé lors de la réunion de consultation et se concertera à ce propos avec les associations économiques amies.

den Reihen unserer Mitgliedsfirmen schulen. 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 geht es darum, unsere täglichen finanziellen Risiken im Zollbereich zu kennen und möglichst zu minimieren.

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

Ein grosser Dank geht auch an die Geschäftsstelle für die sehr aktive, professionelle Unterstützung.



Flughafen Zürich

Pour terminer, je souhaite encore rappeler notre vaste offre de formations et de cours et souligner en particulier les ateliers de «savoir-faire» sur le thème des risques douaniers. Avec les ateliers réalisés en 2015 sur les thèmes Opérations d'importation en chaîne, dédouanements UE et origine, nous avons été en mesure de former env. 50 collaborateurs issus de nos entreprises membres. L'association accorde une grande importance à l'amélioration continue de la qualité des collaborateurs dans le domaine des douanes. Il s'agit de pouvoir se présenter à tous les niveaux – et ce jusqu'à celui du guichet douanier – comme interlocuteurs compétents vis-à-vis de l'administration douanière et il s'agit notamment aussi de connaître nos risques financiers quotidiens dans le domaine des douanes et de les minimiser autant que possible.

SPEDLOGSWISS remercie également tous ses interlocuteurs et en particulier ceux officiant à l'administration douanière, pour leur collaboration toujours précieuse et de qualité.

Nous adressons également un grand remerciement aux membres du bureau de l'association pour leur soutien professionnel très actif.

Cargo Forum Schweiz

Autor: Dr. Frank Furrer

Aufbau und Organisation

Präsident: Alt-Ständerat Rolf Büttiker, FDP SO
Geschäftsleiter: Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Vollmitglieder waren im Jahre 2015:

- GS1 Schweiz – Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozesse, Methoden und Kooperationen, Bern

Flughafen Zürich: Beladen Boeing 777

- SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
- SIHK – Schweizer 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.

Verkehrspolitische Arbeit im 2015

Kernthemen des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2015 waren die Begleitung der parlamentarischen Beratung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes GüTG (Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, 14.036) und des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF als verfassungsmässig unbefristete Nachfolgelösung des Infrastrukturfonds und Schaffung eines unbefristeten Nationalstrassenfonds in Analogie zu Art. 87a BV betreffend Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

NR Fabio Regazzi, CVP/TI, Präsident des SSC, amtete bei der Beratung des GüTG als Kommissionssprecher der nationalrätlichen Verkehrskommission. Es gelang, die Vorlage in den Beratungen und den Differenzbereinigungsverfahren in eine für die Logistikbranche tragbare Fassung zu bringen. Insbesondere gelang es, die Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an Hafenanlagen im kombinierten Verkehr durch den Bund im Gesetz zu verankern. Dies ist eine historische Errungenschaft und stärkt die Rolle der Schweizerischen Rheinhäfen als nationale Infrastruktur. Gescheitert ist hingegen die angestrebte Ausgliederung von SBB Cargo als Systemanbieterin im Wagenladungsverkehr und marktbeherrschendem Bahnunternehmen im Ganzzugs- und Kombiverkehr aus dem Konzern der SBB. Während der Nationalrat dieses Anliegen guthiess, beauftragte der Ständerat den Bundesrat mit Abklärungen zu weiteren Entwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo. Damit bleibt SBB Cargo vorerst in unternehmerischer Unselbständigkeit, mit entsprechenden negativen Auswirkungen für die Kunden.

Die parlamentarische Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF im Ständerat wurde rasch abgebrochen und die Vorlage an die vorberatende Kommission zurückgewiesen, um die zu wenig ausgewogene Finanzierung zu korrigieren und die Aufnahme des Netzbeschlusses in die NAF-Vorlage zu prüfen. Die KVF-S hat hierzu eine weitere Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge von maximal 55 % auf 60 % beschlossen. Zusammen mit dem Kompensationsbeitrag der Kantone in Höhe von 60 Mio. werden so weitere 185 Mio. Franken jährlich in den Fonds fliessen, was die Aufnahme des Netzbeschlusses 2012 erlaubt. Dieser soll 2020 erfolgen. Die Beratungen des NAF dauern an. Dem CFS ist die Berücksichtigung auch des Güterverkehrs in den Agglomerationsprogrammen ein grosses Anliegen. Die Versorgung der Agglomerationskerne muss effizient sichergestellt werden, wozu es Aussagen und Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen (Logistikplattformen, Verkehrsbevorzugungssysteme usw.) braucht. Einen weiteren Schwerpunkt setzte das CFS bei der Bekämpfung des Referendums gegen die beschlossene Gotthardstrassentunnelsanierung. Die Präsidenten des SSC, SPEDLOGSWISS und des VAP wirkten an vorderster Front im Co-Präsidium bzw. Komitee mit und engagierten sich auf Podien und in Medien.

Cargo Forum Suisse

Auteur: Dr. Frank Furrer

Composition et organisation

Président: ancien administrateur aux États
Rolf Büttiker, PLR SO; administrateur: Frank Furrer, secrétaire général VAP

Le Cargo Forum Schweiz est la communauté d'intérêt regroupant des organismes intéressés par le trafic de marchandises ainsi que les prestataires de services de logistique, d'expédition et de transport. Les membres en 2015 étaient les suivants:

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

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

Travaux liés à la politique des transports en 2015

Les sujets principaux pour le Cargo Forum Schweiz en 2015 étaient l'accompagnement des délibérations parlementaires relatives à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (transport ferroviaire sur tout le territoire, 14.036) ainsi que pour le fonds FORTA qui doit prendre le relais du fonds d'investissements routiers, afin de disposer à l'avenir d'un fonds de durée illimitée en conformité avec l'art. 87a de la CF concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire.
Le conseiller national Fabio Regazzi, PDC/TI et président du SSC, a assumé le rôle de rapporteur de la commission des transports dans le cadre de cette consultation. Il a réussi à atteindre des résultats positifs pour la branche logisitique dans les discussions et réglements des différends. Nous avons spécifiquement réussi à mettre dans la loi que le financement des infrastructures portuaires pour le trafic combiné devait être assuré par la Confédération. Ceci est un succès historique et renforce le rôle des Ports rhénans en qualité d'infrastructure d'importance nationale. Nous n'avons malheureusement pas atteint l'objectif de détacher CFF Cargo de l'ensemble de la holding. Alors que le Conseil national aprouvait cette démarche, le Conseil des Etats a mandaté le Conseil fédéral d'étudier les possibilités de développement pour CFF Cargo. En conséquence, CFF Cargo reste pour le moment intégré dans la structure globale avec une limitation de la liberté d'action et avec des désavantages connus par sa clientèle.
Les délibérations parlementaires pour le fonds FORTA au Conseil des Etats ont vite été interrompues pour être renvoyées en commission en vue d'une étude plus approfondie pour le financement et d'y intégrer l'arrêté sur le réseau. La CTT-CE a décidé d'augmenter de 55 %

Flughafen Zürich: Transportboxen

à maximum 60 % la part des recettes de l'impôt sur les huiles minérales dévolues à cet effet.
En complément des montants compensatoires à hauteur de CHF 60 mio. versés par les cantons, il y aura donc CHF 185 mio. qui alimenteront ce fonds, ce qui permettra d'intégrer l'arrêté sur le réseau 2012. Ce sera chose faite en 2020, mais les consultations se poursuivent. Le Cargo Forum Schweiz attache une grande importance que le trafic de marchandises soit intégré dans le programme d'agglomération. Il est essentiel que les centres dans les agglomérations soient desservis de manière efficace et il est nécessaire que des mesures soient définies. (P.ex: plateforme logistique, système de priorité temporaire, etc...).

Un autre thème essentiel que le Cargo Forum Schweiz a traité en profondeur a été la lutte contre le référendum pour l'assainissement du tunnel routier du Gothard.
Les présidents du SSC, de SPEDLOGSWISS et du VAP n'ont pas ménagé leurs efforts dans de nombreuses interventions et autres débats qui se sont succédés.
Le CFS a participé avec Messieurs Peter Bösch, membre du comité SPEDLOGSWISS, Martin Dätwyler, HKBB,

Das CFS ist mit Peter Bösch, Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS, Martin Dätwyler, HKBB, Bernhard Metzger, SSC und Frank Furrer, VAP, an der Arbeit der Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs gemäss Art. 3 des GüTG beteiligt. Sie befasste sich 2015 schwerpunktmässig mit der Terminallandschaft in der Schweiz. Die Delegierten des CFS halten sich dabei an folgende Prämissen:
Das CFS versteht die Rolle der Begleitgruppe als integrierender Planer (Stichwort Integrator), da weder einzelne Marktakteure noch die Kantone die Planung eines vernünftigen Terminalnetzes vornehmen können. Vielmehr sollte dies im Rahmen der Begleitgruppe erfolgen, weshalb in ihr alle Akteure vertreten sind.

Ziel ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs und die Erhöhung des intramodalen Wettbewerbs durch
- effizient nutzbare Infrastruktur (Netz, Rangieranlagen, Anschlussgleise, Terminals, Freiverlad);
- genügend Trassen in marktgängiger Qualität/Preislage;
- gute Rahmenbedingungen (Transparenz, diskriminierungsfreie Infrastrukturnutzung, Regulierung der systemrelevanten Dienstleistungen im Bereich Wagenladungsverkehr inkl. Swiss-Split und Bedienung der letzten Meile, Vereinfachung der Vorschriften).

Entsprechend
- sind Umschlagsanlagen für Güter und Behälter (Terminals, Anschlussgleise, Freiverladeanlagen) prioritär auf Ganzzüge auszulegen, so dass sie effizienten Verkehr erlauben;
- ist in bestehenden Anlagen, wo Ganzzüge nicht möglich, durch Ausbau dieser bestehenden Anlagen und/oder eine geeignete Regulation des Wagenladungsverkehrssystems die Öffnung des Markts für Wettbewerber sicherzustellen;
- ist, um Umschlagsanlagen effizient bedienen zu können, auf der Basis einer entsprechenden Regulierung der Bedienung der letzten Meile die Öffnung des Markts zu bewerkstelligen.

Neuinvestitionen sind vor diesem Hintergrund zu beurteilen:
- Ziel der Beurteilung aller Investitionsüberlegungen ist, weder die (Lokal-)Politik zu befriedigen, noch ein bestimmtes Geschäftsmodell für einen Akteur (z. B. SBB etc.) zu sichern, noch verfügbares Geld aus einem Fördertopf (z. B. BAV) zu verteilen, sondern einzig und allein den quantifizierbaren Nutzen am Markt darzustellen. Konkret: Wenn in eine Anlage investiert wird, dann muss der ROI für die Importeure und Exporteure in Form von gegenüber heute substantiell und nachhaltig tieferen Kosten und besserer Leistung (Qualität, Geschwindigkeit, Abfahrtsfrequenzen usw.) dargestellt werden können.
- Bevor Investitionen getätigt werden, gilt es immer, die bestehenden Infrastrukturen besser und/oder anders auszulasten. Hierbei ist der Status quo auch kritisch zu hinterfragen.

Eine Verbesserung des Modal Splits im Schienennachlauf Import/Export ist für das CFS als Ziel durchaus wünschenswert, aber derzeit noch in keiner Weise infrastrukturell und konzeptionell sichergestellt (Standorte und Monopol im Swiss Split). Insbesondere fehlt ein Nachweis, wie eine für dieses Szenario notwendige Verschiebung des Modal Splits aus wirtschaftlichen Anreizen (ohne Staatsbeiträge) zu realisieren wäre.

Status quo ist im reinen Binnenverkehr realistisch. Das CFS regt die Auswertung des Business Case «Cargo Domino» an, um eine allenfalls über den Status quo hinausgehende gewünschte Modal-Split-Veränderung zu plausibilisieren.

Vernehmlassungen 2015

Das CFS hat auf eine eigene Stellungnahme zum Entwurf einer Teilrevision des Luftfahrtgesetzes LFG verzichtet und stattdessen diejenige von Aerosuisse unterstützt. Aerosuisse bemängelt insbesondere, dass viele Inhalte der Revision auf den Verordnungsweg delegiert werden, ohne die Grundzüge der Regelung auf Gesetzesstufe festzuhalten.

Das CFS hat zum Entwurf des Bundesrats zur Botschaft «Organisation der Bahninfrastruktur» OBI Stellung genommen. Das CFS begrüsst die Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabestelle und die Stärkung der Schiedskommission zu einer RailCom. Positiv sind auch die neuen Mitwirkungsrechte der Verkehrsunternehmen, Verlader und Anschlussgleisbetreiber bei Netzinvestitionen und Fahrplanerstellung sowie die gesetzliche Regelung systemrelevanter Dienstleistungen.

Das CFS vermisst allerdings die weiteren im Bericht der Expertenkommission vom Mai 2013 empfohlenen Veränderungen: Holdingstrukturen mit klaren Abgrenzungen der Geschäftsbereiche, d. h. desintegrierte Führung der Bahnunternehmen und die Einführung von Wettbewerbselementen im Wagenladungsverkehr, d. h. zumindest eine gesetzliche Regelung auch der systemrelevanten Dienstleistungen im Güterverkehr wie Wagenladungsverkehr und Bedienung der letzten Meile (neben den Vorschlägen im Bereich Infrastruktur und Personenverkehr).

Das CFS erwartet von der Vorlage griffige Massnahmen zur Senkung der Kosten im Gesamtsystem Schiene, eine Stimulierung des Wettbewerbs im Güterverkehr und griffige Verfahren zur Verhinderung von Monopolen und Marktmacht. Dazu ist als Minimalschritt die Verselbständigung von SBB Cargo durch Ausgliederung aus dem Konzern SBB nötig.

Das CFS begrüsst den Konzeptentwurf Mobility Pricing, da aus seiner Sicht damit die freie Verkehrsmittelwahl aufgrund transparenter und vor allem örtlich und zeitlich differenzierter Kosten erst ermöglicht wird.

Bernhard Metzger, SSC et Frank Furrer, VAP aux travaux du groupe de travail pour le développement du transport ferroviaire selon l'art. 3 de la nouvelle loi sur le transport de marchandises. Le thème principal concernait les terminaux en Suisse et les participants partagent les opinions suivantes: Le rôle du groupe de travail est d'accompagner ce grand projet en qualité de planificateur intégré (en abrégé: intégrateur), car ni chaque acteur du marché ni les cantons ne sont à même d'assumer seuls un concept et une planification d'un réseau de terminaux efficient. Raison pour laquelle ceci doit être réalisé dans le cadre d'un groupe de travail hétérogène, complémentaire et représentatif. Le but déclaré est d'atteindre une amélioration de la compétitivité du trafic ferroviaire et une augmentation de la concurrence intermodale, ceci par:
- une infrastructure disponible qui soit efficace (réseau; infrastructures de triage; voies de raccordements; terminaux, rampes de chargement libres)
- des sillons en suffisance, de qualité normale et à des prix de marché
- de bonnes conditions-cadres (transparence; utilisation des infrastructures sans discrimination; réglementation des services relevant du système dans le domaine des wagons isolés, y compris le Swiss Split et le service du dernier tronçon, simplification des directives).

À cet effet, il convient de
- mettre à disposition de manière prioritaire des installations pour les trains entiers (terminaux, voies de raccordements et rampes de chargements) afin de garantir un trafic efficace
- garantir l'accès à tous les concurrents dans les installations de transbordement
- garantir l'exploitation du dernier tronçon en faveur de tous les opérateurs pour stimuler la concurrence.

De nouveaux investissements doivent être analysés.
- Le but de toute analyse d'investissements consiste à ne pas favoriser un des éléments ci-après: satisfaire la politique locale ou nationale; satisfaire le business case d'un acteur en particulier (p.ex: CFF); distribuer l'argent disponible d'un pot d'investissement (p.ex: OFT). Le seul but recherché doit être de quantifier les besoins du marché. De manière concrète, cela veut dire que si on investit dans un projet, le retour sur investissements pour l'exportateur ou l'importateur doit représenter un avantage notoire et durable par rapport à la situation actuelle en matière de qualité et de coûts (qualité, rapidité, fréquence, fiabilité).
- Avant d'entreprendre un investissment quelconque il est indispensable que les infrastructures existantes soient utilisées au maximum. Le statu quo mérite également une analyse.

Une amélioration du split modal dans le trafic ferroviaire dans l'import/export national est souhaitable pour le CFS, mais n'est pas encore garanti à l'heure actuelle (emplacements dans le cadre du Swiss Split) d'un point de vue du concept et de l'infrastructure. Il manque spécialement pour cela une incitation à caractère économique (sans subventions fédérales) pour déterminer comment ce changement pourrait être réalisé. Un statu quo dans le cadre du seul trafic national est réaliste. Le CFS suggère toutefois d'analyser les résultats du business case «Cargo Domino», afin de modifier – si souhaité – le split modal en conséquence.

Procédures de consultation en 2015

Le CFS a renoncé à prendre position dans le cadre de la révision partielle de la loi sur le trafic aérien. Il a préféré se rallier sans réserves à celle d' Aérosuisse. Aérosuisse critique essentiellement que la plupart des sujets concernant la révision soient délégués au niveau des ordonnances sans qu'une loi ne vienne consolider ces éléments importants.

Le CFS a pris position sur le projet du Conseil fédéral relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire OBI. Il approuve la création d'une instance indépendante gérant les sillons ainsi que le renforcement d'une commission arbitrale portant le nom de RailCom. À relever positivement également le fait que les entreprises de transport, les chargeurs et les exploitants de voies d'accès ont dorénavant voix au chapitre lorsqu'il s'agit de prendre des décisions d'investissements, lors de fixation des horaires ainsi qu'en cas de légiférations pour des prestations de niveau national.
Le CFS regrette toutefois l'abandon pur et simple des autres conclusions du rapport d'experts datant de mai 2013, à savoir le rejet d'une structure de holding avec délimitations claires des activités (gestion splitée des chemins de fer), l'introduction d'éléments favorisant la concurrence dans le trafic des wagons isolés et le service du dernier tronçon.

Le CFS attend des mesures tangibles en faveur de la réduction des coûts globaux dans le domaine du chemin de fer, une stimulation de la compétitivité dans le trafic de marchandises ainsi que des mesures efficaces pour éviter des monopoles et des concentrations de marché. À cet effet, le détachement de CFF Cargo pour la rendre indépendante des CFF serait un premier pas valable.
Le CFS approuve le premier projet pour le mobility pricing, qui facilitera le choix du moyen de transport grâce à la transparence et à l'échelonnement des tarifs en fonction du lieu et de l'heure. Pour assurer le financement sur la durée des infrastructures performantes et de disposer de conditions-cadres valables pour une logistique efficiente profitant à l'économie en général, le CFS considère toutefois les conditions suivantes comme indispensables:
- Le transport de marchandises doit être intégré dans sa globalité dans le concept. L'exclusion du trafic ferroviaire est inconcevable, justement à cause de l'intermodalité. L'argument souvent cité qui dit que le prix actuel du sillon génère un résultat en terme

Das CFS geht jedoch von zentralen Prämissen aus, um eine langfristige Finanzierung leistungsfähiger Infrastrukturen und gute Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistik im Interesse des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz zu erreichen.

- Der Güterverkehr ist in seiner Gesamtheit in das Konzept einzubeziehen. Der Ausschluss des Bahngüterverkehrs ist gerade beim Bekenntnis zur Intermodalität undenkbar. Das vorgebrachte Argument, über den Trassenpreis erfolge bereits heute eine wirksame Lenkung, überzeugt nicht, da der Trassenpreis zeitlich und örtlich gerade nicht unterschiedlich ist.

- Der öffentliche Personenverkehr muss inskünftig seine Betriebskosten ohne staatliche Finanzhilfe decken. Ansonsten ist die angestrebte Sitzplatzgarantie selbst in Agglomerationen bei Fahrzeiten unter 30 Minuten, die zu einer Verdrängung des Güterverkehrs vom Schienennetz geführt hat, mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr unvereinbar.

- Die angestrebte Verflachung der Verkehrsspitzen wird zu einer Verlängerung der Überlastungszeiten von Strassen- und Bahnnetz führen. Im Strassenverkehr muss daher über eine Verkürzung des Nachtfahrverbots bzw. in Agglomerationen mit der Freigabe von Busspuren und Verkürzung von Sperrzeiten der Zentrumsbelieferung für eine Erhöhung der Kapazitäten gesorgt werden. Im Bahnverkehr muss sichergestellt werden, dass der Personenverkehr gegenüber dem Güterverkehr nicht priorisiert wird, so dass Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verdrängt wird.

- Schifffahrt und Luftfahrt bleiben ausgeklammert, wie dies im Titel des Konzeptberichts klar zum Ausdruck gebracht wird. Ansonsten wären erhebliche Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den bestehenden internationalen Abkommen zu erwarten.

Das CFS erachtet allerdings die vagen Ausführungen zu den beabsichtigten Kompensationen anderer Abgaben und der angestrebten modularen Lösung als ungenügend. Das CFS verlangte daher eine transparente Darstellung der geplanten Lenkungsabgaben und der entsprechenden Anpassungen an den Finanzierungsmechanismen von Strasse und Schiene, bevor eine weitere Diskussion über die Einführung von Mobility Pricing geführt werden kann.
Im Nachgang an die Annahme der Verfassungsvorlage durch den Souverän Anfang 2015 nahm das CFS zu den Verordnungen zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» FABI Stellung. Dabei wurde eine verstärkte und kooperative Koordination der Planungsträger des Personen- und des Güterverkehrs (Planungsregionen der Kantone und Güterverkehrsbranche unter der Federführung des BAV im Rahmen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene) bei den Arbeiten am strategischen Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Bahnnetzes, STEP, gefordert, so dass die Interessen des Güterverkehrs gleichberechtigt in alle Phasen der Arbeiten einfliessen können. Weiter forderte das CFS mehr Transparenz betreffend Kosten und Finanzierung der Infrastruktur, indem die Infrastrukturbetreiber zum detaillierten Ausweis ihrer Kosten nach Strecken und Knoten verpflichtet werden. Schliesslich sollen den Infrastrukturbetreibern Anreize zum kostengünstigeren Substanzerhalt von Personen- und Güterverkehrsanlagen gesetzt werden.

Flughafen Zürich: Fahrwerk Boeing 777

lors nécessaire de réduire la durée d'interdiction de rouler la nuit, respectivement de libérer l'utilisation des lignes réservées aux bus et de limiter la durée d'interdiction de rouler pour permettre la distribution de marchandises dans les centres-villes en augmentant cette capacité. Dans le cadre du trafic ferroviaire, il faut veiller à ce que le trafic des personnes ne soit pas systématiquement prioritaire face au trafic des marchandises, afin de ne pas favoriser l'utilisation des camions.
- Le trafic fluvial et par voie aérienne restent exclus, comme mentionné précisément dans le concept. A contrario, nous aurions des difficultés eu égard aux conventions internationales en vigueur.

Le CFS considère que les mesures de compensation prévues sont décrites de manière assez vagues et insuffisantes. Il préconise une mention transparente des mesures compensatoires et une adaptation aux mechanismes du financement de la route et du rail, avant qu'une discussion sur l'application du principe de la mobility pricing puisse être décidée.

Suite à l'adoption de la modification de la Constitution décidée par le peuple début 2015, le CFS a pris position sur l'ordonnance réglant le FAIF. Il demande une coopération accrue dans le cadre de la coordination et la planification des trafics de personnes et de marchandises en relation avec le PRODES afin de garantir que le trafic de marchandises soit considéré de manière équivalente. Il demande également une transparence relative aux coûts et financement des infrastructures, en exigeant que les gestionnaires des infrastructures publient leurs coûts effectifs en fonction des parcours et des nœuds ferroviaires. Il est important de disposer d'incitations pour favoriser l'utilisation optimale des installations à disposition, ceci aussi bien pour le transport de personnes que de marchandises.

de régulation n'est pas convaincant puisque ce prix n'est pas fonction du lieu et de l'heure.
- À l'avenir, le trafic des personnes doit couvrir ses frais sans aide financière de l'État. Faute de quoi l'égalité de traitement entre le transport de personnes et des marchandises ne saurait être garantie, spécialement si une sécurité de place assise devait être offerte dans les agglomérations pour un déplacement allant jusqu'à 30 minutes.
- La diminution des pointes de trafic aux heures d'affluence aura comme conséquence une prolongation des périodes de congestion aussi bien sur la route que sur le rail. Pour le trafic routier, il est dès

GeFaSuisse

Autor: Gallus Bürgisser

Jedes Jahr werden weltweit mehrere Millionen Tonnen Gefahrgüter auf den Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Luft und Wasser befördert. Die Transporte sind mit erheblichen Gefahren verbunden. Die Beförderungen unterliegen deshalb strengen gesetzlichen Vorschriften.
Nach der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV) müssen Unternehmen mit Verantwortlichkeiten nach den Gefahrgutvorschriften über der Freigrenze grundsätzlich einen Gefahrgutbeauftragten (GGB) mit folgenden Hauptaufgaben bestellen:

- Überwachung der Einhaltung der Gefahrgutvorschriften im Unternehmen

Gallus Bürgisser
Präsident GeFaSuisse
Vizedirektor ASTAG

Président GefaSuisse
vice-président ASTAG

- Meldung sicherheitsrelevanter Mängel an den Unternehmer
- Beratung des Unternehmens im Gefahrgutbereich

Mit der GeFaSuisse haben sich die Stakeholder sämtlicher Verkehrsträger zusammengeschlossen, um die Sicherheit bei Gefahrguttransporten gemeinsam laufend zu verbessern. Dank des Zusammenschlusses der engagierten Verbände und Organisationen werden Synergien genutzt. Mit den zur Verfügung stehenden Referenten, welche ausnahmslos grosse berufliche Erfahrung auf dem Gebiet des Gefahrguttransports mitbringen, garantiert die GeFaSuisse eine umfassende, EU-kompatible Qualität der Ausbildung zum Gefahrgutbeauftragten. Die Zusammenarbeit zwischen diesen Organisationen ist hervorragend und bildet eine gute Basis, das Portfolio und das Netzwerk der GeFaSuisse laufend zu stärken und auszubauen. Die GeFaSuisse ist zudem vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK, als Prüfungsstelle gemäss Gefahrgutbeauftragtenverordnung, GGBV, anerkannt. Folgende Trägerorganisationen gehören der GeFaSuisse an:

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

Nebst dem Kerngeschäft von Basisseminaren, Refresherkursen und der Durchführung von Schlussprüfungen führte die GeFaSuisse 2015 den 17. «Gefahrguttag Schweiz» durch. Der gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG organisierte Anlass fand wie im Vorjahr in den Räumlichkeiten des SWISS am Euro Airport Basel statt. Für Kunden und Partner der Westschweiz führte die GeFaSuisse am 3. September in Morges das «Forum Marchandises Dangereuses Romandie» durch.

Die GeFaSuisse hat sich in den vergangenen 17 Jahren in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz als führender Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten etabliert. Zudem ist die GeFaSuisse ein kompetenter Ansprechpartner für Gefahrgutverantwortliche in Spedition, Logistik- und Transportunternehmen sowie der Verladerschaft und für Mitarbeitende von Unternehmen, die durch die Vorschriften zur Ausbildung verpflichtet sind.

Informationen über das Ausbildungs- und Prüfungsangebot stehen auf www.gefasuisse.ch zur Verfügung.

GeFaSuisse

Auteur: Gallus Bürgisser

Chaque année, plusieurs millions de tonnes de marchandises dangereuses sont transportées par voie routière, ferroviaire, aérienne, maritime et fluviale. Des risques considérables sont associés à ces transports. C'est la raison pour laquelle ils sont soumis à des prescriptions légales strictes.
Selon l'Ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS), les entreprises avec des responsabilités au-delà de la limite libre telles que définies dans les Instructions Techniques doivent systématiquement désigner un conseiller à la sécurité (CS) chargé des tâches principales suivantes:

- surveillance du respect des Instructions Techniques dans l'entreprise
- signalement à l'entrepreneur des manquements à la sécurité
- conseil de l'entreprise dans le domaine des marchandises dangereuses

En collaboration avec GeFaSuisse, les opérateurs de tous les modes de transport se sont regroupés pour améliorer en permanence ensemble la sécurité des transports de marchandises dangereuses.

Le regroupement des associations et organisations investies permet d'utiliser des synergies. Grâce aux intervenants disponibles, qui apportent sans exception une solide expérience professionnelle dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, GeFaSuisse garantit une qualité globale de la formation de conseiller à la sécurité compatible avec les exigences de l'UE. La collaboration entre ces organisations est excellente et forme une bonne base pour consolider et élargir sans cesse le portefeuille et le réseau de GeFaSuisse.
GeFaSuisse est également reconnue par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le DETEC, comme organe chargé des examens selon l'Ordonnance sur les conseillers à la sécurité OCS.

Les organisations responsables suivantes font partie de GeFaSuisse:

- ASTAG – Association suisse des transports routiers
- CFF – Chemins de fer fédéraux suisses, CFF Infrastructure
- SCIENCEINDUSTRIES SWITZERLAND – organisation économique du secteur suisse de la chimie, de la pharmacie et de la biotechnologie
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
- ASIT – Association suisse d'inspection technique
- SWISSI AG – Institut suisse pour la promotion de la sécurité
- DDPS/OCRNA – Département fédéral de la défense/ Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée

Outre ses activités principales regroupant des séminaires de base, des cours de rafraîchissement et la préparation d'examens finaux, GeFaSuisse a organisé en 2015 la 17e «Journée suisse des marchandises dangereuses». L'événement organisé en commun avec Swiss TS Technical Services AG s'est déroulé, comme l'année passée, dans les locaux de SWISS à l'EuroAirport de Bâle. Pour les clients et partenaires de la Suisse romande, GeFaSuisse a tenu le «Forum Marchandises Dangereuses Romandie» le 3 septembre à Morges. Au cours des 17 dernières années, GeFaSuisse s'est établie

en Suisse romande et en Suisse alémanique comme principal fournisseur de formations et d'examens de conseiller à la sécurité. De plus, GeFaSuisse est un interlocuteur compétent pour les responsables de marchandises dangereuses dans les entreprises d'expédition, de logistique et de transport ainsi que pour les chargeurs et collaborateurs d'entreprises qui sont tenus par les dispositions légales de suivre une formation.

Des informations sur l'offre de formations et d'examens sont disponibles à l'adresse www.gefasuisse.ch.

Groupement Fer/ Groupement Fret AG

Autor: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzt sich im Berichtsjahr 2015 wie folgt zusammen: Peter Bösch, Präsident (DHL Logistics (Schweiz) AG), Luigi Häfliger Vizepräsident bis 20.5.15 (Fiege Logistica (Svizzera) SA), Claudio Licci (Vizepräsident, Lamprecht Transport AG), Jörg Kunz, Mitglied (Hofstetter & Co. AG), Daniel Girod, Mitglied (Schneider & Cie AG), Urs D. Müller, Geschäftsleiter (GF/GF AG).
Herausragendes Ereignis im Berichtsjahr 2015 waren auch in unserem Verband die Aufhebung des EUR-Min-

destkurses am 15. Januar und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Raten im Seehafenverkehr. Die Preisbildung erfolgt nach Kostenelementen, die in Schweizer Franken (CHF) und Euro (EUR) entstehen, zum Beispiel Handlingkosten im Schweizer Terminal oder Vor-/Nachlaufkosten Swiss Split in CHF und Traktionskosten der Shuttlestrecke in EUR. Das GF hat sehr schnell intensive Verhandlungen mit den Operateuren aufgenommen, um eine koordinierte und dennoch individuelle Lösung je Operateur zu erreichen. Mit der Einführung eines wechselkursbasierten CAF (Currency Adjustment Factor) für Shuttle- und für durchgehende Swiss-Split-Verkehre wurde eine für alle beteiligten Partner faire Lösung erarbeitet. Ebenso ist die Einführung des CAF bei der Verladerschaft auf breite Akzeptanz gestossen. Nach anfänglichen Wechselkursschwankungen ist der CAF-Faktor seit dem Sommer stabil.

Weitere Schwerpunktthemen des Berichtsjahrs sind die anhaltende Exportschwäche, die schrittweise Eröffnung des Terminals Maasvlakte II in Rotterdam und die langanhaltende Niederwasserperiode der Rheinschifffahrt. Trotz rückläufigem Exportvolumen haben die GF-Operateure das fahrplanmässige Operating der Shuttleverkehre garantiert, mit wenigen Ausnahmen während der Urlaubsperioden und Feiertage. Zur Stärkung des Exportverkehrs ermässigte der Operateur TFG mit einer temporären Exportaktion im Herbst die Raten ab Rekingen zu den deutschen Seehäfen. IMS hat mit einer Preismassnahme, verbunden mit der Direktbedienung von Maasvlakte II, ebenso im Herbst auf die rückläufigen Exportmengen reagiert. Der neue Hafen in Rotterdam stellt die Operateure vor besondere Herausforderungen. Einerseits gilt es, flexibel auf die Veränderung bei den Anlaufstellen der Reedereien zu reagieren, andererseits rechnet sich die regelmässige Direktbedienung der Terminals in Maasvlakte II erst ab bestimmten Mindestmengen. Die Operateure im Verkehr mit Rotterdam haben verschiedene operative Konzepte entwickelt und umgesetzt, die sie je nach der weiteren Entwicklung in Maasvlakte II flexibel anpassen können und müssen.
Während der langen Niederwasserperiode musste die Rheinschifffahrt die gewohnten Ladekapazitäten der Containerschiffe teilweise massiv reduzieren. Das GF hat sich aufgrund dieser Situation mit den Bahnoperateuren zu informellen Gesprächen getroffen, um Massnahmen für einen möglichen Volumenshift auf die Schiene vorzubereiten. Die Niederwasserperiode ist dabei jedoch in einen Zeitraum gefallen, in dem nicht nur die Export-, sondern auch die Importmengen gemäss Schweizer Aussenhandelsstatistik rückläufig waren. Somit konnten die Transportmengen – möglicherweise einschliesslich der auf die Schiene verlagerten Containertransporte – ohne zusätzliche Rundläufe abgewickelt werden.

Im Swiss Split hat SBB Cargo ihr Linienzugkonzept weiter ausgebaut und die Terminals Gossau sowie zum Jahresende Genf und Chavornay eingebunden. Mit attraktiven Raten und Laufzeiten wird angestrebt, neue Verkehre für die Schiene zu gewinnen. Zu den Ergebnissen der Linienzugstrategie kann im kommenden Jahresbericht eine erste Bilanz gezogen werden.

Im Berichtsjahr traf sich der GF-Vorstand in Arbeitsgruppen zweimonatlich mit Hupac, IMS und TFG zu sogenannten «Quality Performance Meetings». Ziel der Gespräche war die Bearbeitung und Lösung von aktuellen operativen Themen, wie in diesem Bericht bereits teilweise ausgeführt. Weiter wurde die Entwicklung von bestehenden und neuen Produkten im Rahmen der GF-Interessen besprochen und in den ebenso zweimonatlichen Sitzungen des Vorstandes zusammen mit strategischen Themen diskutiert und beschlossen.

Groupement Fer/ Groupement Fret

Auteur: Peter Bösch

Au cours de l'exercice 2015, le comité de direction du Groupement Fer (GF) était composé comme suit: Peter Bösch, président (DHL Logistics (Suisse) SA9), Luigi Häfliger, vice-président jusqu'au 20.05.2015 (Fiege Logistica (Svizzera) SA), Claudio Licci, vice-président (Lamprecht Transport SA), Jörg Kunz, membre (Hofstetter & Co. AG), Daniel Girod, membre (Schneider & Cie AG), Urs D. Müller, directeur (GF/GF AG).

Pendant l'année sous revue, la levée du cours minimal de l'euro a été un événement extraordinaire pour notre association, de même que ses conséquences sur les taux du trafic portuaire. La formation des prix se base sur des éléments de coûts qui sont générés en francs suisses (CHF) et en euros (EUR), par exemple les coûts de manutention au terminal suisse ou les coûts initiaux et ultérieurs en CHF dans le cadre des transports Swiss Split ainsi que les coûts de traction en EUR pour le transport par navette. Le GF a très vite entamé d'intenses négociations avec les opérateurs afin de trouver une solution à la fois coordonnée et individuelle pour chaque opérateur. Grâce à l'introduction d'un CAF (Currency Adjustment Factor) basé sur le taux de change pour les transports par navette et les transports continus dans le cadre du Swiss Split, une solution équitable pour tous les partenaires a été élaborée. L'introduction du CAF a également reçu un accueil très positif auprès des chargeurs. Après des variations de cours initiales, le facteur CAF est stable depuis l'été.

Les autres thèmes principaux de l'année sous revue incluaient la faiblesse persistante des exportations, l'ouverture progressive du terminal Maasvlakte II à Rotterdam et la longue période de basses eaux pour la navigation sur le Rhin. Malgré un volume des exportations en recul, les opérateurs du GF ont garanti le service régulier des navettes, avec de rares exceptions en période de vacances et de jours fériés. Pour renforcer le trafic d'exportation, l'opérateur TFG a réduit les frais entre Rekingen et les ports maritimes allemands dans le cadre d'une action temporaire de promotion de l'exportation en automne. IMS a également réagi en automne au recul du volume des exportations en instaurant une mesure tarifaire, en liaison avec l'utilisation directe de Maasvlakte II. Le nouveau port à Rotterdam place les opérateurs face à des défis particuliers. Il s'agit d'une part de réagir avec flexibilité au changement concernant les points d'accueil des compagnies maritimes. D'autre part, l'utilisation directe régulière du terminal à Maasvlakte II ne vaut la peine qu'à partir de certaines quantités minimales. Les opérateurs impliqués dans le trafic avec Rotterdam ont développé et mis en œuvre divers concepts opérationnels qu'ils pourront et devront adapter avec flexibilité en fonction de l'évolution future de Maasvlakte II.

Pendant la longue période des basses eaux, la navigation sur le Rhin a nécessité une forte réduction des capacités habituelles de chargement des navires porte-conteneurs. En raison de cette situation, le GF s'est réuni avec les opérateurs ferroviaires pour conduire des entretiens informels dans le but de préparer des mesures de transfert de volumes vers le

Peter Bösch
Präsident Groupement Fer
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président Groupement Fer
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

rail. Les basses eaux sont cependant tombées dans une période de recul non seulement pour les exportations, mais aussi pour les importations, comme en atteste la statistique du commerce extérieur suisse. Il a donc été possible de gérer les volumes transportés – y compris les éventuels transports de conteneurs transférés sur le rail – sans échanges tournants supplémentaires.

Dans le cadre du Swiss Split, SBB Cargo a développé son concept de trains de ligne et intégré les terminaux de Gossau ainsi que, en fin d'année, ceux de Genève et de Chavornay. Des taux et des durées de contrat attrayants visent à gagner de nouveaux transports pour le rail. Un premier bilan sur les résultats de la stratégie des trains de ligne pourra être tiré dans le prochain rapport annuel.

Au cours de l'année sous revue, le comité de direction du GF s'est réuni tous les deux mois au sein de groupes de travail avec Hupac, IMS et TFG pour mener des «Quality Performance Meetings». L'objectif des entretiens était le traitement et la résolution de thèmes opérationnels actuels tels que ceux déjà mentionnés en

Primäres Ziel des GF im Geschäftsjahr 2016 wird es sein, die regelmässigen, zuverlässigen Shuttleverkehre zwischen den Seehäfen und der Schweiz nach den Bedürfnissen der GF-Mitglieder unter den geänderten Voraussetzungen wie Exportschwäche, potentielle Veränderung von Verkehrsströmen durch Streiks bei den Bahnen und in Häfen zu konsolidieren. Weiterhin engagiert sich das GF in der Begleitgruppe Schienengüterverkehr des Bundesamts für Verkehr (BAV), um eine künftige Verkehrslandschaft Schweiz mitzugestalten, die den realen Bedürfnissen der Speditionswirtschaft und ihrer Kunden entspricht.

Für den grossen Einsatz, den die Kollegen des GF-Vorstands geleistet haben, danke ich herzlich. Ebenso danke ich den vielen Exponenten der SPEDLOGSWISS für die reibungslose und konstruktive Kooperation zugunsten unserer Branche.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg: Steuerung für Ladeplattformen

partie dans le présent rapport. D'autre part, le développement de produits nouveaux et existants a été abordé dans le cadre des intérêts du GF. Le comité de direction a discuté de ce développement en même temps que de thèmes stratégiques et a pris des décisions en conséquence dans le cadre de ses réunions également tenues tous les deux mois.

Le premier objectif du GF au cours de l'exercice 2016 est de consolider les transports par navettes réguliers et fiables entre les ports maritimes et la Suisse, en fonction des besoins des membres du GF, en tenant compte des changements de contexte tels que la faiblesse des exportations et la modification potentielle des flux de transport par les grèves des secteurs ferroviaire et portuaire. Le GF s'engage également au sein du groupe d'accompagnement Fret ferroviaire de l'Office fédéral des transports (OFT) afin de participer à la création d'un futur paysage des transports suisse qui corresponde aux besoins réels du secteur des transitaires et de ses clients.

Je remercie chaleureusement les collègues du comité de direction du GF pour leur grand engagement.
Je remercie également les nombreux intervenants de SPEDLOGSWISS pour leur coopération fiable et constructive en faveur de notre branche.

SafeConsult AG

Autor: Thomas Schwarzenbach

Die SafeConsult AG wurde im Jahr 2001 gegründet und ist eine 100%-Tochterunternehmung der SPEDLOGSWISS. Ihre Kernkompetenzen liegen in den Bereichen des Gefahrgutmanagements sowie der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (EKAS 6508). Zusätzlich garantiert die SafeConsult AG den SPEDLOGSWISS Mitgliedsfirmen ein breites Netzwerk an Consulting-Partnern sowie ausgezeichnete Verbindungen zu Vertretern aus Behörden und Ämtern sowie zu namhaften Organisationen.
Damit ist SafeConsult AG wohl als einzige Schweizer Anbieterin in der Lage, das Thema Gefahrgut, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz mit angewandtem Fachwissen aus der Speditions- und Logistikbranche zu verbinden.

Flughafen Zürich: Frachtraum Boeing 777

Das Berichtsjahr war geprägt von den jeweils im Zweijahresrhythmus durchgeführten Änderungen im Gefahrgut-Regelwerk, was für uns Aufträge für Schulungen und Beratungsdienstleistungen generierte und zu einem positiven Jahresergebnis führen dürfte. Wir verfolgen weiterhin die Strategie, ausgewiesene Fachleute vor allem als Mandatsträger in unserem Netzwerk zu haben, die zwar nicht ausschliesslich für uns tätig sind, aber die für unsere Branche relevanten Themen professionell und marktgerecht abdecken. Unsere Expertise deckt auch die Luftfracht-Sicherheit ab («Known Consignors», Referententätigkeit im Bereich der «Regulated Agents» ist in Aussicht), und die Zusammenarbeit mit dem zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL ist hervorragend und vertrauensvoll. Der Schulterschluss zwischen Verladern, Spedition und Behörden als Aufsicht verfestigt sich auch im Projekt «e-freight», über das Sie Jean-Claude Chuat als Vorsitzender des SPEDLOGSWISS Fachbereichs Air in diesem Jahresbericht orientiert.

Wie im Jahresbericht 2014 erwähnt, ergab sich 2015 eine wichtige personelle Veränderung und Entscheidung. Seit 2009 bekleidet Markus Breisinger, langjähriges Mitglied des Gesamtvorstands und früherer Vizepräsident der SPEDLOGSWISS, das Amt des Verwaltungsratspräsidenten. Es gelang ihm, der SafeConsult AG auch während gesamtwirtschaftlich schwierigen Jahren Stabilität zu verleihen und der Firma Rahmenbedingungen zu verschaffen, welche ihr eine stete Weiterentwicklung ermöglichten. Herr Breisinger ist es aufgrund seiner intensiven beruflichen Situation leider nicht mehr möglich, dieses Amt für SafeConsult AG weiterzuführen. Er hat uns dies rechtzeitig signalisiert, so dass wir in Ruhe seine Nachfolge planen konnten. Der engere Vorstand und die Geschäftsleitung von SPEDLOGSWISS und SafeConsult AG danken Markus Breisinger ganz herzlich für sein langjähriges, intensives Engagement und wünschen ihm auf dem weiteren Lebens- und Berufsweg alles Gute, Gesundheit und Glück.

Wir freuen uns sehr, Ihnen mit Herrn Paul Nicolet eine bestens qualifizierte Persönlichkeit als neuen Verwaltungsratspräsident der SafeConsult AG vorstellen zu können. Er übernimmt seine Aufgabe per 1. Januar 2016. Paul Nicolet in der Schweizer Speditionswirtschaft vorzustellen ist wohl kaum nötig. Er ist langjähriges Mitglied des Gesamtvorstands unseres Verbandes und leitet seit vielen Jahren die Kommission Bildung der SPEDLOGSWISS. Herr Nicolet ist nicht nur bestens vernetzt, er geniesst auch einen hervorragenden Ruf innerhalb und auch ausserhalb unserer Branche. Wir sind sicher, mit ihm einen umsichtigen, engagierten Nachfolger für Herrn Breisinger gefunden zu haben und können Ihnen mit bestem Gewissen nahelegen, Herrn Nicolet Ihr vollstes Vertrauen entgegenzubringen.

Die Geschäftsstelle der SafeConsult AG wird weiterhin von Frau Silvia Degen geführt, und wir dürfen ebenfalls weiterhin auf die Kompetenz und die Mitarbeit unserer Spezialisten Markus Steinhauer, Christoph Arnet, Andrea und Sergio Marchetti, Ulrich Meierhofer und Daniel Wili zählen.

Die Firma SafeConsult AG ist damit für das neue Jahr bestens aufgestellt und die Kontinuität ist gewährleistet. Sie wird Ihnen damit auch weiterhin als ausgewiesene Expertin in den Fachthemen Gefahrgut und Arbeitssicherheit beratend und unterstützend zur Seite stehen.
Die neu gestaltete Website www.safeconsult.ch gibt Ihnen eine aktuelle Übersicht über unsere Tätigkeiten.

SafeConsult AG

Auteur: Thomas Schwarzenbach

La société SafeConsult AG a été fondée en 2001 et est à 100 % une filiale de SPEDLOGSWISS. Ses compétences principales concernent la gestion des marchandises dangereuses ainsi que la sécurité au travail et la protection de la santé (EKAS 6508). La SafeConsult AG garantit de plus aux membres de SPEDLOGSWISS un large réseau de partenaires conseil et d'excellentes liaisons aux représentants de pouvoirs publics et d'administrations ainsi que d'organisations de renom. En tant que fournisseur suisse, la SafeConsult AG est donc la seule protagoniste à même de combiner les thèmes marchandises dangereuses, sécurité au travail et protection de la santé avec une expertise issue de la branche de l'expédition et de la logistique.

L'année sous revue a été marquée par les modifications effectuées tous les deux ans dans la réglementation applicable aux transports de marchandises dangereuses, ce qui nous a procuré des commandes de formation et des prestations de conseil et devrait mener à un résultat annuel positif. Nous continuons de poursuivre notre stratégie consistant à assurer dans notre réseau la présence d'experts confirmés, surtout en tant qu'élus, qui n'agissent certes pas exclusivement pour notre compte mais qui couvrent des thèmes pertinents pour notre branche, avec professionnalisme et en conformité au marché. Notre expertise couvre également la sécurité du fret aérien («Expéditeur connu» ainsi que des tâches de conception dans le domaine des «Mandataires réglementés» sont prévus) et notre collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC en charge, qui est basée sur la confiance, est excellente. L'alliance entre les chargeurs, l'expédition et les pouvoirs publics en tant qu'organe de surveillance se consolide dans le projet «e-freight» sur lequel Jean-Claude Chuat vous oriente en tant que président du domaine spécialisé Air de SPEDLOGSWISS dans le présent rapport annuel.
Comme nous l'avons indiqué dans le rapport annuel de 2014, une modification et une décision importantes concernant le personnel ont eu lieu. Depuis 2009, Markus Breisinger, membre de longue date du comité élargi et anciennement vice-président de SPEDLOGSWISS, assume la fonction de président du conseil d'administration. Il est parvenu à maintenir la stabilité de la société SafeConsult AG sur l'ensemble du plan économique même pendant les années difficiles et à procurer à l'entreprise des conditions-cadres qui lui ont permis un développement continu. En raison de sa situation professionnelle chargée, Monsieur Breisinger n'est malheureusement plus en mesure d'assurer cette fonction pour la SafeConsult AG. Il nous l'a signalé à temps, ce qui nous a permis de lui chercher tranquillement un successeur. Le comité restreint, la direction de SPEDLOGSWISS et de SafeConsult AG remercient très sincèrement Markus Breisinger pour ses nombreuses années d'engagement intense et lui souhaitent leurs meilleurs vœux de succès, de santé et de bonheur pour la suite de son parcours professionnel et privé.
Nous sommes très heureux de vous présenter Monsieur Paul Nicolet comme nouveau président administratif de la SafeConsult AG, une personnalité parfaitement qualifiée pour occuper ce poste. Paul Nicolet est entré en fonction le 1er janvier 2016. Il n'est guère nécessaire de le présenter dans le secteur des transitaires suisses. Il est membre de longue date du comité élargi de notre association et dirige depuis de nombreuses années la commission Formation de SPEDLOGSWISS.

Thomas Schwarzenbach
Mitglied des Verwaltungsrates
SafeConsult AG und
Direktor SPEDLOGSWISS

Membre du conseil
d'administration
SafeConsult AG et
directeur SPEDLOGSWISS

Monsieur Nicolet n'est pas seulement parfaitement relié en réseau, il jouit également d'une excellente réputation au sein de notre branche et à l'extérieur de celle-ci. Nous sommes certains d'avoir trouvé en lui un successeur pour Monsieur Breisinger à la fois engagé et plein de discernement et nous pouvons vous inviter en toute bonne conscience à faire pleinement confiance à Monsieur Nicolet.
Madame Silvia Degen continue de diriger le bureau de la SafeConsult AG et nous pouvons également continuer de compter sur la compétence et la collaboration de nos spécialistes Markus Steinhauer, Christoph Arnet, Andrea und Sergio Marchetti, Ulrich Meierhofer et Daniel Wili.
La société SafeConsult AG est donc ainsi parfaitement préparée pour affronter la nouvelle année et la continuité est assurée. En tant qu'experte aguerrie, elle continuera de vous accompagner en vous conseillant et en vous soutenant dans les domaines spécialisés des marchandises dangereuses et de la sécurité au travail. Le nouveau site web remanié www.safeconsult.ch vous fournit une vue d'ensemble actuelle de nos activités.

SPEDLOGSWISS

Flughafen Zürich: Frachtraum Boeing 777

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Beim Warenertrag setzt sich die Tendenz fort, dass zunehmend Umsätze aus elektronischen Plattformen generiert werden, sei es bei Frachtdokumenten (DATACENTER) oder im Bildungsbereich (E-Learning). Wir können damit die abnehmende Nachfrage nach Papierdokumenten kompensieren. Die Erträge aus dem Weiterbildungsangebot lagen über den Erwartungen, sowohl was die Umsätze selber als auch die erzielte Bruttomarge angeht. Die gezielte Weiterentwicklung unseres Verbandes als professioneller Schulungsanbieter trägt Früchte. Ein zielgenaues Finanzergebnis auf der Geschäftsstelle festigte die gesunde finanzielle Situation weiter. Die Aktivierung der Büro-Renovationsarbeiten findet sich in der Bilanz bei den Mobilien. Diese Investition wird über die kommenden acht Jahre abgeschrieben. Alle für 2015 geplanten Projekte und Vorhaben konnten wir aus dem laufenden Geschäft ohne Auflösung von Rückstellungen finanzieren.
Wir schliessen das Berichtsjahr mit einem Gewinn von CHF 4'000 ab.

EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg: Wertsachen-Tresor

Finances

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Dans le domaine de la vente de produits, la tendance à l'augmentation des chiffres d'affaires générés par le biais de plateformes électroniques se confirme, que cela concerne les documents de fret (DATACENTER) ou le domaine de la formation (E-Learning). Nous sommes ainsi en mesure de compenser la baisse de la demande de documents en version papier. Les recettes générées par l'offre de formation continue ont dépassé les attentes, tant sur le plan du chiffre d'affaires lui-même que sur celui de la marge brute atteinte. Le développement ciblé de notre association en tant que fournisseur professionnel de formations porte ses fruits. Un résultat financier bien cadré pour le bureau a permis de consolider la bonne situation financière. L'inscription à l'actif des travaux de rénovation du bureau se retrouve dans le bilan au niveau des biens meubles. Nous avons été en mesure de financer tous les projets et activités planifiés pour 2015 à partir de la trésorerie d'exploitation, sans recourir à la dissolution de provisions.
Nous clôturons l'année sous revue avec un bénéfice de CHF 4000.

Bilanzen 2015 und 2014

	31.12.2015	31.12.2014
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	2	2
Postcheck	21	37
Banken	848	832
Flüssige Mittel	**871**	**871**
Debitoren	77	106
Verrechnungssteuer	1	1
Forderungen gegenüber Verbänden	312	394
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	31	11
Umlaufvermögen	**1'344**	**1'435**
Mobilien	92	4
IT	**25**	**38**
Beteiligungen	30	30
Anlagevermögen	147	72
TOTAL AKTIVEN	**1'491**	**1'507**
PASSIVEN		
Kreditoren	120	108
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	67	103
Passive Rechnungsabgrenzung	**414**	**410**
Rückstellungen	400	400
Fremdkapital	**1'001**	**1'021**
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	338	333
Ergebnis	4	5
Eigenkapital/Vermögen	**490**	**486**
TOTAL PASSIVEN	**1'491**	**1'507**

Erfolgsrechnungen 2014, 2015 und 2016

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 83%

	2014	2015	Budget 2016
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'344	1'312	1'365
Warenertrag	312	319	333
Schulbetrieb/Kurse	619	606	618
Übrige Erträge	271	237	251
Total Ertrag	2'546	**2'474**	**2'567**
Warenaufwand	210	195	155
Schulbetrieb/Kurse	282	266	340
Personalaufwand	1'211	1'077	1'115
Raumaufwand	123	129	124
Abschreibungen	42	30	33
Werbung/PR	156	163	181
Reisespesen, Sitzungen	80	113	60
Beiträge an Organisationen	65	61	65
Honorare	93	91	115
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	**279**	345	377
Total Aufwand	2'541	**2'470**	**2'565**
Betriebsergebnis	5	4	2
Finanzertrag	0	0	0
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	0	0	0
Ergebnis vor Steuern	5	**4**	**2**
Steuern	0	0	0
Ergebnis nach Steuern	5	**4**	**2**

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 2015 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

Marco Steiner
Müller-Gysin AG

Basel, 4. April 2016

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